

Χαράκι  
ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

# Ναυτική Επιθεώρηση



Τεύχος 591

Τόμος 175ος

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



ΠΑΡΟΡΜΕΝΟ  
ΤΕΛΟΣ  
Του Γραφείου  
Κ.Ε.Μ.Π.Α.Θ.  
Αριθμός Αδείας  
4332



ΕΝΤΥΠΟ ΚΛΕΙΣΤΟ ΑΡ. ΑΔΕΙΑΣ 1918/04 Κ.Ε.Μ.Π.ΑΘ.  
ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
Μαρκόνη 20, 104 47 ΑΘΗΝΑ  
ΚΩΔΙΚΟΣ 011451

Δεκέμβριος 2014 - Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2015



# Ναυτική Επιθεώρηση



ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εκδηλώσεις - Φωτογραφίες ..... 4  
ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ

Γεώργιος Σκαλισσόγιαννης  
Συνταγματάρχης (ΠΒ)  
Βασίλειος Αναστασόπουλος  
Αντισυνταγματάρχης (ΤΘ)  
**Ναυτιλία και Εμπόριο: Η οικονομικοκοινωνική τους  
διάσταση στον παραδοσιακό ελλαδικό χώρο και όψεις τους  
στη βενετοκρατούμενη Κρήτη (13ος-17ος αι.)** ..... 14

Jim Claven  
Historian  
**Commemorating Gallipoli's Heart ... Lemnos 1915** ..... 32

Αθανάσιος Μαυραειδόπουλος  
Πλοίαρχος ΠΝ  
**Ταμείο Εθνικού Στόλου - Ο θεματοφύλακας των Εθνικών  
Κληροδοτημάτων του ΠΝ** ..... 54

ΕΤΟΣ 93ο - ΤΕΥΧΟΣ 591 - ΤΟΜΟΣ 175ος  
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2014 - ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2015

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ:**  
Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού  
Μαρκόνι 20 Βοτανικός - Αθήνα 10447  
ΤΗΛ: 210-3484 233 • ΤΗΛ./ΦΑΞ: 210-3484 234  
e-mail: yin\_naftep@navy.mil.gr

**ΠΑΡΑΓΩΓΗ:**  
Βιβλιοσυνεργατική ΑΕΠΕΕ  
ISSN 1105-6061

**ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΕΚΔΟΤΗΣ:**

Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού  
Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ:  
Πλοίαρχος Σ. ΜΙΜΙΚΟΣ ΠΝ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΤΑΞΗΣ:  
Αρχιπλοίαρχος Ι. ΣΑΜΑΡΑΣ ΠΝ  
Πλοίαρχος Σ. ΜΙΜΙΚΟΣ ΠΝ  
Πλοίαρχος Α. ΜΙΧΕΛΗΣ ΠΝ

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΛΗΣ:**  
Υποπλοίαρχος (Ε) Ν. ΜΑΛΑΠΑΝΗΣ ΠΝ  
Υποπλοίαρχος (ΕΦ/Ο) Α. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΝ  
Υποπλοίαρχος (ΕΦ/Ο) Π. ΓΕΡΟΝΤΑΣ ΠΝ  
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Σ. ΦΟΙΦΑ ΠΝ

Ιωάννα Γεροσίδερν  
Εκπαιδευτικός-Μουσειολόγος  
**Σύγχρονα ναυτικά μουσεία και ναυτικά μουσεία Ελλάδας:  
Το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου** ..... 60

Αθανάσιος Μπινιάρης  
Σμήναρχος (Ι)  
**Η έρευνα και διάσωση (SAR) ως παράγοντας  
εθνικής κυριαρχίας** ..... 86

Ναταλία Λαϊδογλου  
Υποπλοίαρχος (Ο) ΠΝ  
**Χρηματοδότηση μέσω ΕΣΠΑ** ..... 112

**Δελτίο Ενημέρωσης** ..... 122

**ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ - ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: ΤΗΛ. 210-3484 243**  
**Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Ε. ΛΙΟΥΔΑΚΗΣ ΠΝ**  
**Αρχικελευστής (ΔΙΑΧ) Γ. ΑΝΤΩΝΙΝΗ**  
Ετήσια Στρατ. Προσωπικού ε.ε. και ε.α., και  
Πολιτικού Προσωπικού (Πολεμικού Ναυτικού): 10€  
Ετήσια Ιδιωτών, Ναμικών Προσώπων 12€  
Ετήσια Εξωτερικού 40\$ ΗΠΑ  
Τιμή Τεύχους: 3€

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

**ΕΞΟΦΥΛΛΟ:** Το «ΑΔΡΙΑΣ» προσαρτημένο στις ακτές του Γκιουμουσολού

**ΟΠΙΣΘΟΦΥΛΛΟ:** Το «ΑΔΡΙΑΣ» εν πλω προς Αλεξάνδρεια με αποκομμένη πλέον την πλήρη του.

Απόσπασμα Ημερολογίου του «ΑΔΡΙΑΣ» της 22ας Οκτωβρίου 1943 με την περιγραφή της προσκρούσεως σε νάρκη.

**Σύνθεση εξωφύλλου - οπισθοφύλλου:**  
**Σημαιοφόρος (Ε) Γ. Μαστρογεωργίου ΠΝ**

## Πρόλογος Έκδοσης

Αγαπητοί συνάδελφοι, αγαπητοί αναγνώστες,

Στο τεύχος αυτό της Ναυτικής Επιθεώρησης φιλοξενούνται εργασίες που αναδεικνύουν, μέσα από διαφορετικές οπτικές, τη διάσταση και την αξία του ελλαδικού χώρου στη γεωπολιτική του εκδοχή. Η θεματολογία του τεύχους τεκμαίρει ποικιλόμορφα τις ιδιαιτερότητες αυτές που πηγάζουν από τη συμβολή-συνάντηση τριών ηπείρων και την κυριαρχία του θαλάσσιου στοιχείου.

Στην πρώτη εργασία που συναντάμε με τίτλο: «*Ναυτιλία και Εμπόριο, η οικονομικοκοινωνική τους διάσταση στον παραδοσιακό ελλαδικό χώρο και οι όψεις τους στη βενετοκρατούμενη Κρήτη (13ος – 17ος αι.)*» οι Συνταγματάρχης (ΠΒ) Γεώργιος Σκαλτσογιάννης και Αντισυνταγματάρχης (ΤΘ) Βασίλειος Αναστασόπουλος πραγματεύονται το ρόλο της Κρήτης την εποχή της βενετοκρατίας αναδεικνύοντας τη σημαντική της θέση στη Μεσόγειο Θάλασσα σε συνάρτηση με την οικονομική και κοινωνική διάσταση της ναυτιλίας.

Ακολουθεί η αγγλόφωνη μελέτη του αυστραλού ιστορικού Jim Claven με τίτλο: «*Commemorating Gallipoli's Hellenic Heart ... Lemnos 1915*», η οποία αναφέρεται στην εκστρατεία των αυστραλιανών στρατευμάτων στην Καλλίπολη κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Ειδικότερα, γίνεται μνεία για την άφιξη και την οργάνωσή τους στη Λήμνο και τις σχέσεις που αναπτύχθηκαν με τον ντόπιο πληθυσμό, σχέσεις που συνεχίζονται μέχρι σήμερα μέσα από τις επετειακές εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται σε Ελλάδα και Αυστραλία.

Ο Πλοίαρχος Α. Μαυραειδόπουλος ΠΝ στη μελέτη του με τίτλο: «*ΤΕΣ, ο θεματοφύλακας των εθνικών κληροδοτημάτων του ΠΝ*» παρουσιάζει το ρόλο και τη συμβολή του ΤΕΣ διαχρονικά στην ενίσχυση του στόλου και του Πολεμικού Ναυτικού γενικότερα. Μέσα από μία ευσύνοπτη αλλά ουσιαστική ιστορική αναδρομή αναδεικνύεται ο πολυδιάστατος αυτός ρόλος, ιδιαίτερα μάλιστα όσον αφορά την πρόσκτηση μάχιμων μονάδων για το Πολεμικό μας Ναυτικό. Αξίζει να σημειωθεί ότι το «θωρηκτό της νίκης», το θωρακισμένο καταδρομικό «Γεώργιος Αβέρωφ» των νικηφόρων Βαλκανικών Πολέμων αγοράστηκε με χρήματα που προήλθαν, πέρα από τη διαθήκη του μεγάλου ευεργέτη του έθνους, και από χρήματα του ΤΕΣ.

Στην εργασία της με θέμα: «*Σύγχρονα Ναυτικά Μουσεία και Ναυτικά Μουσεία Ελλάδας: Το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου*», η εκπαιδευτικός-μουσειολόγος Ιωάννα Γε-

ροσίδηρη παρουσιάζει γενικά το ρόλο των σύγχρονων ναυτικών μουσείων αλλά και του ναυτικού μουσείου Γαλαξειδίου ειδικότερα μέσα από τη μοντέρνα θεώρησή τους όχι μόνο ως χώρων φύλαξης και διαχείρισης της ναυτικής μας κληρονομιάς και παράδοσης αλλά και σύνδεσής τους με τη ναυτική μας ιστορία. Η παρουσίαση αυτή αποτελεί μία ακόμη οδό προσέγγισης της σημασίας και της αξίας της ισχύος του ελληνικού χώρου και ιδιαίτερα σε συσχέτιση με τη θάλασσα, όπως έχει αναπτυχθεί συναρτήσει του χρόνου.

Ο Σμήναρχος (Ι) Αθανάσιος Μπινιάρης παρουσιάζει την εργασία του με θέμα: «*Η Έρευνα και Διάσωση (SAR) ως Παράγοντας Εθνικής Κυριαρχίας*», εργασία για την οποία του απονεμήθηκε το βραβείο «Αθηνά» από τον Αρχηγό ΓΕΕΘΑ, Στρατηγό Μιχαήλ Κωσταράκο, καταλαμβάνοντας την 3η θέση μεταξύ των σπουδαστών της 66ης Εκπαιδευτικής Σειράς Κανονικής Φοίτησης, αποφοίτων ΣΕΘΑ έτους 2014 σε ειδική τελετή που οργανώθηκε στο Πολεμικό Μουσείο από το ΓΕΕΘΑ, την 21η Νοεμβρίου 2014. Στο πόνημα αυτό αναλύεται διεξοδικά, με αφορμή το περιστατικό της σύγκρουσης των δύο αεροσκαφών τύπου F16, ενός ελληνικού και ενός τουρκικού στις 23/5/2006, η άρρηκτη σύζευξη του τομέα έρευνας και διάσωσης με την εθνική κυριαρχία στον ελληνικό θαλάσσιο και νησιωτικό χώρο. Παρουσιάζονται διεξοδικά το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο και γίνεται ιδιαίτερη αναφορά σε αεροπορικά και ναυτικά ατυχήματα στο Αιγαίο. Μέσα από αυτά αναδεικνύεται το ιστορικό των τουρκικών αξιώσεων και οι πολιτικές που ακολουθήθηκαν από Ελλάδα και Τουρκία.

Τη σημασία των προγραμμάτων που χρηματοδοτούνται από το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) αναλύει η Υποπλοίαρχος (Ο) Ναταλία Λαϊδογλου ΠΝ στην εργασία της με θέμα: «*Ξέρεis από ΕΣΠΑ;*». Ειδικότερα παρουσιάζει τα προγράμματα εκείνα που χρηματοδοτούνται για έργα που πραγματοποιούνται για το Πολεμικό Ναυτικό.

Καταλήγοντας, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τους συντάκτες των παραπάνω μελετών για τη συνεισφορά τους στην έκδοση του παρόντος τεύχους. Ευελπιστούμε ότι η Ναυτική Επιθεώρηση θα συνεχίσει να αποτελεί το μέσο επικοινωνίας και ενημέρωσης των στελεχών του Πολεμικού Ναυτικού αλλά και να ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των αναγνωστών της ως προς την επιστημονική και ενημερωτική της διάσταση.

Η Επιτροπή Σύνταξης





# Εκδηλώσεις

## ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ



Η πρώτη πανηγυρική συνεδρίαση του ΑΝΣ υπό τη νέα του σύνθεση, που πραγματοποιήθηκε στο ΠΝΜ Θ/Κ «ΑΒΕΡΩΦ».

Από αριστερά προς τα δεξιά:

Υποναύαρχος Ιωάννης Παυλόπουλος ΠΝ, ΓΕΕΘΑ

Υποναύαρχος (Ι) Κωνσταντίνος Παϊβανάς ΠΝ, Διευθυντής Διεύθυνσης Υγειονομικού ΓΕΝ

Υποναύαρχος Δημοσθένης Χέλμης ΠΝ, Υπαρχηγός ΓΕΝ

Υποναύαρχος Γεώργιος Λεβέντης ΠΝ, Διοικητής ΣΝΔ

Υποναύαρχος Βασίλειος Θεολογίτης ΠΝ, ΓΕΕΘΑ

Υποναύαρχος (Μ) Γεώργιος Χριστόπουλος ΠΝ, Γενικός Επιθεωρητής ΠΝ

Αντιναύαρχος Σπυρίδων Δημητρίου ΠΝ, Υπαρχηγός ΓΕΕΘΑ

Αντιναύαρχος Γεώργιος Γιακουμάκης ΠΝ, Αρχηγός Στόλου

Αντιναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ, Αρχηγός ΓΕΝ

Αντιναύαρχος (Μ) Ηλίας Δημόπουλος ΠΝ, Διοικητής ΔΔΜΝ

Υποναύαρχος (Μ) Μιχαήλ Καούτσικς ΠΝ, ΓΕΕΘΑ

Υποναύαρχος Κωνσταντίνος Καραγεώργης ΠΝ, Διοικητής ΔΝΕ

Υποναύαρχος Νικόλαος Τσουνής ΠΝ, Υπαρχηγός ΑΣ

Υποναύαρχος Αθανάσιος Νασόπουλος ΠΝ, Αρχιεπιστολέας ΔΔΜΝ

Υποναύαρχος (Ο) Χαράλαμπος Παπαδόπουλος ΠΝ, Διευθυντής Διεύθυνσης ΟΙΚ-ΟΕΠΝ ΓΕΝ





Από την τελετή Εορτασμού του Αγίου Νικολάου και της Επετείου των Νικηφόρων Ναυμαχιών των Βαλκανικών Πολέμων του 1912-13 που πραγματοποιήθηκε την 6η Δεκεμβρίου 2014 στις εγκαταστάσεις της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων παρουσία της Πολιτικής και Στρατιωτικής Ηγεσίας.



Από τη διεξαγωγή της διμερούς ναυτικής ασκήσεως «ALEXANDROUPOLIS 14» μεταξύ Ελλάδος και Αιγύπτου η οποία περιλάμβανε εκπαίδευση εν όρμω από 8 έως 10 Δεκεμβρίου 2014 στο ΝΚ και ΚΕΝΑΠ, καθώς επίσης και εν πλω εκπαίδευση από 11 έως 13 Δεκεμβρίου 2014, με ανάπτυξη της ν. δύναμης σε περιβάλλον πολλαπλής απειλής.



Παρουσία του τ. ΥΕΘΑ Νίκου Δένδια πραγματοποιήθηκε η τελετή ονοματοδοσίας και εντάξεως του εκπαιδευτικού σκάφους «Κύκνος 1» στο ΠΝ που πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις του ΝΣ/Αμφιάλη, στην περιοχή ευθύνης Διοικήσεως Ταχέων Σκαφών την 18η Δεκεμβρίου 2014. Το σκάφος αποτελεί ευγενική δωρεά του προέδρου του ιδρύματος "Αικατερίνη Λασκαρίδη", εφοπλιστή κ. Παναγιώτη Λασκαρίδη.



Από την Επίσκεψη του Αρχηγού ΓΕΝ Αντιναυάρχου Ευάγγελου Αποστολάκη ΠΝ, την 18η Δεκεμβρίου 2014, στη Διοίκηση Ταχέων Σκαφών και το Κέντρο Εφοδιασμού του Ναυτικού, όπου με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και του Νέου Έτους, αντάλλαξε ευχές με το προσωπικό των Διοικήσεων, καθώς και με τα πληρώματα των Πολεμικών Πλοίων της ευρύτερης περιοχής Αμφιάλης.



Τελετή βράβευσης αριστούχων μαθητών Β' και Γ' Λυκείου, τέκνων εν ενεργεία και εν αποστρατεία στελεχών του Πολεμικού Ναυτικού. Η τελετή πραγματοποιήθηκε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, την 19η Δεκεμβρίου 2014 παρουσία του Αρχηγού ΓΕΝ Αντιναυάρχου Ευάγγελου Αποστολάκη ΠΝ, των μελών του τ. Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου και πρόεδρων ενώσεων και συνδέσμων.



Η Μπάντα του ΠΝ την 21η Δεκεμβρίου 2014 συμμετείχε στις εορταστικές δράσεις του Μουσείου της Ακρόπολης, παρουσιάζοντας ένα χριστουγεννιάτικο μουσικό πρόγραμμα.



Η τ. Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Άμυνας Φώφη Γεννηματά επισκέφτηκε την 23η Δεκεμβρίου 2014, το Ναυτικό Νοσοκομείο Αθηνών (Ν.Ν.Α.) συνοδευόμενη από τον Αρχηγό ΓΕΝ Αντιναύαρχο Ευάγγελο Αποστολάκη ΠΝ, όπου αντάλλαξε ευχές με το ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό αλλά και τους νοσηλευόμενους του Νοσοκομείου.



Από την επιμνημόσυνη δέηση στη μνήμη των Πεσόντων της Ναυτικής Αεροπορίας και των Πεσόντων Αξιωματικών στα Ίμια την 31η Ιανουαρίου 1996, που τελέστηκε στη Διοίκηση Ελικοπτέρων Ναυτικού στο Κοτρώνι-Μαραθώνα την 30ή Ιανουαρίου 2015, παρουσία του Υπουργού Εθνικής Άμυνας Πάνου Καμμένου.



Διάσωση εγκλωβισμένων από Ε/Π του ΠΝ πρωινές ώρες της 3ης Ιανουαρίου 2015, κατόπιν σχετικού αιτήματος του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ). Στο Ε/Π τ. AEGEAN HAWK, στο οποίο επέβαινε διασώστης από τη ΔΥΚ, απεγκλώβισε τρία άτομα από αποκλεισμένη περιοχή στο όρος Δίρφη. Οι διασωθέντες μεταφέρθηκαν με ασφάλεια στο αεροδρόμιο της Τανάγρας .



Από την εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε την 5η Φεβρουαρίου 2015, από το Σωματείο Φίλοι Κοινωνικής Παιδιατρικής (Φ.Κ.Π.Ι) «Ανοιχτή Αγκαλιά», προς τιμήν του Πολεμικού Ναυτικού για τη σημαντική προσφορά στο κοινωνικό έργο του. Στην εν λόγω εκδήλωση παρέστησαν ο Αρχηγός ΓΕΝ, Αντιναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ, τα μέλη του τ. Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου (ΑΝΣ), ανώτατοι και ανώτεροι αξιωματικοί του ΠΝ, καθώς και πληρώματα πολεμικών πλοίων, που συμμετέχουν στο πρόγραμμα Προληπτικής Ιατρικής του Σωματείου στα νησιά του Αιγαίου.



Παρουσία της Πολιτικής και Στρατιωτικής Ηγεσίας του ΥΠΕΘΑ πραγματοποιήθηκε την 20ή Φεβρουαρίου η τελετή υποδοχής της ναυτικής δύναμης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας η οποία κατέπλευσε στο λιμάνι του Πειραιά. Στην εκδήλωση τιμήθηκε, μεταξύ άλλων, το Πολεμικό Ναυτικό για τις επιχειρήσεις εκκένωσης, κατά τις οποίες μεταφέρθηκαν και Κινέζοι υπήκοοι από εμπόλεμες περιοχές (Λιβύη, Αλβανία).



Ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας Πάνος Καμμένος την 16η Φεβρουαρίου 2015, επέβη επί της Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΙΑ» και παρακολούθησε γυμνάσιο πυρών στο πεδίο βολής Ύδρας, στο πλαίσιο της άσκησης «ΑΣΤΡΑΠΗ 1/15 - ΟΡΜΗ 2/15». Τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας συνόδευαν ο αρχηγός Γ ΕΕΘΑ Στρατηγός Μιχαήλ Κωσταράκος και ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ.

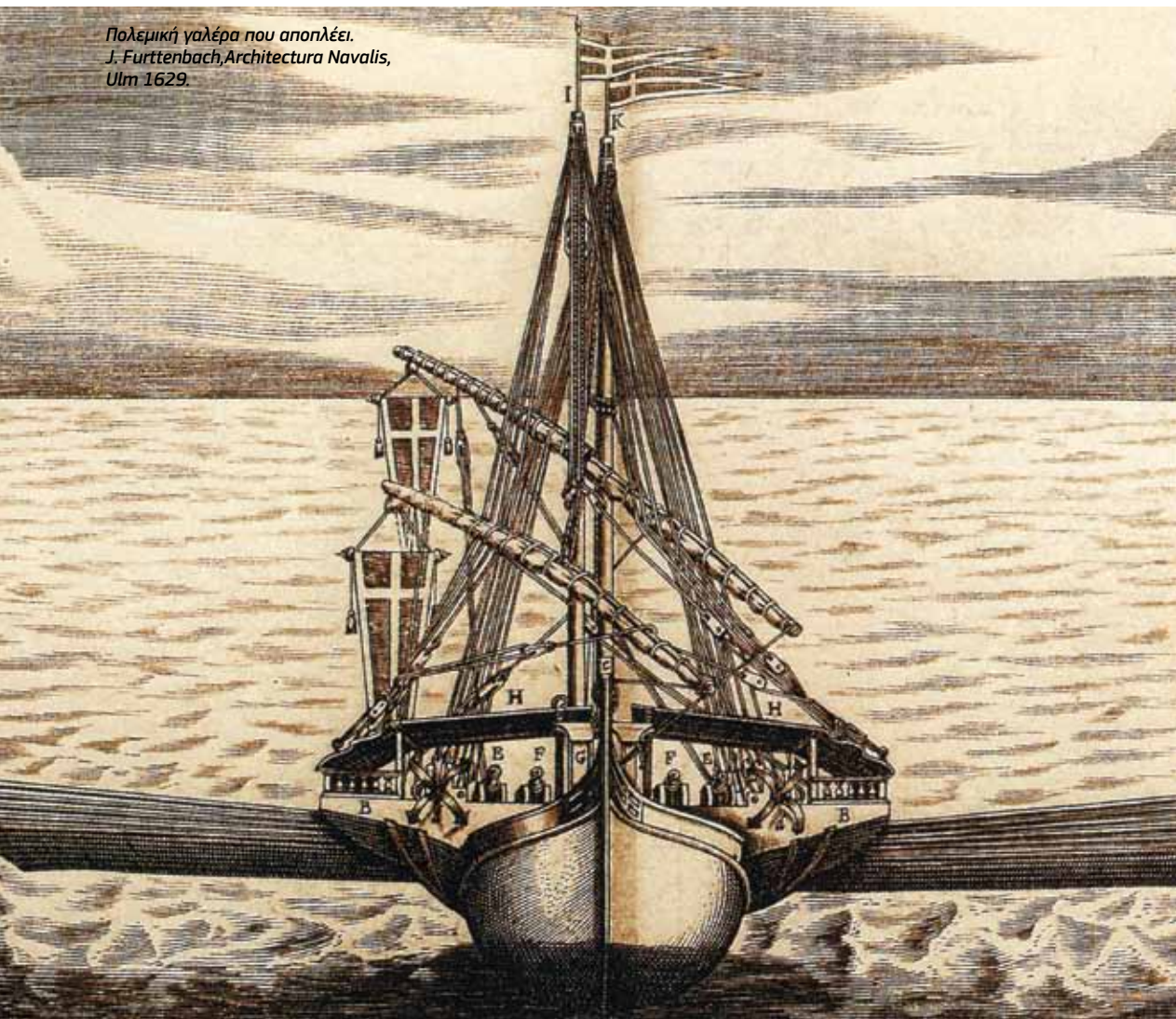


Από την τελετή Ορκωμοσίας Ναυτών Α΄ ΕΣΣΟ 2015, που πραγματοποιήθηκε την 19η Φεβρουαρίου 2015, Κέντρο Εκπαίδευσης Πόρος (Κ.Ε. ΠΟΡΟΣ). Στην τελετή παρέστησαν ο Αρχηγός ΓΕΝ, Αντιναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, κ. Γιάννης Ταφύλλης ο τ. Διοικητής Ναυτικής Εκπαίδευσεως, Υποναύαρχος Γεώργιος Γιακουμάκης ΠΝ, καθώς και συγγενείς και φίλοι των ναυτών.



Από την Τελετή Παράδοσης - Παραλαβής Αρχηγού Στόλου. Στην τελετή που πραγματοποιήθηκε την 5η Μαρτίου 2015 στις εγκαταστάσεις του Ναυστάθμου Σαλαμίνας, καθήκοντα Αρχηγού Στόλου παρέλαβε, από τον Αντιναύαρχο Παναγιώτη Λίτσα ΠΝ, ο Αντιναύαρχος Γεώργιος Γιακουμάκης ΠΝ.

Πολεμική γαλέρα που αποπλέει.  
J. Furtttenbach, *Architectura Navalis*,  
Ulm 1629.



## Ναυτιλία και Εμπόριο: Η οικονομικο-κοινωνική τους διάσταση στον παραδοσιακό ελλαδικό χώρο και όψεις τους στη βενετοκρατούμενη Κρήτη (13ος – 17ος αι.)

Του **Γεώργιου Σκαλτσογιάννη**  
Συνταγματάρχου (ΠΒ)

Του **Βασιλείου Αναστασόπουλου**  
Αντισυνταγματάρχου (ΤΘ)





Ο Γεώργιος Σκαλτσογιάννης, ο οποίος σήμερα υπηρετεί ως Διευθυντής Εκδόσεων στη Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού του Γενικού Επιτελείου Στρατού, γεννήθηκε στην Πρέβεζα το 1965. Αποφοίτησε από τη Στρατιωτική Σχολή των Ευελπίδων το έτος 1988 και το 2001 καθίσταται αριστούχος απόφοιτος του τμήματος Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Αθηνών.

Έχει διατελέσει επιστημονικός συνεργάτης της Ελληνικής Επιτροπής Στρατιωτικής Ιστορίας και υπήρξε, επί σειρά ετών, υπεύθυνος των διμερών σχέσεων της Διεύθυνσης Ιστορίας Στρατού. Έχει συμμετάσχει σε συνέδρια και ημερίδες στην Ελλάδα, στη Σερβία, Βουλγαρία, Γαλλία, Ιταλία, Γερμανία, Ισραήλ, και Ρωσία και έχει γράψει άρθρα για ελληνικά και ξένα περιοδικά και εκδόσεις.

Υπήρξε Επιστημονικός Υπεύθυνος του προγράμματος «Κοινωνία της Πληροφορίας» της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το έργο «Ψηφιοποίηση, ανάδειξη και προβολή του ιστορικού αρχείου της Διεύθυνσης Ιστορίας Στρατού».

Κύρια ερευνητικά του ενδιαφέροντα αποτελούν η εφαρμογή της ψηφιοποίησης στον χώρο της στρατιωτικής ιστορίας και τα μεθοδολογικά προβλήματα αυτής.

Από το 2010 μέχρι σήμερα έχει εκδώσει, ιδιωτικώς, έξι βιβλία ενώ άλλα δύο βρίσκονται υπό έκδοση από τη Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού.



Ο Βασίλης Αναστασόπουλος γεννήθηκε στον Πειραιά το 1969. Αποφοίτησε από τη Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων το 1993 και από το Τμήμα Ιστορίας της Φιλοσοφικής Σχολής το 2003. Έκτοτε υπηρετεί στη Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού και είναι υπεύθυνος για τη συγγραφή και την επιμέλεια των εκδόσεων της Διεύθυνσης. Στο πλαίσιο του προγράμματος «Κοινωνία της Πληροφορίας» της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπήρξε μέλος της ομάδας τεκμηρίωσης του ιστορικού αρχείου της Διεύθυνσης Ιστορίας Στρατού και της ομάδας διαμόρφωσης πολυμεσικού περιεχομένου του διαδικτυακού κόμβου και δύο οπτικών δίσκων. Επίσης, συμμετείχε σε ομάδες εργασίας για τη συγγραφή λημμάτων της νεώτερης ελληνικής ιστορίας για το εκπαιδευτικό λογισμικό «Ιστοπόλις» στο πλαίσιο του προγράμματος «Χρυσάλλιδες» του Υπουργείου Παιδείας. Έχει παρακολουθήσει σεμινάρια επιμέλειας και διόρθωσης, και συνεργάζεται με εκδοτικούς οίκους ως επιμελήτης και συγγραφέας. Συνεργάστηκε με τα ΕΛΤΑ για την έκδοση μιας σειράς λευκωμάτων με κεντρικό θέμα τους Βαλκανικούς Πολέμους και την ένωση της Κρήτης με την Ελλάδα. Τα άρθρα και οι μελέτες του στρέφονται κατά κύριο λόγο στη νεώτερη στρατιωτική ιστορία. Πρόσφατο έργο του κυκλοφόρησε από τις Εκδόσεις «Γνώμων» με τίτλο «Κιλκίς-Λαχανάς 1913. Η πιο αιματηρή μάχη της νεώτερης ελληνικής ιστορίας».

## Η ΜΑΚΡΑ ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗ

### Η οικονομικοκοινωνική διάσταση της ναυτιλίας

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί μία από τις όψεις του υλικού βίου του ανθρώπου και σχετίζεται ιδιαίτερα με τη ναυτιλιακή οικονομική, την εφαρμογή δηλαδή της οικονομικής μεθόδου στον ναυτιλιακό χώρο, την οποία όμως εδώ θα πρέπει να εξετάσουμε ως ένα αναπόσπαστο κομμάτι της ευρύτερης οικονομικής πολιτικής και υποδομής ενός κράτους. Συνήθως η επεξεργασία περισσότερο σύνθετων και διεθνούς κλίμακας σχέσεων, που αφορούν τη ναυτιλία, σχετικά με τους εξωγενείς και ενδογενείς παράγοντες που ρυθμίζουν τη λειτουργία των κυρίων ναυλαγορών και γενικά της ευρύτερης γεωγραφικά ναυτιλίας και της υποδομής της, θα πρέπει φυσικά να θεωρηθούν ως μερικοί από τους κύριους τομείς εργασίας, που αφορούν τη μελέτη της ιστορίας και λειτουργία της ναυτιλίας. Σ' αυτούς τους τομείς θα πρέπει κανείς να προσθέσει και τη μελέτη των διαρθρωτικών αλλαγών στις κύριες ναυλαγορές και την οικονομική τους σημασία.

Η ναυτιλιακή οικονομική, ως κλάδος, αναπτύχθηκε αργότερα από άλλους κλάδους της εφαρμοσμένης οικονομικής, όπως η δημόσια οικονομική, η αγροτική οικονομική κ.λπ. Παρουσιάζοντας όμως μία σχετικά σύντομη εξέλιξη του κλάδου, κυρίως λόγω: βασικών αλλαγών στο διεθνές πολιτικοοικονομικό περιβάλλον, αύξησης της σημασίας της θαλάσσιας μεταφορικής λειτουργίας, τόσο από ποσοτική όσο και από ποιοτική άποψη, σύντομης δραστηριοποίησης τεχνολογικών αλλαγών στην υποδομή του ναυτιλιακού χώρου, καθώς επίσης και λόγω του κοινωνικού κόστους της παραγωγής των ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Κατά κύριο λόγο, πάντως, η κοινωνικοοικονομική δομή ενός κράτους είναι στενά συνδεδεμένη με τη ναυτιλιακή οικονομική. Παρ' όλα αυτά, η χαλάρωση της πατροπαράδοτης αυτής σχέσης ανάμεσα στην εμπορική ναυτιλία και στην κρατική οικονομία οδηγεί στη δημιουργία ενός νέου τύπου ναυτιλίας η οποία απασχολεί συντελεστές παραγωγής σε ευρύτερη γεωγραφική βάση. Η διεύρυνση της ναυτιλιακής επιχείρησης της εξεταζόμενης περιόδου έλαβε κατ' αρχάς μεγάλες διαστάσεις κάτω από συνθήκες αυξανόμενης ζήτησης, κυρίως

βιομηχανικών ειδών και ειδών πρώτης ανάγκης, παράλληλα με φαινόμενα όπως αυτό του θεσμού των σημαίων ευκολίας, που συνέβαλαν σημαντικά στην αύξηση του ανταγωνισμού και κατ' επέκταση στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας.

### Ο παραδοσιακός ελλαδικός χώρος

Η ένταξη, όπως προαναφέρθηκε, της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική δομή ενός κράτους και του ευρύτερου γεωγραφικού του χώρου επιβάλλει, για τον ιδιαίτερα δύσκολο, υπ' αυτήν την έννοια, ελλαδικό χώρο, την προοπτική τοποθέτησή του στον ευρύτερο χώρο της βαλκανικής χερσονήσου, ως οργανικού τμήματος της Βυζαντινής και αργότερα Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, καθώς επίσης και στη σχέση αυτών με τον περιβάλλοντα μεσογειακό χώρο και αυτόν της κεντρικής και νοτιοανατολικής Ευρώπης.

### Βενετία: δυτική παράδοση με ανατολικό προσανατολισμό

Η γνωστή ως Γαληνοτάτη Δημοκρατία (*Serenissima Republica*) του Αγίου Μάρκου, η οποία άρχισε να συγκροτείται ως τοπική κοινωνία μετά την κάθοδο των Λομβαρδών το 568 και την εγκατάστασή τους στη βόρεια Ιταλία, εντάσσεται χωροχρονικά μέσα στο ευρύτερο πλαίσιο εξέτασης της εμπορικής ναυτιλιακής επιρροής του ελλαδικού χώρου.

Η Βενετία, η οποία υπήρξε από τις σπουδαιότερες πόλεις-κράτη της ιταλικής χερσονήσου, άκμασε από τον 12ο έως τον 17ο αιώνα μέσα από μια ιδιαίτερα ιδιόμορφη γεωγραφική αναγκαιότητα. Η παντελής αρχικά ανυπαρξία ηπειρωτικού εδάφους και η κατ' επέκταση απουσία της αγροτικής παραγωγής έδωσαν στη Γαληνοτάτη τα οικονομικοπολιτικά εκείνα χαρακτηριστικά τα οποία την οδήγησαν με τον εξ' αρχής ανατολικό προσανατολισμό της και την κατ' ανάγκη στροφή της προς τη θάλασσα στο αποκορύφωμα του 16ου αιώνα.

Μέσα από τη λειτουργία ενός ιδιότυπου αλλά αξιοθαύμαστου πολιτεύματος η πρώιμη άνοδος της αστικής τάξης και της πολιτικής της δύναμης, απόρροια του πλούτου της, δημιούργησε την αναγκαία και όχι μόνο συσσώρευση κεφαλαίων, η οποία επενδυτικά οδήγησε την εμπορική αυτή αριστοκρατία προς τη θάλασσα και την εμπορική ναυτιλία. Η κατάκτηση και η συνακόλουθη ορθολογιστική εκμετάλλευση των γειτονικών της ηπειρωτικών επαρχιών (*Terra Firma*), αλλά κυρίως



*Το Συμβούλιο των Δέκα της Βενετίας, Musee Conde, Chantilly.*

των κτήσεις της στη Δαλματία και στον ευρύτερο παραδοσιακά ελλαδικό χώρο και στην Ανατολή, έδωσαν στη Βενετία τον παροιμιώδη πλούτο και τη μοναδική για ιταλικό κρατίδιο πολιτική επιρροή σε Ανατολή και Δύση.

Η πορεία ανάπτυξης της Βενετίας υπήρξε από τον 8ο έως τον 11ο αιώνα ανοδική και πολύ γρήγορα απέδειξε στο Βυζάντιο ότι κατείχε πολύ σπουδαία θέση και ότι η αυτοκρατορία θα μπορούσε να στηριχθεί σ' αυτήν σε δύσκολες στιγμές. Η συμβολή του βενετικού ναυτικού κατά τον 10ο αιώνα στη διάρκεια των βυζαντινών πολέμων στη Δύση (Σικελία, Τάραντα, Απουλία, Δαλματία) επιβεβαίωσε αυτή την πραγματικότητα και της προσέφερε την αυτοπεποίθηση να διεκδικήσει την αυτονομία της στα πλαίσια πάντα της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας.

Μέχρι τον 9ο αιώνα οι Βενετοί έμποροι ήταν απλοί μεταφορείς που έφθαναν ως το λιμάνι του Οτράντο. Από τον 10ο αιώνα το βενετικό εμπόριο άρχισε να καταλαμβάνει σημαίνουσα θέση στο εμπόριο Ανατολής και Δύσης, βοηθούμενο και από τρία χρυσόβουλα διατάγματα της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας. Αυτό του 992 το οποίο άνοιξε ουσιαστικά στον βενετικό εμπορικό στόλο τους

θαλάσσιους δρόμους για την Ανατολή, το χρυσόβουλο του 1082 με το οποίο Βενετοί και Βυζαντινοί διαπραγματεύονται πλέον ως σύμμαχοι και, τέλος, το χρυσόβουλο του 1198 με το οποίο αναγνωρίζεται κυρίως η οικονομική κυριαρχία της Βενετίας, επεκτείνοντας το πεδίο δράσης των Βενετών εμπόρων σε όλα σχεδόν τα λιμάνια της βυζαντινής Ανατολής. Τον 12ο αιώνα η Βενετία προσπαθεί να διατηρήσει τα κεκτημένα. Με τα τρία αυτά χρυσόβουλα και τα προνόμιά τους, αργά αλλά σταθερά οι Βενετοί έμποροι αρχίζουν να ταξιδεύουν στην Κωνσταντινούπολη και σταδιακά σε όλο τον ηπειρωτικό χώρο με μειωμένους δασμούς και άνοιγμα των περισσότερων λιμανιών. Μέχρι και τις αρχές του 12ου αιώνα το βενετικό εμπόριο τόσο στην Κωνσταντινούπολη όσο και στα άλλα βυζαντινά λιμάνια ήταν περιπτωσιακό και περιορισμένου ύψους επενδυτικών κεφαλαίων. Μέχρι τα μέσα όμως του ίδιου αιώνα είχε οργανωθεί και αναπτυχθεί χάρη στην αύξηση των επενδυτικών κεφαλαίων.

Η καθιέρωση, διάδοση και βελτιστοποίηση των διαφόρων τύπων εμπορικών συμβολαίων ταυτίζεται με την ανάπτυξη του βενετικού εμπορίου στην ανατολική Μεσόγειο και την ανάγκη επένδυσης



Το πρώτο γνωστό σχέδιο του Χάνδακα. C. Buondelmonti, Περιγραφή της νήσου Κρήτης, 1429. Biblioteca Laurenziana, Φλωρεντία.

συσσωρευμένου κεφαλαίου. Ο διμερής συνεταιρισμός (Colleganza) του 10ου αιώνα αντικαταστάθηκε σταδιακά τον 11ο αιώνα με τον μονομερή, ο οποίος και επικράτησε, ενώ παράλληλα το θαλασσοδάνειο (Prestito marittimo) και, τέλος, η συντροφιά (Compagnia) ωθούν από τα μέσα του 12ου αιώνα το βενετικό εμπόριο στα ύψη.

Η διείδυση αυτή οφείλεται και στην εκμετάλλευση διαφόρων συγκυριών, όπως η απαγόρευση από την καθολική εκκλησία σύναψης εμπορικών σχέσεων καθολικών με αλλόθρησκους και η ανυπαρξία του φεουδαρχικού συστήματος στη Βενετία πριν το 1204.

Η έμμεση συμμετοχή τους στην Δ΄ Σταυροφορία και τα εγγενή προβλήματα της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας έδωσαν τη δυνατότητα στους Βενετούς να επεκτείνουν την εμπορική δραστηριότητά τους μονοπωλώντας έτσι το μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών συναλλαγών και κινήσεων στην Ανατολή.

Έτσι, λοιπόν, μετά τη διανομή των εδαφών της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας το 1204, η Βενετία, γνωρίζοντας καλύτερα τη γεωγραφία της περιοχής, μεθόδευσε τις ενέργειές της για την επιλογή περιοχών οι οποίες θα διευκόλυναν περισσότερο τα εμπορικά της συμφέροντα παρά τη γεωργική παραγωγή. Έντεχνα, λοιπόν, αποσυρόμενοι από τη διεκδίκηση μεγάλων αλλά μη εμπορικών περιοχών, βρέθηκαν να έχουν στην κυριαρχία τους θαλάσσια κομβικά σημεία όπως: Ήπειρο, Ακαρνανία, Αιτωλία, Κέρκυρα, Ιόνια νησιά, Κορινθιακό κόλπο, Μεθώνη, Κορώνη, Σαλαμίνα, Αίγινα, Κρήτη και Εύβοια, ως κομβικούς σταθμούς στην εμπορική οδό για Κωνσταντινούπολη. Χαρακτηριστικό

παράδειγμα της ανυπαρξίας διεκδίκησης αυτών των εμπορικών φυσικών σταθμών αποτελεί η Κρήτη, η οποία παραχωρήθηκε στους Βενετούς έναντι ευτελούς χρηματικού ποσού με μια απλή συμβολαιογραφική πράξη.

Παράλληλα με τη θεωρητική αυτή κυριαρχία των Βενετών επί των διαμερισθέντων εδαφών άρχισε και η διαδικασία εγκατάστασης επί αυτών, η οποία, αποκεντρωμένη από τη βενετική διοίκηση της μητρόπολης, επιτεύχθηκε σταδιακά παρουσιάζοντας αρκετές τοπικές ιδιαιτερότητες. Η αποδιοργάνωση του συγκεντρωτικού διοικητικού μηχανισμού της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, ο οποίος είχε παρατηρηθεί πολύ πριν από το 1204, και η σχετική αδιαφορία του εντόπιου πληθυσμού για την αλλαγή της κυριαρχίας διευκόλυναν σημαντικά την εγκατάσταση των Βενετών. Από τον 13ο αιώνα η Βενετία άρχισε να παραχωρεί συστηματικά τη βενετική υπηκοότητα (Cittadinanza) κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις σε πρόσωπα τα οποία κατοικούσαν στη Βυζαντινή Αυτοκρατορία, σε βενετοκρατούμενες περιοχές ή σε άλλες περιοχές σημαντικές για τα συμφέροντά της. Με τη μέθοδο αυτή η Βενετία αποκτούσε τα μέσα για την τόνωση του πληθυσμού των κτήσεών της, που είχαν δημογραφικό πρόβλημα, για την επέκταση της πολιτικής της επιρροής σε περιοχές που δε βρίσκονταν κάτω από τον έλεγχό της και για τη δημιουργία πυρήνα πιστών υπηκόων της σε καίρια εμπορικά σημεία.

Αρχικά όμως μπορούμε να πούμε ότι η Βενετία αρκέστηκε στην εγκαθίδρυση της εμπορικής της δραστηριότητας εκμεταλλευόμενη τη μεσολαβτική της τακτική και τις αδυναμίες των άλλων,

προσαρτώντας διαδοχικά εδάφη στις κτήσεις των ανάλογα με τις εκάστοτε επιδιώξεις της, επιτυγχάνοντας έτσι να ρυθμίζει για μεγαλύτερο ή μικρότερο χρονικό διάστημα, άμεσα ή έμμεσα, τις τύχες του ελληνικού κόσμου. Με την παράδοση της Κρήτης το 1211 από τους Γενουάτες τελείωσε για τη Βενετία η περίοδος της κατάκτησης των εδαφών εκείνων που κρίθηκαν ως τα πιο σπουδαία για τα συμφέροντά της και την πιστοποίηση του ανατολικού προσανατολισμού της.

## ΤΑ ΑΛΛΗΛΟΔΙΑΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ

### **Βυζάντιο: ανατολικός χώρος με δυτικές οικονομικές επιβολές**

Οι παραδοσιακά βυζαντινές και μετέπειτα οθωμανικές κτήσεις του ευρύτερου μεσογειακού χώρου αποτέλεσαν από τον 10ο αιώνα περίπου στόχο των ιταλικών εμπορικών δημοκρατιών και κυρίως της Γένοβας και της Βενετίας.

Μετά το 1261 ένα νέο κεφάλαιο ξεκίνησε στην ιστορία των βενετοβυζαντινών σχέσεων. Η αναπόφευκτη απώλεια της Κωνσταντινούπολης λόγω των Σταυροφόρων και η παραχώρηση σημαντικών εμπορικών προνομίων στην αντίπαλο πόλη της Βενετίας, τη Γένοβα, υπήρξαν οι αιτίες για να ξεσπάσει η χρόνια υποβόσκουσα αντιπαλότητα των δύο ιταλικών ναυτικών πόλεων. Οι κατά καιρούς βενετογενουατικοί πόλεμοι και η ανάμιξη πολλές φορές της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας σε αυτούς συγκαταλέγονταν στα κυριότερα χαρακτηριστικά της εποχής αυτής και σίγουρα καθόριζαν κάθε φορά την ισορροπία μεταξύ των τριών αυτών κρατών στον ελλαδικό χώρο.

Στις παραμονές της οθωμανικής κατάκτησης το εμπόριο της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας είχε καταστραφεί ολοκληρωτικά. Τόσο το τοπικό όσο και το εξωτερικό εμπόριο είχε περιέλθει στους Ιταλούς, μαζί με τους διάφορους ναυτιλιακούς κλάδους, συμπεριλαμβανομένης και της ναυπηγικής, η οποία συνεχίσθηκε στις βενετικές και γενουατικές κτήσεις.

Μετά την οθωμανική κατάκτηση μια νέα κοινωνική δομή διαμορφώνεται με σημαντική κοινωνική δραστηριότητα, ανάταξη των αγροτικών δραστηριοτήτων και δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την ανάπτυξη μιας εμπορικής τά-

ξεως. Η πλεονεκτική θέση αυτής της ανερχόμενης τάξης και η εκμετάλλευση της δυνατότητας συσσώρευσης κεφαλαίων και επένδυσης αυτών αρχίζουν να δημιουργούν μια νέα τάξη πραγμάτων. Η Βενετία αρχίζει σταδιακά από τα μέσα του 15ου αιώνα να προβληματίζεται σοβαρά με την εμπορική αυτή δραστηριότητα των μη μωαμεθανικών στοιχείων, και εξασθενημένη από του βενετοτουρκικούς πολέμους του 15ου αιώνα κάνει το μονοπώλιο της Αδριατικής.

Από τα τέλη του 15ου αιώνα και στις αρχές του 16ου αιώνα η επέκταση Οθωμανών υπηκόων σε εξωβαλκανικά εμπορικά κέντρα όπως αυτό της Αγκώνας, υπονομεύει την ιταλική κυριαρχία στο εμπόριο των Βαλκανίων και την Α. Μεσόγειο. Παρ' όλα αυτά, οι Βενετοί, τουλάχιστον το πρώτο μισό του 16ου αιώνα, μονοπωλούσαν μαζί με τους Ραγουζαίους το διαμετακομιστικό εμπόριο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας παραμένοντας οι σημαντικότεροι μεσάζοντες ανάμεσα στην Ανατολή και τη Δύση, αποτελώντας, ειδικά οι Βενετοί, αποκλειστικούς προμηθευτές μάλλινων υφασμάτων και άλλων βιοτεχνικών προϊόντων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Η αδιαφορία όμως του οθωμανικού κράτους για τις εξαγωγές και την προστασία και προαγωγή της εγχώριας βιοτεχνίας συνέβαλε στη διαμόρφωση μιας νέας νομικής αντίληψης για τους ξένους υπηκόους, η οποία διαμορφώθηκε έμπρακτα με τις διομολογήσεις. Παρά ταύτα, η Βενετία, η οποία έπαιζε ακόμα σημαντικό ρόλο στο ανατολικό εμπόριο, δεν εμπορεύεται με την προστασία ξένων σημαίων, διατηρώντας σε υψηλά οικονομικά επίπεδα το εμπόριό της.

Από τα μέσα του 16ου αιώνα ένας άλλος εμπορικός αντίπαλος της Βενετίας, οι Άγγλοι, εμφανίζονται στο προσκήνιο. Αν και παλαιότερα η διακίνηση των αγγλικών προϊόντων γινόταν με ιταλικά πλοία (14ος αι.), σταδιακά από τα μέσα του 15ου αιώνα η Αγγλία αρχίζει να εμπορεύεται με δικά της πλοία.

Προς τα τέλη του 16ου αιώνα η εμπορική εικόνα του χώρου επηρεάζεται από την ειρήνη που ακολούθησε τη ναυμαχία της Ναυπάκτου (1571), τη σημαντική αύξηση του πληθυσμού των μεσογειακών χωρών και την ιδιαίτερη έλλειψη σιτηρών, προσελκύνοντας στη Μεσόγειο όλο και μεγαλύτερο αριθμό εμπόρων της βορειοευρωπαϊκής ναυτιλίας.



Ο Χάνδακας, η πρωτεύουσα του «Βασιλείου της Κρήτης». Χάρτης του Giorgio Corner, 1625. Biblioteca Nazionale Marciana, Βενετία.

Μέσα σ' αυτό το κλίμα των μεταβαλλόμενων συνθηκών και συγκρουόμενων συμφερόντων η Βενετία αρχίζει προς τα τέλη του 16ου αιώνα να παρουσιάζει πτωτικές τάσεις δεδομένης τόσο της επίσημης οθωμανικής κρατικής παρέμβασης στον χώρο του Αιγαίου και των νησιών, με ενθάρρυνση της αυτόνομης σχεδόν λειτουργίας τους, όσο και της ανεπίσημης εξοικονομικά εμφανιζόμενης πειρατείας και αναρχίας η οποία συνέβαλε στη δημιουργία νέων αποθεματικών κεφαλαίων στους εντόπιους πληθυσμούς.

Η παρακμή της βενετικής κυριαρχίας, η οποία είχε ήδη αρχίσει όπως είπαμε από την εξάπλωση των Οθωμανών μετά το 1453, γιγαντώθηκε από τους βενετοτουρκικούς πολέμους του 15ου και 16ου αιώνα, από την ανακάλυψη νέων εμπορικών δρόμων έξω από τη Μεσόγειο, καθώς και με την καθιέρωση νέων δρόμων για τις Ινδίες. Κατά τον 17ο αιώνα παράλληλα με την εμφάνιση των παρακμιακών χαρακτηριστικών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η επέκταση της αγγλικής και ολλανδικής ναυτιλιακής δύναμης στην Ασία, σε συνεργασία με Έλληνες, Αρμένιους και Εβραίους, είχε καταστροφική επίδραση

στη βενετική εμπορική δραστηριότητα. Η γενικότερη οικονομική κρίση της περιοχής κατά τον 17ο αιώνα με την εισροή του φθηνού αμερικάνικου αργύρου προκαλεί την κερδοσκοπία με αντικείμενο τα πολύτιμα μέταλλα βγάζοντας κερδισμένους του Ευρωπαίους εμπόρους του Έλληνες, τους Εβραίους και τους Αρμένιους ως μεσάζοντες.

Η Βενετία, πριν την προσχώρησή της στην Ιερή Συμμαχία, εξακολουθεί να ελέγχει μεγάλο μέρος του διαμετακομιστικού εμπορίου σιτηρών, καφέ και ρυζιού ανάμεσα στην Κωνσταντινούπολη, στην Αίγυπτο, στη Συρία και σε μεγάλο μέρος του παράκτιου εμπορίου της αυτοκρατορίας.

Έντονη δραστηριότητα την περίοδο αυτή παρουσιάζει η οθωμανική εμπορική ναυτιλία, η οποία όμως δεν επιδίεται ακόμη σε μακρινά ταξίδια και η δραστηριότητά της περιορίζεται στην ακτοπλοΐα της Μ. Θάλασσας και του Αιγαίου, για τοπική περισσότερο κατανάλωση, ενώ μερικά από τα προϊόντα αυτών των νησιών, όπως κρασί, μέταξι, λάδι, κεραμικά, δημητριακά και μικρή ποσότητα βαμβακερών νημάτων και υφασμάτων, εξάγονται στη Δύση με βενετικά κυρίως πλοία.



*Η οχύρωση του Χάνδακα όπως θα υπήρξε κατά το διάστημα 1552-1556. Χάρτης που σχεδιάστηκε πιθανότατα από τον G. Magagnatto. Πρόκειται για την παλαιότερη γνωστή, έως σήμερα, απεικόνιση του νέου οχυρού περιβόλου. Biblioteca Nazionale Marciana, Βενετία.*

Το εξαγωγικό εμπόριο στα Ιόνια νησιά, αν και ζω-  
πρότερο, περιοριζόταν κυρίως σε σταφίδα και λάδι.

Γενικά όμως το δεύτερο μισό του 17ου αιώνα  
σημειώνεται αισθητή πτώση των κερδών με κύριο  
αίτιο τους δύο βενετοτουρκικούς πολέμους και η  
κίνηση στον ηπειρωτικό χώρο περιορίζεται για τους  
Βενετούς στα μεγάλα λιμάνια όπως αυτά του Μοριά  
ή ακόμη και του Πειραιά. Η εμπορική δραστηριό-  
τητα της Βενετίας δεν είχε διακοπεί εντελώς στην  
διάρκεια των βενετοτουρκικών πολέμων. Συχνά τα  
βενετσιάνικα πλοία ταξίδευαν και εμπορευόνταν με  
ολλανδική, φλαμανδική ή γαλλική σημαία.

Ο 18ος αιώνας αποτελεί για τη Δ. Ευρώπη  
περίοδο οικονομικής και δημογραφικής αναπτύ-  
ξεως με επακόλουθο την αυξημένη ζήτηση των  
βαλκανικών γεωργικών προϊόντων. Αυτό, μαζί με  
την παράλληλη παρακμή του εμπορίου των ανα-  
τολικών περιοχών, λόγω των τοπικών επαναστα-  
τικών συγκρούσεων και του επικρατούντος κλί-  
ματος γενικότερης ανασφάλειας, οδήγησαν στην  
αναπόφευκτη μετατόπιση των εμπορικών δρό-  
μων σε ασφαλέστερες περιοχές της Μ. Ασίας και

Βαλκανικής, όπου είχε ήδη εντατικοποιηθεί και η  
παραγωγή εξαγωγίμων γεωργικών προϊόντων.

Μετά τη συνθήκη του Kÿczÿk Kaynarca (1699)  
και ιδίως του Passarowitz (1718), οι βόρειοι  
ηπειρωτικοί δρόμοι ανοίγουν ξανά και οι Ευρω-  
παϊκές δυνάμεις επαναλαμβάνουν τις εμπορικές  
τους δραστηριότητες στην Ανατολή ευνοώντας  
ιδιαίτερα τη Γαλλία, η οποία δραστηριοποιήθηκε  
έντονα με την εγκατάσταση προξένων σε νευ-  
ραλγικά εμπορικά σημεία. Έντονος παρουσιάζεται  
ο αγγλογαλλικός ανταγωνισμός, ο οποίος με την  
παρουσία των Βενετών και άλλων αυξάνει τις τι-  
μές των προϊόντων προς όφελος των εντοπίων.

Κατά το δεύτερο μισό του αιώνα τόσο οι πολε-  
μικές συγκρούσεις στην Ευρώπη όσο και η ρωσική  
εξάπλωση στη Μαύρη Θάλασσα, καθώς επίσης και  
η ενθάρρυνση της πειρατείας από τη γενικότερη  
αναρχία της πολεμικής περιόδου, εμφανίζουν στο  
προσκήνιο μια άλλη ναυτική δύναμη, ικανή να δι-  
εκδικήσει τη θέση της στη Μεσόγειο, την ελληνική.

Η μετατόπιση των εμπορικών δρόμων, όπως  
προαναφέρθηκε, έφερε τη Βενετία να μονοπω-



«Η παραλία του Χάνδακα». F. Basilicata, *Il Regno de Candia, 1636-1638*, collezione Biblioteca Comunale, Bolobna. Βικελσία Δημοτική Βιβλιοθήκη, Ηράκλειο.

λεί στις αρχές του 18ου αιώνα το εισαγωγικό εμπόριο των δυτικών παραλιών της Ελλάδος και Αλβανίας. Οι Βενετοί ήταν οι σχεδόν αποκλειστικοί εξαγωγείς καπνών, μαλλιού, κεριού, δημητριακών και ναυπηγικής ξυλείας και αντίστοιχα οι προμηθευτές των περισσότερων βιοτεχνικών ειδών που απορροφούσε η περιοχή. Με τον παρεμβατισμό όμως των Γάλλων από το 1715 με την εγκατάσταση ενός δικτύου προξένων και των Άγγλων αργότερα με τη δυναμική τακτική τους, η θέση της Βενετίας μεταβλήθηκε ριζικά. Το εξαιρετικά παρεμβατικό σύστημα της Βενετίας, το οποίο εμπόδιζε τη συμμετοχή των εμπόρων του Ιονίου στο εξωτερικό εμπόριο, δε στάθηκε ικανό να αντιμετωπίσει τις επενδύσεις εμπόρων των Ιονίων νησιών στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις της δυτικής Ελλάδος και ιδιαίτερα του Μεσολογγίου και του Αιτωλικού. Βενετικές πηγές του δεύτερου μισού του 18ου αιώνα αναφέρουν ότι τα Ιόνια νησιά είχαν κάνει επενδύσεις στο 1/3 περίπου των πλοίων του Μεσολογγίου και Αιτωλικού και η ύπαρξη αξιόλογης εμπορικής ναυτιλίας τεκμηριώνεται με αριθμητικούς πίνακες προξενικών βενετικών εκθέσεων,

οι οποίες παρουσιάζουν την κατάσταση στον ευρύτερο δυτικό ελλαδικό χώρο.

Συνοψίζοντας, η βενετική κυριαρχία στον ελλαδικό χώρο σηματοδοτήθηκε από την κατοχή της Κρήτης, η οποία εξασφάλισε για τη Γαληνοτάτη τη ναυτική ηγεμονία όχι μόνο στο Αιγαίο αλλά γενικότερα στη λεκάνη της Μεσογείου, από την κατοχή της Κύπρου, η οποία την έφερε σε επαφή με τον προσοδοφόρο εμπορικό δρόμο της Ασίας, τη μεσολαβητική θέση και κατοχή της Εύβοιας ως εμπορικού σταθμού για τη διευκόλυνση των συναλλαγών της με την κεντρική και τη νότια Ελλάδα, καθώς επίσης και με την ενδελεχή κατάληψη των Ιονίων νήσων, η οποία διατηρήθηκε μέχρι το τέλος της βενετικής κυριαρχίας επιτρέποντας στη Βενετία να συμμετάσχει μέχρι τέλους στο εμπόριο Δύσης και Ανατολής.

Παρατηρείται, λοιπόν, σταδιακά το φαινόμενο της παράλληλης μετατόπισης προς δυσμάς αφενός μεν των εμπορικών δρόμων αφετέρου δε των κτήσεων της Βενετίας. Η σχεδόν ταυτόχρονη ή με ελάχιστη χρονική διαφορά απομάκρυνση των Βενετών, εμφάνιση και αργότερα αποχώρηση των Οθωμανών παρουσιάζει μια αλληλοδιαπλεκόμενη



σχέση με αυτό το οποίο αρχικά αναφέρθηκε ως διαρθρωτικές αλλαγές στις κύριες ναυλαγορές της περιοχής και την οικονομική τους σημασία.

Αλλαγή της κατάστασης ενός εκ των στοιχείων του κύκλου παραγωγή - ζήτηση σήμαινε αυτόματα ανατροπή του status quo των δυνάμεων που την εξυπηρέτουσαν.

Κομβικό σημείο αλληλοδιαπλοκής συμφερόντων αποτέλεσε για τους Βενετούς από τα πρώτα χρόνια της παρουσίας τους στο χώρο το νησί της Κρήτης.

## ΒΕΝΕΤΙΑ ΚΑΙ ΚΡΗΤΗ

### Η πρώτη επαφή και η σημασία του υδάτινου στοιχείου

Οι Βενετοί έλκονται από το εμπορικό ενδιαφέρον του νησιού ήδη από τις αρχές του 12ου αιώνα με εμπόριο γεωργικών και κτηνοτροφικών ειδών, παρ' ότι αργότερα αναφέρεται προγενέστερη επαφή (20 Απριλίου 1058), όταν οι Βενετοί βρίσκουν και μεταφέρουν από την Κρήτη στη Βενετία το λείψανο του Κρητικού Αγίου Κοσμά του Ερημίτη.

Όταν το 1204 γίνεται η κατανομή των εδαφών με τους Φράγκους, ο πονηρός δόγης της Βενετίας Ερρίκος Δάνδολος επωφελήθηκε από την απροθυμία του Βονιφάτιου Μομφερατικού να εμπλακεί στη διαδικασία κατάκτησης της Κρήτης και στις συνεπακόλουθες ναυτικές περιπέτειες και αγόρασε απ' αυτόν έναντι ευτελούς χρηματικού ποσού τον σημαντικότερο, όπως αποδείχθηκε, εμπορικό κόμβο της Μεσογείου. Η Κρήτη, μαζί με τις άλλες νησιωτικές κτήσεις της Βενετίας, θα δημιουργούσε τη γέφυρα της εμπορικής δραστηριότητας των Βενετών προς την Ανατολή. Το νησί της Κρήτης όμως, το οποίο αποτελούσε πριν από την παραχώρησή της στους Βενετούς, πειρατικό προφανώς κέντρο εξόρμησης με οικονομικά οφέλη για τους Γενουάτες, περιήλθε στα χέρια των Βενετών, μετά από αποφασιστικούς αγώνες με τους Γενουάτες και κατά καιρούς εξεγέρσεις και εστίες αντίστασης, μόλις στις 11 Μαΐου 1217, θέτοντας τέρμα στη βενετογενουατική διαμάχη.

Η μεγάλη απόσταση της Κρήτης από τη μητρόπολη (1-2 μήνες με το πλοίο) οδήγησε τους Βενετούς να εποίκισουν το νησί και σταδιακά περίπου 10.000 Βενετοί άποικοι έφθασαν στο νησί (όσοι περίπου το 1/6 του πληθυσμού της Βενετίας), τεκ-



*Όλα τα μεγάλα κτίσματα του ναυστάθμου είχαν ολοκληρωθεί έως το 1615: οι δεκαεννέα χώροι των νεωρίων, η δεξαμενή νερού και το φρούριο στη θάλασσα. Χάρτης άγνωστου χαρτογράφου, collezione Museo Civico, Padova. Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη, Ηράκλειο.*

μηριώνοντας τη σπουδαιότητα που αποδίδεται στην κατοχή της Κρήτης – φυσικά η εποίκιση είχε οικονομικά κίνητρα. Με ένα διοικητικό σχήμα παρεμφερές αυτού του μητροπολιτικού, η Κρήτη οργανώθηκε πολιτικά, διοικητικά αλλά και στρατιωτικά.

Η σημασία της θάλασσας έδωσε από τον 15ο αιώνα την εποπτεία του ναυτικού στον αρχιναύαρχο του βενετικού στόλου (Capitano General da mar), παραχωρώντας του ταυτόχρονα και την πρώτη στην ιεραρχία όλων των αρχών της Κρήτης θέση. Οι άποικοι Βενετοί φεουδάρχες ήταν υποχρεωμένοι να υπηρετούν επίσης στις γαλέρες ως κυβερνήτες (σοπρακόμιτοι). Τα έντονα και πολυάριθμα επαναστατικά κινήματα τα οποία έλαβαν χώρα τους δύο πρώτους αιώνες της βενετικής κυριαρχίας ενέπλεξαν από νωρίς τον βενετικό στόλο σε ναυμαχίες όπως αυτή κατά την επανάσταση των Σκορδίληδων και Μελισσηνών το 1228, η οποία υποβοηθήθηκε από 33 πλοία του αυτοκράτορα της Νίκαιας Ιωάννη Βατατζή, ή αυτή του 1296 αντιμετωπίζοντας τον γενοατικό στόλο του ναυάρχου Ντόρια, ο οποίος κατέλαβε

και πυρπόλησε τα Χανιά. Από την άλλη πλευρά, στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας εντάσσονται και τα αίτια της μεγάλης επανάστασης του 1333, η οποία πήρε την αφορμή της όταν ζητήθηκε επιπρόσθετη έκτακτη εισφορά για τη ναυπήγηση και συντήρηση γαλέρων με σκοπό την καταδίωξη πειρατών οι οποίοι είχαν καταστεί μάστιγα των παραλίων από τις αρχές του 14ου αιώνα (1317). Νέα αφορμή για επανάσταση στάθηκε η επιβολή νέας φορολογίας από τη Βενετία το 1363 για επισκευές στο λιμάνι του Χάνδακα, με αποτέλεσμα την αποστολή στόλου από τη Γαλννοτάτη με σκοπό την κατάπνιξη του κινήματος των αποστατών.

Οι υπόψη επικαλούμενες αφορμές από τους αποστάτες παρουσιάζουν ιδιαίτερη σημασία αν εξετασθούν υπό το πρίσμα της δοθείσας σημασίας για ναυτικά και κατ' επέκταση οικονομικά θέματα, προκειμένου να δημιουργηθούν τέτοιες έκτακτες επαναστατικά κινήματα των οποίων, φυσικά, τα πραγματικά αίτια θα πρέπει να αναζητηθούν στο χώρο των θρησκευτικοκοινωνικών αντιπαράθεσεων.

Το υδάτινο στοιχείο όμως σε συνδυασμό με το γενικότερο πνεύμα συνεργασίας και ειρήνης που επικρατούσε μέχρι την παραμονή της οθωμανικής κατάκτησης οδήγησαν την Κρήτη σε πνευματική και οικονομική ευημερία και θεαματική δημογραφική αύξηση.

## Η κρητική οικονομία, το εμπόριο και η σημασία των λιμανιών της νήσου

Η παραγωγή των βενετοκρατούμενων περιοχών ήταν άμεσα συνδεδεμένη με τις απαιτήσεις της μητρόπολης. Η δικαιολογημένη ζήτηση αγροτικών προϊόντων, λόγω της έλλειψης καλλιεργήσιμης γης στην ίδια τη Βενετία, αλλά και οι ανάγκες της διεξαγωγής του εμπορίου της έπαιξαν αποφασιστικό ρόλο στη διαμόρφωση της παρεμβατικής πολιτικής την οποία εφάρμοσε στις κτήσεις της. Αμέσως μετά την κατάληψη μιας περιοχής, η Βενετία προχωρούσε στην υιοθέτηση μέτρων τα οποία θα συντελούσαν στην αύξηση της παραγωγής των απαραίτητων προϊόντων. Τέτοια μέτρα ήταν η εγκατάσταση αποίκων στις περιοχές όπου έλειπαν εργατικά χέρια, η χορήγηση φορολογικών απαλλαγών, οι προτάσεις για νέες καλλιέργειες και για βελτίωση της αποδοτικότητας των χωραφιών και, τέλος, η επιβολή ορισμένων καλλιεργειών. Βέβαια η Βενετία έλεγχε την παραγωγική διαδικασία σε όλα τα



Η έκθεση (relazione) του Francesco Bailicata, μηχανικού στα δημόσια και οχυρωματικά έργα, προς τον Pietro Giustiniano, γενικό στρατιωτικό διοικητή Κρήτης. 6 Δεκεμβρίου 1630, Χάνδακας. Biblioteca Nazionale Marciana, Βενετία.

επίπεδα: έλεγχος της παραγωγής και των τιμών, αυστηρή φορολογία, μονοπωλιακή εκμετάλλευση των βασικών ειδών διατροφής και, τέλος, έλεγχος των συναλλαγών. Με τον τρόπο αυτόν ρύθμιζε και κατεύθυνε την οικονομία κάθε κτήσης σύμφωνα με τις ανάγκες της. Χαρακτηριστικό στοιχείο της παραγωγής όλων των κτήσεων ήταν η ποικιλία των προϊόντων.

Κύρια παραγωγική διαδικασία της κρητικής οικονομίας ήταν ανέκαθεν η γεωργία. Μετά το τέλος των επαναστατικών κινήματων των δύο πρώτων αιώνων της εγκατάστασης των Βενετών, η αναβίωση της γεωργίας και κτηνοτροφίας ενδυνάμωσε το εξαγωγικό εμπόριο. Κύρια πηγή εμπορίου στάθηκε η αμπελοκαλλιέργεια και η παραγωγή οίνου το οποίο εξαγόταν σε ολόκληρη την Ευρώπη, ως την Αγγλία. Η εκτεταμένη αυτή αμπελοκαλλιέργεια περιόρισε την καλλιέργεια σιτηρών τόσο, ώστε οι βενετικές αρχές αναγκάστηκαν να εισηγηθούν μέτρα για την περιστολή της καλλιέργειας αμπε-



«Το φρούριο στη θάλασσα». F. Basilicata, *Il Regno de Candia, 1636-1638*, collezione Biblioteca Comunale, Bolobna. Βικελαία, Δημοτική Βιβλιοθήκη, Ηράκλειο.

λιών προς αποφυγή σιτοδείας, με την αύξηση της εγχώριας παραγωγής σιτηρών και την αποφυγή εισαγωγής μεγάλων ποσοτήτων. Ως προς το αλάτι οι Βενετοί επέδειξαν ιδιαίτερη φροντίδα είτε εκμεταλλευόμενοι τις υπάρχουσες αλυκές είτε κατασκευάζοντας νέες σε περιοχές προσφερόμενες για την παραγωγή του, όπως αυτές της Σούδας και της Σπιναλόγκας. Σταδιακά, παρ' ότι τους πρώτους αιώνες της βενετικής κατοχής δε φαίνεται να είναι εκτεταμένη η ελαιοκαλλιέργεια, κατά τον 16ο και 17ο αιώνα αυτή αποτέλεσε σημαντικό κομμάτι του εμπορίου. Άλλα εξαγωγίμα κρητικά προϊόντα αποτέλεσαν το τυρί, το βαμβάκι, το μετάξι, τα βελανίδια, το μέλι, το κέρι, το κρέας, η ξυλεία, το αλάτι και το νίτρο. Τα προϊόντα αυτά διακινούνταν από Κρητικούς, κυρίως, εμπόρους προς τα ευρωπαϊκά λιμάνια χωρίς την παρεμβολή της Βενετίας. Υπήρχαν Κρητικοί πλοιοκτήτες και τα πλοία κατασκευάζονταν επιτοπίως από ντόπια ξυλεία.

Αρχή και τέλος όμως μιας τέτοιας θαλάσσιας επικοινωνίας ήταν τα λιμάνια. Εντασσόμενα στον ευρύτερο χώρο των έργων υποδομής στην Κρήτη, τα λιμάνια και τα ναυπηγεία (ταρσανάδες) αποτέλεσαν έναν τομέα κεφαλαιώδη για την οι-

κονομική ανάπτυξη του νησιού και για την ύπαρξη της ίδιας της Βενετίας ως εμπορικής δύναμης της Μεσογείου. Η συνεχής βελτίωση και μεγέθυνση των πλοίων του βενετικού στόλου απαιτούσαν παράλληλη βελτιστοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων, οι οποίες ελλείψει τεχνικών γνώσεων και δυνατοτήτων παρουσίαζαν σημαντικές ελλείψεις για τις οποίες συχνότατα γίνονταν μνεία στις διάφορες αναφορές των αξιωματούχων προς τη μητρόπολη. Οι τομείς που αντιμετωπίζονταν στις εργασίες του λιμανιού ήταν εκβαθύνσεις, επιδιορθώσεις και ενισχύσεις μόλων, κατασκευή και συντήρηση επιλιμένων προμαχώνων όπως αυτών του Χάνδακα και γενικά όποιες εργασίες απαιτούσαν η εύρυθμη λειτουργία και η ασφάλεια του λιμανιού. Παρόμοιες εργασίες και ελλείψεις παρουσιάζονται και στα λιμάνια των Χανίων και Ρεθύμνου, παρ' ότι σταδιακά το Ρέθυμνο έμελλε να μείνει ουσιαστικά ένα λιμάνι άχρηστο και εγκαταλελειμμένο. Παράλληλα, ο ασφαλής ελλιμενισμός εμπορικών και πολεμικών γαλέρων σε διάφορα μέρη του νησιού και η αποτροπή εχθρικής απόβασης σ' αυτά επισήμαναν σε αρκετές αναφορές την αξία και τη σημασία της γενικότε-

ρης κατάστασης των ακτών του νησιού και της ανάγκης βελτίωσής τους, όπως αυτών του Παλαιόκαστρου Σπείρας, του κόλπου της Σπιναλόγκας, της Γραμβούσας και της Σούδας.

### **Επαγγελματικός βίος. Συντεχνίες και τεχνίτες των ναυπηγείων**

Ιδιαίτερα ανεπτυγμένοι στα αστικά κέντρα της Κρήτης ήταν ο κόσμος των επαγγελματιών και των βιοτεχνών. Περισσότερα από πενήντα επαγγέλματα, καταμερισμένα σε ειδικότητες βρίσκονται στα κατάστιχα των νοταρίων και σε άλλες πηγές. Οι επαγγελματίες και οι εργαζόμενοι στα διάφορα επαγγέλματα είχαν οργανωθεί σε σωματεία (συντεχνίες, σκούλες) για την κατοχύρωση της τέχνης τους και την προστασία των δικαιωμάτων τους, για τη βελτίωση των συνθηκών ζωής τους και εργασίας και για την αλληλοβοήθεια των μελών τους. Κάθε συντεχνία είχε τον δικό της πρόεδρο και προστάτη Άγιο. Ορισμένες συντεχνίες όπως αυτή των μαρινάρων (ναυτικών), οι οποίοι αποτελούσαν και ιδιαίτερη τάξη, ανέπτυξαν και φιλανθρωπική δράση ενεργώντας π.χ. για την απελευθέρωση των σκλάβων κλπ. Γενικά όμως οι συντεχνίες εκ των πραγμάτων είχαν στόχους ακίνδυνους για τα κρατικά συμφέροντα. Σημαντικότερη μερίδα του εργασιακού χώρου αποτέλεσαν για τους Βενετούς και την Κρήτη οι τεχνίτες των ναυπηγείων.

Άμεσα σχετιζόμενα με την οικονομία και άμυνα της Γαληνοτάτης υπήρξαν τα ναυπηγεία (arsenali). Σημαντικότερο και μεγαλύτερο ναυπηγείο υπήρξε αυτό της ίδιας της μητρόπολης της Βενετίας, ενώ παράλληλα υπήρχαν μικρότερης εμβέλειας ναύσταθμοι όπως αυτοί της Κρήτης και κυρίως του Χάνδακα και των Χανίων. Εκτός αυτών των κρατικών ναυπηγείων, τα οποία ήταν απαραίτητα για την κατασκευή και τη συντήρηση πολεμικών κυρίως αλλά και εμπορικών πλοίων, υπήρχαν και πολλά ιδιωτικά (sqveri) για την κατασκευή πλοίων ιδιωτών. Κύρια πηγή πληροφοριών για τη λειτουργία, το προσωπικό και τα μέτρα τα οποία λαμβάνονταν από τη βενετική διοίκηση στον χώρο των ναυπηγείων αποτελούν οι αναφορές (relazioni) των προβλεπτών προς τη σύγκλητο και καταστάσεις με τα ονόματα του απασχολούμενου προσωπικού.

Οι μνείες για τους ταρσανάδες (ναυπηγεία) του Χάνδακα αρχίζουν στα βενετσιάνικα έγγραφα από

τα τέλη του 13ου αιώνα. Στις αρχές του 16ου αιώνα γνωρίζουμε ότι στον ταρσανά του Χάνδακα υπήρχαν πέντε θόλοι οι οποίοι έως τον 17ο αιώνα έφθαναν τους δεκαεννέα, ενώ ο ταρσανάς των Χανίων είχε περισσότερους από δεκαεπτά θόλους ίσως ακόμη και είκοσι και παρά τις δυσκολίες, οικονομικές και τεχνικές, παρέμενε ένας από τους σημαντικότερους ταρσανάδες της Ανατολής, σε αντίθεση με αυτόν του Ρεθύμνου, ο οποίος είχε δύο θόλους, οι οποίοι από τις αρχές ήδη του 16ου αιώνα αναφέρεται ότι χρειάζονταν επισκευή.

Οι εργαζόμενοι και το διοικητικό προσωπικό του χώρου αποτελούσαν ένα κοινωνικό σύνολο με δική του δομή και οργάνωση. Ανώτατος στην ιεραρχία ήταν ο διοικητής του ναυστάθμου και στη συνέχεια ακολουθούσαν ο λιμενάρχης, ως υπεύθυνος όλου του χώρου, ο γραμματέας, στο διοικητικό προσωπικό, ο πρωτομάστορας, για κάθε ειδικότητα, και οι βοηθοί μαθητές μεγάλης και μικρής ηλικίας. Ο αριθμός των τεχνιτών ιδιαίτερα κατά τον 16ο και 17ο αιώνα, οπότε υπάρχουν και οι σημαντικότερες αναφορές, δεν ήταν σταθερός, αλλά ακολουθούσε τις γενικότερες αμυντικές και οικονομικές επιλογές της Βενετίας.

Στα τέλη του 16ου αιώνα οι τεχνίτες παρουσιάζουν έλλειψη. Ο συνδυασμός παραγόντων όπως η μείωση των εμπορικών δραστηριοτήτων, οι σιτοδείες και γενικότερα η ναυπηγική κρίση οδηγούν τους τεχνίτες της Κρήτης στη μετανάστευση ή στην επίδοσή τους σε άλλα επαγγέλματα, κάνοντας τις βενετικές αρχές να προτείνουν μια σειρά μέτρων για την εύρυθμη λειτουργία των ναυστάθμων. Παρά ταύτα κατά τον 17ο αιώνα παρουσιάζεται σταθερή άνοδος του αριθμού του τεχνικού προσωπικού μέχρι την πτώση της δυτικής Κρήτης στους Οθωμανούς.

Γενικά μπορούμε να πούμε ότι τα προβλήματα των ναυστάθμων απασχολούσαν κυρίως τους προβλεπτές, οι οποίοι πρότειναν ή έπαιρναν μέτρα τα οποία άλλοτε εφαρμόζονταν και άλλοτε όχι, μέσα όμως στο πλαίσιο των γενικότερων οδηγιών της μητρόπολης Βενετίας και κατ' επέκταση της αμυντικής πολιτικής της. Αξίζει να επισημανθεί ότι οι πόλεμοι, οι λοιμοί, οι σιτοδείες και η εμπορική κρίση ήταν βασικές αιτίες αυτής της αυξομειώσης του αριθμού των τεχνιτών, χωρίς να παραληφθούν η κακή διοίκηση και η έλλειψη τεχνιτών με ειδικές γνώσεις και πείρα. Η αύξηση του αριθμού των εργατών της από τα μέσα του 17ου αιώνα είναι χωρίς άλλο συνδεδε-

μένη με τις πολιτικές επιλογές της Γαλντοτάτης, για τη βελτίωση της άμυνας στις κτήσεις της, προϋπόθεση την οποία απαιτούσαν οι εύθραυστες σχέσεις της με την Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Η ύπαρξη λοιπόν ενός ικανού και αξιόλογου αριθμού τεχνιτών ήταν απαραίτητη για τη διατήρηση της κυριαρχίας της στη Μεσόγειο.

### **Οικονομικοκεντρική προσέγγιση των ποικίλων καταπιέσεων του ντόπιου πληθυσμού**

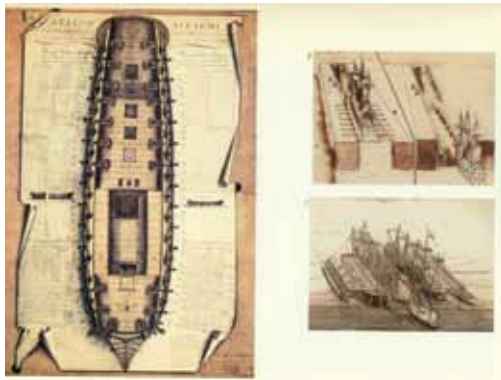
Αγγαρείες: Μέσα στα πλαίσια της εύρυθμης λειτουργίας της βενετικής ναυτιλίας εντάσσεται και η πλήρωση του στόλου με έμπυχο υλικό. Από τη γενικότερη υποχρέωση των χωρικών της Κρήτης να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στο βενετικό δημόσιο αναδύθηκε και ο αποκαλούμενος θεσμός της αγγαρείας. Μέσα από ένα σύνολο αγγαρειών για τις οποίες ήταν υπόχρεοι όλοι οι άνδρες ηλικίας από 14 έως 60 ετών και οι γυναίκες κάθε ηλικίας, η αγγαρεία της θάλασσας ήταν η πιο σκληρή, λόγω της εξαντλητικής υπηρεσίας, των επιδημιών, των κινδύνων της θάλασσας και των γενικότερων συνθηκών διαβίωσης στο πλοίο. Στις γαλέρες υπήρχαν δύο κατηγορίες υπόχρεων: οι μαχητές (*Huomini da guerra* ή *da spada*) και οι κωπηλάτες (*Huomini da remo*), οι οποίοι ζούσαν σε απάνθρωπες συνθήκες. Η ναυτολόγηση γινόταν με κλήρωση μέσα από το σύνολο των υπόχρεων σε αγγαρείες όπως αυτοί φαίνονταν σε πίνακες οι οποίοι ήταν αναρτημένοι σε κάθε χωριό. Ο αριθμός των υπόχρεων κωπηλατών, όπως είναι ευνόητο, αυξανόταν κάθε φορά κατά την οποία η κρίσιμη βενετική πολιτικοστρατιωτική κατάσταση το απαιτούσε. Σταδιακά η αποστροφή των χωρικών και ο φόβος της θαλάσσιας αγγαρείας οδήγησαν στην εισαγωγή και καθιέρωση του θεσμού των «αντισκάρων», δηλαδή των αντικαταστατών, οι οποίοι έναντι μεγάλης αμοιβής αναλάμβαναν να υπηρετήσουν για λογαριασμό του χωρικού στη θαλάσσια αγγαρεία. Με τον καιρό ο θεσμός αυτός αποδείχθηκε επιζήμιος και για την κρητική οικονομία και για τη βενετική ισχύ, διήρκησε όμως μέχρι το τέλος της βενετοκρατίας.

Πειρατεία: Αρχικά ίσως φαίνεται ευνόητο η εξέταση του αντικειμένου της ναυτιλίας και του εμπορίου να δημιουργεί στη μελέτη μια θέση για την ανάπτυξη της πειρατικής δραστηριότητας, όμως εδώ θα προσπαθήσω να δώσω μια άλλη

διάσταση της πειρατείας, η οποία αναδυόμενη μέσα από την παραδοσιακή άποψη κάνει ακόμη περισσότερο δεσπίζουσα τη θέση της πειρατείας στη μελέτη της ναυτιλιακής οικονομικής ενός κράτους.

Όπως έχει γίνει κατανοητό μέχρι τώρα, απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι γενικά η ύπαρξη πλεονάσματος κεφαλαίων και επανεπένδυση αυτών σε κερδοφόρες ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η συσσώρευση αυτή των κεφαλαίων μπορεί να γίνει είτε μέσα από οικονομικές διαδικασίες, όπως αυτής της εξαγωγής πλεονάσματος αγροτικών προϊόντων, είτε διαμέσου εξοικονομικών διαδικασιών, οι οποίες σε σύντομο χρονικό διάστημα επιφέρουν τεράστια κέρδη. Μία από αυτές τις εξοικονομικές δραστηριότητες αποτελεί και η πειρατεία ως ένας προκεφαλαιοκρατικός τρόπος σχηματισμού κεφαλαίου.

Μέσα λοιπόν στη διαμάχη των οικονομικών συμφερόντων η πειρατεία χρησίμευσε ακόμη και στις υπηρεσίες των κυβερνήσεων για την εφαρμογή της οργανωμένης κρατικής βίας. Έτσι, λοιπόν, παρουσιάζεται το φαινόμενο από τον 16ο έως και τον 18ο αιώνα η πειρατεία να χρησιμεύει στις εμπόλεμες δυνάμεις σαν συμπληρωματικό όπλο για την καταστροφή του εμπορικού ναυτικού του εχθρού αντιδιαστέλλομένη από την καθαρά ληστρική πειρατεία. Η έντασή της έπαιρνε διαστάσεις ανάλογες με την άμεση σχέση την οποία είχε με την εμπορική κίνηση μιας περιοχής. Πολλές φορές ακόμη και χαρακτήρα κοινοτικής επιχείρησης. Μετά την οργανωμένη όμως χρήση των κουρσάρων, αυτοί συνήθως επανέρχονταν στην πειρατεία ληστεύοντας τις περιοχές στις οποίες δρούσαν, δοκιμάζοντας έτσι σημαντικά τους λαούς. Τα κρητικά παράλια ήταν μόνιμος στόχος των πειρατών της Μεσογείου κατά τους μέσους και νεότερους χρόνους, είτε αυτοί ήταν μουσουλμάνοι των αφρικανικών παραλίων και κυρίως Μπαρμπαρέζοι είτε χριστιανοί δυτικοί είτε ακόμη και Έλληνες. Οι πειρατικές επιδρομές εμφανίζονται στα νότια παράλια της Κρήτης ήδη από το 1317 από Αλγερινούς πειρατές. Το 1333 αναφέρονται επιδρομές Οθωμανών από τα μικρασιατικά παράλια, ενώ αμείωτες σε ένταση συνεχίστηκαν οι επιδρομές και τα επόμενα χρόνια, αποτελώντας μάλιστα από τα μέσα του 15ου αιώνα, καθώς καταπίεζαν οικονομικά τους εντόπιους πληθυσμούς μέσω έκτακτων φορολογικών μέτρων με αντιστάθμισμα την προστασία τους. Στο δεύτερο μισό του 16ου αι-



*Μέθοδοι κατασκευής και επισκευής πλοίων στα νεώρια του Χάνδακα, 17ος– 18ος αι. Archivio di Stato, Βενετία.*

ώνα πολλοί Κρητικοί πειρατές άρχισαν να κινούνται ζωηρότερα –ανάμεσά τους και ο Μανούσος Θεοτοκόπουλος, αδελφός του Δομνίκου– υπηρετώντας ως κουρσάροι στην υπηρεσία της Βενετίας στη διάρκεια των βενετοτουρκικών πολέμων για την Κύπρο. Οι βενετικές αρχές πολλές φορές έδειχναν ανοχή ακόμη και σ’ αυτή τη διεξαγωγή δουλεμπορίου στα κρητικά λιμάνια, φτάνοντας τελικά μέσα στο πλαίσιο του Δ΄ Βενετοτουρκικού Πολέμου να έχει να αντιμετωπίσει τις φοβερές επιδρομές του Χαιρεντίν Μπαρμπαρόσσα που οδήγησαν χιλιάδες Κρητικούς αιχμαλώτους στα σκλαβοπάζαρα της Μπαρμπαριάς. Οι σκλάβοι ήταν για τους πειρατές πολύτιμο εμπόρευμα το οποίο διαπραγματεύονταν με δικαιολογητικά έγγραφα με τους οικείους του σκλάβου αρκετές φορές με πολύ υψηλό χρηματικό αντίτιμο. Παρ’ ότι σε άλλες περιοχές του ελλαδικού χώρου όπως στα Ιόνια συστήθηκαν ειδικά ταμεία για την εξαγορά αιχμαλώτων, στην Κρήτη δε φαίνεται να λειτουργήσε ανάλογος θεσμός.

Αυτού του είδους, λοιπόν, η πειρατεία και ληστεία αποτέλεσαν και για την Κρήτη μια περιθωριακή οικονομική δραστηριότητα μέσα στην πρώτη φάση της εμπορικής ανάπτυξης της Βαλκανικής.

**Φορολογία:** Ο στόχος της Βενετίας για εισροή κεφαλαίων στα ταμεία της απαιτούσε ένα ιδιαίτερο φορολογικό σύστημα, το οποίο θα κάλυπτε την οικονομική πολιτική της, η οποία αποσκοπούσε στην εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πόρων των κήψεων. Οι ιδιαίτερες κατά τόπους συνθήκες δεν ήταν δυνατόν να επιτρέψουν ένα ενιαίο φορολογικό σύστημα, όμως σε γενικές γραμμές οι φόροι διακρίνονταν σε δύο μεγάλες

κατηγορίες: στους άμεσους και τους έμμεσους. Οι περισσότεροι άμεσοι φόροι προέρχονταν από το Βυζάντιο και επιβάρυναν, μπορούμε να πούμε, τους πληθυσμούς με τη φορολόγηση των ιδίων, των ιδιοκτησιών τους και των προσόδων τους, όπως το «ακρόστιχο», το «ζευγαρίκιον», το «καπνικό» και η «δεκάτη» ή αντί αυτής η «Τρίτη». Περισσότεροι όμως ήταν οι έμμεσοι φόροι, οι οποίοι επιβάρυναν τις εξαγωγές αγροτικών προϊόντων, καθώς και την κατανάλωση διαφόρων αγαθών.

Σημαντικά ήταν και τα έσοδα από τους τελωνειακούς δασμούς και τα διαμετακομιστικά τέλη.

Γενικά ο έμμεσος αυτός εμπορικός παρεμβατισμός, ο οποίος ήταν και ο πιο έντονος, δημιούργησε πολλές φορές τη δυσαρέσκεια του κρητικού πληθυσμού. Μέσα από αυτή την αντιπαράθεση η προσπάθεια της Βενετίας να συγκεντρώνει με διάφορα μέτρα τους φόρους οδήγησε στην εφαρμογή του συστήματος ενοικίασης της εισπραχτής των φόρων σε ιδιώτες, θεσμός ο οποίος όμως δεν προφύλασσε τους πολίτες από την επιβολή αυθαιρέτων επιβαρύνσεων.

### **Όψεις της ναυτιλιακής κίνησης του Χάνδακα τον 16ο και 17ο αι.**

Για την Κρήτη και ίσως για το μεγαλύτερο μέρος του ελλαδικού χώρου το εμπόριο και η ναυτιλία σ’ όλη τη διάρκεια της βενετοκρατίας ήταν αλληλένδετα, λόγω της ταύτισης των εμπορικών δρόμων με αυτών των θαλασσιών. Η απουσία οργανωμένου οδικού δικτύου στην Κρήτη έκανε απαραίτητη τη χρήση των θαλασσιών οδών ακόμη και μεταξύ λιμανιών του ίδιου του νησιού.

Η Γαλννοτάτη, με αυστηρό έλεγχο επί της διεξαγωγής του εμπορίου, οδηγούσε τα προϊόντα να περνούν υποχρεωτικά από τη Βενετία για να εισπραχθούν φόροι εισαγωγής και εξαγωγής, με εξαίρεση την Κρήτη, η οποία αποτέλεσε το μεγαλύτερο εξαγωγικό εμπορικό κέντρο.

Η Κρήτη, μέσα από την ανάγνωση και τη μελέτη ενός πλούσιου αρχαιακού υλικού, παρέχει ένα πλήθος πληροφοριών για τον τομέα της ναυτιλίας. Τέτοιες πηγές αποτελούν οι πράξεις των νοταρίων (Atti), με των διαφόρων ειδών συμβόλαια και οι καθιερωμένες τακτικές και έκτακτες αναφορές των Βενετών αξιωματούχων προς τη μητρόπολη. Οι πράξεις των νοταρίων αφορούσαν συμφωνίες μεταξύ ναυτικών και εμπόρων και τέτοιου είδους συμβόλαια ήταν τα ναυλοσύμφωνα, τα ναυτοδάνεια, οι



Τα κράτη και οι κυριότερες πόλεις της Μεσογείου το 1662. Εθνική Βιβλιοθήκη, Παρίσι.

ιδρυτικές πράξεις συντροφιών, οι πράξεις ασφάλισης πλοίων, οι φορτωτικές και οι πωλήσεις πλοίων. Τα ναυλοσύμφωνα αποτελούσαν το αξιολογότερο είδος εγγράφων για τις εμπορικές και ναυτιλιακές δραστηριότητες και παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες τόσο για την οικονομική επιφάνεια των εμπόρων, οι οποίοι έκαναν τις ναυλώσεις, όσο και για το είδος και την ποσότητα των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, για τον χρόνο φόρτωσης και εκφόρτωσης του εμπορεύματος και για την αξία του ναύλου.

Αντιπροσωπευτικό δείγμα αποτελούν τα κατάστιχα του νοταρίου Peri στον Χάνδακα των μέσων περίπου του 17ου αιώνα. Έτσι, από τον τρόπο τον οποίο καταβάλλεται ο ναύλος, τα ναυλοσύμφωνα της περιόδου διακρίνονται σε δύο είδη: αυτά στα οποία η αξία του ναύλου καθορίζεται από την απόσταση την οποία θα διανύσει το πλοίο και τον χρόνο ολοκλήρωσης του ταξιδιού και αυτά στα οποία η τιμή του ναύλου εξαρτάται από το είδος και την ποσότητα του εμπορεύματος το οποίο πρόκειται να μεταφερθεί.

Εκτός από τα ναυλοσύμφωνα, σημαντικό είδος εγγράφων αποτελούν οι ιδρυτικές πράξεις

συντροφιών, οι οποίες παρέχουν περισσότερα στοιχεία για τις οικονομικές δυνατότητες των συμμετασχόντων και των πλοιοκτητών. Γενικά το αντικείμενό τους ήταν η επένδυση εταιρικών κεφαλαίων (σερμαγιά) στο φορτίο του πλοίου με σκοπό τη μετά την ολοκλήρωση του ταξιδιού εξασφάλιση ανάλογου κέρδους. Σημαντικές πληροφορίες αντλούνται για τον τύπο των πλοίων που χρησιμοποιούνται καθώς επίσης και για τον γεωγραφικό χώρο των ναυτιλιακών εμπορικών δραστηριοτήτων. Έτσι, λοιπόν, αναφέρονται μικρά και μεγάλα ιστιοφόρα, όπως η «σαίκα», το «πετάχιο», η «ταρτάνα», η «πολάκα», η «φρεγάδα», ο «γρίπος» και το «σκιράτσο». Παράλληλα, ο τόπος προορισμού και το είδος του εμπορεύματος αποκαλύπτουν τη γενικότερη οικονομική κατάσταση των διαφόρων περιοχών. Στον όλο κύκλο των ναυτιλιακών αυτών δραστηριοτήτων συμμετείχε και ένας μεγάλος αριθμός κατοίκων της Κρήτης όλων των κοινωνικών στρωμάτων (αστοί, ιερωμένοι, τεχνίτες κ.λπ.), οι οποίοι διοχέτευαν τα συσσωρευμένα κεφάλαια τους στις θαλάσσιες μεταφορές.

Ένα σημαντικό κενό της οικονομικής κίνησης

του νησιού κατά τον 16ο και 17ο αιώνα καλύπτουν και οι εγγυητικές πράξεις που συντάσσονταν για τις εγγυήσεις που δίνονταν για το φορτίο των πλοίων, δηλαδή ότι δε μετέφεραν απαγορευμένα είδη ή ποσότητες ειδών πέραν των νομικά επιτρεπόμενων. Από τις πράξεις αυτές συνάγονται συμπεράσματα για την εθνικότητα των εγγυητών, των πλοιοκτητών και συνιδιοκτητών, πληροφορίες για τον τύπο των πλοίων τα οποία χρησιμοποιούνταν ανάλογα με το φορτίο και την απόσταση η οποία θα διανυόταν, η προέλευση των πλοίων και άλλων στοιχείων. Το όνομα του πλοίου, το οποίο συχνά, ως φαινόμενο της εποχής, έπαιρνε το όνομα του πλοιοκτήτη, δίνει σημαντικά στοιχεία για εθνικότητες, ιδιοκτησίες κ.λπ. Ο προορισμός των πλοίων συνιστά σημαντικό δείκτη της οικονομικής κατάστασης του τόπου απ' όπου αυτό αναχωρεί παρουσιάζοντας λοιπόν τον Χάνδακα σαν ένα μεγάλο λιμάνι με έντονη εμπορική και ναυτιλιακή κίνηση. Ο χρόνος, η οργάνωση του ταξιδιού και η συχνότητα των δρομολογίων μάς οδηγούν σε δύο σημαντικές παρατηρήσεις:

α. Η ναυτιλιακή κίνηση ήταν συνεχής σε όλη τη διάρκεια του χρόνου ακόμη και κατά τους χειμερινούς μήνες.

β. Την άνοιξη και στις αρχές του φθινοπώρου η ναυσιπλοΐα ήταν ζωηρότερη, προφανώς λόγω της παραγωγής ορισμένων εξαγωγικών προϊόντων του νησιού εκείνη την περίοδο.

Γενικά όμως, αν και τα δείγματα των πηγών αποτελούν περιορισμένης έκτασης πηγές, εν τούτοις σκιαγραφούν μια αντίληψη της ναυτιλιακής δραστηριότητας της Κρήτης η οποία επιβεβαιώνει για μια ακόμη φορά τη σημασία της όχι μόνο για το βενετικό εμπόριο αλλά και για το εμπόριο ολόκληρης της Βαλκανικής και κατ' επέκταση της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

## Επίλογος

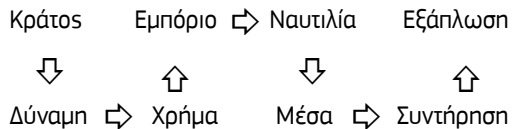
Αποτελεί γεγονός μη αμφισβητούμενο ότι η βενετοκρατία στον ελλαδικό χώρο όχι μόνο δεν πέρασε απαρατήρητη αλλά άφησε βαθιά τα σημάδια της αμφίδρομα τόσο στους Έλληνες όσο και στους ίδιους τους Βενετούς, που παρέμειναν ανεξίτηλα μέχρι και σήμερα.

Αυτά τα σημάδια, τα οποία άλλοτε όσμωναν την ένωση των δύο πολιτισμών και άλλοτε την πλήρη ανεξαρτησία τους, προδίδουν τη θάλασσα ως την κύρια υπαίτιο της δημιουργίας αυτού του είδους της σχέσης

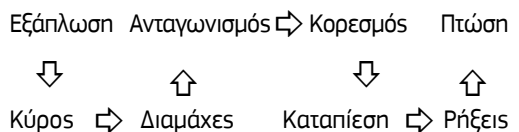
Η Βενετία δεν έπαψε ποτέ, ιδίως ως «μητρόπολη», να επιβάλλει δεσποτικά την κυριαρχία της ακόμη και μέσα από τις τόσες προνομιακές παροχές της στους συνεργαζόμενους μ' αυτήν Έλληνες. Κάθε είδους παραχώρηση απέβλεπε στην επίτευξη του αρχικού και αντικειμενικού της σκοπού, τον πλούτο. Ένας πλούτος τον οποίο αν τον χαρακτήριζε ο Paul Vidal de la Blache θα του έδινε οπωσδήποτε μορφή δέσμιας, προς την ανυπαρξία ηπειρωτικής γης, ύπαρξης.

Αφήνοντας όμως για άλλους την ποσοτικοποίηση αυτού του πλούτου της Βενετίας, παραθέτω γενικεύοντας αυτό που σχηματοποιημένα αντανακλάται μέσα μου ως η εμπορική και ναυτιλιακή της πορεία:

### 1ο Επίπεδο (Εξάπλωση)



### 2ο Επίπεδο (Πτώση)



## Βιβλιογραφία

Βακαλόπουλος Ε. Απόστολος, *Ιστορία του νέου ελληνισμού, Τ. Α' - Ζ'*, Θεσσαλονίκη, 1974 - 1986.  
 Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους Τ. Θ', Ι', ΙΑ'*, Αθήνα, 1979, 1974, 1975.  
 Δετοράκης Θεοχάρης, *Ιστορία της νήσου Κρήτης*, Αθήνα, 1986. *Η αγγαρεία της θάλασσας στη βενετοκρατούμενη Κρήτη*, Κρητολογία 16-19 (1983-1984).  
 Λεονταρίτης Γεώργιος, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453 -1850)*, Ε.Μ.Ν.Ε. - Μνήμων, 1981. *Ώψεις*



- της ιστορίας του βενετοκρατούμενου Ελληνισμού, Αθήνα, 1993.
- Πανοπούλου Αγγελική, *Όψεις της ναυτιλιακής κίνησης του Χάνδακα το 17ο αιώνα*, Κρητική Εστία, 2 (1988), 152-175. *Οι τεχνίτες των ναυπηγείων του Χάνδακα και των Χανίων κατά το 16ο και 17ο αιώνα. Συντροφικές και ναυλώσεις πλοίων στο Χάνδακα (1635 - 1661)*.
- Σπανάκης Γ. Στέργιος, *Μνημεία της Κρητικής ιστορίας*, Τ. 2 (Εκθεση του Francesco Morosini (1629), Ηράκλειο, 1950. *Μνημεία της Κρητικής ιστορίας*, τ. 3 (Εκθεση του Filippo Pasqualigo (1594), Ηράκλειο 1958.
- Κρεμμυδάς, Β., *Εμπορικές πρακτικές στο τέλος της Τουρκοκρατίας*, Αθήνα 1993.
- Σκλαβενίτης, Τρ., *Τα εμπορικά εγχειρίδια της Βενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας και η εμπορική εγκυκλοπαίδεια του Ν. Παπαδόπουλου*, Αθήνα 1990.
- Ασδραχάς, Σ., *Μηχανισμοί της αγροτικής οικονομίας στην Τουρκοκρατία (ΙΕ' - ΙΣΤ' αιώνες)*, Θεμέλιο, Αθήνα 1978. επιμ., *Η οικονομική δομή των βαλκανικών χωρών (15ος - 19ος αιώνες)*, Μέλισσα, Αθήνα 1979.
- Κρεμμυδάς, Β., *Συγκυρία και εμπόριο στην προεπασαστατική Πελοπόννησο (1793-1821)*, Θεμέλιο, Αθήνα 1980.
- Λιγνός, Α., επιμ., *Αρχείον της Κοινότητας Ύδρας, Πειραιεύς 1921-1932*, 16 τόμοι.
- Ostrogorsky, G., *History of the Byzantine Empire*, N.J., New Brunswick 1957.
- Αλεξανδρή, Κ.Αλ, *Η θαλασσία δύναμις εις την Ιστορίαν της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας*, Αθήναι 1957.
- Argenti, P., *The occupation of Chios by the Genoese and their administration of the island 1346-1566*, Cambridge 1958.
- Lane, F., *Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore 1934.
- Hess, A., "The evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the age of the oceanic discoveries, 1453-1524", *The American Historical Review*, LXXV (December 1970).
- Stavrianos, L.S., *The Balkans since 1453*, New York 1958.
- Earle, P., "The commercial development of Ancona, 1479-1551", *Economic History Review*, XIX (1969).
- Pullan, B., *Crisis and change in the Venetian Economy in the Sixteenth and seventeenth centuries*, London 1968.
- Παπαδιά-Λάλα, Αν, *Αγροτικές ταραχές και εξεγέρσεις στη βενετοκρατούμενη Κρήτη (1509-1528). Η «επανάσταση» του Γεωργίου ΑΓαδοναλέου-Λυσογιώργη*, Αθήνα 1983.
- Ζουδιανός, Ν., *Ιστορία της Κρήτης επί Ενετοκρατίας*, Αθήναι 1960.
- Γάσπαρης, Χ., *Η γη και οι αγρότες στη μεσαιωνική Κρήτη (13ος - 14ος αι.)*, I-III, Ρέθυμνο 1986.
- Μέρτζιος, Κ.Δ., *Η ναυτιλιακή κίνηση εις τον Χάνδακα, Πειραγμένα των Διεθνών Κρητολογικών Συνεδρίων Β'*, εν Αθήναις 1968-69.
- Ξηρουχάκης, Α., *Το εμπόριον της Βενετίας μετά της Ανατολής κατά τον Μεσαίωνα, Επετηρίς της Εταιρείας Κρητικών Σπουδών Γ'*, Αθήναι 1940.
- Μοάτσος, Ε., «*Το βενετικόν προξενείον Κρήτης επί τουρκοκρατίας. Ανέκδοτα έγγραφα 1672-1682*», *Θησαυρίσματα* 6, 1969.



# Commemorating Gallipoli's Hellenic Heart ... Lemnos 1915

Του **Jim Claven**  
Historian



*Lemnos today – East Mudros Military Cemetery.  
Photograph Jim Claven (2013).*



Jim Claven is a historian, holding degrees from Monash University in Australia. Born in Scotland, Jim immigrated with his family to Australia in the late 1960's. His interest in Hellenic culture and history began at school in Australia, where he made many friends amongst Melbourne's Greek community. A student of Classical literature and history, as well as modern European history, Jim brings an appreciation of Hellenic history to Australia's Anzac connection in Greece. He has been Secretary of the Lemnos Gallipoli Commemorative Committee since 2011, has been researching Greece's Anzac trail and led a number of commemorative tours to Greece since then. He dedicates his Anzac research to his grandfather, Corporal John Dunnion, Kings Own Scottish Borderers, who served in and survived the horrors of the Western Front in the First World War. If anyone would like to share any further information regarding the Anzac Lemnos experience, please contact Jim Claven – [jimclaven@yahoo.com.au](mailto:jimclaven@yahoo.com.au).



*Lemnos today - Myrina Harbour. Photograph Jim Claven (2013).*

"I never quite shook off the glamour of that island in the deep blue of the Aegean. Never was there an early morning when the skies were not blue and waters unruffled. Breezes softer and more scent than human kisses floated perpetually to us from the hills of Lemnos."<sup>1</sup>

So wrote the Australian artilleryman Sydney Loch of his time on Lemnos during the Gallipoli campaign. It is just one example of the effect Lemnos had on many of the young Australians who came to the Island one hundred years ago. Lemnos had left its mark as a place of peace, solace and beauty on this Anzac<sup>2</sup> and many others too.

In this Centenary year we should remember Lemnos and its connection to Gallipoli and the Anzac story. For it played a key role as the base for of the Gallipoli campaign. Hellenes too played a sometimes forgotten role in supporting and fighting in the campaign alongside the Allies. And the campaign would end with the Armistice signed in Lemnos' Mudros harbour in 1918.

But it also left a lasting legacy in the many photographs and stories of the young diggers

---

1 Sydney Loch, *To Hell and Back – The banned account of Gallipoli* by Sydney Loch, Harper Collins, 2007, p. 67.

2 The term Anzac or ANZAC is an acronym for the Australian and New Zealand Army Corps which was formed in advance of the landings at Gallipoli. Anzac's refers to the members of these formations but has also been applied to nurses of the Australian Army Nursing Service who served alongside the Anzac fighting units. The term as a continuing link to Greece, the second corps being formed there 1941 during the Greek campaign. There were also "Anzac" designations during the Vietnam War. For more information see <https://www.awm.gov.au/encyclopedia/anzac/acronym/>.

and nurses who captured their experiences on Lemnos, telling vividly of this first major encounter between Hellenes and Australians.

This article recounts some of the main features of the role of Lemnos, Greece and Greeks in Australia's Anzac story and the Gallipoli campaign, as well as its continuing legacy for Australia and Greece.

## **Lemnos – An Ancient Island**

Lemnos sits in the northern Aegean Sea. On a clear day, from its shores the visitor can see Samothrace, Imbros and to the north the mysterious Mount Athos - the Holy Mountain, home to many famous monasteries.

Lemnos is an ancient island, its origins emerging from the mists of time. Legend has it that Lemnos came to prominence as a result of a fight between the gods. The god of metallurgy – Haephaestus – was cast out by Zeus and hurled from Mount Olympus, crashing onto Lemnos. Haephaestus gave the inhabitants the gift of metallurgy, the Island containing the minerals to make bronze and other metals. In his honour, the grateful villagers would later build an amphitheatre and name a village on the northern coast of the Island after their generous benefactor. This amphitheatre is one of the most ancient in Greece.

The next visitors to be touched by Lemnos were Jason and the Argonauts. On their journey to find the Golden Fleece, Jason and his crew come to Lemnos and encountered strange tall female warriors on the cliffs of the western shores. The story tells us that Jason and the Argonauts became romantically involved with Queen Hypsipyle and the Lemnian women, helping to re-populate the island and connect Lemnos even closer with the Greek mainland.

However Lemnos' location ensured it was destined to play a central role in war. Sophocles tells us of the great archer Philoctetes who after being abandoned by Odysseus and his comrades sick on Lemnos for ten years is persuaded by Odysseus to come to the walls of Troy, where he slays Paris.

And we read in the Classical sources of the Achaean army celebrating its victory with wine



*The interior of a 3rd Australian General Hospital wards. Fully and properly equipped. Lemnos, 1915. Photographer AW Savage. State Library of NSW.*

from Lemnos as King Agamemnon lit a chain of fires on the island's peaks to signal to his Queen, Clytaemnestra, that Troy had fallen.

### Lemnos 1915 – The Anzacs Arrive

In 1915 a new army arrived on Lemnos, including thousands of young Australians, on their way to the bloody and disastrous campaign on the Gallipoli peninsula. As well as Australia, they hailed from Britain, New Zealand, Canada, France, India and Egypt to name the main sources of this new and sudden influx. Some 500,000 Allied soldiers took part in the Gallipoli campaign. They would transform the island and its islanders.

Lemnos had only recently been liberated and joined to Greece in October 1912 by the Hellenic Navy, led by Greece's Admiral Kountouriotis and the sailors of the Greek Navy battleship, the *Giorgios Averof*. The nearby northern Aegean Islands of Imbros and Tenedos would also be liberated and under Greek administration following the Balkan War of 1912-13. In January 1913, the Hellenic Navy confirmed its victory with the defeat of the Ottoman fleet in the battle of Lemnos.<sup>3</sup>

Lemnos' position at the gateway to the Dardanelles and its great harbour at Mudros – the largest in the eastern Mediterranean – had encouraged Prime Minister Venizelos of Greece to

offer Lemnos as the base for Allied operations at Gallipoli. The outbreak of the First World War and Australia's participation in the Gallipoli campaign would bring Australians to Greece for the first time.

During their eleven months or so on Lemnos, these soldiers, nurses and labourers would have a great impact on the island – physically and socially. Roads and piers would be built, bridges repaired, water sources improved and the villagers would find a new source of income in supplying the thousands of new visitors to the island. And the Lemnians would benefit from access to new medical services built on the island for the sick and wounded of the battlefield.

The Australian experience of Lemnos was varied. All soldiers had some connection with the island, even if only as a safe transit harbour. But for thousands it would be a place of refuge, healing, work, of preparing and training for battle – and one of happy recreation and respite from the horrors and disease of the peninsula.

Initially the arrivals overwhelmed Lemnos' resources of water and other supplies. Many soldiers and nurses had to remain aboard their transit ships in the harbour. Yet even then, they would go ashore for periods at a time and enjoy the fruits of the island and its hospitality. Private John Simpson, soon to be immortalised when he acquired his donkey, wrote home to his mother that during this time he rowed men ashore to find fresh vegetables, and promptly set off to barter wine for his mates – “he was good at that sort of thing”, recalled Private Jim McPhee of the 3rd Field Ambulance.<sup>4</sup>

The first Anzac troops began arriving from their training camps in Egypt on 4th March 1915, with the rest arriving throughout April and beyond. As his troopship entered Lemnos' Mudros Bay, Private A.B. Facey of the 11th Battalion was “surprised at the size and beauty of the place.”<sup>5</sup>

Photographs from the time show the vast array of Allied shipping. Eventually the armada would total some 200 vessels, filling

<sup>3</sup> Vice Admiral ret. Ioannis Paloubis H.N., and Captain Artistides G Diamantis MD Phd. H.N., *The Naval War of 1912-13 – 100 years since the strategic naval victory of the Balkan Wars*, A joint commemorative publication of the Hellenic Navy General Staff and the Hellenic Post, 2012.

<sup>4</sup> Quoted in Patsy Adams- Smith, *The Anzacs*, Nelson, 1978, p. 58-59.

<sup>5</sup> A.B.Facey, *A Fortunate Life*, Viking, 1981, p. 258.



View of Sarpi Camp on Lemnos, 1915.

the immense bay – ships of every imaginable description from battleships like the five-funnelled Russian Askold to humble North Sea trawlers, transport ships and colliers, from great ocean liners to brightly painted little Greek fishing caiques. Lance Corporal Archibald Barwick of the 1st Battalion wrote:

“When we got round the last headland we could see the harbour was a mass of ships and warships of Great Britain, France and Russia were there, including ‘big Lizzie’ [the dreadnought battleship, *HMS Queen Elizabeth*]. What a monstrous sight she looked with her big guns pointed straight in front of her.”<sup>6</sup>

Australian’s AE2 submarine came to Lemnos and sailed from Mudros’ harbour on its way to its successful but fateful 25th April mission to penetrate the narrows of the Dardanelles.

Nearly every Anzac soldier who served at Gallipoli spent time on Lemnos. Over eleven months in 1915 and 1916 some 50,000 Australians soldiers came to Lemnos on their way to and from Gallipoli.

These diggers reflected Australia and its people, in all its complexity and variety. They were poor and wealthy, clerks and labourers, businessmen and farmers, those who had little schooling and those fresh from university, indigenous and non-indigenous. There would be those rewarded for their heroism and those who should have been.

---

<sup>6</sup> Archie Barwick, *In Great Spirits – The WW1 Diary of Archie Barwick – From Gallipoli to the Western Front and Home Again*, Harper Collins, 2013, p. 28.

Men like Colonel John Monash, the future World War Two General Leslie Morshead and Lance Corporal Albert Jacka, who would win Australia’s first Victoria Cross and be paraded on Lemnos.

They came from communities across Australia. Like Port Phillip, one of the bay side suburbs of Melbourne, from where many of the diggers and nurses had left Australia on their journey to war. From this one suburb nearly 5,000 locals volunteered for service in the First World War, many of these serving at Gallipoli and on Lemnos. Diggers like George Knight, Ralph Berryman and Harold Burke.

Corporal George Finlay Knight of Palmerston Crescent, Albert Park was a 21 year old electrician when he joined up into the 5th battalion. Along with George, the 5th Battalion included St Kilda-born Captain Harold Burke. South Melbourne-born Driver Ralph Berryman had worked as a warehouseman in Melbourne’s Flinders Lane before joining the Australian Field Artillery.

We should remember that as a relatively young nation, Australia had swelled with immigration before the war. In the ten years before the war some 400,000 migrants arrived to make Australia home, in a population of only 5 million. And this was reflected in the Australian Imperial Force (AIF).

18% were born in the United Kingdom and Ireland – like Private Andrew Wilson of the 28th Battalion from Muna, County Antrim in Ireland, Petty Officer Phillip Clement Le Sueur of the Royal Australian Naval Bridging Train from the Island of Jersey in the Channel Islands and Colonel Richard Linton, commander of the Australian 6th Division who was born in Dalton, Scotland.

And other Anzacs came from across the globe – from France and Italy, Scandinavia and Imperial Russia, Asia and America. And of course, Hellenes were represented in the Anzacs too. Nearly 30% of Australia’s diggers in First World War were born overseas.

As the troops arrived they began preparing for the landings to come. They were lectured on tactics, marched around the bay’s hills and staged mock attacks. And they practised embarking and



**Lemnos Nov. 1915. In the foreground the tents are those of "Sarpi" the Australian Rest Camp.**



**Sick Australian nursing sisters outside their sick quarters. They appreciated a few hours in the open air. Lemnos, 1915. Photographer AW Savage. State Library of NSW.**

disembarking from the landing vessels which would take them to the beaches on that morning on the 25th April.

While the British and French troops encamped near East Mudros, the Australians and New Zealanders based themselves at a large camp on the opposite side of the bay, next to the little settlement of Sarpi (modern day Kalithea).

On the morning of the 24th April the Anzacs readied for the landings of the next day. The weather was sunny on Lemnos the day before the landings. Australian soldiers remarked that they enjoyed the fine weather that broke over Lemnos on the eve of the landings reminding them of home, "real Australian sunshine" some wrote.<sup>7</sup>

The Australians embarked from Lemnos led by warships. The first groups left Mudros Bay at dawn and midday on the 24th April to wait in the northern Bay of Pournia. In the afternoon of the 24th April the remaining Australian landing troops departed Lemnos' Mudros Bay, arriving at Imbros at 8 pm. As the diggers departed Lemnos, reporters said that they could distinguish them by their "wallaby call."<sup>8</sup> After waiting off nearby Imbros, the first Australians would make their landings at Anzac Cove at 4.30 am on Sunday, 25th April.

The Anzacs initial experience of Lemnos had been one of preparation for the landings. But as

the battles raged at Gallipoli, Lemnos was being transformed into an Allied camp. Hospitals, rest camps and supply depots were established across the island. Lemnos would be a place where the soldiers would return for rest, as well as for medical care – and for some as a place of burial in its cemeteries.

One of the most important roles that Lemnos played was as a medical base. By October 1915, the various allied hospitals on the island (British, Canadian and French as well as Australian) provided an estimated 9,000 beds, with the Australians providing almost half the total. Australian nurses also served on the transport ships carrying the sick and wounded from Gallipoli to Lemnos. From September, Lemnos' hospitals became feeder hospitals for the other medical facilities at Egypt and Malta, with some larger ships –liners converted into hospital ships– going direct to England from Lemnos.

After an initial deployment at East Mudros, the Australian field hospitals would be located to the western side of the bay, opposite the Anzac Rest Camp at Sarpi. By August 1915, the two principal Australian field hospitals –the 3rd Australian General Hospital (3rd AGH) and 2nd Australian Stationary Hospital (2nd ASH)– would be established on the long peninsula opposite the camp, known as the Turks Head Peninsula.

Those who served in these hospitals included Colonel Thomas Fiaschi from Sydney and Lieutenant Colonel Constantine de Crespigny from

<sup>7</sup> John Robertson, *Anzac and Empire – The tragedy and glory of Gallipoli*, Hamlyn Australia, 1990, p. 66.

<sup>8</sup> John Robertson, *Anzac and Empire – The tragedy and glory of Gallipoli*, Hamlyn Australia, 1990, p. 67.



**An Australian funeral. Colonel Fiaschi, Colonel Dick and other 3rd Australian General Hospital officers and sisters are here seen. Portianos Military Cemetery, Portianou, Lemnos, 1915. Photographer AW Savage. State Library of NSW.**

Melbourne, the 3rd AGH's successive medical officer commanders on Lemnos. Matron Grace Wilson, the matron responsible for the nurses at the 3rd AGH was from Brisbane and had been the Matron of Brisbane Hospital. Another was Albert Park-born Lieutenant Colonel Arthur Wilson, a doctor at the Royal Women's Hospital and a Medical Officer with the Melbourne University Regiment prior to his enlistment and service on Lemnos with the 3rd Australian General Hospital. Alongside them all was a 25 year old Nurse Clarice Daley from Beach Avenue, Elwood.

The establishment of these hospitals would bring 130 Australian nurses to this theatre of war –the first such deployment of an Australian nursing unit. And this brought a new aspect to the Gallipoli story– the role of the Lemnos nurses.

The initial experience of the nurses –and their wounded patients– was a desperate one. The Gallipoli campaign was fraught with disorganisation and a lack of planning. Lacking much of their medical equipment (which didn't arrive until the 22nd August<sup>9</sup>) and accommodated in tents, they performed their duties through summer heat and dust and winter storms –these even blowing down their tents.

The male medical staff of the 3rd AGH landed on the 5th August to begin the establishment of their field hospital. The 3rd AGH's second in

---

9 A.G. Butler, *Official history of the Australian Army Medical Services in the War of 1914-1918, Volume 1: Gallipoli, Palestine and New Guinea*, Melbourne, AWM 1938, p. 226.

command, Lieutenant Colonel J.A. Dick, wrote that “the officers and men are bivouacking amongst the rocks and stones and thistles of the camp site - there are no tents: no store-ship.”<sup>10</sup> As the official Australian medical historian of the campaign A.G. Butler recorded, the 3rd AGH was situated:

“... on a bare and road-less hillside –without tents or equipment, without water-supply other than the tank ships and with only one water-cart each, with no sanitary provision whatever and with little transport other than hand carriage– to prepare for the vast operations timed for the 6th.”<sup>11</sup>

Over the next few days, the 3rd AGH's male staff had cleared the proposed hospital site of rocks, done some road-making and erected a few bell tents, marquees and an operating tent.

The arrival of the Australian nurses on Lemnos on the evening of the 8th August was captured in a famous photograph by the 3rd AGH's A.W. Savage. They were welcomed by the Scottish-born 3rd AGH Warrant Officer Archibald Monk, who played his bagpipes as they marched into the hospital camp.

Despite this auspicious arrival and the rudimentary conditions of the hospital, the nurses were soon coping with an overwhelming number of casualties from the renewed August offensive on the peninsula. Before breakfast on the 9th they were caring for some 200 wounded and sick soldiers. Within days they were treating nearly 800 casualties.

In the two months to October, the field hospitals on Lemnos catered for some 37,000 wounded and 57,000 sick soldiers. In one week alone –that ending 22nd August– 10,191 sick and wounded passed through Mudros Harbour –4,795 to Egypt, 4,136 to Malta and 1,260 to England<sup>12</sup> Matron Grace Wilson, who had wrote in a letter

---

10 Lieutenant Colonel J A Dick, *3rd Australian General Hospital*, manuscript, MSS 407, Australian War Memorial.

11 A.G. Butler, *Official history of the Australian Army Medical Services in the War of 1914-1918, Volume 1: Gallipoli, Palestine and New Guinea*, Melbourne, AWM, 1938, p. 286.

12 A.G. Butler, *Official history of the Australian Army Medical Services in the War of 1914-1918, Volume 1: Gallipoli, Palestine and New Guinea*, Melbourne, AWM, 1938, p. 332.





**Arrival of the first detachment of 3rd Australian General Hospital nursing sisters on Lemnos Island. They marched to the Hospital headed by a piper. Lemnos, 8 August 1915.. Photographer AW Savage. State Library of NSW.**



**Lemnos today – Myrina's northern shore, with Mt Athos. Photograph Jim Claven (2013).**

home of the conditions on Lemnos in her diary as being "too awful for words".<sup>13</sup>

Nurse Rachel Pratt wrote of these early days at the 3rd AGH. The lack of equipment and the terrible lack of water meant that the wounded soldiers' dressings couldn't be properly cleaned. It was "a state of chaos" as the wounded began to arrive.<sup>14</sup> Bedding and dressings were improvised as the nurses greeted the young soldiers who only weeks before had travelled with the nurses from Australia to Lemnos and Gallipoli.

The situation is reflected in the words a digger named Geoffrey Morlet who wrote on 21st September of his dismay at seeing the shattered remnants of the Australians at the Anzac Rest Camp at Sarpi who had trained so eagerly in Egypt only months before:

"I was told that the whole 1st division was resting in a camp on Lemnos, on the other side of a hill. I set out to find it, filled with hope. After wading through the lagoon a quarter of a mile wide, I came across the 1st Australian division camp! I could hardly believe it!"

"Here in this straggling little collection of tents and marquees were the shattered remnants of that huge Mena Camp! That proud martial, display that was the pride of Australia, whom thousands

visited and admired a year ago at Broadmeadows. ... This little quiet camp was all that remained, after six months' exposure to the fury of the Turks and the ravages of disease!"<sup>15</sup>

As Geoffrey recounts, the wounds of war would compete with terrible illnesses that struck the Anzacs. The lack of sanitation on the peninsula saw thousands of soldiers debilitated by dysentery. Along with typhoid and pneumonia, these would become the main killers of the Anzacs.

And as the sick diggers arrived on Lemnos, they brought these infectious illnesses with them. Many nurses became sick. Dysentery was so prevalent on Lemnos that Matron Wilson and the nurses referred to it as "Lemnitis."<sup>16</sup> Although no Australian nurses died, two Canadian nurses and two Canadian orderlies did die of dysentery while on the Island. The death of the Canadian nurses was significant, many Australian nurses attending the funeral of Matron Jaggard and Nurse Munro at Portianou Military Cemetery. The famous British nursing aide and writer Vera Brittain, wrote her poem –*The Sisters Buried at*

13 Grace Wilson letter quoted in Rupert Goodman, *Our War Nurses – The History of the Royal Australian Army Nursing Corps, 1902-1988*, Brisbane, Boolarong, 1988, p. 40.

14 Sister Rachel Pratt, *Nursing at Lemnos*, August-December 1915, *Reveille* Vol 6 Issue 12, 1 August 1933. Quoted in <http://throughtheselines.com.au/research/mudros-west>.

15 Geoffrey Morlet, in *Eyes Right!*, p. 98. Quoted in <http://throughtheselines.com.au/research/sarpi>.

16 Matron Wilson and Staff Nurse Olive Haynes are recorded as referring to dysentery on Lemnos as "Lemnitis". Susanna de Vries, *Australian Heroines of World War One – Gallipoli, Lemnos and the Western Front*, Pirgos Press, 2013, p. 168; Haynes, Olive L. C & Young, Margaret O & Australian Down Syndrome Association 1991, *We are here, too: the diaries and letters of Sister Olive L.C. Haynes, November 1914 to February 1918*, Australian Down Syndrome Association, Adelaide, p. 81.

*Lemnos*– in honour their after visiting their graves later in the war:

“Seldom they enter into song or story;  
Poets praise the soldiers’ might and deeds of War,  
But few exalt the Sisters, and the glory  
Of women dead beneath a distant star,  
...  
O golden Isle with purple shadows falling  
Across thy rocky shore and sapphire sea;  
I shall not picture these without recalling  
The Sisters sleeping on the heart of thee!”<sup>17</sup>

It is poignant to witness the Greek Red Cross’ commemoration of these nurses at the annual Anzac service on Lemnos.

Yet medical and living conditions on the Island would gradually improve. And despite all they had to contend with, the operation of these Australian field hospitals were a remarkable success. An analysis of the medical care provided by the 3rd AGH and its nurses revealed a survival rate of over 98%.

The establishment of field hospitals, dental facilities and x-ray equipment brought much needed medical care to the local Islanders too. Photographs show local villagers waiting to receive medical care at the Australian hospitals.

One Australian nurse - Anne Donnell even gave midwifery classes to the Islands traditional midwives, with the aid of a local English-speaking priest. She urged them to wear clean clothes – rather than their usual baggy, often bloodstained trousers - and to stop the practice of using crushed garlic or a poultice of fresh manure on a new baby’s navel after the umbilical cord was cut.

The dedication of Australia’s nurses under the conditions they faced on Lemnos is reflected in the assessment of Lieutenant General Richard Fetherston, the Australian Army’s Director-General of Medical Services:

“I believe that the Hospital would have collapsed without the nurses. They all worked like demons and were led and guided by Miss Wilson ...”<sup>18</sup>

Similarly A.G. Butler the official medical historian pointed to the terrible conditions and the bravery and dedication of the Australian nurses serving on Lemnos:

“The physical discomforts were great; the heat was intense. Bell tents they had, mattresses and bedding and “hard” army ration, but little else. Facilities for personal cleanliness were primitive... the almost total absence of nursing equipment, linen, and means of cooking, and the scanty supply of medical comforts, they are not difficult to imagine. It is clear, however, that the training in the nursing profession, severe beyond most in its standard of toil, self-discipline, and resource in compelling order out of chaos, enabled these trained women to adapt themselves (as they have often before) to circumstances, bend to clearly-recognised ends such means as could be found, and in a short time obtain a comparative mastery of the situation.”<sup>19</sup>

This is most likely the reason why Anzac soldier memoirs record the affection and admiration they felt towards the nurses on Lemnos. And not only did the nurses tend their physical wounds but they also restored their spirits - attending troop concerts, presenting troops returning to the peninsula with extra rations, chocolates and Australian flags They decorated the tent hospitals to give them a homely Australian feel, with the main thoroughfare of one called “Macquarie Street”, with little flower gardens decorated with white stones in the shapes of kangaroo’s and emu’s.

One of the most celebrated events on Lemnos was the marriage of Staff Nurse Clarice Jessie Daley and Sergeant Ernest Lawrence in the Church Camp at West Mudros on 21 October 1915. Along with Bendigo nurse Mary McIlroy, the 3rd AGH’s Matron Grace Wilson was a witness to the wedding. Married women were not allowed in the Australian Army Nursing Service. Yet some discretion appears to have been exercised in this case. Staff Nurse Daley did not returned to Australia until February 1916, despite her change of status in October the previous year. Both Clarice and Ernest survived the war and lived in Elwood, Victoria.

17 Vera Brittan, *The Sisters Buried at Lemnos*, <http://www.oucs.ox.ac.uk/ww1lit/collections/item/1746>.

18 Quoted in Catherine McCullagh, *Willingly into the Fray – 100 years of Australian Army Nursing*, Big Sky Publishing, 2010, p. 35.

19 A.G. Butler, *Official history of the Australian Army Medical Services in the War of 1914-1918, Volume 1: Gallipoli, Palestine and New Guinea*, Melbourne, AWM, 1938, p.p. 336 – 338.

As the campaign came to an end and the peninsula was evacuated, the Anzacs would return to Lemnos. Here they would enjoy Christmas, with Red Cross parcels and letters from home. This gave a celebratory feel to the Island's camps and hospitals. The 3rd AGH became a social centre for all ranks. When Christmas came the nurses did their best to make the atmosphere in the drab hospital tents as festive as possible for their sick and wounded charges. Sister Evelyn Davies has left us a picture of her first Christmas away from home on Lemnos:

"Christmas time on the island was happy. The boys hung up their socks, and I had to sneak round at 3 am and fill them with toys and sweets. Two men saw me and said Father Christmas had a white cap and gown on. There was great excitement in the morning."<sup>20</sup>

Most of the Anzacs who had served on Lemnos departed for Egypt and Western France. But some saw service in another campaign on Greek soil – the Salonika campaign. Amongst an estimated 450 Australian soldiers and nurses who served here from 1915 until the end of the war were troops and nurses who had also served on Lemnos. Along with a small number of diggers from the 6th Brigade who transferred briefly from Gallipoli to Salonika (now Thessaloniki), a number of nurses like Sister's Alice Pritchard and May Florence Young went on to serve here after their service on Lemnos came to an end.<sup>21</sup>

---

20 Evelyn Davies, Quoted in Marianne Barker, *Nightingales in the Mud – The Digger Sisters of the great War 1914-1918*, Allen and Unwin, 1989, p.48. Quoted in <http://www.anzacsite.gov.au/5environment/nurses.html>.

21 Gilchrist estimates that some 100 Australians served in British Army units in the Salonika campaign and some 350 Australian nurses, mostly in the Australian Army Nursing Service, serving in British Army Field Hospitals. See Hugh Gilchrist, *Australians and Greeks – Volume 2: The Middle Years*, Halstead Press, 1997, p. 57; The only Australian soldiers in Australian units to serve in Salonika campaign were a number of transport personnel who had been trained as packhorse drivers from the 6th AIF Brigade, principally the 22nd and 24th Infantry Battalions, the latter sending some 52 diggers. They were reunited with the remainder of their Battalions in Egypt in early 1916, after the evacuation of the Gallipoli peninsula. See AWM Unit History webpage's for the 22nd and 24th Australian Infantry Battalions. <http://www.awm.gov.au/unit/U51462/>; <http://www.awm.gov.au/unit/U51464/>; Service records of Sister Pritchard and Young held in the national Archives of Australia, respectively <http://mappingouranzacs.naa.gov.au/browse/person/283389> and <http://mappingouranzacs.naa.gov.au/browse/person/25775>.

But as they left Lemnos in January 1916, 148 diggers would remain on the Island in its two Commonwealth Military Cemeteries – at East Mudros and at Portianou – never to return to their homes and loved ones in Australia. They lie with their fellow 76 Anzacs from New Zealand.

These graves include officers and ordinary diggers. Colonel Richard Linton, commander of the 6th Brigade, referred to by one of his men as "one of the bravest officers that ever left Australia". He was killed as a result of the torpedoing of the transport ship *Southland 30* nautical miles off the coast of Lemnos – he never made it to Gallipoli.

Corporal George Finlay Knight had arrived at Anzac Cove in August 1915 and served with the 7th Battalion under Lieutenant Colonel Pompey Elliott. He took part in the bloody battle of Lone Pine. Like thousands of other Allied troops, George died from dysentery which ravaged the troops and overwhelmed their exhausted bodies. He was 21 when he was buried here.

And two of the other diggers I mentioned earlier – Private Andrew Wilson and Petty Officer Phillip Clement Le Sueur – are also buried on Lemnos.

There is a moving description of a burial party on Lemnos. Chaplain Ernest Raymond of the *HMHS Gascon* recounts the arrival of bodies from the peninsula and their interment at East Mudros Cemetery:

*"As burial officer I went down to the little wooden jetty to receive them. They were lifted from a steam pinnace on to the jetty, each wrapped in a grey army blanket which, holding tight to his figure, gave him the shape of an embalmed Egyptian. Each had pinned on to his breast some available scrap of paper, giving his name, regiment and religion, and no more. ... a GS wagon drawn by two mules waited at the jetty. I sat with them in the wagon, and so did the Corporal and his burial party, as we jolted to the cemetery. We and the dead were the whole company. Our little army cemetery on Mudros East lay far behind the hills that rolled up from the great Lemnos harbour and held the white-tented hospitals in line abreast. It was a bare and lonely little acre on a stony plain within a fence of barbed wire. Of course there was no firing party or*



*Jim Claven outside Mudros' Evangelistria Church, where the Anzacs walked in 1915. Photograph Jim Claven (2013).*

*Last Post; only a silence among the empty hills.*<sup>22</sup>

### **Lemnos – A Place of Refuge**

What sort of island did the Anzac's find?

By modern standards Lemnos was undeveloped, with few roads, major buildings and limited infrastructure. Its villagers led what can only be described as a simple life, making a living from the land and trading their surpluses of food and produce with outsiders.

Despite the vicissitudes of living in tents on bare hills open to the elements, for many of the Anzac's Lemnos was a beautiful and unknown island. After the constant heat and dust of their training camps in Egypt, Lemnos would be a welcome relief to these young Australians.

It is true that the views of the Anzac's changed as they left their ships, camps and hospitals and travelled the Island. From their ships in the harbour Lemnos looked a mountainous, tree-

---

<sup>22</sup> Description of the burial of Lieutenant the Hon. Charles Lister, Hood Battalion, Royal Naval Division, by Chaplain Ernest Raymond of HMHS *Gascon*, quoted in Peter Hart, *Gallipoli*, Profile Books, 2011, p. 389.

less and barren place. The experience of summer heat and winter cold in their tents at Sarpi and on the Turks Head peninsula, coping with flies and insects, and the ever constant shortage of water – all made for a poor introduction to the Island.

Yet even when describing these difficulties, they would often add that Lemnos was nevertheless “a nice little Island”, the hills which looked barren from a distance were actually covered in grass, clover and “plenty of wild flowers”, making visits to the Island “enjoyable”.<sup>23</sup>

These initial positive impressions would increase as they spread out from their bases and visited the towns and villages across the island, meeting the locals, their views tended to change. As they toured across the island enjoying some free time, the soldiers and nurses inter-acted socially with their new Lemnian neighbours. This meeting of peoples and cultures is recounted in both their writings and captured in many of their photographs.

This is one of the intriguing aspects of this photographic record – its touching depiction of Lemnos and its villagers. For the soldiers and nurses brought cameras to the island, recording their stay and experiences in thousands of images.

These photographs do record the military life of Lemnos in 1915 – the great armada of war ships preparing for battle, the soldiers marching and resting on the island, the nurses and hospitals with their injured, the newly dug graves of the soldiers who would stay on Lemnos, never to return to Australia, and even tender moments of happiness and respite under the long shadow of the ever present fighting.

But as well as capturing life in the camps, hospitals and cemeteries, they also record the

---

<sup>23</sup> For example see the letters of Sister Olive Haynes in Haynes, Olive L. C & Young, Margaret O & Australian Down Syndrome Association 1991, *We are here, too: the diaries and letters of Sister Olive L.C. Haynes, November 1914 to February 1918*, Australian Down Syndrome Association, Adelaide, p. 79, and the diary of Archie Barwick, *In Great Spirits – The WW1 Diary of Archie Barwick – From Gallipoli to the Western Front and Home Again*, Harper Collins, 2013, p. 29.

life of their hosts. This meeting of cultures and peoples has created a unique Anzac legacy. It would be difficult to find such a location in Greece at the turn of the century that has had its ordinary life recorded in such detail for the benefit of future generations.

These images are powerfully brought to life by the words the Anzacs left to us in their letters, diaries and memoirs. They tell of life on Lemnos and its natural environment.

Some tell of visits to local Orthodox Church services, recording the rich icons, gorgeous robes of the priests and the perfumed air, infused with the smell of incense as Signaller N.K. Harvey did. He found the Orthodox Church services fascinating, “interesting and novel to the Australians”:

“Holy week and Easter occurred during our stay on the island, and our men were interested in how this season was observed by the Greeks. There was an amount of bell-ringing in the churches, and for a day or two the bells never seemed to stop. On Easter Day there were innumerable gifts of dyed Easter eggs from the villagers to our men.”<sup>24</sup>

They write of visits to local schools and their impressions of the schoolchildren. They visited the local shops for some fresh food, such as meat, mandarins and nuts, dried figs, apples, brown bread in the “Greek pattern”, biscuits and lemon drinks.<sup>25</sup> They sat in the village taverns and drinking the local wine.

Private Dick Bulkeley, a member of the Australian 3rd reinforcements, recorded visiting a village with two of his fellow soldiers in April 1915, prior to the landing. Rowing ashore with a leave pass:

“We pulled into the largest village and landed at a small wharf that had just been built. .... Harry Davies and I strolled about through the village, which consisted of one street a hundred yards long. It is a quaint out of the world spot right off the beaten track. We went into a tavern which



Castro – Myrina harbour. Lemnos 1915. Sergeant Mcphee Album pg 19 SLV MS 9876 43767.

was the right kind of place one reads of in novels cast in Italy or Greece. We had some wine which was very good.”<sup>26</sup>

The British Lieutenant Colonel Aubrey Herbert attached to the New Zealand and Australian Division wrote of lunching in a café at Mudros, “under a vine, drinking excellent wine at a penny a glass. Everybody was extremely cheerful, and there was great elation in the island air.”<sup>27</sup> Private Ned Searle of the 15th Battalion discovered the luxuries available on Lemnos during his recuperation there from wounds received at Gallipoli, noting that there were “plenty of grapes and water melons and wine.”<sup>28</sup> Australian Signaller A.H. Edmonds, hired a donkey in Kontias and made his way to Myrina “the Mecca of all the Aussies” due the availability of alcohol.<sup>29</sup>

These young Australians often recount stories of negotiating the hiring or purchase of donkeys and boats from locals to travel across and around the island when on leave. On these adventures many Anzacs – nurses and soldiers - visited the reviving hot mineral baths at the mineral springs of Therma. Signaller A.H. Edmonds wrote:

“Here the troops indulged in the luxury of a hot bath – the first, for most of us, since leaving

24 Quoted in Hugh Gilchrist, *Australians and Greeks – Volume 2: The Middle Years*, Halstead Press, 1997, p. 38.

25 See for example Fred Garrett’s War Diary 1915-16, <http://www.grantsmilitaria.com/garrett/html/oct1915.htm>.

26 Quoted in Hugh Dolan, *36 Days – The Untold Story Behind the Gallipoli Landings*, Pan Macmillan, 2010, p. 293.

27 Aubrey Herbert, *Mons, Anzac and Kut Anzac 1915* [A memoir], <http://www.gwpda.org/wwi-www/Mons/mons2.htm>.

28 Stephen Dando-Collins, *Crack Hardy*, Vintage, 2012, p. 183.

29 Quoted in Hugh Gilchrist, *Australians and Greeks – Volume 2: The Middle Years*, Halstead Press, 1997, p. 42.

our native land. The springs gush from the hillsides near the bottom of the valley, over which has been built the bath-house. The bathroom is about 12 feet square and dimly lighted by a perforation in the roof, which is domed. The floor is paved with marble slabs, on to which the hot water splashes from marble basins set in the walls. Besides these healing waters, Lemnos is famous for its “medicinal earth”, claimed in older times to heal festering wounds. Turks in modern times believe that a vessel of this earth renders impotent poison drunk from it.”<sup>30</sup>

Lieutenant Colonel Herbert wrote of his own visit to Therma and Myrina (then often referred to as Castro):

“Drove across the island to Castro. There was a delightful spring half a mile from Castro and a café kept by a Greek... Great fig-trees and gardens ...Castro is beautiful, with balconies over the narrow streets ... and shady gardens. I bathed in a transparent sea, facing Athos, which was gleaming like a diamond. I watched its shadow come across the eighty miles of sea at sunset, as Homer said it did.”<sup>31</sup>

Sergeant Fred Garrett of the 3rd Australian Light Horse Regiment wrote about a visit to Portianou on 13th October, in words that resonate with the memory of every visitor to Greece:

“Greek cafes with gorgeous decorations. Houses are solidly built and all two story [sic]. Where convenient there is a big vine trained around the cottage. All the yards I saw were paved with slabs and surrounded with high stone walls. ... Away back on the top of a high hill and perched on the very peak is a solitary big building white and which is a monastery.”<sup>32</sup>

In December 1915, following a visit to the baths at Therma, Sister Olive Haynes of the 2nd ASH visited East Mudros, walking through the village, having coffee and lunch in a “little Greek shop”. After mandarins and xmas pudding, she visited the large Orthodox Church Agios

Evangelismos, lighting a candle and saying a prayer. She writes that then they went to the top of the Church for a great view of the harbour and its battleships.<sup>33</sup> In January, Olive recorded her visit to Kontias on the 9th January 1915:

“... We’ve had such nice weather lately – we have been awfully lucky. The other afternoon Sister Daw and I walked to Kondria [sic], such a pretty little port over the other side. We bought mandarins and nuts and ate them in a shop. The Greek kids gathered round saying ‘Australia very good, very nice...’”<sup>34</sup>

One Anzac wrote of witnessing the local villagers performing “their national dance” and singing anthems and of the Australians joining in with a concertina.<sup>35</sup>

For almost all of these Australians it was their first experience of Greece, and for many there first experience overseas. But others brought an awareness and sensitivity to their commentary on Lemnos. Lieutenant Colonel Herbert compared the fauna of Lemnos to that of Crete, Cyprus and other islands he had already visited.

Young signaller A.H. Edmonds wondered whether his Anzac colleagues were aware of “the sanctity of the classical ground on which they trod”. He recalled that in classical mythology the island was sacred to *Haephaestus* and that Lemnos’ women were connected to the story of Jason and the Argonauts.<sup>36</sup>

And on a ship in Mudros Harbour in June, Australian nurses were entertained over dinner to the stories from Homer’s *Illiad*. Sister’s Hilda Samsing and Alice Kitchen were serving on the *Hospital Ship Gascon* and were in Mudros Harbour awaiting their orders to proceed to Gallipoli. One evening after a visit to Mudros they were both

30 Quoted in Hugh Gilchrist, *Australians and Greeks – Volume 2: The Middle Years*, Halstead Press, 1997, p 44.

31 Aubrey Herbert, *Mons, Anzac and Kut Anzac 1915* [A memoir], <http://www.gwpda.org/www-ww/Mons/mons2.htm>.

32 Fred Garrett’s War Diary 1915-16, <http://www.grantsmilitaria.com/garrett/html/oct1915.htm>.

33 Sister Olive L.C. Haynes, *We are here, too - Diaries and Letters, Nov 1914 to February 1918*, Compiled and edited by Margaret Young, Australian Down Syndrome Association Inc, 1991, p. 103.

34 Sister Olive L.C. Haynes, *We are here, too - Diaries and Letters, Nov 1914 to February 1918*, Compiled and edited by Margaret Young, Australian Down Syndrome Association Inc, 1991, p. 108.

35 H. E. Gissing diary no. 1, 17th December 1914-Apr. 23, 1915, [http://acms.sl.nsw.gov.au/\\_transcript/2010/DO4289/a2467.htm](http://acms.sl.nsw.gov.au/_transcript/2010/DO4289/a2467.htm).

36 Quoted in Hugh Gilchrist, *Australians and Greeks – Volume 2: The Middle Years*, Halstead Press, 1997, p 40-43.

invited to dinner by one of the Gascon's surgeons, Major Ilias, whose Greek parents owned a London restaurant. As they ate and drank wine purchased on Lemnos earlier that day, the Major proposed a toast to the heroes of antiquity and impressed them with Homer's tale of the Trojan War, recalling the importance of the Hellespont to the Greek assault, the modern Dardanelles.

Many Anzacs expressed their love of the natural environment of Lemnos. Private Roy Fordham of the 10th Battalion from South Australia was with one of the first units to land at Lemnos. He wrote his impressions of the Island in a letter home:

"Lemnos is a beautiful island, mountainous but treeless. The whole place is clothed in grass about 18 inches high, and as all the grasses flower, the hillsides are simply beautiful. Large and red poppies grow in abundance, and every other colour is mingled with the scarlet and green. The sea and sky are a lovely deep blue, as only the Mediterranean skies can be, and above all, the whole place is alive with skylarks."<sup>37</sup>

One should remember that for many of the Australian who came to Lemnos in 1915 their experience of Lemnos was tempered by the realities of war, the shortage of medical supplies and equipment, living in tents during the winter gales and rain, coping with insects, dysentery and disease.

But despite this reality, these Australians have left an overwhelmingly positive legacy in these images and in their written accounts of their time on Lemnos. The combination of feelings is reflected in the words of Nursing Sister Anne Donnell of Adelaide as she wrote of her thoughts on leaving Lemnos on 20th January 1916:

"We have just seen the last of Lemnos. Of course, we are glad, yet there are many things we will miss; the unconventional freedom and the unique experiences we had there. The glorious colourings of the sky, the watching of the beautiful Star of Bethlehem at night, and the harbour and the hills; but when we think of the cold, the wind, and dust, we are thankful we are



*Lemnos today – Anzac Street, Portianou. Photograph Jim Claven (2013).*

not going to spend the winter there ... Goodbye Lemnos. We take many happy memories of you. I would not have liked to miss you ..."<sup>38</sup>

### Supporting the Anzacs

The Hellenic support for the Allied campaign is one of the little known aspects of Gallipoli. While Greece as a nation was formally neutral, nevertheless Greece and many individual Greeks played an important part in the campaign.

For not only did Greece provide vital support by offering Lemnos and its great harbour as the base for the operations at the Dardanelles (as well as the use of Imbros and Tenedos as subsidiary bases) but thousands of individual Greeks played an active role in supporting the Allied effort.

As referred to earlier, the arrival of the Allied force began a transformation of the Island's infrastructure. While Lemnos provided an excellent sheltered harbour for the Allied fleet, it lacked the piers, roads and warehouses needed to store the supplies brought from Alexandria. The nature of Mudros Bay necessitated the creating of numerous piers around the bay to facilitate the landing of smaller craft from the large transport ships anchored in the harbour. The construction of miles of roads and new buildings – even a railway – were needed to enable the operation of all the requirements of a military base - headquarters, supply bases, ship repairs, hospitals and rest camps.

From the beginning of the campaign

<sup>37</sup> Private Roy Fordham, quoted in Andrew Faulkner, *Arthur Blackburn, VC – An Australian hero, his men and their two world wars*, Wakefield Press, 2008, p.26.

<sup>38</sup> Sister Donnell quoted in Katrina Hedditch, *Lemnos 1915 – A Nursing Odyssey to Gallipoli*, Press Here, Ocean Grove, 2011, p. 157-158.



*Greek recruits for the French Foreign Legion, Training at Lemnos. Unknown Anzac Photographer. Lemnos 1915. State Library of Victoria.*

thousands of labourers were engaged to carry out this work. Alongside Allied soldiers and Ottoman prisoners of war and labourers from Egypt, Greek labourers from nearby Lesvos, Imbros and Tenedos were recruited to work building the base that would support the Gallipoli campaign. Allied records list the recruitment in April 1915 of 1,000 labourers on a six month contract from Tenedos and Lesvos alone for work in Lemnos. These labourers would form the Greek Labour Corps. It is unclear how many Lemnians were recruited to this force. By July 1915 these Greek labourers were working to make roads and clear the ground for huts and camps.

By May, some of these Greek labourers were working on the Allied supply and store ships, as well as at the Gallipoli peninsula itself. They served both at Helles and Anzac and suffered the incessant and ever present shell-fire along with the soldiers. By the end of October 1915, some 1,255 Greek labourers were employed at Helles, rising to 1,290 as they departed the peninsula during the evacuation on 29th December 1915.

At Anzac the records are sketchy but record an unspecified number of Greek Labour Corps members arrived in August from Imbros. Further groups arrived at Suvla from Imbros in September and at Anzac from Mudros in November. Here the labourers were subject to more shelling than at Helles.

Following the evacuation, the Greek Labour Corps remained on Lemnos into February 1916. The service of these Hellenes is memorialised on the wall at the Helles

Memorial to the Missing at the southern of the Gallipoli peninsula.

On Lemnos itself, the villagers and Greeks civilians from elsewhere also supported the Allied effort. Despite the new security and movement restrictions the islanders faced living in a military zone, it would also appear from the writings and photographs of the Anzacs that for many of the local Lemnians this was an enjoyable – and sometimes a profitable – experience.

Greek shops, bakers, farmers and butchers sold food and supplies to the Australians. And the needs of the Allies attracted Greeks from far and wide. One contractor from Cyprus was engaged to supply cattle to be slaughtered by local Lemnians and a local named Goulandris shipped firewood from Mount Athos to supply the Allied force on Lemnos.

Amazingly, in addition to the work of the Greek Labour Corps, local Greeks even arrived on the landing beaches at Gallipoli only a few days after the landings. They helped carrying water, operating canteens, ferrying supplies to shore in small craft, building jetties, unloading stores, as cooks and carrying ammunition to the trenches – often young boys. And some were engaged as translators and intelligence workers. All of these activities often took place under shell-fire.

Lieutenant Colonel Herbert would record in his memoir the loyalty of his Greek helpers:

“On Thursday, April 22nd, I was able to get two Greek porters, Kristo Kerestaji ... and Yanni, of the little island of Ayo Strati. Kristo was with me until I was invalided in the middle of October. He showed the greatest fidelity and courage ...”<sup>39</sup>

### **Simpson the Anzac and the Donkeys of Lemnos**

One of the most famous Anzacs to serve at Gallipoli was the Englishman Private John Simpson Kirkpatrick, known as John Simpson. His service bringing the wounded and sick from the trenches with the aid of his donkey Murphy and his death made him one of the most well know Anzacs. And his story contains another vital role played by Lemnos.

<sup>39</sup> Aubrey Herbert, *Mons, Anzac and Kut Anzac 1915* [A memoir], <http://www.gwpda.org/wwi-www/Mons/mons2.htm>.





*Australian soldiers and nurses watch the arrival of troops from the peninsula during the evacuation, with barges conveying them from transports to the Island. Lemnos, 1915. Photographer AW Savage. State Library of NSW.*

Lemnos was one of the major sources of these donkeys, with hundreds if not thousands needed for transportation on the peninsula. They did all the heavy lifting, they dragged ambulance wagons to and fro, hauled steel, guns, water tanks, shovels and all manner of other equipment from the barges at the beaches. Photographs show them, forty at a time, single file, traversing the steep gullies that ran from the beach at Anzac Cove. There are many stories of the purchase and “lightering” of donkeys at Mudros Harbour – Lieutenant Colonel Aubrey Herbert bought six, with one as a mascot.

There are many stories of how Murphy came to be on the peninsula. Some talk of Greek water-carriers with donkeys that landed with the Anzacs on 25th April, only to be removed soon after, their donkeys straying up into the gullies of the peninsula. Another argues that donkeys and mules were captured from the Ottoman troops.

However the most detailed and contemporary account is from Captain Longmore of the 16th Battalion Machine Gun Section, who reported the story of his comrade Captain H.J. Sykes:

“[Murphy] was one of two donkeys purchased by members of the 16th Battalion Machine Gun Section at Lemnos. These optimists thought they would need assistance in carrying their guns to Constantinople and they paid 12 pounds and 15 shillings for their long-eared transports. At Anzac they dropped them overboard and saw them swim ashore forgetting all about them

until they saw one of them in partnership with Kirkpatrick...”<sup>40</sup>

Other reports confirm the purchase of two donkeys by the unit's quartermaster, Lieutenant Gorman, and their having been put over-board at Anzac Cove, freely swimming to the shore. Another recollection by Private H. Thorne reports that the donkeys became separated from their unit during the disembarkation at Anzac and they were pushed over-board to make their own way to the shore.

It is generally agreed that after Simpson's death Murphy was adopted by the 6th Indian Mountain Battery, staying on the peninsula for many more months, yet its identity and whereabouts became confused. Following Simpson's death and the publication of his story, attempts were made by the Australian authorities to find and bring Murphy to Australia before the evacuation of the peninsula - including by Australia's official war historian, CEW Bean. But Murphy could not be located.

While there are some statements of Murphy having been left of on the peninsula after the evacuation or even being taken to India, other evidence suggests that the donkey was returned to Lemnos. Taken aboard the transports evacuating from Gallipoli to Lemnos with the 26th Indian Mountain Battery, Murphy was said to have broken free as the troops arrived on Lemnos. As the Surgeon of the Indian Field Ambulance T.J. Carey Evans reported to C.E.W. Bean:

“...the night they landed at Mudros Murphy disappeared, and though all the villages near were searched by the Indian drivers no trace of him was found...”<sup>41</sup>

Murphy was never sighted again by Allied soldiers. I like to believe that Murphy the Lemnian donkey did return to his home on Lemnos. And therefore his descendents may be wandering the Island to this day.

<sup>40</sup> Sir Irving Benson, *The Man with the Donkey – John Simpson Kirkpatrick – The Good Samaritan of Gallipoli*, Hodder and Stoughton, 1965, p. 91.

<sup>41</sup> Peter Cochrane, *Simpson and the Donkey*, Melbourne UP, 1992, p. 161-162.



*Lieutenant Pavlos Gyparis, leader of the 500 Cretan volunteers, who attacked the Ottoman forces at Karakale on the Gulf of Saros as a diversionary attack to aid the Australian assault at Lone Pine in August 1915. Photograph reproduced from Hugh Gilchrist, *Australians and Greeks, Vol 2 – The Middle Years*, Halstead Press NSW, 1997, p. 47.*

### **The Cretan and Asia Minor Volunteers**

As these Greek civilians and their donkeys supported the Anzacs, less well known is the story of the two units of Greek volunteers recorded as having been raised to assist the Gallipoli campaign.

Hundreds of Greeks volunteered to fight with these two units during the campaign. The most famous is a force of some 500 Cretan Volunteers (including some Greek volunteers from Asia Minor) who were led by the veteran Balkan war and French Army Lieutenant Pavlos Gyparis.

Placed under French command, Gyparis and his men assisted the allies by conducting raids into Ottoman Thrace and subsequently undertaking a daring amphibious raid on 6-7th August at Karachale on the Gulf of Saros as a diversion to the August Offensive further south on the peninsula. So as the Australians attacked Lone Pine and the Nek and the New Zealanders Chunuk Bair, Pavlos and his volunteers made their attack.

While reports of the success of the engagement vary, the French local commander who took part in the raid, Lieutenant-Colonel

Romieu, reported that the battle had last more than 17 hours and that Gyparis had showed the quality of a true leader:

“We encountered more than two Turkish Regiments, and put more than 400 men out of action. If we had more forces at our disposal it would have been possible to cut communications between Gallipoli and Constantinople.”<sup>42</sup>

Yet like the rest of the August Offensive, the efforts of the Cretans were in vain. Withdrawn in the face of superior Turkish forces, who had been alerted to the raid by local police, the Cretans suffered 38 dead or missing, and 38 wounded.

There is also reference to another formation of Greek volunteers from Asia Minor, who were first billeted on Lemnos before being transferred to the neighbouring island of Tenedos, which had also been occupied by the allies during the campaign.

### **Greek Anzacs - The Odyssey of Private Peter Rados**

Hellenes also played a more direct role in supporting the Anzacs. Some 84 diggers were either born in Greece or of Hellenic background. One was from Lemnos' hora of Kontopouli, Sapper Demetri Passa. He would serve in France with the Australian Engineering Companies.

But twelve of these Hellenic Anzacs would come to Lemnos and fight at Gallipoli. They included Queensland-born Hellene Private Georgios Pappas who would be awarded the Distinguished Conduct Medal for bravery at Gaba Tepe on 4th May 1915 having successfully retrieved a wounded man under heavy machine gun fire. He was subsequently Mentioned in Despatches on 5th August.

One of those three diggers was Private Peter Rados of the 3rd Battalion.<sup>43</sup> Peter was from the small town of Artaky (modern day Erdek) on the

<sup>42</sup> Hugh Gilchrist, *Australians and Greeks – Volume 2: The Middle Years*, Halstead Press, 1997, p. 48.

<sup>43</sup> Information sources from the service record of Peter Rados held in the National Archives of Australia as well as the Unit History and Diary held in the Australian War Memorial. For more information regarding Peter Rados please refer to my article - *From Asia Minor to Anzac Cove - The odyssey of Peter Rados*, Neos Kosmos, 9 August 2014.

shores of the Propontis and he has the distinction of being the sole Hellenic-Australian digger to have served and been killed during the Gallipoli campaign.

Like many Greeks in Asia Minor, both Peter and his brother Nick had left Asia Minor before the outbreak of the First World War to seek a better life abroad. For Nick, the United States was his destination. For Peter it was Australia. We know that behind them in Asia Minor lay their parents and four sisters.

Working as a cook in Sydney in 1914, Peter had strong association with one of Sydney's Greek community clubs – the Panellion Club. He was 23 years old when he enlisted at the Randwick Recruitment Centre only weeks after the outbreak of the First World War. On the 18th August 1914, he was inducted into A Company of the 3rd Battalion, one of the first infantry units raised.

He embarked from Australia just two months later, sailing on the aptly named transport ship Euripides from Port Macquarie on 19th October 1914. After training in Egypt from December to April, Peter and his unit arrived on Lemnos on 8th April to prepare for the Gallipoli landings. On Lemnos, Peter practised ship embarkation and landing techniques in Mudros Harbour. They also visited Mudros.

Peter departed Lemnos for the landings at Anzac just after 6am on the 24th April, arriving at their anchorage point at nearly 11pm that evening. They started their voyage to the shore at 12.30am on the 25th April and were part of the second and third waves to land on the beach at Anzac Cove from 4am on the 25th.

Peter thus took part in and survived the landings at Anzac Cove. By the end of the first evening, Peter was one of the 16,000 men that had landed on the beaches. Fortunately, he was not one of the over 2,000 Australians that were killed or wounded on that first day. But he survived the landings only to be killed in action on 19th May 1915 along with so many others. He was just 24 years old.

The 3rd Battalion War Diary records the fierce Ottoman attack Peter's Battalion sustained in the early hours of that day. Waves of closely



*Chanakale - Anzac Cove.*

packed infantry attacked the whole defence line at 2.45am. The Battalion had expected an attack and were ready for it, inflicting many casualties on the attacking force.

However the Australians in turn suffered many casualties as the Ottoman retreated. The Diggers had emerged from their trenches to fire on the retreating troops, exposing themselves to the fire of the Ottoman defenders in the opposing enemy trenches. The Battalion records that 1 Officer was killed and two wounded, with 41 other ranks killed and 49 wounded. Peter Rados was one of those killed.

He was initially buried in Shrapnel Gully on the Peninsula, the service conducted by the 1st Brigade's Chaplain William McKenzie, from Bendigo in Victoria. He now lies at grave plot G 21 near Anzac Cove, in the Ari Burnu Cemetery. Another 150 of his Australian comrades are buried here.

Given his roots in Asia Minor, it is interesting to speculate what would have gone through young Peter's mind as he looked on Lemnos – only recently liberated from Ottoman rule itself. He would no doubt have felt an affinity with its people and their lives.

I wonder whether he met up with Pavlos Gyparis and his Greek volunteers, many from Asia Minor who volunteered to help the Allied cause at Gallipoli. And his landing at Gallipoli would have been somewhat of a homecoming, walking again on the soil of Asia Minor, not too far from the place of his birth and where his family resided.

His death and burial on the Gallipoli shore was an unfortunate return for this son of Asia Minor. But in a way, given his roots in nearby Artaky, his grave at Ari Burnu is strangely appropriate. In



*The grave of Flight Lieutenant Jan Cafedjopoulos of the Greek National Air Service, Portianos Military Cemetery, Portianou, Lemnos. Photograph Jim Claven (2013).*

1920, the Australian Army sent Nick Rados his brother's war medals – the 1914/15 Star, British War Medal and Victory Medal:

“...as one of the mementoes of the gallant service rendered by the late No. 170 Private P. Rados”<sup>44</sup>

### The Greek Soldiers of East Mudros

One of the interesting aspects of the Lemnos link to Gallipoli is the presence of four Hellenic Army soldiers in the East Mudros Military Cemetery.

These are three soldiers of the Greek National Army - Second Lieutenant Soterios Gyphtakis who died on 7th June 1917, Sergeant Geoghios Kakouriotis who died 6th July 1917 and Panagos Georghios Demetrios – and Flight Lieutenant Jan Cafedjopoulos of the Greek National Air Service who died 30th January 1918.

We know from the photographic record that Greek forces were present on the Island during the Gallipoli campaign. All of the Greek soldiers buried at East Mudros died after June 1917 – and as Allies of the Anzacs and the other Allied forces. For in this period, following the period of political and military division from 1915 to 1917, Greece had formally joined the Allied

<sup>44</sup> For more on Peter Rados see my article, From Asia Minor to Anzac Cove - The odyssey of Peter Rados, Neos Kosmos, 9 August 2014.

cause.<sup>45</sup> While unusual, it is fitting that they were buried alongside their Allied comrades on Lemnos.

### The Armistice of Mudros - Agamemnon Returns to the Aegean

After the evacuation of the Gallipoli peninsula in January 1916, Lemnos remained garrisoned as a base for Allied operations warding off enemy attacks until the end of the war in 1918. British warships and warplanes defended the Island and the Allied ships delivering troops, nurses and supplies to the front at Salonika. The ever-present threat of war is evidenced by the fact that long after the end of the Gallipoli campaign a British warplane based on Lemnos shot down 5 enemy planes in 1917 alone.

As the war drew to an end, the seven warships and sailors of Australia's Mediterranean fleet - including the first Australian-built warship *HMAS Brisbane* - all made their way to waters of the northern Aegean.

The great British warship *HMS Agamemnon* had taken part in the ill-fated Allied effort to force the Dardanelles and capture Constantinople in 1915. And she operated in the northern Aegean for the rest of the war, protecting Lemnos and Allied shipping to the Salonika front, even shooting down a German zeppelin over Thessaloniki in 1917.

How symbolic that this warship named Agamemnon and Lemnos with their connections to Homer's *Iliad* were chosen as the site for the negotiation of the Armistice between the Ottoman empire and the Allies.

According to Homer, Agamemnon had been the great Achaean King who had brought his army

<sup>45</sup> The period March 1915 and June 1917 saw Greece bitterly divided politically and militarily, between Venizelist or Republican supporters and those who supported the policies of King Constantine or Monarchist supporters. Greece's military forces split from the end of 1915 between those loyal to the King and his government and those loyal to the Committee of National Defence which was formed in Thessaloniki who supported Greece's entry on the Allied side of the war. See Hellenic Army General Staff, *A Concise History of the Participation of the Hellenic Army in the First World War 1914-15*, Army History Directorate, Athens, 1999.

to besiege Troy on the nearby Asia Minor coast. Just as the Allied troops had followed in the wake of this ancient army on the night of 24th April 1915, now a warship named after this mythic Greek King would be the stage for the end of the war begun at Gallipoli.

The Armistice negotiations were preceded by the capture of Damascus and Aleppo in the east and the collapse of the enemy front around Salonika and Macedonia. The latter had witnessed Greek and Australian troops and nurses serving alongside each other in this victorious campaign. The Allied forces under General Milne now faced a depleted Ottoman force as it prepared to advance on Constantinople.

Mudros was again to see an influx of ships and soldiers. The Allied Commander in Chief Mediterranean, Admiral Gough-Calthorpe moved his headquarters from Malta to Mudros on 8 October. Mudros Harbour was filled with the vessels of the Allied Aegean Squadron, including ships of the Hellenic Navy. One of Mudros' highlights – its restaurant run by the former chef of the British Governor in Egypt – was bustling again with Allied soldiers and sailors.

On 14 October the Ottoman government sent their most senior Allied POW – British General Charles Townsend – to Mudros to assist in proposing armistice talks with the Allies. At 9.30am on 27th October the negotiations began on *HMS Agamemnon* and concluded on the evening of 30th October.

Led by the Ottoman war hero and Minister of Marine, Rauf Bey, the Ottoman delegation finally accepted the terms of the draft armistice. These ordered the demobilisation of all Ottoman forces, the surrender of all Ottoman warships and the Allied occupation of “any strategic points” threatening Allied security, including the Dardanelles and the Bosphorus. While the signatories celebrated with champagne, Bey and the Ottoman authorities would be dismayed when the Allies later occupied Constantinople. As the Armistice agreement stated, the war was now over:

“Hostilities between the Allies and Turkey shall cease from noon, local time, on Thursday, 31st October, 1918. Signed in duplicate on board His Britannic Majesty’s Ship *Agamemnon*, at Port Mudros, Lemnos, the 30th October, 1918.”<sup>46</sup>

Two weeks after the signing of the Treaty, a British squadron of warships sailed through the Dardanelles on 12th November and on to Constantinople. The next days would see Allied forces – including Australian and Greek ships and troops – occupy the Ottoman capital. The Australian warship *HMAS Swan* was part of the Allied fleet led by Admiral Gough-Calthorpe which sailed into Constantinople after the signing of the Armistice of Mudros. They were transporting two Greek officers to the city. Two Greek warships were part of the Allied squadron – the *Averof* and the *Kilkis*. At least four other Australian Naval vessels would also sail passed the Dardanelles and on to Constantinople as part of the Armistice – the *HMAS Yarra*, *Torrens*, *Warrego* and *Parramatta*. The war that had begun at Gallipoli forty-two months earlier had now ended.

The end of the war saw some of the last Australians to be buried on Lemnos. *HMAS Brisbane*, on its way to Smyrne (modern day Izmir) harbour, buried two of its sailors at East Mudros Military Cemetery on 2nd December 1918. Stoker John Godier from Bendigo and Able Seaman Thomas Chitts from Sandringham, had both died of pneumonia like many of their Anzac comrades in 1915. Near their graves stands the memorial to the dead of *HMS Agamemnon*.

The Gallipoli campaign had begun at Lemnos and the war had now ended there. The choice of Lemnos recognised the memory of the thousands who died and lay buried across the northern Aegean – from Lemnos to Gallipoli and Thessaloniki – and in the waters where hundreds were buried at sea.

---

46 Sir Frederick Maurice, *The Armistices of 1918*, OUP, 1943, pp. 85-87.



*Lemnos today – Anzac Memorial Mudros Harbour. Photograph Jim Claven (2013).*

## Remembering Lemnos – in Australia and Greece

As the diggers and nurses returned to Australia after the war, Lemnos and Greece would remain in the memories of those who had served there and those who had loved ones buried there.

Across Australia homes and streets would be named Lemnos and Mudros – as a commemoration to the role of the Island in Anzac. For some, renaming their homes after the place their loved ones were buried was a commemoration itself.

Lemnos would leave fond memories for many surviving Anzacs. Perhaps the most significant is the effect that Lemnos had on one Anzac who would return to Australia to make his home near Shepparton – Private Ernie Hill.

This 23 year old cabinet maker from Ballarat, served in the 14th Battalion with Lance Corporal Albert Jacka. He took part in the Anzac landing on 25th April and survived the Gallipoli campaign – and came to Lemnos on a number of occasions for rest and recuperation. He went on to survive battles in Western France and the many wounds he received there, ending the war as Lieutenant.

When he returned to Australia, Ernie was a strong advocate of soldier settlement – the government program for granting land to returned soldiers to re-make their lives as new farmers. And when he was successful in his advocacy, and the new soldier settlement township was established to the east of Shepparton in 1927, he insisted that it be named Lemnos.

For Ernie and the many of the other Anzacs who successfully settled here, Lemnos had remained a positive memory throughout the long years of war. They had all spent time on Lemnos, in the Rest Camps at Sarpi or in the Australian Hospitals on the Turks Head Peninsula. Now they wanted the care and peace of this little northern Aegean Island remembered in Australia. To this day Lemnos remains, with a Primary School, and many new settlers who came from Greece after the Second World War.

While the memory of Lemnos' role would fade as Australia and world faced the renewed conflicts of the Second World War – it would remain in the names of these homes and towns in distant Australia – and the photographs left behind by the Anzacs. They are one of the few positive benefits to be left to future generations from the horrors of war.

One of the other legacies of Lemnos' involvement in the Anzac story is in some of the unique connections that it created between Australians and Lemnians decades after the last troops left the Island. One such story is that of a young digger called Private Edward Tozer from Melbourne who had walked on Mudros Bay's western shore during his service on Lemnos in 1915. Years later, one of his descendents would marry a young Lemnian immigrant to Australia, Sam Tarlamis, who came from this same part of Lemnos.<sup>47</sup>

Lemnos' role is still remembered every April on the Island itself, with its annual Anzac commemorative service. These are held close to Anzac Day to acknowledge the departure of the Anzacs for the Dardanelles in April 1915. Lemnos and the Greece are increasingly recognising their connection to Australia through Anzac.

It is testimony to the remembrance of Lemnos' current inhabitants that they

---

<sup>47</sup> Information on Private Edward Tozer sourced from his service record held in the National Archives of Australia and in personal information supplied by Lee Tarlamis son of Sam Tarlamis.



*Local School children arrive to take part in the Anzac ceremony at East Mudros Military Cemetery, 2012. Behind them are representatives of the Greek armed forces. Photograph Jim Claven (2012).*

continue to honour the memory of all those young Anzacs who came to their island all those years ago. And honour the support of their forebears for these young soldiers and nurses.

How comforting it is to the Australian relatives of these soldiers and nurses to know that all the way around the world, on this northern Aegean island, that their service and sacrifice is remembered and commemorated.

And how comforting to Lemnos to know that all the way back in Australia, in the archives of the Australian War Memorial and other institutions, lie this story of Lemnos – of its people and their lives, their churches and schools, their mountains, harbours and sunsets.

## Conclusion

Lemnos –and Greece– played a crucial role in Australia's Anzac experience. It was the base from which Australia's involvement in the Gallipoli campaign sprang and was sustained in 1915, and it witnessed the end of the war with the Ottomans in 1918. Hellenes – whether from Lemnos or beyond – also played an active role in supporting and even taking part in the Gallipoli campaign. And Lemnos' role is recorded in words and photographs.

Recognizing this bond between Lemnos and Australia forged in war in 1915, it is

no surprise then that Lemnos and the surrounding Aegean islands would provide a wave of Greek immigration to Australia in the 1920's, following that of the first Greek migrants to Australia from the Ionian Islands during the Australian gold rush in the 1840-50's. And so the tens of thousands of Australian nurses and soldiers left behind an enticing story of a far away land of opportunity at the other side of the world.

The Gallipoli campaign had brought Australians to Greece for the first time. 17,000 Australian soldiers and nurses (along with 16,700 New Zealanders) would return in the Second World War to defend Greece alongside our Greek allies.<sup>48</sup> The hospitality shown by the Lemnians to Australians in 1915 would be echoed in the help given to the hundreds of Australian diggers on the run after the fall of Greece by thousands of Greeks despite mortal risk to themselves and their families. Post-war migration would bring more Greeks to Australia to build a new life in the land of the diggers.

The interaction between Australians and Greeks – that to a major extent began on Lemnos – has grown with the years and still plays a major part of Australian and Greek culture.

Thus our story of Lemnos in 1915 went on to play a role in the continuing migrations of people between Greece and Australia, whether as migrants or visitors, which have enriched both countries and peoples to this day.

2015 provides an opportunity for the Australian – and Greek – communities to re-connect to the Anzac story. We need to make sure that the vital role of Lemnos and Greece in this important story in Australia's history is acknowledged and commemorated. And that the legacy of this Centenary year is the renewal of this awareness for future generations of Greeks and Australians.

Lest we forget.

---

<sup>48</sup> Richard Reid, *Australians in WW2 – Greece and Crete*, DVA, 2011, p. 8.



# Ταμείο Εθνικού Στόλου – Ο θεματοφύλακας των Εθνικών Κληροδοτημάτων του ΠΝ

Του **Αθανασίου Μαυραειδόπουλου**  
Πλοιάρχου ΠΝ





Προτομή Ιωάννη Βαρούκα, Α' Νεκροταφείο Αθηνών.



Ο Πλοίαρχος Αθανάσιος Μαυραειδόπουλος ΠΝ εισήλθε στη ΣΝΔ το 1983, από την οποία απεφοίτησε ως Σημαιοφόρος (Μάχιμος) το 1987. Από το 1987-1989 υπηρέτησε σε πλοία του ΑΣ και στη Σχολή Υ/Β. Από το 1989-2011 υπηρέτησε ως επιτελής στην Υδρογραφική Υπηρεσία (ΥΥ), διατελέσας επί 4ετία Υποδιοικητής της ΥΥ. Από το 2011 έως σήμερα, υπηρετεί στο Ταμείο Εθνικού Στόλου (ΤΕΣ) ως Υποδιευθυντής.

Ο Πλοίαρχος Αθανάσιος Μαυραειδόπουλος ΠΝ είναι διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ με μεταπτυχιακές σπουδές στην Υδρογραφία (MSc). Από το 2000 είναι υποψήφιος διδάκτορας Γεωλογίας και επιστημονικός συνεργάτης του Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών (ΕΚΠΑ) στο Εργαστήριο Τηλεανίχνευσης του Τομέα Γεωλογίας.

Ως Υδρογράφος κατηγορίας «Α» είναι πιστοποιημένος από το Διεθνές Γεωδαιτικό Οργανισμό (FIG), το Διεθνές Υδρογραφικό Οργανισμό (IHO), το Διεθνές Χαρτογραφικό Οργανισμό (ICA), ενώ αναγνωρίζεται ως πιστοποιημένος Υδρογράφος ΜΗΧ από το Βασιλικό Ίδρυμα Ορκωτών Τοπογράφων του Ηνωμένου Βασιλείου (RICS), από το Ίδρυμα Τοπογράφων και Πολιτικών Μηχανικών του Ηνωμένου Βασιλείου (ICES) και από το Ίδρυμα Ναυτικής Μηχανολογίας, Επιστήμης και Τεχνολογίας του Ηνωμένου Βασιλείου (ImarEST). Έχει επιβλέψει και υλοποιήσει 700 Υδρογραφικές Εργασίες πεδίου και γραφείου 7.000 ημερών (Υ/Ε) περίπου, ενώ έχει συμμετάσχει σε επτά (7) διεθνείς ερευνητικές αποστολές του ΠΝ, σε συνεργασία με τρίτες χώρες, στην Ελλάδα και το Εξωτερικό.

Έχει διατελέσει καθηγητής στη Διεθνή Ναυτική Ακαδημία του Διεθνούς Ναυτικού και Διεθνούς Υδρογραφικού Οργανισμού (IMA/ IMO International Maritime Academy, Trieste Italy), στα αντικείμενα της Βαθυμετρίας (1999-2004), καθηγητής στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, στα αντικείμενα της Υδρογραφίας - Ναυτικής Χαρτογραφίας 1999-2015, καθηγητής στη Σχολή Τοπογραφίας της Ελληνικής Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού, στα αντικείμενα της Υδρογραφίας-Ωκεανογραφίας (1999-2012) και καθηγητής σε διάφορα σταδιοδρομικά σχολεία του ΠΝ, στα εκπαιδευτικά αντικείμενα της Υδρογραφίας-Ναυτικής Χαρτογραφίας (1999-2015).

Είναι Μέλος του ΤΕΕ, του Συλλόγου Πολιτικών Μηχανικών Ελλάδας, του Συλλόγου Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών Ελλάδας, του Συλλόγου Εκτιμητών Ελλάδας και του Συλλόγου Υδρογράφων Ελλάδας.

## Εισαγωγή

Η αναβάθμιση της επιχειρησιακής ικανότητας των Ε.Δ. και ειδικότερα του ΠΝ, ενδιέφερε και απασχολούσε πάντα, όχι μόνο το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας αλλά και τους απλούς πολίτες, οι οποίοι έτρεφαν ανέκαθεν ιδιαίτερη αγάπη και εκτίμηση για το Πολεμικό Ναυτικό της χώρας μας.

Στην προσπάθεια αυτή βελτίωσης της επιχειρησιακής ικανότητας του ΠΝ, σημαντικό ρόλο κλήθηκαν να διαδραματίσουν τα Εθνικά Κληροδοτήματα (Κοινωνοφελείς Περιουσίες), τα οποία με την οργάνωση, εποπτεία και την εν γένει διαχείριση τους από το Ταμείο Εθνικού Στόλου, αποτέλεσαν και αποτελούν παράγοντα ενίσχυσης του Στόλου και του ΠΝ γενικότερα.

Με τον όρο «Εθνικά κληροδοτήματα» ή «Κοινωνοφελείς Περιουσίες», εννοούμε κάθε περιουσία που καταλείπεται με δωρεά, κληρονομία ή κληροδοσία προς εκπλήρωση σκοπών κοινής ωφελείας.

Ο όρος αυτός κρινόμενος από την άποψη της νομικής διατύπωσης, σημαίνει τις παροχές ωφελιμάτων που εξυπηρετούν κυρίως εθνικούς σκοπούς, ωστόσο αφορά επίσης και τις υπέρ σκοπών κοινής ωφέλειας καταλειπόμενες περιουσίες.

Ως εκ τούτου ο όρος δηλώνει το εθνωφελές της φύσης του, εφόσον οι περιουσίες, οι καταλειπόμενες για εθνικούς σκοπούς, ενδιαφέρουν και εξυπηρετούν το έθνος, διότι ικανοποιούν τις πιο ζωτικές και ευγενέστερες ανάγκες της Ελληνικής κοινωνίας, όπως εκείνες της εθνικής ασφάλειας και ανεξαρτησίας.

## Σημασία των Εθνικών Κληροδοτημάτων

Η δια διαθήκης ή δωρεάς διάθεση περιουσιακών στοιχείων υπέρ κοινωφελών σκοπών ισοδυναμεί, από οικονομικής άποψης, με εκούσια μερική ή και ολική κοινωνικοποίηση της ατομικής ιδιοκτησίας του διαθέτη ή δωρητή.

Μέσω του θεσμού των εθνικών κληροδοτημάτων, περιουσίες που δημιουργήθηκαν στα πλαίσια της ελεύθερης οικονομίας, συνήθως από δραστήρια οικονομικώς άτομα, δεν μεταβιβάζονται στους φυσικούς κληρονόμους τους, αλλά περιέρχονται άμεσα στο ΠΝ-ΤΕΣ και έμμεσα στο κοινωνικό σύνολο που ωφελείται από την επιτέλεση των εθνικών σκοπών και έργων του ΠΝ.

Το Κράτος μέσω αυτών (Εθνικών Κληροδοτημάτων) έχει τη δυνατότητα να ασκεί αφενός περισ-



*Κτίριο ιδιοκτησίας ΤΕΣ επί της οδού Παλλάδος 24-26, Αθήνα. Κατασκευάστηκε με δαπάνες ΤΕΣ επί οικοπέδου κληρονομιάς Κυράτσως Παπαγεωργάκη.*

σότερη κοινωνική πολιτική και αφετέρου να εξοικονομεί κρατικά έσοδα, τα οποία μπορεί να διαθέσει για άλλες δημόσιες επενδύσεις, προωθώντας γενικότερα την οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Γενικότερα με τους πόρους των περιουσιακών στοιχείων των κληροδοτημάτων εκτελούνται σημαντικά κοινωφελή έργα σε όλη την επικράτεια, κατασκευάζονται νοσοκομεία, γηροκομεία, εκκλησίες, σχολεία, πνευματικά κέντρα, χορηγούνται υποτροφίες, εκπονούνται επιστημονικές μελέτες και έρευνες, ενισχύονται οικονομικά αδύνατοι πολίτες και γενικότερα ανυψώνεται το βιοτικό και πολιτιστικό επίπεδο του λαού.

## Ιστορική Αναδρομή

Ο πατριωτισμός και η κοινωνική αλληλεγγύη που χαρακτηρίζουν τους Έλληνες διαφαίνονται σε όλη την ιστορική πορεία του ελληνισμού και εκφράζονται όχι μόνο με την αφιέρωση της ίδιας τους της ζωής αλλά και με την προσφορά περιουσίας για την εκτέλεση κοινωφελών σκοπών και έργων.

Οι απαρχές των «Εθνικών Κληροδοτημάτων» ανιχνεύονται από τους πρώτους ιστορικούς χρόνους της αρχαιότητας κυρίως με τη μορφή χορηγιών, εξελίσσονται κατά τη διάρκεια των ελληνιστικών χρόνων, αλλά και την περίοδο του Βυζαντίου και κάνουν ακόμα εντονότερη την παρουσία τους κατά την περίοδο της δουλείας του Έθνους από τους Οθωμανούς.

Είναι τότε ακριβώς που ο Π. Σέκερης χρηματοδοτεί την Φιλική Εταιρεία και ιδρύεται η Ευαγγελική Σχολή Σμύρνης και αναδεικνύονται τα Ιωάννινα σε σημαντικό εκπαιδευτικό κέντρο της υπόδουλης Ελλάδος.



*Κτίριο ιδιοκτησίας ΤΕΣ επί της οδού Φειδίου 10, Αθήνα. Κατασκευάστηκε με δαπάνες ΤΕΣ επί οικοπέδου κληρονομιάς Δημητρίου Πλατύκα, με ειδικό σκοπό το Ταμείο Εθνικού Στόλου να εγκαταστήσει τα γραφεία Διοίκησής του.*

Αποκορύφωμα όμως αυτής της εξέλιξης του θεσμού αποτελεί η εμφάνιση σημαντικών κληροδοτημάτων, μετά την Ανεξαρτησία του Έθνους, που συντέλεσαν στην αναγέννησή του.

Είναι γνωστά σε όλους τα έργα μεγάλων ευεργετών, όπως το Ζάππειο μέγαρο, το Αρσάκειο, το Τσοίτσειο, η Ακαδημία, το Πανεπιστήμιο, το Πολυτεχνείο, το Αστεροσκοπείο, η Εθνική Βιβλιοθήκη, το Αρχαιολογικό Μουσείο, το Βαρβάκειο, η Ριζάρειος Σχολή το ίδρυμα Μποδοσάκη-Αθανασιάδη, το ίδρυμα Α. Μπότση και πολλά άλλα.

Η αναγκαιότητα για την ίδρυση του ΤΕΣ χρονολογείται από τα πρώτα έτη απελευθέρωσης του νεότερου ελληνικού κράτους, ήτοι όταν το 1866 με ιδιωτική πρωτοβουλία του Ναυάρχου Κων/νου Νικόδημου, ιδρύθηκε η «Εταιρεία (Επιτροπή) προς Σχηματισμό Εθνικού Στόλου», σκοπός της οποίας ήταν η απόκτηση κεφαλαίων για ναυπήγηση Πολεμικών Πλοίων.

Πόροι της εν λόγω επιτροπής ήταν οι δωρεές κυρίως ομογενών του εξωτερικού και τα έσοδα από την κυκλοφορία του «Λαχείου Εθνικού Στόλου», το οποίο καθιερώθηκε το 1871.

Επειδή το έργο της «Εταιρείας προς Σχηματισμό Εθνικού Στόλου» ήταν πολύ επωφελές για το ελληνικό κράτος, αποφασίστηκε η διάλυση της εν λόγω επιτροπής το 1901, και η παράδοση της μέχρι τότε περιουσίας της (κινητής και ακίνητης) στο «Ταμείο Εθνικού Στόλου», το οποίο ιδρύθηκε το 1900 με τον Ν. ΒΨΟΔ/1900, με σκοπό την ενίσχυση των Ναυτικών Δυνάμεων του Ελληνικού Κράτους.

Ο κύριος σκοπός του Ταμείου Εθνικού Στόλου είναι η αγορά μάχιμων πολεμικών πλοίων και λοι-



*Κτίριο συνδιοκτησίας ΤΕΣ & Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών επί της οδού Πανός 6, Αθήνα (Κληροδότρια Ιωάννη Βαρύκα).*

πού πολεμικού υλικού και υποστήριξη ναυτικών εγκαταστάσεων, γεγονός που δηλώνει το προφανές της σκοπιμότητας συνέχισης της λειτουργίας του (και όχι κατάργησή του ή συγχώνευσής), καθόσον αυτός ικανοποιεί μία από τις πιο ζωτικές και ευγενέστερες ανάγκες της ελληνικής κοινωνίας, όπως εκείνη που σχετίζεται με την εθνική ασφάλεια και τη δημιουργία ισχυρού Εθνικού Στόλου.

Το 1925 συστάθηκε από την Βουλή των Ελλήνων η «Μεγάλη Επιτροπή Οικονομικών» υπό τον κ. Αθανάσιο Ευταξία, με σκοπό να εισηγηθεί εκείνες τις απαραίτητες μεταρρυθμίσεις στο Υπουργείο των Ναυτικών (νυν ΥΠΕΘΑ), που θα είχαν ως αποτέλεσμα την επίτευξη οικονομικών. Στο πλαίσιο του έργου της υπόψη επιτροπής διερευνήθηκε και το ζήτημα της σκοπιμότητας ή μη, της διατήρησης του ΤΕΣ, αφού η ίδια επιτροπή της Βουλής το ίδιο έτος, είχε αποφασίσει την κατάργηση του Ταμείου Εθνικής Άμυνας (ΤΕΘΑ/ΓΕΣ). Ωστόσο όταν η αρμόδια υποεπιτροπή και μέσω αυτής η «Μεγάλη Επιτροπή Οικονομικών» της Βουλής, έλαβε γνώση των δραστηριοτήτων του Ταμείου, έκρινε ότι η κατάργησή του όχι μόνο δεν θα προσπόριζε στο Δημόσιο καμία άξια λόγου οικονομία, αλλά αντιθέτως θα γινόταν αιτία σοβαρότατης ζημίας προς το ελληνικό δημόσιο, διότι θα ανακοπτόταν το ρεύμα της προθυμίας του κοινού και κυρίως του μεγαλόδωρου ομογενούς στοιχείου στις χορηγίες και δωρεές (Εθνικά Κληροδοτήματα), καθόσον το ΤΕΣ ήταν το προσφιλέστερο στο κοινό από κάθε άλλο ίδρυμα στην χώρα. Ελήφθη τότε η απόφαση να μην επηρεαστεί το πολύτιμο αυτό ίδρυμα, αλλά αντίθετα να ενισχυθεί κατά το εφικτό.



*Κτίριο ιδιοκτησίας ΤΕΣ επί της οδού Καλλέργη 21, Νέο Φάληρο. Κατασκευάστηκε με δαπάνες ΤΕΣ επί οικοπέδου κληρονομιάς Πέτρου Μαυρομικαλή Παπαγεωργάκη.*

Το 1965, στο πλαίσιο των διεργασιών επανεξέτασης του «Συμβουλίου και Επιτροπών του Δημοσίου», σύμφωνα με το Ν.Δ. 4352/1964 (ΦΕΚ135/Α/1964) «Περί Διατάξεων αφορούντων τους Δημόσιους Υπαλλήλους, ως και Περί Καταργήσεως Συμβουλίων, Επιτροπών των Δημοσίων Υπηρεσιών κλπ), καθώς και σύμφωνα με το Β.Δ. 401/1965 (ΦΕΚ93/Α/29-5-65), επίσης αποφασίστηκε από την τότε Βουλή των Ελλήνων η μη σκοπιμότητα κατάργησης του ΤΕΣ, λόγω του εθνοφελούς έργου και αποστολής του.

Παρά τις οικονομικές κρίσεις που διήλθε η Χώρα και τους δύο Παγκόσμιους Πολέμους στα 113 έτη λειτουργίας του ΤΕΣ, ουδέποτε συγχωνεύτηκε ή καταργήθηκε σε αντίθεση με τα άλλα δύο ταμεία των ΕΔ (ΤΕΘΑ-ΤΑΑ).

Κατά τη διάρκεια της αδιάλειπτης λειτουργίας του μέχρι σήμερα, το ΤΕΣ μέσω των Εθνικών Κληροδοτημάτων που διαχειρίζεται έχει επιτύχει την αποστολή του και έχει συντελέσει, ειδικά στις περιόδους κρίσεων, στην σημαντική ενίσχυση του Πολεμικού Ναυτικού.

Η περιουσία (κινητή και ακίνητη) του ΤΕΣ έχει χαρακτηριστεί από τον ιδρυτικό του νόμο ως «Εθνική» και διέπεται από τις διατάξεις περί ΤΕΣ, Δημοσίου Λογιστικού, Δημοσίων Κτημάτων και Εθνικών Κληροδοτημάτων και ως εκ τούτου απολαμβάνει κάθε προνόμιο που έχει θεσπιστεί για την δημόσια περιουσία.

Τα εθνικά κληροδοτήματα του ΤΕΣ αφορούν κυρίως:

- α. Αστικά ακίνητα ιδιοκτησίας ή συνιδιοκτησίας ΤΕΣ.

- β. Αγροτικά ακίνητα ιδιοκτησίας ή συνιδιοκτησίας ΤΕΣ.

- γ. Αστικά ακίνητα στο εξωτερικό.

- δ. Ακίνητα ιδιοκτησίας ΤΕΣ στα οποία στεγάζονται Ναυτικές Υπηρεσίες του ΠΝ.

Το ΤΕΣ διαπιστώνεται μέχρι σήμερα ήτοι για 113 χρόνια, ότι είναι βιώσιμος φορέας διότι η ακίνητη περιουσία του, η οποία ως προαναφέρθηκε συνίσταται ως επί το πλείστον από Εθνικά Κληροδοτήματα έχει έσοδα. Αυτό σημαίνει ότι τα ακίνητα του ΤΕΣ έχουν σημαντική εμπορική και μισθωτική αξία.

Παρά την παρατεταμένη οικονομική συγκυρία και κρίση που διέρχεται η χώρα μας, το ΤΕΣ σήμερα (2014) μισθώνει το 80% περίπου των αστικών ακινήτων του.

Ληφθεί υπόψη ότι παρά την απώλεια σημαντικού μέρους της κινητής περιουσίας του που προκλήθηκε από την ερήμην συμμετοχή του Ταμείου στο PSI+, τα εθνικά κληροδοτήματα του ταμείου αποτελούν την ατμομηχανή δημιουργίας προσόδων, με αποτέλεσμα την αδιάλειπτη υποστήριξη του ΠΝ.

Το παραπάνω γεγονός οφείλεται στην προσπάθεια που γίνεται από το προσωπικό για την βελτιστοποίηση της διαχείρισης της ακίνητης περιουσίας του Ταμείου και την αναβάθμιση της λειτουργικότητας των ακινήτων του, επενδύοντας σε βελτίωση των υποδομών αυτών (ανακαινίσεις, επισκευές, ανακατασκευές κτλ).

Μέχρι σήμερα (2014) εξασφαλίζεται ότι:

- α. Η λειτουργία του ΤΕΣ ανταποκρίνεται στους σκοπούς ίδρυσής του.

- β. Η λειτουργία του ΤΕΣ δεν επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό.

- γ. Αξιοποιείται η ακίνητη και κινητή περιουσία του στο μέγιστο βαθμό, γεγονός που προκύπτει από τις προσόδους και την μέχρι σήμερα συνεισφορά του στο ΠΝ και το Έθνος.

- δ. Με το υφιστάμενο νομοθετικό και νομολογιακό πλαίσιο που διέπει το ΤΕΣ προστατεύεται αποτελεσματικά η ακίνητη περιουσία του, σε αντίθεση με τα άλλα ταμεία του ΥΠΕΘΑ, και κατ' επέκταση τηρείται η επιθυμία και η βούληση των διαθετών και δωρητών του.



Αγροτεμάχια ιδιοκτησίας ΤΕΣ στην περιοχή Καπανδριτίου, Νομ. Αττικής (Κληροδότημα Κυράτσως Παπαγεωργάκη).



Κτίριο ιδιοκτησίας ΤΕΣ επί της οδού Παλλάδος 32, Αθήνα. Κατασκευάστηκε με δαπάνες ΤΕΣ επί οικοπέδου κληρονομιάς Κυράτσως Παπαγεωργάκη.

## Επίλογος

Κλείνοντας θα ήθελα να τονιστεί ότι:

α. Η έμφυτη φιλοπατρία του Έλληνα εμπνέει τη φιλοδοξία αυτή στο να συντελεί τον εαυτό του κάτω από κάθε θυσία για το μεγαλείο του έθνους του.

Η αρετή αυτή ανέδειξε το Ελληνικό Έθνος προνομιούχο από τα αρχαία χρόνια για ήρωες και εθνικούς ευεργέτες.

β. Στο βωμό λοιπόν αυτής της ευγενικής φιλοδοξίας, ο Έλληνας θυσιάζει με την ίδια ευκολία και τη ζωή του και την περιουσία του.

γ. Οι εισφορές τόσο του αίματος όσο και του χρήματος, υπήρξαν ανέκαθεν αυθόρμητες και χωρίς περιορισμό.

δ. Όσο για την πρώτη τάξη, αυτή του αίματος, έχει αναδείξει τους ήρωες του Μαραθώνα, των Θερμοπυλών, της Σαλαμίνας, των Πλαταιών, του Σουλίου, του Βαλτετσίου, των Δερβενακίων, του Μεσολογγίου, της Γραβιάς, της Αλαμάνας, του Μανιακίου, των Ψαρών, του Σαρανταπόρου, των Γιαννιτών, του Μπιζανίου, του Κιλκίς, του Λαχανά, του Ντεμίρ Ίσαρ, της Κρέζνας, της Τζουμαγιάς, του Ελλησπόντου αλλά και τόσων άλλων ένδοξων μαχών, που με τα τρόπαια αυτά κήρυτταν την αρετή του Έθνους.

ε. Η Δεύτερη τάξη, εκείνη του χρήματος ανέδειξε τον Ηρώδη τον Αττικό, τους Κουντουριώτες, τον Σινά, το Τοσίτσα, το Βαρβάκη, τον Αρσάκη, τον Αβέρωφ, τον Ανδρέα Συγγρό, την Ιφιγένεια Συγγρού, τον Δόμπολη, τους Ζάππες, τους Βαλλιάνους, τον Χριστάκη Ζωγράφο, τον Ζαρίφη, τον Κοργιαλένιο, τον Αλέξανδρο Σούτσο, τον Ι. Παπάφη, το Μελά, το Μπάγκα, τον Χαροκόπο, τον Χαρίση, τον Αλεξόπουλο, τον Ζαννή, τον Τσούφλη αλλά και τόσους άλλους εθνικούς ευεργέτες των οποίων τα υπάρχοντα εθνικά μνημεία τους δοξάζουν το ελληνικό γένος.

Το Ελληνικό Έθνος από τη φύση του ευγενές και ευγνώμων, ποτέ δεν ξέχασε τις θυσίες των ηρώων του και των ευεργετών του. Και εκείνους δοξάζει και αυτούς τιμά. Και εκείνους θαυμάζει και αυτούς ευγνωμονεί. Και για εκείνους περηφανεύεται και για αυτούς καυχιέται.

## Βιβλιογραφία

Μαυραειδόπουλος Α., Δημοσίευση στην Ναυτική Επιθεώρηση, Τεύχος 584, «Περί Ταμείου Εθνικού Στόλου», Μάρτιος 2013.

Παπαχριστόπουλος Α., «Κληροδοτήματα», Τεύχος Α', Αθήνα 1914.

Σιγανού Β., Υπ. Οικονομίας & Οικονομικών, «Εθνικά Κληροδοτήματα», 2η Έκδοση, Αθήνα 2004.



# Σύγχρονα ναυτικά μουσεία και ναυτικά μουσεία Ελλάδας: Το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου

Της **Ιωάννας Γεροσίδη**  
Εκπαιδευτικού-Μουσειολόγου



*Το Γαλαξίδι.*



Η Ιωάννα Γερσοσίδηρ είναι εκπαιδευτικός – μουσειολόγος. Γεννήθηκε στην Αθήνα. Σπούδασε στη Σχολή Νηπιαγωγών Εκάλης, στη Μαράσλειο Παιδαγωγική Ακαδημία και στη Φιλοσοφική Σχολή Πανεπιστημίου Αθηνών, Τμήμα Κλασσικής Φιλολογίας. Έχει Πτυχίο Μετεκπαίδευσης Ειδικής Αγωγής του Μαρασλείου Διδασκαλείου Δημοτικής Εκπαίδευσης του Πανεπιστημίου Αθηνών και Μεταπτυχιακό Δίπλωμα Ειδίκευσης (MASTER) στις «Μουσειακές Σπουδές» του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών. Έχει διδακτικό, ερευνητικό και συγγραφικό έργο στους τομείς των σπουδών της. Έχει χρηματίσει σχολική σύμβουλος Π.Ε. και σήμερα είναι διευθύντρια δημοτικού σχολείου.

## Περίληψη

Τα ναυτικά μουσεία, με την ανασκαφή, την τεκμηρίωση και την έρευνά τους προβάλλουν πτυχές της ναυτικής ιστορίας εξαιρετικά σημαντικές για τη διαφώτιση της σχέσης του ανθρώπου με τη θάλασσα στο γεωγραφικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο και της επίδρασης της θάλασσας στον πολιτισμό και τη διαμόρφωση μιας συγκεκριμένης ιδεολογίας. Στην Ελλάδα, τα ναυτικά μουσεία εμφανίζουν κοινά χαρακτηριστικά τόσο σε σχέση με τη λειτουργία τους, όσο και σε σχέση με τη μουσειολογική δομή των εκθέσεων / συλλογών τους, αλλά και σε σχέση με την ιδεολογία που υποδηλώνουν. Ως τύπος ιστορικού μουσείου, τα ναυτικά μουσεία, στο πλαίσιο των εκθέσεων τους αφηγούνται μέσω των εκθεμάτων τους ιστορίες και με την πρόσβαση που παρέχουν σε αυθεντικά κατάλοιπα του παρελθόντος αποτελούν χώρους με αναμφισβήτητη παιδευτική σημασία και συμβάλλουν στην καλλιέργεια ιστορικής γνώσης για το ναυτικό παρελθόν, σκέψης και δεξιοτήτων για ιστορική ερμηνεία, αλλά και κατανόησης του παρόντος. Το Ναυτικό Ιστορικό Μουσείο Γαλαξειδίου είναι το παλαιότερο ναυτικό μουσείο της Ελλάδας (1930) και είναι ανοικτό για το κοινό με εκθέματα που καλύπτουν μια περίοδο 5.000 ετών ναυτικής ζωής, παρουσιάζοντας την πολύχρονη παρουσία και ανέλιξη της πόλης του Γαλαξειδίου στη θάλασσα.

## Το σύγχρονο μουσείο και ο ρόλος του

Οι ραγδαίες αλλαγές στην οικονομία, την πολιτική, την τεχνολογία, που χαρακτηρίζουν τη σύγχρονη κοινωνία από τα μέσα του 20ού αιώνα και ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες, έχουν δημιουργήσει νέα πλαίσια για τα μουσεία και έχουν επηρεάσει την πορεία ανάπτυξης και τη δομή τους<sup>1</sup>, με αποτέλεσμα να τίθεται επιτακτικά η ανάγκη για αναθεώρηση της αξίας και του ρόλου τους στις σύγχρονες<sup>2</sup> κοινωνίες. Αναπτύσσεται κατά συνέπεια, ένας

έντονος μουσειολογικός διάλογος μεταξύ των μελετητών, αναφορικά στη μορφή και το χαρακτήρα τους<sup>3</sup>, στην προσαρμογή τους στις νέες κοινωνικές συνθήκες, στην επικοινωνιακή τους πολιτική<sup>4</sup>, στο πλαίσιο εκπλήρωσης του κοινωνικού τους ρόλου<sup>5</sup>, στη θέση τους στο ολόκληρο και πιο ανταγωνιστικό πεδίο των πολιτιστικών βιομηχανιών<sup>6</sup> του ελεύθερου χρόνου, τον τρόπο που παρουσιάζονται τα αντικείμενα των συλλογών και οργανώνονται οι εκθέσεις.

Καταρχήν τα σύγχρονα μουσεία, ως χώροι φύλαξης και έκθεσης της πολιτιστικής κληρονομιάς<sup>7</sup>, έχουν τη δυνατότητα να διατυπώσουν μηνύματα<sup>8</sup> για το παρελθόν με απώτερο στόχο να συμβάλουν στη διαμόρφωση κοινωνικής και ατομικής συνείδησης και ταυτότητας.<sup>9</sup> Δεδομένου ότι η εθνική ταυτότητα τροφοδοτείται από την κοινή ιστορία, αναπαριστάται στους μύθους και τις διηγήσεις, αποτυπώνεται στα μουσεία, στα ιστορικά βιβλία, σε κάθε τύπο πολιτιστικού συμβολισμού και τις μνήμες<sup>10</sup>, η πολιτιστική κληρονομιά και τα μουσεία έρχονται, αφενός να εκφράσουν την κοινότητα, αφετέρου να προσδιορίσουν και να ανακαλύψουν το ρόλο των αντικειμένων στον συμβολισμό της και στην έκφραση της αίσθησης ότι τα μέλη της ανήκουν σ' αυτήν.

Ταυτόχρονα, η κοινοτική ανάπτυξη (community development), ουσιώδες στοιχείο ευημερίας της

3 Νάκου Ε., 2001, *Μουσεία: Εμείς, Τα πράγματα και ο Πολιτισμός, Νήσος*, Αθήνα, σελ. 125.

4 Βλέπε Hooper-Greenhill Ε., 1999, *Σκέψεις για τη Μουσειακή Εκπαίδευση και Επικοινωνία στη μεταμοντέρνα εποχή*, στο Αρχαιολογία και Τέχνες, Τεύχος 72, σελ. 47-49.

5 Βλέπε Merriman Ν., 1999, *Ανοίγοντας τα μουσεία στο Αρχαιολογία και Τέχνες*, Τεύχος 72, σελ. 43-46.

6 Για την έννοια της πολιτιστικής βιομηχανίας βλέπε Μπούνια Α., 2004, *Τα Μουσεία ως πολιτιστικές βιομηχανίες: Θέματα και Προβληματισμοί – Μια προκαταρκτική συζήτηση*, στο Πολιτιστικές Βιομηχανίες: Διαδικασίες, Υπηρεσίες, Αγαθά, Επιμ. Ν. Βερνίκος, Σ. Δασκαλοπούλου, Φ. Μπαντιμαρούδης, Ν. Μπουμπάρης, Δ. Παπαγεωργίου, Κριτική, Αθήνα, σελ. 39-41.

7 Η πολιτιστική κληρονομιά συμπεριλαμβάνει δυο έννοιες που συνδέονται με την κατανάλωσή της, την έννοια του θεάματος και την έννοια του πολιτιστικού κεφαλαίου. Μπούνια Α., 2004, ό.π., σελ. 42.

8 Βλέπε Νάκου, Ε., 2001, ό.π., σελ. 65.

9 *Introduction: The value of Museums*, 2005, Understanding the Future: Museums and 21st Century Life, The value of Museums, London U.K. Department for Culture, Media and Sport, Museum and Cultural Property Division, σελ. 11.

10 Crooke Ε., 2006, *Museums and Community, A Companion to Museum Studies*, Επιμ. Macdonald, Blackwell, σελ. 174.

1 Μουσουρή Θ., 1999, *Έρευνα Κοινού και Αξιολόγηση στα Μουσεία*, Άρθρο στο Αρχαιολογία και Τέχνες, Τεύχος 72, σελ. 56.

2 Ο όρος «σύγχρονος» μπορεί να αναφέρεται σε μια κοινωνία όπου «η οικονομία της αγοράς και η προηγμένη τεχνολογία παντρεύονται με τους δημοκρατικούς πολιτικούς θεσμούς εξασφαλίζοντας πολιτικές ελευθερίες, κοινωνική δικαιοσύνη και πολιτισμικό πλουραλισμό». Ίγκερς, Γ., 1999, *Η ιστοριογραφία στον 20ό αιώνα*, Νεφέλη, Αθήνα, σελ. 134.



πολιτείας στις αρχές του 20ού αιώνα, οδήγησε μουσεία κυρίως στο Ηνωμένο Βασίλειο και στις ΗΠΑ στην κατεύθυνση να καλλιεργήσουν το κοινωνικό κεφάλαιο (social capital)<sup>11</sup>, μια έννοια που αναπτύχθηκε στις κοινωνικές και πολιτικές επιστήμες. Τα μουσεία και η πολιτιστική κληρονομιά σχετίζονται με θέματα αποκλεισμού και κοινωνικής συνοχής της κοινότητας “community”<sup>12</sup>, ενισχύοντας την θετική τοπική ταυτότητα, την αίσθηση σταθερότητας και ισότητας, καθώς και τους κανόνες εμπιστοσύνης, βοήθειας, υποστήριξης και συνεργασίας. Αποτελούν, με άλλα λόγια, πηγή οικονομικού<sup>13</sup> και πολιτιστικού κεφαλαίου και κατά συνέπεια η πολιτιστική κληρονομιά εντάσσεται στο μηχανισμό αναπαραγωγής ιδεολογίας<sup>14</sup>, κατέχει πλέον θέση ανάμεσα στις υπόλοιπες πολιτιστικές βιομηχανίες. Απ’ το σημείο αυτό, εξάλλου, προκύπτει και το ουσιώδες ερώτημα για το είδος της κοινότητας που καλλιεργούν τα μουσεία.<sup>15</sup>

Τα μουσεία στον 21ο αιώνα, οφείλουν να υπηρετούν την ποικιλία των κοινοτήτων και δυναμικά αποτελούν παράγοντα συνεισφοράς στην αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων. Η Nina Simon έχει εισάγει τον όρο «το συμμετοχικό μουσείο» (participatory museum)<sup>16</sup> ο οποίος αναφέρεται στην επιδίωξη των μουσείων να εντοπίσουν σημεία επαφής με το κοινό τους, ώστε να αποδεικνύεται η αξία τους και η σχέση τους με την καθημερινότητα των πολιτών. Στο «συμμετοχικό μουσείο» οι επισκέπτες δημιουργούν, μοιράζονται εμπειρίες και συνδέονται μεταξύ τους με σημείο αναφοράς το περιεχόμενο του μουσείου<sup>17</sup>, εστιάζοντας στα υλικά τεκμήρια, και τις ιδέες που κάθε πολιτιστικός οργανισμός θεωρεί ως πιο σημαντικά.

11 Crooke E., 2006, ό.π., σελ. 183.

12 Τα χαρακτηριστικά της είναι η εθνικότητα, η θρησκεία, η τάξη, η πολιτική. Τα μέλη της αποκτούν ενσυναίσθηση ότι ανήκουν σ’ αυτήν, έχουν κοινή ιστορία, οριοθετούμενο χώρο, πολιτιστικούς συμβολισμούς. Στοιχεία δηλαδή που συγκροτούν την ταυτότητα των μελών της, σε διαφοροποίηση με τα μη – μέλη και της προσδίδουν τη δυνατότητα να επιβιώνει, ενώ συμβάλλουν και στην κατανόσή της. (Απόδοση της γράφουσας στα ελληνικά) Crooke E., 2006, σελ. 171.

13 Βλέπε και Negri M., 2009, *Εγχειρίδιο Μουσειολογίας για τα Μουσεία Επιχείρησης*, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα, σελ. 11-26.

14 Μπούνια Α., 2004, ό.π., σελ. 40.

15 Crooke E., 2006, ό.π., σελ. 183.

16 Simon N., 2010, *The Participatory Museum*, museum 2.0, Santa Cruz, California.

17 Simon N., 2010, ό.π., σελ. 6.

Συνεπώς το μουσείο σταματά «να οδηγείται από το προϊόν»<sup>18</sup> και βάζει στο κέντρο του ενδιαφέροντός του το κοινό, λαμβάνοντας υπόψη τα προσωπικά χαρακτηριστικά του κάθε επισκέπτη και τον ολιστικό χαρακτήρα της επίσκεψής του.<sup>19</sup> Πρόκειται, επομένως, για μια ριζική αλλαγή στάσης των σύγχρονων μουσείων προς το κοινό τους.<sup>20</sup>

Σύμφωνα με τον επίσημο ορισμό<sup>21</sup> «το μουσείο είναι ένα ίδρυμα μόνιμο, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, στην υπηρεσία της κοινωνίας και της ανάπτυξής της και ανοικτό στο κοινό, το οποίο αποκτά, συντηρεί, μελετά, κοινοποιεί, και εκθέτει υλικές μαρτυρίες του ανθρώπου και του περιβάλλοντός του με σκοπό την εκπαίδευση, την έρευνα και την ψυχαγωγία».<sup>22</sup> Εκτός από τα χαρακτηριστικά που προκύπτουν από τον επίσημο αυτό ορισμό του μουσείου, υπάρχουν και άλλες σημαντικές λειτουργίες του όπως ο τρόπος έκθεσης των αντικειμένων, ο τρόπος και τα κριτήρια οργάνωσης των εκθέσεων, η επιλογή<sup>23</sup> των «κατάλληλων» σε σχέση με τα «μη κατάλληλα» αντικείμενα για μια συλλογή και η διαδικασία διασαφήνισης του περιεχομένου<sup>24</sup> της έκθεσης. Επίσης, οι πολιτικές, ιδε-

18 Black G., 2009, *Το Ελκυστικό Μουσείο. Μουσεία και Επισκέπτες*, Μετ. Κωτίδου Σ., Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα, σελ. 22.

19 Τα επιτυχημένα μουσεία προσφέρουν πολλαπλές εμπειρίες: αισθητική και συναισθηματική ευχαρίστηση, μάθηση, ψυχαγωγία, κοινωνικότητα, που προσελκύουν διαφορετικές κατηγορίες κοινού και αντανακλούν τις διαφοροποιημένες ανάγκες κάθε επισκέπτη. Kotler N., Kotler P., 1998, *Museum Strategy and Marketing: Designing Missions, Building Audiences*, San Francisco, Generating Revenue and Resources, Jossey-Bass, σελ. 20.

20 Γι’ αυτό που το μουσείο του 21ου αιώνα καλείται να είναι βλέπε Πλαίσιο 0.1 στο Black G., 2009, ό.π., σελ. 22. Για τις τρεις βαθμίδες προσέλκυσης και εμπλοκής του κοινού βλέπε Πλαίσιο 0.2 στο Black G., 2009, ό.π., σελ. 23.

21 ICOM Statutes, 21st General Conference in Vienna, Austria, 2007.

22 Το κείμενο έχει ως εξής «A museum is a non-profit, permanent institution in the service of society and its development, open to the public, which acquires, conserves, researches, communicates and exhibits the tangible and intangible heritage of humanity and its environment for the purposes of education, study and enjoyment».

23 Η επιλογή είναι η κρίσιμη ιδέα «και είναι ακριβώς η πράξη της επιλογής που μετατρέπει ένα μέρος του φυσικού κόσμου σε αντικείμενο και μουσειακό κομμάτι». Pearce S., 2002, *Μουσεία αντικείμενα και συλλογές*, επιμ. Γιοϊόκα Λ. Βάνιας, Θες/νίκη, σελ. 21.

24 Το περιεχόμενο της συλλογής (context) σε σχέση με τη σημασία (meaning).

ολογικές και κοινωνικές στάσεις<sup>25</sup> επιδρούν στο είδος των εκθέσεων που σχεδιάζονται και των θεμάτων που επιλέγονται προς έκθεση, ενώ επισημαίνονται οι σκοποί (διδακτικοί, εμπορικοί κ.λπ.) μιας έκθεσης και η αξία της διατήρησης μιας ισορροπίας ανάμεσα στην μόρφωση και την ψυχαγωγία (instruction – diversion or entertainment).<sup>26</sup> Τέλος, αντί των εξωτερικών αντικειμενικών κριτηρίων των εκθέσεων, προτείνονται κριτήρια που να ισχύουν για κάθε ξεχωριστή συλλογή, ο καθορισμός των οποίων αποτελεί και επείγον καθήκον για τη Νέα Μουσειολογία.<sup>27</sup>

Η επιδίωξη των μουσείων να αποτελέσουν χώρους επικοινωνίας<sup>28</sup>, μάθησης και ψυχαγωγίας, έχει ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη συγκεκριμένων επικοινωνιακών και εκπαιδευτικών στρατηγικών.<sup>29</sup> Οι έρευνες των ομάδων κοινού (visitor studies)<sup>30</sup> και τα αποτελέσματά τους έχουν συμβάλει στη δημιουργία/αναδιαμόρφωση της εκπαιδευτικής πολιτικής του μουσείου,<sup>31</sup> ενώ –μεταξύ άλλων– μελετούν τρόπους προσέγγισης όσων δεν επισκέπτονται συχνά (ή ποτέ) τα μουσεία, των λεγόμενων «μη επισκεπτών»<sup>32</sup> και γενικότερα στη βελτίωση της προσβασιμότητας στα μουσεία. Μερικά από τα πορίσματα αυτών των ερευνών υποδεικνύουν ότι η επίσκεψη στο μουσείο είναι μια δραστηριότητα κοινωνικοποίησης, μια ευκαιρία για κοινωνική διάδραση<sup>33</sup> μεταξύ επισκεπτών. Η διευρυμένη, τέλος, αυτή κοινωνική δράση του μουσείου, προϋποθέ-

τει ένα ανοιχτό πεδίο συζήτησης, συνεργασιών και επιστημονικών προσεγγίσεων, στο πλαίσιο των οποίων λαμβάνονται υπόψη όλες οι αλληλεξαρτώμενες διαστάσεις του.<sup>34</sup>

Στο πλαίσιο αυτό και με στόχο την εκπλήρωση του εκπαιδευτικού ρόλου του μουσείου, έχει αναπτυχθεί η μουσειοπαιδαγωγική, ένας διεπιστημονικός κλάδος που αντλεί το θεωρητικό του υπόβαθρο από σύγχρονες θεωρίες της παιδαγωγικής επιστήμης<sup>35</sup> και έχει ως κεντρικό ερευνητικό αντικείμενο τις παιδαγωγικές δυνατότητες των κατασκευασμένων περιβαλλόντων που εμφανίζουν χαρακτηριστικά μουσειοποίησης.<sup>36</sup> Η μουσειοπαιδαγωγική επηρεάζει τόσο τον σχεδιασμό των μουσειακών εκθέσεων όσο και τη δημιουργία εκπαιδευτικών προγραμμάτων για όλες τις ομάδες κοινού. Η δε σύγχρονη τάση των στόχων της μετατοπίζεται από τη μάθηση «γνωστικών πληροφοριών» στη δημιουργία μουσειακών «εμπειριών» και στη μάθηση μέσα από την ψυχαγωγία.<sup>37</sup> Συνεπώς η σχέση της μουσειοπαιδαγωγικής με την επικοινωνία είναι στενή και χρήζει αναστοχασμού τόσο η εκπαιδευτική φιλοσοφία που υιοθετεί το μουσείο όσο και οι επικοινωνιακές πρακτικές που επιλέγονται από αυτό.

Η έμφαση, τέλος, στην μουσειακή εμπειρία έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη θεματικών περιοχών, όπως είναι ο αρχιτεκτονικός χώρος του μουσείου και η εισαγωγή της ψηφιακής τεχνολογίας, είτε στην έκθεση είτε στα εκπαιδευτικά προγράμματα που συντελούν στη διαμόρφωση μιας αξιομνημόνευτης μουσειακής εμπειρίας. Η έμφαση στη χωρική διαμόρφωση του μουσείου σε σχέση με την οργάνωση της έκθεσης και η ανάλυση των διαμορφούμενων αλληλεξαρτήσεων χώρου και έκθεσης<sup>38</sup>, επηρεάζουν τον κτιριακό σχεδιασμό προκειμένου να προσδώσουν χωρική ποιότητα στην επίσκεψη, δεδομένου ότι οι χωρικές σχέσεις συμμετέχουν τόσο στον τρόπο εξερεύνησης και πρόσληψης της πληροφορίας εκ μέρους των επι-

25 Vergo P., 1989, *The reticent object*, P. Vergo (ed.), *The New Museology*, Reaktion Books, London, σελ. 57.

26 Vergo P., 1989, σελ.

27 Ο όρος σχετίζεται με το κίνημα των οικομουσείων και των υπαίθριων μουσείων και αποδίδεται στον G. H. Riviere. Συνδέεται με το μεταβαλλόμενο ρόλο των μουσείων στην εκπαίδευση και την κοινωνία. Ασχολείται περισσότερο με τις κοινωνικές και ιδεολογικές διεργασίες που διαμορφώνουν «μουσειακές δραστηριότητες» σε τομείς που υπερβαίνουν τα όρια του «παραδοσιακού» μουσείου, όπως υποτίθεται πως κάνει η «παλιά» μουσειολογία. Γκαζή Α., 2007-08, ό.π., σελ. 3.

28 Βλέπε Merriman N., 1999, ό.π., σελ. 44.

29 Νικονάνου Ν. 2010, ό.π., σελ. 62.

30 Βλέπε Μουσούρη Θ., 1999, *Έρευνα Κοινού και Αξιολόγηση στα Μουσεία*, Αρχαιολογία και Τέχνες, Τεύχος 72, σελ. 56-61.

31 Βλέπε Hooper-Greenhill E., 1999, *Σκέψεις για τη μουσειακή εκπαίδευση και επικοινωνία στη μεταμοντέρνα εποχή*, Αρχαιολογία και Τέχνες, Τεύχος 72, σελ. 47-49.

32 Για τη διεύρυνση των επισκεπτών βλέπε Black G., 2009, ό.π., σελ. 73-103.

33 Γαλάνη Α., 2006, *Η κοινωνικότητα της μουσειακής επίσκεψης: μια διαδραστική προσέγγιση*, Τετράδια Μουσειολογίας, Τεύχος 3, Μεταίχμιο, Αθήνα, σελ. 9-15.

34 Βλέπε Τζώνος Π., 2007, *Μουσείο και Νεωτερικότητα*, Παπασωτηρίου, Αθήνα, σελ. 16.

35 Νικονάνου Ν. 2010, *Μουσειοπαιδαγωγική, Από τη θεωρία στην πράξη*, Πατάκης, Αθήνα, σελ. 15.

36 Νικονάνου Ν. 2010, *Μουσειοπαιδαγωγική*, ό.π. σελ. 16.

37 Νικονάνου Ν. 2010, *Μουσειοπαιδαγωγική*, ό.π. σελ. 17.

38 Βλέπε Τζώρτζη Κ., 2010, *Η χωρική αρχιτεκτονική των μουσείων*, Καλειδοσκόπιο, Αθήνα.

σκεπτών, όσο και στην οργάνωση της μορφολογίας της κίνησης.<sup>39</sup> Η εισαγωγή δε των νέων τεχνολογιών στα μουσεία<sup>40</sup> και η πολιτισμική τεχνολογία εισάγουν μια σειρά προκλήσεων, οι οποίες εντάσσουν το μουσείο στη δυναμική του ανταγωνισμού για τον ποιοτικό χρόνο των επισκεπτών και στην προσέλκυση ενός ευρύτερου κοινού.

## Τα ναυτικά μουσεία

Σκοπός των ναυτικών μουσείων είναι κατά τον J. Geraint Jenkins να συγκεντρώνουν αντικείμενα, με την ευρύτερη έννοια, που να αναφέρονται στη θάλασσα και τη ναυτιλία και να ερμηνεύουν και να ανατακτούν τη σπουδαιότητά τους στον καθορισμό της ζωής των ανθρώπων διαμέσου των αιώνων.<sup>41</sup> Αν και η συλλογή, η συντήρηση και η έκθεση των αντικειμένων και των ναυτικών λειψάνων αποτελούν τις λειτουργίες των ναυτικών μουσείων, ωστόσο τα αντικείμενα δεν μπορούν να συλλέγονται απομονωμένα και χωρίς αναφορά στο γεωγραφικό, οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό περιβάλλον τους. Σκοπός πρέπει να είναι να σχηματίζουν οι μεταγενέστεροι μια ξεκάθαρη άποψη για την ανθρώπινη ενασχόληση με τη θάλασσα και, όπως σε όλες τις μουσειακές συλλογές, η διατήρηση και η παρουσίαση των υλικών αντικειμένων από μόνη της δεν είναι αρκετή. Είναι απαραίτητο να αποδίδεται στα αντικείμενα αυτά μια άποψη της πραγματικότητας, εξερευνώντας το οικονομικό υπόβαθρο, την κοινωνική οργάνωση, και το πολιτιστικό τους περιβάλλον.<sup>42</sup>

Πολλά από τα ναυτικά μουσεία στην Ευρώπη ιδρύθηκαν σε χώρες με πλούσια ναυτική παράδοση το 19ο αιώνα με κυρίαρχη την αστική τάξη και τη Βιομηχανική Επανάσταση σε πλήρη εξάπλωση. Η οργάνωση των πρώτων ναυτικών μουσείων συνδέεται με την αναγνώριση ότι αυτά θα μπορούσαν να συμβάλουν στη συνειδητοποίηση της ταυτότητας των Ευρωπαίων και στη διαφύλαξη της εθνικής πολιτιστι-

κής κληρονομιάς των λαών. Τα ναυτικά μουσεία ως μουσεία ιστορίας ανατακτούσαν τις εθνικιστικές ή ιμπεριαλιστικές τάσεις της Ευρώπης του 19ου αιώνα και αποτέλεσαν διέγερση των galleries πορτραίτων και ιστορικών πινάκων. Ναυτικά και στρατιωτικά πολεμικά μουσεία δημιουργήθηκαν αρχικά στα ναυπηγεία και αργότερα σε ανάκτορα.<sup>43</sup>

Η συγκρότηση των εθνικών κρατών και η ανάπτυξη των εθνικών ιδεολογιών στον 19ο αιώνα επέδρασαν στην υιοθέτηση εθνοκεντρικών και παραδοσιακών μουσειακών πρακτικών στα ναυτικά μουσεία όπως ήταν (1) η παραγωγή εθνικής γνώσης και ταυτότητας και η καλλιέργεια εθνικής μνήμης<sup>44</sup>, (2) ο προσανατολισμός τους κυρίως στη φύλαξη, μελέτη και προστασία των μουσειακών αντικειμένων<sup>45</sup>, (3) η παρουσίαση των αντικειμένων σύμφωνα με τις αρχές του θετικισμού που έδιναν έμφαση στην αντικειμενική αλήθεια και αυθεντική γνώση.<sup>46</sup> Παράλληλα η ανάπτυξη της ακαδημαϊκής Ιστοριογραφίας συγκρότησε την επίσημη ναυτική ιστορία εστιάζοντας κυρίως στη μελέτη ηρώων και ηρωικών ναυτικών κατορθωμάτων.<sup>47</sup>

Παρ' όλο που οι χώρες με πλούσια ναυτική παράδοση αποδίδουν μεγάλη σημασία στην προβολή του ναυτικού τους παρελθόντος, μόλις τα τελευταία τριάντα χρόνια άρχισε να συγκροτείται ο τομέας της ναυτικής ιστορίας και να διερευνάται το ερευνητικό πεδίο της. Συνεπώς, θέματα όπως η έννοια της ναυτοσύνης, ο ρόλος της μουσειακής αναπαράστασης του ναυτικού παρελθόντος στη διαμόρφωση εθνικών ιδεολογιών, η διαχείριση και προβολή της ναυτικής κληρονομιάς και η σημασία της ενάλιας αρχαιολογίας παραμένουν πεδία που στερούνται συστηματικής μελέτης.

Τα ναυτικά μουσεία έχουν σημείο αναφοράς τους το πλοίο, τα αντικείμενά του, τη ζωή πάνω σ' αυτό, τους ρόλους των ανθρώπων του, τις ιεροτελεστίες τους, τη γλώσσα που χρησιμοποιούν. Είναι μουσεία δημοφιλή<sup>48</sup> εξαιτίας της μεταφορικής δύ-

39 Τζώρτζη Κ., 2006, *Κιριακός και Εκθειακός Σχεδιασμός Μουσείων, Συγκρίνοντας την πτέρυγα Sainsbury (Εθνική Πινακοθήκη, Λονδίνο) με το Castelvecchio (Βερόνα)*, Τετράδια Μουσειολογίας, Τεύχος 3, Μεταίχμιο, Αθήνα, σελ. 16.

40 Ρούσσου Μ., 2006, *Οι τάσεις στο χώρο των νέων τεχνολογιών για την έρευνα και την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς*, Τετράδια Μουσειολογίας, Τεύχος 3, Μεταίχμιο, Αθήνα, σελ. 60.

41 Hicks R. D., 2001, *What is a Maritime Museum?* στο *Museum Management and Curatorship*, Vol. 19, No 2, σελ. 162.

42 Hicks R. D., 2001, ό.π., σελ. 162.

43 Ορφανίδη Λ. Λυριτζής Ι., 2006, *Εισαγωγή στη Μουσειολογία και στην Προληπτική Συντήρηση*, Καρδαμίτσα, Αθήνα, σελ. 28.

44 Νάκου Ε., 2001, ό.π., σελ. 117.

45 Νάκου Ε., 2001, ό.π., σελ. 131.

46 Νάκου Ε., 2001, ό.π., σελ. 132.

47 Στεφάνου Ε., 2009, *Αναπαραστάσεις του παρελθόντος στα ναυτικά μουσεία της Ελλάδας και του εξωτερικού*, άρθρο στο *e- Museology – International Scientific Electronic Journal*, Issue 5, σελ. 49.

48 Hicks R. D., 2001, ό.π., σελ. 170.

ναυμς του πλοίου που γοητεύει ως σύμβολο μνήμης και ταυτότητας.<sup>49</sup> Συνεισφέρουν στην διαμόρφωση τόσο της συλλογικής ταυτότητας, πολιτιστικής και εθνικής, μέσω της μεταφορικής δύναμης, όσο και της προσωπικής ταυτότητας, προσκαλώντας σε ένα εξερευνητικό ταξίδι ζωής, σ' ένα μακρινό ταξίδι με δοκιμασίες και προσπάθειες. Το πλοίο είναι ένα γοητευτικό έργο τέχνης και τα ναυτικά μουσεία πετυχαίνουν να προσελκύουν τους επισκέπτες, είτε εξαιτίας της αυθεντικότητας ενός σκάφους, είτε συνδυάζοντας ένα αυθεντικό σκάφος με ένα αντίγραφο.<sup>50</sup>

### Σύγχρονα ναυτικά μουσεία

Τα σύγχρονα ναυτικά μουσεία μπορούν να θεωρηθούν ότι καλύπτουν γνωστικά τους τομείς τόσο των σύγχρονων μουσείων επιστημών του ανθρώπου, όσο και των μουσείων επιστημών και τεχνολογίας.<sup>51</sup> Σχετίζονται δηλαδή αφενός με τα μουσεία ιστορίας, λαογραφίας, εθнологίας και εθνογραφίας και αφετέρου με τα τεχνολογικά και τεχνικά μουσεία. Παρ' όλο το σαφή ιστορικό ή λαογραφικό προσανατολισμό τους, δεν πρέπει να παραγνωρίζεται και ο κυρίαρχος ρόλος της τεχνολογίας, σε ό,τι αφορά στη σχέση και διασύνδεση του ανθρώπου με τη θάλασσα. Δεδομένου ότι το πλοίο αποτελεί σημείο αναφοράς κάθε ναυτικού μουσείου και κορυφαίο τεχνολογικό δημιούργημα στην ιστορία του ανθρώπου, τα ναυτικά μουσεία είναι απ' τη φύση τους μουσεία με τεχνολογικό περιεχόμενο.<sup>52</sup> Δε διαχωρίζουν τη ναυτιλία απ' το φυσικό και πολιτιστικό τους περιβάλλον και κάνουν διάσημη την ανθρώπινη βιομηχανία και την εφευρετικότητα, μέσω των σκαφών, της παράδοσης και της επιχειρηματικότητας στη θάλασσα.

Παρά τη μεγάλη ωστόσο, βιβλιογραφία που υπάρχει σε σχέση με κοινωνιολογικές, ανθρωπολογικές και ιδεολογικές αναλύσεις των εθνογραφικών και ιστορικών μουσείων, τα ναυτικά μουσεία σχεδόν ελάχιστα περιλαμβάνονται σε μια τέτοιου είδους βιβλιογραφία.<sup>53</sup> Σχεδόν απουσιάζουν αναλύσεις που

να διερευνούν την ιδεολογία τους, όπως αυτή αποκαλύπτεται μέσα από τις εκθεσιακές τους πρακτικές και τα εκπαιδευτικά τους προγράμματα, και πολύ λίγα άρθρα θέτουν ιδεολογικούς προβληματισμούς σε σχέση με τη φύση τους. Οι κριτικές έρευνες αναλύουν κυρίως τους τρόπους αναπαράστασης του ναυτικού παρελθόντος χωρίς να εξηγούν επαρκώς το ρόλο του στη διαμόρφωση εθνικών ιδεολογιών. Έτσι η έννοια της ναυτοσύνης, κομβικό σημείο της εθνικής ταυτότητας πολλών χωρών του δυτικού κόσμου, δεν έχει αποτελέσει μέχρι σήμερα αντικείμενο συστηματικής διερεύνησης.<sup>54</sup>

Τα ναυτικά μουσεία, ως ένας τύπος ιστορικού μουσείου, σχετίζονται με την διαμόρφωση της ταυτότητας. Καταρχήν γιατί διαμορφώνουν την συλλογική ταυτότητα, μέσω της παρουσίασης των ναυτικών συμβόλων για την παραγωγή πολιτικών ιδεολογιών. Έπειτα γιατί διαμορφώνουν προσωπική ταυτότητα, επικαλούμενα ένα εξερευνητικό ταξίδι ζωής, μια οδύσσεια.<sup>55</sup> Παρ' όλο που ακόμα και σήμερα τα ναυτικά μουσεία αφηγούνται σημαντικά γεγονότα μεγάλων ανδρών, δεν μπορούν να αγνοήσουν και τις φωνές όσων οι ζωές τους διαμορφώνονται σε σχέση με την οικονομία της θάλασσας. Η συλλογή, η συντήρηση και η έκθεση των αντικειμένων που σχετίζονται με τη θάλασσα μπορεί να αποτελεί βασική λειτουργία τους, ωστόσο τα αντικείμενα αυτά δεν μπορούν να αποκόβονται από το γεωγραφικό, οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό περιβάλλον αναφοράς τους.

Η ανάπτυξη του τομέα της ναυτικής ιστορίας<sup>56</sup> τις τελευταίες δεκαετίες συνέβαλε στη θεωρητική συγκρότησή του με βάση το πλαίσιο της Νέας Ιστορίας και τις σύγχρονες επιστημολογικές προσεγγίσεις καθώς και την ανασκαφή, τεκμηρίωση, έρευνα και προβολή των περισσότερων πτυχών της ναυτικής ιστορίας στα ναυτικά μουσεία. Η ναυτική ιστορία οριζόμενη ως σχέση του ανθρώπου με τη θάλασσα και ως χρήση της θάλασσας απ' τον άνθρωπο αφορά στη χρήση της επιφάνειας της θάλασσας (πλοία, εμπόριο, λιμάνια, ναυσιπλοΐα), στη χρήση των πόρων της θάλασσας

49 Βλέπε 1.3. Σύγχρονα Ναυτικά Μουσεία.

50 Hicks R. D., 2001, ό.π., σελ. 171.

51 Βλέπε Ορφανίδη Λ. Λυριτζής Ι., 2006, *Εισαγωγή στη Μουσειολογία και στην Προληπτική Συντήρηση*, Καρδαμίτσα, Αθήνα, σελ. 44-45.

52 Δαμιανίδης Κ.Α., 2001, *Ναυτικά Μουσεία- Τεχνικά Μουσεία της Θάλασσας*, π. Τεχνολογία, τ. 10-11, σελ. 25.

53 Hicks R. D., 2001, *What is a Maritime Museum?* στο *Museum Management and Curatorship*, Vol. 19, No 2, p. 159.

54 Στεφάνου Ε., 2009, *Αναπαραστάσεις του παρελθόντος στα ναυτικά μουσεία της Ελλάδας και του εξωτερικού*, στο *e-Museology – International Scientific Electronic Journal*, Issue 5, σελ. 49.

55 Hicks R. D., 2001, ό.π. p. 160.

56 Βλέπε σχετικά και στο Χαρλαύτη Τ., 2005, (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία*, Αλεξάνδρεια.

(αλιεία, αλιευτικές κοινότητες), στη χρήση της θάλασσας για άσκηση εξουσίας και βίας (πόλεμοι, πειρατεία), στη χρήση της θάλασσας για επιστημονικούς σκοπούς (ωκεανογραφία), για επιστημονική έρευνα, για διακοπές και διασκέδαση (τουρισμός) και στην επίδραση της θάλασσας στον πολιτισμό και την ιδεολογία.<sup>57</sup>

Στα πλαίσια αυτά αρκετά ναυτικά μουσεία του εξωτερικού επιχειρούν ανανεωτικές προσπάθειες που αφορούν στη μετάβαση από τη χρονολογική και επική αναπαράσταση της ναυτικής ιστορίας στη θεματική οργάνωση των μουσειακών εκθέσεων (South Australian Maritime Museum<sup>58</sup> στην Αυστραλία), στη σύνδεση της μουσειακής αναπαράστασης με την εθνογραφική έρευνα (Viking Ship Museum<sup>59</sup> στην Δανία). Το Εθνικό Ναυτικό Μουσείο Greenwich<sup>60</sup> το οποίο έχει συνδεθεί με αφηγήσεις που προέβλεπαν τη βρετανική ναυτική ισχύ παγκοσμίως, ανανεώνοντας τη θεματική του, επιχειρεί να φωτίσει πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές πτυχές της ναυτικής ιστορίας. Το ναυτικό μουσείο Vasa Museum<sup>61</sup> στη Στοκχόλμη, χωρίς διάθεση αποσιώπησης του γεγονότος – εθνικής ήττας, παρουσιάζει τη βύθιση<sup>62</sup> του πλοίου του Βασιλικού Ναυτικού<sup>63</sup> χωρίς βέβαια να υποβαθμί-

ζεται και η αναπαράσταση της ναυτικής δύναμης της Σουηδίας το 17ο αιώνα.<sup>64</sup>

Τα ναυτικά μουσεία, εκθέτοντας αντικείμενα λαϊκού και μη πολιτισμού και συμπεριλαμβάνοντας τη λογοτεχνία, το μύθο και την εικόνα, θεωρούνται μουσεία δημοφιλή. Έχουν τη δυνατότητα να παρουσιάσουν μια νέα κοινωνική ιστορία διαπολιτισμικών επαφών και να καταδείξουν τις σύνθετες αλληλεπιδράσεις ανάμεσα στα έθνη μέσω των ταξιδιών, που αποτελούν ταυτόχρονα προσωπικά και συλλογικά προσκνήματα ή πνευματικά ταξίδια. Προάγοντας τα χαρακτηριστικά των πλοίων και της ναυτιλίας μέσω της προσωπικής και συλλογικής μνήμης, της γλώσσας και της θρησκείας συνδέουν την εν γένει ναυτική ζωή με τον πολιτισμό και το φυσικό περιβάλλον και αναδεικνύουν περισσότερο από κάθε άλλο ιστορικό μουσείο το ρόλο του φυσικού περιβάλλοντος ως καθοριστικού και κυρίαρχου παράγοντα στην εξέλιξη του ανθρώπινου πολιτισμού.<sup>65</sup>

Τέλος, τα ναυτικά μουσεία, πλούσια σε ναυτικά πολιτιστικά αποθέματα των χωρών με ναυτική ιστορία, έχουν τη δυνατότητα να εκφέρουν αφηγήσεις για σημαντικές πτυχές του ναυτικού βίου και της ιστορίας στη θάλασσα. Η μουσειακή αξιοποίηση του ναυτικού παρελθόντος, με την φροντίδα για ενσωμάτωση των σύγχρονων μουσειολογικών επιταγών και πρακτικών, έχει τη δυνατότητα να συμβάλλει στην παρουσίαση τόσο της ναυτικής όσο και κοινωνικοοικονομικής ιστορίας των ναυτοτόπων, ενισχύοντας την τοπική ή εθνική αυτογνωσία τους και αναδεικνύοντας τη ναυτική τους κληρονομιά. Μετέχοντας στην κοινωνική διαχείριση της μνήμης και της γνώσης μέσα από την παρουσίαση αυθεντικών αντικειμένων – τεκμηρίων, η μουσειακή ναυτική έκθεση, στα πλαίσια και της μουσειολογίας που αναπτύσσεται και μετασχηματίζεται παράλληλα, διαχειρίζεται προτάσεις ερμηνείας και ιστορικής αφήγησης. Ο τρόπος που τις διαχειρίζεται, σε σχέση και με τους στόχους, την ιδεολογία του μουσείου και την τελική μουσειολογική σύλληψη, δίνει τη δυνατότητα να προσφέρει στο κοι-

57 Broeze F., 1987, *Maritime Museum: An Historian's Reflections on their Purposes, Objectives, and Methods*. Akveld L. (ed.) 6th International Congress of Maritime Museums Proceedings, Amsterdam and Rotterdam.

Broeze F., 1989, From the Periphery to the Mainsream. *Journal of the Australian Association of Maritime History*, 11/1, 1-13.

58 [www.maritime.historysa.com.au](http://www.maritime.historysa.com.au), [history.sa.gov.au/maritime/exhibitions/titanic.html](http://history.sa.gov.au/maritime/exhibitions/titanic.html), ανακτήθηκε στις 9/7/2012.

59 <http://www.vikingskibsmuseet.dk>, ανακτήθηκε στις 6/7/2012.

60 <http://www.rmg.co.uk>, ανακτήθηκε στις 10/7/2012.

61 [http://www.vasamuseet.se/en\\_en.wikipedia.org/wiki/Vasa](http://www.vasamuseet.se/en_en.wikipedia.org/wiki/Vasa), ανακτήθηκε στις 5/7/2012.

62 Η αιτία βύθισης του πλοίου δεν ήταν οι καθυστερημένες κατασκευαστικές αλλαγές. Αυτό δείχνει μια νέα μέτρηση με τεχνολογία λέιζερ. Η αιτία θεωρείται ότι ήταν το υψηλό κέντρο βάρους του πλοίου. [http://www.nyteknik.se/myheter/fordon\\_motor/fartyg/article3521205.ece](http://www.nyteknik.se/myheter/fordon_motor/fartyg/article3521205.ece), ανακτήθηκε στις 21/9/2012.

63 Στις 10 Αυγούστου του 1628 πολύ άσχημα νέα διατάραξαν την συνθησμένη ζωή στην σουηδική πρωτεύουσα. Το *Vasa* το μεγαλύτερο και πιο επιβλητικό πολεμικό πλοίο του βασιλικού στόλου χάθηκε στο βυθό της θάλασσας λίγο μετά την έναρξη του παρθενικού του ταξιδιού και σε απόσταση όχι μεγαλύτερη από 2 ναυτικά μίλια από το λιμάνι της πόλης. Το πλοίο πάλεψε για λίγο με την θάλασσα αφού ήρθε μια μεγάλη κλίση που προκλήθηκε από ένα απότομο άνεμο επιτρέποντας στο νερό να εισέλθει από τις ανοικτές μπουκαπόρτες των κανονιών και τελικά βυθίστηκε. Οι περισσότεροι από το πλήρωμα διασώθηκαν όμως κάποιοι άτυχοι παρασύρθηκαν μαζί του. [www.e-enpro.com/2011/04/vasa-at-vasa-museum.html](http://www.e-enpro.com/2011/04/vasa-at-vasa-museum.html), ανακτήθηκε στις 5/7/2012.

64 Στεφάνου Ε., 2009, ό.π., σελ. 55.

Μπούνια Α., 1999, *Ένα αντικείμενο, πολλές προσεγγίσεις: Η περίπτωση του Vasa Museum της Στοκχόλμης*, Corpus, 6/ Ιούνιος 1999, σελ. 8-12.

65 Hicks R. D., 2001, ό.π., p. 170.

νό όχι μόνο γνώση αλλά επιπλέον βιώματα και εμπειρίες.<sup>66</sup>

## Τα ναυτικά μουσεία στην Ελλάδα

Τα ελληνικά ναυτικά μουσεία αποτελούν μια ξεχωριστή ενότητα μουσείων, που λόγω της φύσης της χώρας καταλαμβάνουν την τρίτη θέση<sup>67</sup> μετά τα αρχαιολογικά και εθνολογικά – λαογραφικά στην αριθμητική κατάταξη των ειδών των μουσείων της. Τα κοινά χαρακτηριστικά που εμφανίζουν τόσο στη λειτουργία τους όσο και στη μουσειολογική τους δομή επιτρέπουν τη κριτική προσέγγιση και επεξεργασία τόσο μεταξύ τους όσο και μεταξύ άλλων ειδών ελληνικών μουσείων, όπως για παράδειγμα των ιστορικών.

Αναφορικά στη λειτουργία τους όλα σχεδόν τα ναυτικά μουσεία είναι ιδιωτικά ή δημοτικά.<sup>68</sup> Έχουν ιδρυθεί στην πλειονότητά τους από ομάδες ατόμων που ανήκαν στα ανώτερα κοινωνικά στρώματα<sup>69</sup> όπως στελέχη του πολεμικού ναυτικού και εφοπλιστές, αλλά και γιατρούς, δικηγόρους, αρχιτέκτονες, πολιτικούς μηχανικούς, τοπικούς πολιτικούς.<sup>70</sup> Διοικούνται σε μεγάλο βαθμό από αποστράτους του Πολεμικού Ναυτικού (μουσεία γενικής θεματολογίας) και μέλη παραδοσιακών εφοπλιστικών οικογενειών (μουσεία τοπικής θεματολογίας).<sup>71</sup> Τα χαρακτηριστικά τους αυτά, εκτός των άλλων, προσδιορίζουν ως ένα βαθμό, και τον τρόπο με τον οποίο συντελείται απ' την πλευρά τους η διαχείριση της ελληνικής ναυτικής κληρονομιάς. Τουλάχιστον σε σχέση με τα ναυτικά

μουσεία γενικής θεματολογίας (εθνικά<sup>72</sup>), η προβολή της ελληνικής ναυτικής ιστορίας σχετίζεται με την εθνική ιδεολογία, την ενίσχυση της σύγχρονης ελληνικής ταυτότητας<sup>73</sup> και την υποστήριξη παραδοσιακών προτύπων εθνικής ιστοριογραφίας, στα πλαίσια επικών αφηγήσεων ένδοξων στιγμών του ναυτικού βίου.<sup>74</sup>

Τα ελληνικά ναυτικά μουσεία φαίνεται να αποτελούν ενδεικτικές περιπτώσεις του τρόπου με τον οποίο αντιμετωπίζονται στην Ελλάδα τα τεκμήρια του ναυτικού παρελθόντος. Δε μοιάζουν να αξιοποιούν το ναυτικό πολιτιστικό απόθεμα προς όφελος της τοπικής και εθνικής αυτογνωσίας<sup>75</sup>, ούτε για να κατοχυρώσουν την ελληνική ναυτική οντότητα. Αποδεικνύεται έτσι ότι η Ελλάδα δεν έχει συγκροτημένη πολιτική για το πώς θα προβάλει, εντός και εκτός συνόρων, τη μακραίωνη και πολυσιχιά ιστορία της στη θάλασσα και ότι δεν αποδίδεται η ανάλογη βαρύτητα στην πολιτιστική διπλωματία.<sup>76</sup>

Οι συλλογές<sup>77</sup> των ελληνικών Ναυτικών Μουσείων, έχουν σαφείς ιστορικές αναφορές.<sup>78</sup> Δημιουργήθηκαν, καταρχήν, κυρίως από δωρεές οικογενειακών κειμηλίων. και επικέντρωσαν το ενδιαφέρον τους στη συλλογή και έκθεση κειμηλίων του 19ου και 20ού αιώνα, τα περισσότερα προσωπικά αντικείμενα αγωνιστών ή σημαντικών προσωπικοτήτων, έγγραφα, εικαστικά έργα κ.λ.π., ακολουθώντας στην έκθεση μια ειδολογική και ομαδική συνθήτως ταξινόμηση.<sup>79</sup> Συχνά παρατηρείται μια ανάμιξη ιστορικού και λαογραφικού υλικού.<sup>80</sup> Τέλος, τα Ναυτικά μουσεία είναι προσανατολισμένα στην προβολή των ηρωικών στιγμών της εθνικής πορείας και στην ανάδειξη της «εθνικής ταυτότητας», αποτελώ-

66 Κατσανίκα – Στεφάνου Λ., 2008, *Αρχιτεκτονική και Μουσειολογία συνεργάτες ή αντίπαλοι*, στο ΙΛΙΣΣΙΑ, Τεύχος 2, Αθήνα, σελ 46.

67 Δαμιανίδης Κ.Α., 2001, *Ναυτικά Μουσεία- Τεχνικά Μουσεία της Θάλασσας*, π. Τεχνολογία, τ. 10-11, σελ. 25.

68 Βλέπε 1.6. Χαρακτηριστικά Λειτουργίας των Ναυτικών Μουσείων Ελλάδας.

69 Αυτό εκτός των άλλων συνεπάγεται ότι πολίτες μεμονωμένοι ή σε τοπικό επίπεδο, έχουν ρόλο και λόγο στη διαμόρφωση του παρελθόντος και του παρόντος, μέσω του πολιτισμού. Βλέπε Μπούνια Α., 2010, *Μουσεία, διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς και τοπικές κοινωνίες: Η ευθύνη του δικαιώματος*, Τετράδια Μουσειολογίας, Τεύχος 7, Καλειδοσκόπιο, Αθήνα, σελ. 38.

70 Στεφάνου Ε., 2008, *Ναυτικά Μουσεία και Εθνική Ταυτότητα: η ελληνική περίπτωση*, στο π. Ιλίσια, 3 Φθινόπωρο 2008, Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο, σελ. 54.

71 Φιλίππου-Πολίτη Α., Μπενέκη Ε., 2012, *Μουσειολογικές προτάσεις για τη διαχείριση και επανερμηνεία της ναυτικής κληρονομιάς του νησιού*, στο περιοδικό ΑΩ, τεύχος 56, Ιούνιος 2012, σελ. 2.

72 Φιλίππου-Πολίτη Α., Μπενέκη Ε., 2012, ό.π., σελ. 2.

73 Στεφάνου Ε., 2008, ό.π., σελ. 53.

74 Στεφάνου Ε., 2009, ό.π., σελ. 53.

75 Φιλίππου-Πολίτη Α., Μπενέκη Ε., 2012, ό.π., σελ. 2.

76 Πουρνάρα Μ., 2011, *Σε λήθη η ναυτική μας παράδοση Τρία παραδείγματα για το πώς η Ελλάδα, χωρίς συγκροτημένη πολιτική, αδυνατεί να προβάλει τη θαλασσινή ιστορία της*, Καθημερινή, 20 Φεβρουαρίου 2011.

77 Βλέπε 1.7. Μουσειολογικά Χαρακτηριστικά των Ναυτικών Μουσείων Ελλάδας.

78 Χατζηνικολάου Τ., 2010, *Ιστορικά τεκμήρια και προσωπικά βιώματα. Η πρόκληση των μουσείων σύγχρονης ιστορίας*, Τετράδια Μουσειολογίας, Τ. 7, Καλειδοσκόπιο, Αθήνα, σελ. 44.

79 Χατζηνικολάου Τ., 2010, ό.π., σελ. 43.

80 Χατζηνικολάου Τ., 2010, ό.π., σελ. 44.

ντας το παράλληλο της διδασκόμενης ιστορίας και των σχολικών εγχειριδίων, η οποία, μέσα από παράθεση σημαντικών γεγονότων, υπηρετεί την ανάγκη διατήρησης της μνήμης και της «ταυτότητας».<sup>81</sup>

Τα ελληνικά ιστορικά μουσεία τις τελευταίες δυο δεκαετίες έχουν αρχίσει να προσανατολίζονται στην επανέκθεση των συλλογών τους και το άνοιγμα σε νέες θεματικές, ενώ έχουν ιδρυθεί νέα μουσεία που φωτίζουν συγκεκριμένα γεγονότα της σύγχρονης ιστορίας όπως το Μουσείο Μικρασιατικού Ελληνισμού «Φιλώ Χαϊδεμένου» και το Μουσείο Δημοκρατίας Άν Στράτη.<sup>82</sup> Ενδιαφέρον επίσης έχει σημειωθεί από τους ιστορικούς για τη διερεύνηση της σύγχρονης ιστορίας<sup>83</sup> καθώς και την αξιοποίηση των προφορικών μαρτυριών στην ανασυγκρότηση ιστορικών γεγονότων (προφορική ιστορία).<sup>84</sup> Η στροφή του ενδιαφέροντος προς κοινωνικές και οικονομικές πτυχές της ναυτικής ιστορίας προσφέρει στα ναυτικά μουσεία νέες θεωρητικές κατευθύνσεις στις οποίες να βασίσουν την μουσειολογική φιλοσοφία των εκθέσεων τους και να εμπλουτίσουν την εκθεσιακή τους θεματολογία. Να τους δώσει τελικά, με άλλα λόγια, τη δυνατότητα να συνδέσουν το ναυτικό παρελθόν με το παρόν και να απαντήσουν σε σύγχρονα ερωτήματα .

## Γενικά χαρακτηριστικά των ελληνικών ναυτικών μουσείων

Στην Ελλάδα υπάρχουν σήμερα δεκαεννέα αμιγώς ναυτικά μουσεία<sup>85</sup> και αρκετές άλλες υποψηφιότητες για ναυτικά μουσεία ή ιδρύματα συναφούς σκοπού.<sup>86</sup> Εκτός απ' αυτά, συγκροτημένες συλλογές που αφορούν σε ναυτικές δραστηριότητες

υπάρχουν και σε άλλα μουσεία όπως για παράδειγμα η ναυτική συλλογή του Πολεμικού Μουσείου.<sup>87</sup> Τα μουσεία αυτά μπορούν να ταξινομηθούν στη βάση διαφόρων ειδών κριτηρίων, όπως η γεωγραφική κατανομή, το μέγεθος ή το χρόνο έναρξης της λειτουργίας τους, το διαχειριστικό τους μοντέλο, τις παράλληλες δραστηριότητές τους (λειτουργία βιβλιοθήκης κ.λπ.), τη θεματική τους.

Με βάση το θεματικό τους περιεχόμενο και σύμφωνα με μια πρώτη ταξινόμηση, χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: τα ναυτικά μουσεία γενικής θεματολογίας και τα ναυτικά μουσεία ειδικής θεματολογίας.<sup>88</sup>

Στα **γενικής θεματογραφίας** συγκαταλέγονται όσα επιχειρούν να αναδείξουν πλευρές της ναυτικής δραστηριότητας στον ελλαδικό χώρο σε διάφορες ιστορικές περιόδους, όπως το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος στον Πειραιά και το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης στα Χανιά, τα δύο μεγαλύτερα σε έκταση ναυτικά μουσεία στην Ελλάδα. Στην ίδια κατηγορία ανήκει και το Ιστορικό Αρχείο – Μουσείο Ύδρας, τα εκθέματα του οποίου παρόλο που προβάλλουν την τοπική κοινωνία, εκτείνουν το περιεχόμενό τους σε καίρια ζητήματα εθνικής ιστορίας.<sup>89</sup>

Στα **τοπικής θεματολογίας** συγκαταλέγονται όσα ισχυρίζονται ότι προβάλλουν τη ναυτική ιστορία του τόπου που εδρεύουν, όπως το Ναυτικό Μουσείο Άνδρου, το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου στη Μύκονο, το Ναυτικό Μουσείο Χίου, το Ναυτικό Μουσείο Οινουσσών και το Ναυτικό Μουσείο Θήρας στην Οία, τα οποία και έχουν ιδρυθεί από εφοπλιστικές οικογένειες. Στην ίδια κατηγορία ανήκουν και το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου όπως και το Μιλάνειο το Ναυτικό Μουσείο Ζακύνθου, τα οποία αρχικά ξεκίνησαν ως πινακοθήκες. Τοπικής ακόμα θεματολογίας είναι και το Ναυτικό Μουσείο Καλύμνου, το Ναυτικό Μουσείο Σύμης και το Ναυτικό Μουσείο Νέας Κουτάλης Λήμνου, που λειτουργούν ως μουσεία ναυτικής παράδοσης και σπογγαλειίας, καθώς και το Ναυτικό Μουσείο Καβάλας

81 Στεφάνου Ε., 2008, ό.π., σελ. 55.

82 Μουσείο Μικρασιατικού Ελληνισμού «Φιλώ Χαϊδεμένου» [www.filadelfeia-dimos.gr](http://www.filadelfeia-dimos.gr) (25/7/2012).  
Μουσείο Δημοκρατίας Άν Στράτη [museioidimokratias.gr](http://museioidimokratias.gr) (25/7/2012).

83 Δηλαδή της ιστορίας του πρόσφατου παρελθόντος ή ακόμα της μελέτης και τεκμηρίωσης της σύγχρονης ζωής. Χατζηνικολάου Τ., 2010, ό.π., σελ. 45.

84 Για την ενσωμάτωση της προφορικής ιστορίας σε μουσειακές εκθέσεις βλέπε Χαλκιά Α., *Ετήσιο Συνέδριο ICME-ICOM, 2005. Η προφορική ιστορία στα μουσεία- θεωρία και πράξη*, Ναύπλιο, 18-23 Οκτωβρίου 2005, Τετράδια Μουσειολογίας, Τεύχος 3, Μεταίχμιο, Αθήνα, σελ. 67-69.

85 <http://www.sailing-info.gr>, ανακτήθηκε στις 7/7/2012.

86 Δαμιανίδης Κ.Α., 2001, ό.π., σελ. 25.

87 Βλέπε <http://www.athensinfoguide.com/gr>, ανακτήθηκε στις 9/7/2012.

88 Στεφάνου Ε., 2008, *Ναυτικά Μουσεία και Εθνική Ταυτότητα: η ελληνική περίπτωση*, στο π. Ιλίου, 3 Φθινόπωρο 2008, Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο, σελ. 53.

89 Στεφάνου Ε., 2009, ό.π., σελ. 54.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΟΥΣΕΙΩΝ**

1	Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας
2	Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης
3	Ναυτικό Μουσείο Άνδρου
4	Μουσείο – Πλοίο «Θ/Κ Γ. ΑΒΕΡΩΦ»
5	Μουσείο Αλιευτικών Σκαφών και Εργαλείων Δήμου Μουδανιών
6	Ναυτικό και Λαογραφικό Μουσείο Σύμης
7	Ναυτικό Μουσείο Λιτόχωρου
8	Ναυτικό Μουσείο Καβάλας
9	Ναυτικό - Λαογραφικό Μουσείο Ιθάκης
10	Μιλάνειο Ναυτικό Μουσείο
11	Ναυτικό Μουσείο Επτανήσου
12	Ναυτικό Μουσείο Δήμου Καλυμνίων
13	Ναυτικό Μουσείο Θήρας
14	Ναυτικό μουσείο Οινουσσών
15	Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου
16	Ναυτικό Μουσείο Κρήτης
17	Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου
18	Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης και Σπογγαλιείας Νέας Κούταλης
19	Ναυτικό Μουσείο Χίου

και το Ναυτικό Μουσείο Καρδαμύλων στη Χίο. Στην κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται και τα μουσεία ναυτικής παράδοσης και σπογγαλιείας, οι ναυτικές πινακοθήκες και τα πλοία – μουσεία.<sup>90</sup>

Μια άλλη ταξινόμηση των ελληνικών ναυτικών μουσείων που βασίζεται στο περιεχόμενο και τη μουσειολογική δομή των εκθέσεων των συλλογών προσδιορίζει πέντε ομάδες μουσείων.<sup>91</sup>

1. Τα **γενικά ναυτικά μουσεία και συλλογές εθνικής κλίμακας**, στα οποία ο μουσειολογικός σχεδιασμός αναφέρεται διαχρονικά στο σύνολο της ελληνικής ναυτιλίας, όπως το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος στον Πειραιά και το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης στα Χανιά.

2. Τα **γενικά ναυτικά μουσεία και συλλογές τοπικής κλίμακας**, τα εκθέματα των οποίων έχουν κοινή προέλευση και αναφέρονται σε μια ορισμένη περιοχή ή έναν ναυτικό τόπο, όπως το Ναυτικό

Μουσείο Οινουσσών και το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου.

3. Τα **θεματικά ναυτικά μουσεία και συλλογές τοπικής κλίμακας**, οι συλλογές των οποίων παρουσιάζουν μια ειδική ναυτική θεματολογία (ναυσιπλοΐα, ναυπηγική, σπογγαλιεία, κ.λπ.), όπως το Ναυτικό Μουσείο Καλύμνου. Σ' αυτήν είναι δυνατόν να προσαρμοστούν και κάποια γενικά οι συλλογές των οποίων έχουν ένα κεντρικό θέμα, όπως το Ναυτικό Μουσείο Σύμης και το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου.

4. Τα **θεματικά ναυτικά μουσεία και συλλογές εθνικής κλίμακας**, οι συλλογές των οποίων παρουσιάζουν μια γενική θεματολογία που προσπαθεί να καλύψει το θέμα σε εθνική κλίμακα και θα μπορούσαν να ονομαστούν θεματικά μουσεία «δεύτερης γενιάς».<sup>92</sup> Τέτοια μουσεία, όπως το Μουσείο Εμπορικής Ναυτιλίας στον Πειραιά και το Μουσείο ναυπηγικής στο Πέραμα, έχουν εξαγγελθεί να λειτουργήσουν.

5. Τα **μουσειακά σκάφη** που αντιμετωπίζονται

90 Στεφάνου Ε., 2009, ό.π., σελ. 54.

91 Δαμιανίδης Κ.Α., 2001, ό.π., σελ. 26.

92 Δαμιανίδης Κ.Α., 2001, ό.π., σελ. 28.



ως μουσειακά εκθέματα και περιλαμβάνουν τα μεγάλα σιδερένια πλοία με μουσειακή αξία όπως το θωρηκτό «Αβέρωφ» και άλλα μικρότερα παραδοσιακά ξύλινα σκάφη ελληνικής κατασκευής που έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα μνημεία από το Υπουργείο Πολιτισμού.

Το Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού, ως επίσημος φορέας αναφέρει και δίνει πληροφορίες στην ιστοσελίδα του για τα ναυτικά μουσεία μόνο πέντε απ' αυτά. Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, Το Ναυτικό Μουσείο Άνδρου, Το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου, Το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης και Το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδας.<sup>93</sup>

### **Χαρακτηριστικά λειτουργίας των ναυτικών μουσείων Ελλάδας**

Η μελέτη των καταστατικών και του πληροφοριακού υλικού των ελληνικών μουσείων αναδεικνύει τα εξής κοινά χαρακτηριστικά.<sup>94</sup>

- Με εξαίρεση το Ιστορικό Αρχείο – Μουσείο Ύδρας που λειτουργεί υπό την αιγίδα των Γενικών Αρχείων του Κράτους και του Υπουργείου Παιδείας Δια βίου Μάθησης Θρησκευμάτων, όλα τα ναυτικά μουσεία είναι ιδιωτικά ή δημοτικά.
- Ιδρύθηκαν στην πλειονότητά τους από άτομα που προέρχονταν από υψηλότερες κοινωνικές τάξεις, συνήθως στελέχη του πολεμικού ναυτικού και εφοπλιστές, ενώ τα μέλη τους ήταν αρχικά γιατροί, αρχιτέκτονες, δικηγόροι, τοπικοί πολιτικοί, μηχανικοί και επιχειρηματίες.
- Τα ναυτικά μουσεία γενικής θεματολογίας διοικούνται κυρίως από αποστράτους του Πολεμικού ναυτικού.
- Τα ναυτικά μουσεία ειδικής θεματολογίας ιδρύθηκαν κυρίως στα νησιά καταγωγής γνωστών εφοπλιστικών οικογενειών της Ελλάδας και διοικούνται σε μεγάλο βαθμό από μέλη παραδοσιακών εφοπλιστικών οικογενειών.

Πολλά από αυτά είναι ανοιχτά στο κοινό μόνο κατά τους θερινούς μήνες, ενώ υπάρχει έλλειψη προσωπικού και απουσία εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Ο παρακάτω πίνακας είναι ενδεικτικός της λει-

τουργίας των περισσότερων ελληνικών ναυτικών μουσείων σήμερα.<sup>95</sup>

### **Μουσειολογικά χαρακτηριστικά των ναυτικών μουσείων Ελλάδας**

Τα αντικείμενα που περιλαμβάνονται στις συλλογές των ναυτικών μουσείων στην Ελλάδα ανήκουν σε μια από τις παρακάτω κατηγορίες:<sup>96</sup>

- Πορτραίτα πλοίων, πίνακες.
- Ομοιώματα – μοντέλα πλοίων, τριών διαστάσεων.
- Φωτογραφίες πλοίων.
- Πορτραίτα και φωτογραφίες επιφανών μελών.
- Όργανα ναυσιπλοΐας.

Σε μια προσπάθεια να ξεταστούν τα χαρακτηριστικά έκθεσης και μουσειολογικής δομής των ελληνικών ναυτικών μουσείων είναι δυνατόν να σημειωθούν τα εξής:

- Στην κατηγορία των γενικών ναυτικών μουσείων εθνικής κλίμακας ακολουθείται η παρουσίαση των εκθεμάτων με χρονολογική σειρά, ενώ ο χώρος των μουσείων αυτών άλλες φορές επιτρέπει την πλήρη παρουσίαση όλων των περιόδων της ελληνικής ναυτιλίας και άλλες όχι.<sup>97</sup> Κοινό χαρακτηριστικό τους είναι ο μικρός αριθμός αυθεντικών ιστορικών εκθεμάτων και ο μεγάλος, αντίστοιχα, αριθμός ομοιωμάτων ή αναπαραστάσεων πλοίων, ναυπηγείων κ.λ.π.<sup>98</sup> Αυτό τους δίνει τη δυνατότητα μουσειοδιδασκαλίας αξιοποίησης των εκθεμάτων τους με την ανάπτυξη εκπαιδευτικών προγραμμάτων και δράσεων.
- Στην κατηγορία των γενικών ναυτικών μουσείων τοπικής κλίμακας η παρουσίαση των εκθεμάτων δεν ακολουθεί χρονολογική σειρά, δεδομένου ότι δεν καλύπτουν μεγάλη χρονική περίοδο και δεν ακολουθεί ένα αφηγηματικό σενάριο, αλλά βασίζεται στην

95 Τελική ημερομηνία συγκέντρωσης στοιχείων 14/9/2012.

96 Φιλιππουπολίτη Α., Μπενέκη Ε., 2012, *Μουσειολογικές προτάσεις για τη διαχείριση και επανεμφάνιση της ναυτικής κληρονομιάς του νησιού*, στο περιοδικό ΑΩ, τεύχος 56, Ιούνιος 2012, σελ. 2.

97 Από τα δώδεκα μουσεία που ερωτήθηκαν τα εννέα απάντησαν ότι ο χώρος δεν είναι αρκετός ή έχουν έλλειψη χώρου.

98 Δαμιανίδης Κ.Α., 2001, ό.π., σελ. 26.

93 Βλέπε [www.yppo.gr](http://www.yppo.gr) ανακτήθηκε στις 10/7/2012.

94 Στεφάνου Ε., 2008, ό.π. σελ. 54.

ΜΟΥΣΕΙΟ		Καθεστώς	Διάρκεια	Προσωπικό	Εκπ/κά Προγρ/τα
1.	Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας	Ν.Π.Ι.Δ.	12 μήνες	6 άτομα	ΝΑΙ
2.	Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης				ΝΑΙ
3.	Ναυτικό Μουσείο Άνδρου	Ν.Π.Ι.Δ.	Ιούλιο - Οκτώβριο	1 άτομο	
4.	Μουσείο-Πλοίο «Θ/Κ Γ. ΑΒΕΡΩΦ»	Πολεμικό Ναυτικό	12 μήνες	Χωρίς απάντηση	ΝΑΙ
5.	Μουσείο Αλιευτικών Σκαφών και Εργαλείων Δήμου Μουδανιών	Ν.Π.Ι.Δ.	12 μήνες	1 άτομο	
6.	Ναυτικό και Λαογραφικό Μουσείο Σύμης				
7.	Ναυτικό Μουσείο Λιτόχωρου	Ν.Π.Ι.Δ.	12 μήνες	Εθελοντές Ναυτικοί	
8.	Ναυτικό Μουσείο Καβάλας	Ν.Π.Ι.Δ.			
9.	Ναυτικό-Λαογραφικό Μουσείο Ιθάκης	Ν.Π.Ι.Δ.	Απρίλιο - Οκτώβριο	1 άτομο	
10.	Μιλάνειο Ναυτικό Μουσείο	Ν.Π.Ι.Δ.	12 μήνες χειμερινούς μήνες με ραντεβού	Χωρίς απάντηση	
11.	Ναυτικό Μουσείο Επτανήσου				
12.	Ναυτικό Μουσείο Δήμου Καλυμνίων				
13.	Ναυτικό Μουσείο Θήρας	Ν.Π.Ι.Δ.	Απρίλιο - Οκτώβριο	2 άτομα	
14.	Ναυτικό Μουσείο Οινουσσών				
15.	Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου	Ν.Π.Ι.Δ.	Απρίλιο - Οκτώβριο	2 άτομα	
16.	Ναυτικό Μουσείο Κρήτης	Ν.Π.Ι.Δ.	12 μήνες	Χωρίς απάντηση	ΝΑΙ
17.	Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου	Ν.Π.Ι.Δ.	12 μήνες	3 άτομα	
18.	Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης και Σπογγαλιείας Νέας Κούταλης	Ν.Π.Ι.Δ.	12 μήνες	1 άτομο	
19.	Ναυτικό Μουσείο Χίου	Κοινοφελές Ίδρυμα Μη Κερδοσκοπικό	12 μήνες	2 άτομα	

κοινή πηγή προέλευσης ή στα κοινά χαρακτηριστικά. Κοινό τους χαρακτηριστικό είναι ο μεγάλος αριθμός αυθεντικών ιστορικών εκθεμάτων, τα οποία και κυριαρχούν και ο μικρός αριθμός ομοιωμάτων ή αναπαραστάσεων.<sup>99</sup> Το γεγονός αυτό αναβαθμίζει την ερευνητική αξία των συλλογών τους, αλλά περιορίζει τη μουσειοδιδασκτική τους ικανότητα από την άποψη, ότι τα σύγχρονα ομοιώματα ή αναπαραστάσεις, όταν έχουν κατασκευαστεί ύστερα από ανάλογη έρευνα και τεκμηρίωση, μεταδίδουν στον επισκέπτη πληροφορίες που αναβαθμίζουν τον πολιτιστικό και εκπαιδευτικό ρόλο του μουσείου.<sup>100</sup> Τα γενικά ναυτικά μουσεία τοπικής κλίμακας χαρακτηρίζει επίσης στενότητα χώρου και ελλιπή τεκμηρίωση των εκθεμάτων τους.

- Στην κατηγορία των θεματικών ναυτικών μουσείων τοπικής κλίμακας η παρουσίαση των εκθεμάτων δεν ακολουθεί επίσης χρονολογική σειρά. Κοινό τους χαρακτηριστικό είναι ο μεγάλος αριθμός αυθεντικών ιστορικών εκθεμάτων εξειδικευμένης θεματικής, που επιτρέπει την εμβάθυνση και τη σφαιρική προσέγγιση του ειδικού αυτού θέματος.<sup>101</sup> Έτσι και η ερευνητική τους αξία είναι αναβαθμισμένη, αλλά και η μουσειοδιδασκτική τους ικανότητα μπορεί να αναπτυχθεί αποτελεσματικά.
- Στην κατηγορία των θεματικών ναυτικών μουσείων εθνικής κλίμακας δεν υπάρχουν λειτουργούντα μουσεία, αλλά μόνο υπό δημιουργία (Μουσείο Εμπορικής Ναυτιλίας στον Πειραιά, Μουσείο Ναυπηγικής στο Πέραμα). Η ειδική ωστόσο θεματολογία που τα διέπει και μάλιστα σε εθνικό επίπεδο, τους προσδίδει το κοινό χαρακτηριστικό της διττής δυνατότητας αξιοποίησης των συλλογών τους, τόσο στον ερευνητικό όσο και στον εκπαιδευτικό τομέα.
- Τέλος στην κατηγορία των μουσειακών σκαφών το μόνο σκάφος που λειτουργεί ως ανεξάρτητο ναυτικό μουσείο είναι το θωρηκτό «Αβέρωφ» που ανήκει στο Πολεμικό Ναυτικό,

ενώ υπάρχουν δύο ακόμα σιδερένια σκάφη που έχουν ναυπηγηθεί στο εξωτερικό το «Ευγένιος Ευγενίδης» και «Θαλής ο Μιλήσιος», καθώς και η τριήρης ή αρκετά μικρότερα ξύλινα σκάφη, παραδοσιακά, που χρήζουν συντήρησης και αποκατάστασης. Κοινό χαρακτηριστικό των πλοίων – μουσείων είναι ο πολυσύνθετος πολιτιστικός τους ρόλος που άπτεται του ερευνητικού (και τεχνολογικού) αλλά και του εκπαιδευτικού επιπέδου, ο οποίος όμως δεν υφίσταται έμπρακτα.

### Ιδεολογικά χαρακτηριστικά των ναυτικών μουσείων Ελλάδας

Επιχειρώντας να προσεγγίσουμε τα ιδεολογικά χαρακτηριστικά των ελληνικών ναυτικών μουσείων χρειάζεται να εστιάσουμε στα εξής:

- Η χρονολογική κατάταξη των εκθεμάτων, των θεματικών μουσείων γενικής κυρίως θεματογραφίας, **ενισχύει την έννοια της εθνικής συνέχειας**<sup>102</sup>, βασισμένη στη ναυτοσύνη, όπως αναδεικνύεται στο μουσειακό χώρο. Έτσι η αντίληψη για το ναυτικό παρελθόν λαμβάνει εθνικές προεκτάσεις, εξυμνώντας κατά κάποιο τρόπο τη μακράν ναυτική ιστορία.
- Η ομαδοποίηση των εκθεμάτων, στα γενικά ναυτικά μουσεία εθνικής κλίμακας, με σκοπό την ανάδειξη των ναυτικών γεγονότων κάθε χρονικής περιόδου, **δεν αναδεικνύει τις επιμέρους ναυτικές ταυτότητες** των ναυτοτόπων, ούτε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, κοινωνικά, οικονομικά και πολιτιστικά. Αντίστοιχα και η ναυτική ιστορία που παρουσιάζουν ελλειπτική και επιλεκτική σε βάρος της κοινωνικο-οικονομικής ιστορίας.<sup>103</sup>
- Η έκθεση ομοιωμάτων ή εικονικών αναπαραστάσεων σε σύγκριση με τον μικρό αριθμό αυθεντικών ιστορικών εκθεμάτων για την έμφαση στα «μεγάλα» ναυτικά γεγονότα, αποδεικνύουν μια **προσήλωση στην παραδοσιακή ιστορική καταγραφή**, που μένει πιστή στην γενοτολική αφήγηση του παρελθόντος και στην προβολή των

99 Δαμιανίδης Κ.Α., 2001, ό.π., σελ. 27.

100 Δαμιανίδης Κ.Α., 2001, ό.π., σελ. 26.

101 Δαμιανίδης Κ.Α., 2001, ό.π., σελ. 28.

102 Στεφάνου Ε., 2008, ό.π., σελ. 55.

103 Φιλίππου-Πολίτη Α., Μπενέκη Ε., 2012, ό.π., σελ. 2.

- «εξεχόντων προσώπων», δίνοντας βαρύτητα στην στρατιωτική και πολιτική θεματολογία, σε βάρος των φυσικών, κοινωνικών, οικονομικών, πολιτικών και ιδεολογικών παραγόντων.<sup>104</sup>
- Η προβολή αντικειμένων – συμβόλων, με σαφές συνειδησιακό περιεχόμενο, στις μουσειακές συλλογές **συνδέουν το ναυτικό παρελθόν με τη εθνική ιδεολογία**<sup>105</sup> αποδεικνύοντας μια εθνοκεντρική και παραδοσιακή μουσειακή πρακτική.
  - Το ναυτικό παρελθόν εμφανίζεται μέσω των συλλογών συνδεδεμένο με γεγονότα από τους εθνικούς ναυτικούς αγώνες, με άξονα την επίσημη ιστορία, προβάλλοντας το ελληνικό έθνος ως ένα ναυτικό έθνος με μακραίωνα παράδοση και **τη ναυτοσύνη ως εγγενές χαρακτηριστικό της ελληνικής ταυτότητας**.
  - Το ιδιωτικό κυρίως καθεστώς των ναυτικών μουσείων αποδεικνύει μια **απουσία κρατικής πολιτικής στη διαχείριση του ναυτικού παρελθόντος**<sup>106</sup> σε μουσειακό επίπεδο. Έτσι ενώ το ελληνικό έθνος προβάλλεται από την επίσημη ιστοριογραφία ως ναυτικό έθνος, η κρατική πολιτική αναφορικά στη μουσειακή αξιοποίηση του ναυτικού παρελθόντος είναι συγκυριακή, αποσπασματική ή και ανύπαρκτη.<sup>107</sup>
  - Η ανάληψη των ευθυνών από μη επίσημους κρατικούς φορείς, απόστρατους αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού και ιδιώτες, τους παρέχει **τη δυνατότητα συμμετοχής στην προώθηση ερμηνειών του παρελθόντος**, δεδομένου ότι συμμετέχουν στη χάραξη πολιτικής και πολιτιστικού σχεδιασμού.<sup>108</sup>

- Η σύνδεση των εκθεμάτων με τη λατρεία ενισχύει την **ταύτιση του κοσμικού με το θρησκευτικό στοιχείο** ως αναπόσπαστο κομμάτι του Ελληνικού Έθνους συνδέοντας το ναυτικό παρελθόν με την εθνική ιδεολογία, στο πλαίσιο της ενίσχυσης της έννοιας του διαχρονικού στη θάλασσα σε εθνικό και θρησκευτικό επίπεδο.<sup>109</sup>
- Η απουσία του κοινωνικού, πολιτικού, ιστορικού πλαισίου και ανθρώπινου στοιχείου εμποδίζει **την ανάδειξη του εύρους των σχέσεων του ανθρώπου με τη θάλασσα**.
- Η ελλιπής τεκμηρίωση και το εποπτικό-διδασκτικό υλικό **στερεί τη δυνατότητα αξιοποίησης γραπτών τεκμηρίων, συγκρότησης μουσειολογικού σεναρίου και παραγωγής εκπαιδευτικών δράσεων**<sup>110</sup> καθώς και εξεύρεσης λύσης σε ανακύπτοντα προβλήματα.

## ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΓΑΛΑΞΕΙΔΙΟΥ

### Ιστορικό – κτιριακό συγκρότημα

Το κτήριο που στεγάζει σήμερα το Ναυτικό και Ιστορικό Μουσείο Γαλαξειδίου χτίστηκε το 1868-1870 επί δημαρχίας Δεδούση Χαρδαβέλλα και αρχικά περιείχε Σχολείο Θηλέων, Δημαρχείο και Αστυνομικό Κατάστημα<sup>111</sup> ΙΣΤΟΡΙΚΟ - ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ. Το 1980, αφού μεταφέρθηκαν οι υπηρεσίες της Κοινότητας σε άλλο κτήριο, ανακαινίστηκε, εξοπλίστηκε και σήμερα στεγάζεται σ' αυτό ολόκληρο το Μουσείο.

Η ιδέα της δημιουργίας τοπικής συλλογής αντικειμένων σχετικών με την ιστορία του Γαλαξειδίου γεννήθηκε το 1928 από τον γιατρό

104 Αδάμου-Ράου Μ. 2004, *Ποια ιστορία διδάσκονται τα παιδιά μας στο Δημοτικό σήμερα*, στο Κόκκινος Γ., Νάκου Ε., (επιμ.) Προσεγγίζοντας την ιστορική Εκπαίδευση στις αρχές του 21ου αιώνα, Ματαίχιμο, Αθήνα, σελ. 343-344.

105 Στεφάνου Ε., 2009, ό.π., σελ. 49.

106 Στεφάνου Ε., 2008, ό.π., σελ. 56.

107 Φιλιππουπολίτη Α., Μπενέκη Ε., 2012, ό.π., σελ. 2.

108 Βλέπε Μπούνια Α., 2010, *Μουσεία, διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς και τοπικές κοινωνίες: Η ευθύνη του δικαιώματος*, Τετράδια Μουσειολογίας, Τεύχος 7, Καλειδοσκόπιο, Αθήνα, σελ. 38.

109 Στεφάνου Ε., 2008, ό.π., σελ. 55.

Στεφάνου Ε., 2012, *Μουσείο και Εκπαιδευτικοί: εμπειρική έρευνα στα διδασκαλία των ΠΤΔΕ*, Επιστημονική Επετηρίδα Παιδαγωγικού Τμήματος Δ.Ε. Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, 22 (2010) σελ. 121-150, σελ. 133.

110 Φιλιππουπολίτη Α., Μπενέκη Ε., 2010, *Ναυτικό Μουσείο Άνδρου: μια συλλογή πολλές ιστορίες στο ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ*, τεύχος Οκτώβρης – Δεκέμβρης 2010, 73, Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος, σελ. 74.

111 Σκιαδάς Α., 1999, *Το Γαλαξίδι, Μια πανάρχαια Ναυτική Πολιτεία (Τοπογραφία. Ιστορία. Παράδοση. Οι άνθρωποι)*, Αθήνα, σελ. 268.

Ευθύμιο Κ. Βλάμπη<sup>112</sup>, γόνου ναυτικής οικογένειας, ο οποίος διετέλεσε Δήμαρχος από το 1903 μέχρι το 1906 και κατ' επανάληψη Πρόεδρος της Κοινότητας μετά το 1914. Το 1928 ως Πρόεδρος της Κοινότητας συγκέντρωσε τους πρώτους πίνακες ιστιοφόρων και άλλων ναυτικών αντικειμένων με στόχο τη δημιουργία Μουσείου. Τα κειμήλια που για χρόνια στόλιζαν τα σπίτια των γαλαξειδιωτών<sup>113</sup> (ζωγραφικοί πίνακες ιστιοφόρων, εξαρτήματα καραβιών, ναυτιλιακά όργανα, ναυτικά εργαλεία, ημερολόγια καταστώματος, χάρτες κ.α.) αποτέλεσαν τον βασικό πυρήνα της Ναυτικής Συλλογής του Μουσείου και δημιούργησαν το πρώτο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.

Το 1932 η « Ένωσις Νέων Γαλαξειδίου» ένας δραστήριος τοπικός σύλλογος<sup>114</sup> με Πρόεδρο τον Δικηγόρο –τότε φοιτητή– Ισίδωρο Π. Σιδηρόπουλο, δημιούργησε την Αρχαιολογική Συλλογή του Μουσείου, μικρή αρχικά, η οποία απαρτίστηκε από ιδιωτικές προσφορές των Γαλαξειδιωτών, πλουτίστηκε από ευρήματα ανασκαφών της αρχαιολογικής υπηρεσίας<sup>115</sup> και ανασκαφών που πραγματοποίησε το 1940 ο Ι. Θρεψιάδης, καθώς και από ευρήματα του Γάλλου αρχαιολόγου L. Lerat.<sup>116</sup> Το 1962 επισκευάζεται η μεγάλη αίθουσα του κτιρίου και συγκεντρώθηκε εκεί όλο το υλικό των συλλογών. Ο γαλαξειδιώτης ζωγράφος Σπύρος Βασιλείου<sup>117</sup> κλήθηκε να επιστατήσει προσωπικά στην ανάρτηση των πινακίων και στην τοποθέτηση των ναυτικών αντικειμένων. Τα εγκαίνια της νέας αίθουσας πραγματοποιήθηκαν στις 17 Ιουνίου 1962. Εκείνη την εποχή διορίστηκε Επιμελητής του Μουσείου ο Πλοίαρχος ΕΝ Πλοηγός Αθανάσιος Βομβογιάννης, ο οποίος κατέγραψε για πρώτη φορά τους πίνακες

με τα ιστιοφόρα<sup>118</sup> και τα ναυτικά αντικείμενα των συλλογών.

Το 1972 με Πρόεδρο τον Ν. Τσαντίλη, το Μουσείο Γαλαξειδίου έγινε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου.<sup>119</sup> Από τότε Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ορίστηκε αρχικά ο εκάστοτε Κοινοτάρχης και στη συνέχεια ο Δήμαρχος. Το 1974 αναλαμβάνει έφορος η λαογράφος Ροδούλα Σταθάκη – Κούμαρη και το 1977 το μουσείο αναδιοργανώνεται από τον έφορο αρχαιοτήτων Δελφών καθηγητή Π. Θέμελη.<sup>120</sup> Το 1999 με την ευκαιρία της διοργάνωσης ενός Ιατρικού Συνεδρίου στο Γαλαξίδι η Επιστημονική Ένωση Ιατρών του νοσοκομείου ΥΓΕΙΑ με Πρόεδρο τον καθ. Νικ. Β. Καρατζά δώρισε στο Μουσείο 500.000 δρχ. με σκοπό τη συντήρηση του χειρογράφου του «Χρονικού του Γαλαξειδίου».<sup>121</sup> Χάρης στο ενδιαφέρον του ίδιου, τον επόμενο χρόνο το ίδρυμα «Σταύρος Σ. Νιάρχος» πραγματοποίησε σημαντική χορηγία για τη συντήρηση εκθεμάτων<sup>122</sup> και στη συνέχεια για τη ριζική αποκατάσταση και ανακαίνιση του διατηρητέου κτιρίου<sup>123</sup> του Μουσείου με αρχιτέκτονα την Ε. Ζερβουδάκη. Για την κάλυψη του προϋπολογισμού της επανέκθεσης εξασφαλί-

112 Βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, *Το Γαλαξίδι στον Καιρό των Καραβιών*, Β΄ έκδοση, Μέρος Πρώτο, Σύνδεσμος Γαλαξειδιωτών, Αθήνα, σελ. 122.

113 Για τον οικισμό της ναυτικής πολιτείας βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, ό.π., Μέρος Πρώτο, σελ. 381-405.

114 Βλέπε Σκιαδάς Α., 1999, ό.π., σελ. 199.

115 Βλέπε Σκορδά Δ., 2003, *Η αρχαιολογική έρευνα στην περιοχή της Ιτέας και του Γαλαξειδίου, στο Το Γαλαξίδι. Από την Αρχαιότητα έως σήμερα*, Ε. Επιμ. Θέμελης Π. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ. Πρακτικά Πρώτου Ε. Συνεδρίου Γαλαξειδί, 29-30/9/2000, Αθήνα, σελ. 1-9.

116 Σκιαδάς Α., 1999, ό.π., σελ. 268-269.

117 Οράτη Ε., 2009, *Σπύρος Βασιλείου: Ο τοπιογράφος*, επιμ. Κατημερτζή Π., Αδομοπούλου Μ., 1η εκδ., Δημοσιογραφικός Οργανισμός Λαμπράκη, Αθήνα.

118 Τα αναφερόμενα ιστιοφόρα στον κατάλογο του Αθ. Βομβογιάννη προέρχονται από έρευνα που επιχείρησε ο ίδιος από το 1850 και μετά, χωρίς να μνημονεύει ειδικότερα στοιχεία προέλευσης ή ταυτότητας του κάθε ιστιοφόρου. Βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, *Το Γαλαξίδι στον Καιρό των Καραβιών*, Β΄ έκδοση, Μέρος Δεύτερο, Σύνδεσμος Γαλαξειδιωτών, Αθήνα, σελ. 778-779.

119 Στο ΦΕΚ Α΄ 163/14-9-1972, εκδίδεται το 542/26-8-1972 με το οποίο «Συνίσταται παρά τη Κοινότητα Γαλαξειδίου ίδιον Νομικόν Πρόσωπον υπό το όνομα: Ναυτικόν Μουσείον Γαλαξειδίου» Σκιαδάς Α., 1999, ό.π., σελ. 270.

120 Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., 2002, *Ευρωπαϊκές ημέρες Πολιτιστικής Κληρονομιάς στο Γαλαξίδι, Εισαγωγή – Ιστορικό*, στο περ. ΤΕΤΡΑΜΗΝΑ, τεύχος 66-69, Άμφισσα σελ 5260.

121 Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, *Οδηγός*, Ναυτικό και Ιστορικό Μουσείο Γαλαξειδίου, Έκδοση του Ναυτικού και Ιστορικού Μουσείου Γαλαξειδίου, σελ. 11.

122 Η συντήρηση των πινακίων το 2000-2001 πραγματοποιήθηκε από την Πούλη Ζουμπούλη, συντηρήτρια έργων τέχνης, ειδικευμένη σε χαρτί. Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Ζουμπούλη – Τσάπρα Γ., 2003, *Η συντήρηση των πινακίων του Ναυτικού και Εθνολογικού Μουσείου Γαλαξειδίου, στο Το Γαλαξίδι. Από την Αρχαιότητα έως σήμερα*, Ε. Επιμ. Θέμελης Π. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ. Πρακτικά Πρώτου Ε. Συνεδρίου Γαλαξειδί, 29-30/9/2000, Αθήνα, σελ. 93.

123 Για τα κτήρια και το χαρακτηρισμό των μνημείων βλέπε Παπανδρέου Γ., 2003, *Γαλαξίδι: Χώρος και Πόλη*, στο Το Γαλαξίδι. Από την Αρχαιότητα έως σήμερα, Ε. Επιμ. Θέμελης Π. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ. Πρακτικά Πρώτου Ε. Συνεδρίου Γαλαξειδί, 29-30/9/2000, Αθήνα, σελ. 149-152.

στηκαν χορηγίες από διάφορους φορείς (Εθνική Τράπεζα, Υπουργείο Πολιτισμού κ.α.) και πάλι με φροντίδα του Ν. Καρατζά<sup>124</sup> ο οποίος ανέλαβε και το συντονισμό των εργασιών. Τα έργα ολοκληρώθηκαν το 2002 και το Μουσείο πήρε την ονομασία «Ναυτικό και Ιστορικό Μουσείο Γαλαξειδίου». Τα εγκαίνια πραγματοποιήθηκαν στις 19 Ιουνίου 2004.<sup>125</sup>

Το **Ναυτικό και Ιστορικό Μουσείο Γαλαξειδίου** υπάγεται σήμερα στο νέο Καλλικρατικό<sup>126</sup> Δήμο Δελφών ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση και τη λειτουργία του. Έτσι το Μουσείο αποτελεί πλέον υπηρεσία του Δήμου με αυτόνομο Διοικητικό Συμβούλιο, γνωμοδοτικού και συμβουλευτικού χαρακτήρα.

### Μουσειολογικός σχεδιασμός έκθεσης

Το Ναυτικό Ιστορικό Μουσείο Γαλαξειδίου είναι το παλαιότερο ναυτικό μουσείο της Ελλάδας (1930) και είναι ανοικτό για το κοινό με εκθέματα που καλύπτουν μια περίοδο 5.000 ετών ναυτικής ζωής<sup>127</sup>, παρουσιάζοντας την πολύχρονη παρουσία και ανέλιξη της πόλης του Γαλαξειδίου<sup>128</sup> στη θάλασσα. Σήμερα το Μουσείο αποτελεί δείγμα τοπικής πρωτοβουλίας, συγκεντρώνοντας στους χώρους του σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα, μια από τις πλουσιότερες συλλογές ναυτικών πινάκων και αντικειμένων<sup>129</sup> στην Ελλάδα. «Χει 906 αντικείμενα, 326 συντηρημένα είναι στην έκθεση και

580 αποθηκευμένα. Όλα είναι ψηφιοποιημένα».<sup>130</sup> Πιο συγκεκριμένα η αρχαιολογική συλλογή περιλαμβάνει πάνω από 300 εκθέματα<sup>131</sup> μεταξύ των οποίων αγγεία μυκηναϊκής και γεωμετρικής εποχής, ελληνιστικές λγκύθους, λύχνους, χάλκινα<sup>132</sup> κοσμήματα, αμφορείς, κτερίσματα, νομίσματα διαφόρων εποχών<sup>133</sup> κ.ά. Η ναυτική συλλογή περιλαμβάνει τους πίνακες των ιστιοφόρων, μια από τις σημαντικότερες ελληνικές συλλογές οργάνων ναυσιπλοΐας (εξάντες, οκτάντες, χρονόμετρα, δρομόμετρα, πυξίδες, φανοί πορείας κ.ά.), ημερολόγια караβιών, νηολόγια και έγγραφα. Σε γυάλινη ειδική προθήκη φυλάσσεται και, το σπουδαιότερο ίσως έκθεμα του Μουσείου, το «Χρονικό του Γαλαξειδίου»<sup>134</sup> που βρήκε και εξέδωσε ο Κ. Σάθας<sup>135</sup> το 1865. Είναι ένα από τα σημαντικότερα μεταβυζαντινά χειρόγραφα<sup>136</sup>, που αφηγείται την ιστορία του Γαλαξειδίου από τον 10ο έως και τον 18ο αιώνα.<sup>137</sup> Τέλος υπάρχουν αντικείμενα εθνολογικά και ιστορικά από τη πολεμική διαδρομή του τόπου καθώς και έργα λαϊκών ζωγράφων και τεχνιτών. Μετά την αποκατάσταση του κτηρίου το 2002, τα αντικείμενα των συλλογών τοποθετήθηκαν στη νέα τους θέση με την επιστημονική

124 Ο Νικόλαος Καραντζάς έχει τον τίτλο Επίτιμου Προέδρου του Ναυτικού και Ιστορικού Μουσείου Γαλαξειδίου και συμμετέχει ex officio στις συνεδριάσεις της Επιτροπής του Μουσείου Βλέπε Παράρτημα: ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΓΑΛΑΞΙΔΙΟΥ.

125 Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 11.

126 Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 3852/2010 του Καλλικράτη το μουσείο συγχωνεύτηκε μαζί με άλλα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου και Κοινοφελείς Επιχειρήσεις που λειτουργούσαν στους υπόλοιπους δήμους και σήμερα υπάγονται στον Δήμο Δελφών, στην Κοινοφελή Επιχείρηση του Δήμου οι «Αμφικτυονίες», ύστερα από απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Δελφών και δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ΦΕΚ. 28593, τεύχος δεύτερο, 29-8-2011.

127 Βλέπε και Μητρόπολος Ι. Δ., 1970, *Γαλαξειδί, Το έπος μιας πολιτείας τριών χιλιάδων τετρακοσίων ετών*, Γκοβόστης, Αθήνα σελ. 13-30.

128 Η παράδοση θέλει τη νεράιδα Γάλαξα να δίνει το όνομά της στην πόλη. Βλέπε Βλάχη Ε., 2008, *Γαλαξειδί, η μοίρα μιας ναυτικής πολιτείας*, Εστία, Αθήνα, σελ. 10.

129 Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 11.

130 Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., 2012, Γραπτή απάντηση που μας παραχωρήθηκε σε ερωτηματολόγιο, για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας.

131 Για τα αξιολογότερα εκθέματα της αρχαιολογικής συλλογής βλέπε Σκιαδάς Α., 1999, ό.π., σελ. 269.

132 Βλέπε Ζύμη Ε., Σιδέρης Α., 2003, *Χάλκινα σκεύη από το Γαλαξειδί: πρώτη προσέγγιση*, στο Το Γαλαξειδί. Από την Αρχαιότητα έως σήμερα, Ε. Επιμ. Θέμελης Π. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ. Πρακτικά Πρώτου Ε. Συνεδρίου Γαλαξειδί, 29-30/9/2000, Αθήνα, σελ. 35-60.

133 Βλέπε σχετικά Γαλάνη – Κρίκου Μ., 2002, Η Νομισματική Συλλογή του νέου Μουσείου Γαλαξειδίου, στο περ. ΤΕΤΡΑΜΗΝΑ, τεύχος 66-69, Αμφισσα σελ. 5261-5264. και Κραβαρτόγιαννος Δ., 2002, *Ταυτόχρονα κοπές νομισμάτων με αιτωλικό σύμβολο*, στο περ. ΤΕΤΡΑΜΗΝΑ, τεύχος 66-69, Αμφισσα σελ. 5265-5269.

134 Δημοτικό Ιστορήμα του 1704, γραμμένο απ' τον Ιερομόναχο Ευθύμιο Πενταγιώτη. Βλέπε Δημαράς Κ.Θ. 1975, *Ιστορία της Νεοελληνικής Λογοτεχνίας, Από τις ρίζες ως την εποχή μας*, έκτη έκδοση, εκδόσεις Ίκαρος, σελ. 123.

135 Για τον μεσαιωνοδίφη Γαλαξειδίωτη Κ.Ν. Σάθα βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, ό.π., Μέρος Πρώτο, σελ. 133.

136 Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 26.

137 Η έκδοση του Κ.Ν. Σάθα έχει τίτλο «Χρονικόν ανέκδοτον Γαλαξειδίου, ή Ιστορία της Αμφισσης, Ναυπάκτου, Γαλαξειδίου, Λοιδορικού και των περικύρων». Αθήνα 1865, φωτοαντίτυπο 1962. Μαστροδημήτρης Π.Δ. 1983, *Εισαγωγή στη Νεοελληνική Φιλολογία*, τέταρτη έκδοση, Δόμος, Αθήνα, σελ. 326.



**ΑΙΘΟΥΣΑ I:** Αρχαιολογική Συλλογή

**ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ:** Νομίσματα – Νησιά του Γαλαξειδιού

**ΑΙΘΟΥΣΑ II:** Το Χρονικό – το Γαλαξείδι στον Αγώνα της Ανεξαρτησίας – Ελεύθερο Γαλαξείδι – Ναυτική και Εμπορική Ακμή – Ναυπηγεία, Ναυπηγοί, Τύποι Ιστιοφόρων

**ΚΛΙΜΑΚΟΣΤΑΣΙΟ & ΑΙΘΟΥΣΑ III:**

Αρμάτωμα – Εξαρτήματα Ιστιοφόρων

**ΑΙΘΟΥΣΑ IV:** Πινακοθήκη

**ΑΙΘΟΥΣΑ V:** Το Θαλασσινό Εμπορικό Ταξίδι και η Ναυτιλιακή Επιχείρηση – Ναυάγια

**ΑΙΘΟΥΣΑ VI:** Το Γαλαξείδι στα έργα του Σπύρου Βασιλείου.

*Κάτοψη ισογείου και ορόφου του Μουσείου, προέλευση εικόνας Σταθάκη – Κούμαρη Ρ. Βαλαβάνης Π., 2006 ό.π. σελ.12.*

επίβλεψη του καθ. Π. Βαλαβάνη και της Ρ. Σταθάκη – Κούμαρη.<sup>138</sup> «Η Μουσειολογική μελέτη για το Ναυτικό – Ιστορικό τμήμα έχει γίνει από την Ρ. Σταθάκη – Κούμαρη σε συνεργασία με την αρχιτέκτονα Ελένη Ζερβουδάκη, που σχεδίασε τις προθήκες».<sup>139</sup>

Οι χώροι του ανακαινισμένου σήμερα κτηρίου αποτυπώνονται στην παρακάτω κάτοψη.

Στην αίθουσα της αρχαιολογικής συλλογής εκτίθενται εκθέματα από το δημόσιο και ιδιωτικό βίο των κατοίκων των αρχαίων οικισμών γύρω από το Γαλαξείδι καθώς και του αρχαίου Χαλείου<sup>140</sup> ή Χαλαίου στη θέση του σημερινού χωριού δίπλα στο λιμάνι, τελευταία «μετακίνηση»<sup>141</sup> που συνέβη στο Γαλαξείδι κατά τη διάρκεια της αρχαιότητας.

138 Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 11.

139 Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., 2012, Γραπτή απάντηση που μας παραχωρήθηκε σε ερωτηματολόγιο, για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας.

140 Βλέπε Σκιαδάς Α., 1999, ό.π., σελ. 56-58.

141 Μπαζιωτοπούλου Ε., Βαλαβάνης Π., 2003, «Μετακινήσεις» του Γαλαξειδιού στην Αρχαιότητα, στο *Το Γαλαξείδι. Από την Αρχαιότητα έως σήμερα*, Ε. Επιμ. Θέμελης Π. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ. Πρακτικά Πρώτου Ε. Συνεδρίου Γαλαξειδι, 29-30/9/2000, Αθήνα, σελ. 24.

Πιο συγκεκριμένα αντικείμενα που είχαν σχέση με τη διατροφή τους<sup>142</sup>, όπως αμφορείς, οινόχοδες, κύλικες, σκύφους, πινάκια, χύτρες κ.λ.π. Με την ενδυμασία τους<sup>143</sup> όπως αγνύθρες, ζώνες, πόρπες, περόνες. Με τον καλλωπισμό<sup>144</sup>, όπως πυξίδες, κοσμήματα, περρίαπα, σφηνκωτήρες. Με τη λατρεία<sup>145</sup> όπως ειδώλια, πλακίδια, προτομές. Τέλος με το εμπόριο<sup>146</sup>, όπως αμφορείς και την ταφή<sup>147</sup>, όπως διάφορα κτερίσματα, νομίσματα<sup>148</sup>, αγγεία, λυχνάρια.

Στη συνέχεια της μουσειολογικής διαδρομής βρίσκεται η αίθουσα με το χειρόγραφο «Χρονι-

142 Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 19.

143 Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 20.

144 Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 20.

145 Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 21.

146 Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 22.

147 Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 23.

148 Τα νομίσματα βρίσκονται στο διάδρομο, μετά την αίθουσα της αρχαιολογικής συλλογής. Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, Οδηγός, ό.π., σελ. 24.

κό του Γαλαξειδίου» το οποίο από το 1864 που βρέθηκε στα ερείπια της βυζαντινής Μονής του Σωτήρος Χριστού<sup>149</sup>, μέχρι το 1979 άλλαξε πολλούς κατόχους.<sup>150</sup> Τότε εντοπίστηκε στη συλλογή του Γαλλικού Ινστιτούτου Αθηνών και αποκτήθηκε από το Σύνδεσμο Γαλαξειδιωτών<sup>151</sup> για να παραδοθεί το 1980 στο Ναυτικό και Ιστορικό Μουσείο Γαλαξειδίου.<sup>152</sup> Στην ίδια αίθουσα εκθέτονται αντικείμενα των Γαλαξειδιωτών από τον Αγώνα της Ανεξαρτησίας<sup>153</sup> όπως όπλα, διπλώματα και μετάλλια, λιθογραφίες.<sup>154</sup>

Στον ίδιο τέλος χώρο φιλοξενούνται εκθέματα από την ναυτική και εμπορική ακμή του Γαλαξειδιού,<sup>155</sup> από το 1830<sup>156</sup> και ως τις αρχές του 20ού αιώνα. Αυτά αναφέρονται στην ναυπήγηση<sup>157</sup>, το σχεδιασμό<sup>158</sup> και το χτίσιμο του караβιού<sup>159</sup>, στα εργαλεία ναυπηγικής<sup>160</sup>, στα schoiniá και τους ναυτικούς κόμπους<sup>161</sup>, στα



Το «Χρονικό του Γαλαξειδίου» (προέλευση εικόνας: Σταθάκη – Κούμαρη Ρ. Βαλαβάνης Π., 2006).

ιστία<sup>162</sup>, στους τύπους των ιστιοφόρων<sup>163</sup> που ναυπηγήθηκαν στο Γαλαξίδι<sup>164</sup> καθώς και οι πίνακες του λαϊκού ζωγράφου και καπετάνιου Πέτρου Πετρατζά.<sup>165</sup>

Η μουσειολογική διαδρομή συνεχίζεται στον κάτω όροφο, όπου αμέσως μετά το κλιμακοστάσιο εκτίθενται τα εξαρτήματα των ιστιοφόρων και η «αρματωσιά»<sup>166</sup> ή «εξαρτισμός», το αρμάτωμα<sup>167</sup> δηλαδή των σκαφών, το οποίο γινόταν

149 Βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, ό.π., Μέρος Πρώτο, σελ. 206-208.

150 Για τους ανθρώπους που το φύλασσαν βλέπε Σκιαδάς Α., 1999, ό.π., σελ. 355

151 Για τον εν Πειραιεί Σύνδεσμο Γαλαξειδιωτών βλέπε Μητρόπουλος Ι. Δ., 1970, ό.π., σελ. 414-418

152 Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 26.

153 Για το Γαλαξίδι στην Επανάσταση 1821-1829 βλέπε Σκιαδάς Α., 1999, ό.π., σελ. 107-137.

154 Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 28 - 31.

155 Για την εποχή των ιστιοφόρων στο Γαλαξίδι (1829-1912) βλέπε Σκιαδάς Α., 1999, ό.π., σελ. 151-177.

156 Η ανάπτυξη του στόλου στους ναυτότοπους της χώρας ξεκινά αμέσως μετά το σχηματισμό του σύγχρονου ελληνικού κράτους. Η συνεχής ανάπτυξη του εμπορίου και της ναυτιλίας σ' όλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα ήταν από τα πιο εντυπωσιακά επιτεύγματα της ελληνικής οικονομίας. Βλέπε Χαρλαύτη Τ., 2001, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος -20ος αιώνες*, Τρίτη Έκδοση, Νεφέλη, Αθήνα, σελ. 214-237.

157 Για τα Ναυπηγεία «κέρα» του Γαλαξειδίου βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, ό.π., Μέρος Δεύτερο, σελ. 451-456.

158 Έχουν διασωθεί δύο σχέδια αρχιναυπηγών. Το ένα ιστιοφόρου τύπου μπάρκο – μπέστια φέρει την υπογραφή του αρχιναυπηγού Κωνσταντίνου Πασιπέτρου και ημερομηνία 24 Ιανουαρίου 1880. Το άλλο, με σχέδια δύο ιστιοφόρων, φέρει την υπογραφή του αρχιναυπηγού Νικολάου Μικαλόπουλου και χρονολογία 1903. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 38.

159 Για το χτίσιμο – κατασκευή του караβιού βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, ό.π., Μέρος Δεύτερο, σελ. 469-482.

160 Εκτίθεται πλάνη, ματσόλες, σέσουλα, γάντζος, καρφιά, τριβέλα. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 40.

161 Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 42.

162 Για τους τύπους ιστίων βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 45.

163 Ο Α. Σκιαδάς αναφέρει πέντε βασικούς τύπους ιστιοφόρων που ναυπηγούνταν στο Γαλαξίδι με παραλλαγές και πολλές ονομασίες: 1 Μυοδρόμων (Γαβάρα ή Μπάρκο) Παρόμοιος τύπος Μπάρκο Μπέστια. 2. Πάρων (Βριγαντίνον, Βρίκιον, Σκούνα, Γολετόβρικο). 3. Βρατσέρα. 4. Ημιολία (Γολέτα, Λάβερ, Γολετόβρικο). 5 Τραμπάκουλο. Σκιαδάς Α., 1999, ό.π. σελ. 164. Επίσης βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, ό.π., Μέρος Δεύτερο, σελ. 535-541.

164 «Τα καλά τα χρόνια, οι ταρασανάδες του Γαλαξειδίου ερχόντουσαν δεύτεροι μετά της Σύρας, και κάθε χρόνο πέφτανε δέκα με δεκαπέντε κομμάτια στη θάλασσα». Βλάχη Ε., 2008, ό.π., σελ. 128. «Το 1879 ... το 64% των πλοίων ναυπηγήθηκε στη Σύρο, ενώ το Γαλαξίδι, γνωστό για τα περίφημα μπρίκια του, καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση» Χαρλαύτη Τ., 2001, ό.π., σελ. 231.

165 Ο Γαλαξειδιώτης караβοκύρης και καπετάνιος Πέτρος Δ. Πετρατζάς άφησε πλούσιο ζωγραφικό έργο. Στα περισσότερα έργα του απεικονίζει γεγονότα, όπως «ο λιμνών του Γαλαξειδίου» την επίσκεψη του βασιλιά Όθωνα στο Γαλαξίδι, το Σεπτέμβριο του 1834, και ιστιοφόρα της ιδιαίτερης πατρίδας του και της ιδιωτικής του ζωής, τα οποία συνοδεύει με σχόλια. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, Οδηγός, σελ. 33. Για την επίσκεψη του Όθωνα στο Γαλαξίδι βλέπε Μητρόπουλος Ι. Δ., 1970, ό.π., σελ. 290-292

166 Αναλυτικά για τα εκθέματα βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 50-53.

167 Η διαδικασία του αρματώματος ήταν πολύπλοκη, δύσκολη και τεχνική εργασία που απαιτούσε αρκετούς μήνες. Βλέπε σχετικά Γουργουρής Ε., 2001, ό.π., Μέρος Δεύτερο, σελ. 494-507.



μετά το ρίξιμο του σκάφους<sup>168</sup> στη θάλασσα και την τελετή που το συνόδευε.<sup>169</sup>

Στην αίθουσα του κάτω ορόφου, αλλά και στην αμέσως επόμενη του ισογείου, εκτίθεται η μεγαλύτερη στην Ελλάδα συλλογή<sup>170</sup> ζωγραφικών πινάκων ιστοφόρων και έχει τον τίτλο «Ναυτική πινακοθήκη».<sup>171</sup> Αυτή περιλαμβάνει γαλαξειδιώτικα ιστοφόρα<sup>172</sup>, ναυπηγημένα στο Γαλαξίδι<sup>173</sup>, πίνακες με ατμόπλοια<sup>174</sup>, πίνακες με ναυάγια<sup>175</sup> και διάφορα θέματα.<sup>176</sup>

168 Για την καθέλκυση των πλοίων βλέπε Μητρόπουλος Ι. Δ., 1970, ό.π., σελ. 286-289.

169 «Τώρα θα διαβαστεί ο πρώτος αγιασμός και θα κατεβεί η φαμελιά του караβοκύρη με τους πιο στενούς του φίλους για να γλυκάνουνε το καράβι, και να σπάσει ρόδι η καπετάνισσα καταπάνου στο κοράκι της πρύμνης, για να το χτυπάει πάντα και ο άνεμος και να'ναι καλοτάξιδο...» κ' η караβοκύρισα, χαμλοβλεπούσα, θα σπάσει και τώρα ρόδι στην πρύμη, μα τούτσι τη φορά, για να'ναι τα πλούτη, που θα φέρει στην πολιτεία, τόσα όσα και τα κουκούδια του ροδιού. Ο πρωτομάστορας, νουνός, θα φωνάζει 'ένομα της καπετάνισσας και θα δώσει την πρώτη προσταγή: Φόρα ποντάλια!... Φόρα καστάνιες! Δευτερώνας το πρόσταγμα ο πρωτομάστορας... Η λιανομαρίδα το βάζει στο πιλαλιτό πάνω στην κουβέρτα και κάνει το καράβι ν' ανατριχιάσει και να γλιστρήσει, αργά στην αρχή, μα όλο και πιο γρήγορα, ώσπου να πέσει στη θάλασσα μ' ορμή, σαν το βρεφολάι που σπαρταρώντας χύνεται στον κόρφο της μάνας του» Βλάχη Ε., 2008, ό.π., σελ. 123, 124, 125.

170 Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 54.

171 «Πατί στη Ναυτική Πινακοθήκη του Γαλαξειδίου είναι κλεισμένο ολάκερο το ριζικό του τόπου. Ριζικό που αρχινάει απ' τις μεγάλες θάλασσες και δείχνει τη βγενεία του όζω απ' την Ελλάδα, περνάει ματωμένο μέσ' απ' τα ρουμάνια και τις λαγκαδιές για μια λευτεριά, και γυρίζει πίσω στα χρόνια τα μεγάλα, που η Ελλάδα έλαμπε σαν τον Αυγερινό και φώτιζε ολάκερη την οικουμένη. Τότες το Γαλαξίδι το λέγανε Οιάνθη κ' ήταν και πάλι ξακουστό και στα κιτάπια τιμημένο, τόσο στη ναυτοσύνη, στο εμπόριο, όσο και στην προπιά των τρόπων». Βλάχη Ε., 2008, ό.π., σελ. 151.

172 Κάθε караβοκύρης ανέθετε σε έλληνα ή ξένο ζωγράφο να φτιάξει το «κάδρο» του караβιού του και μ' αυτό στόλιζε το σαλόνι του σπιτιού του. Η τεχνική των караβογράφων ήταν η «φωτογραφική», δηλαδή απεικόνιζαν ακριβώς την πλευρά που ήταν αραγμένο το πλοίο με πλήθος λεπτομερειών για το καράβι και τα λιμάνια. Σκιαδάς Α., 1999, ό.π., σελ. 271.

173 Εκτός από δύο που έχουν ναυπηγηθεί στην Τεργέστη και τη Σύρο Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π. σελ. 54.

174 Βλέπε Σκιαδάς Α., 1999, ό.π. σελ. 200.

175 Παρά την καλή κατασκευή και ευστάθεια των караβιών, την ικανότητα και εμπειρία των ναυτιλών, τα ατυχήματα της εποχής εκείνης δεν ήταν σπάνια, δεδομένου ότι τα ξύλινα πλοία και η κινητήριος δύναμη τους, τα πανιά, είχαν ασφάλεια λιγότερη αντοχή και απόδοση από τα μεταλλικά πλοία. Βλέπε σχετικά Γουργουρής Ε., 2001, ό.π., Μέρος Δεύτερο, σελ. 791-832.

176 Ένας πίνακας του Πέτρου Πετρατζά αποδίδει το ναυτικό κατόρθωμα της ρυμούλκησης βοηθητικού πλοίου του ρωσικού στόλου «Πέτρου Καρμυφ» στο Ποτ της Μαύρης Θάλασσας από τον ίδιο το ζωγράφο, караβοκύρη και καπετάνιο του ιστοφόρου «Λεωνίδα» Π. Πετρατζά, τον Ιούλιο του 1905. Βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, ό.π., Μέρος Δεύτερο, σελ. 817-820.

Οι πίνακες που έχουν συντηρηθεί<sup>177</sup>, είναι κατανεμημένοι σε θεματικές ενότητες και χωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Στους πίνακες ιστοφόρων του 19ου και των αρχών του 20ού αιώνα, έργα ξένων<sup>178</sup> ζωγράφων, των πορτραϊτιστών<sup>179</sup> και πίνακες ιστοφόρων του 20ού αιώνα, έργα ελλήνων ζωγράφων.<sup>180</sup>

Τέλος, στην ίδια αίθουσα του κάτω ορόφου, εκτίθεται από τον Σεπτέμβριο του 2007, σε ειδικά σχεδιασμένες προθήκες, η Συλλογή «Αργοναύτες»<sup>181</sup> Γραμματισμών και σπάνιων Ναυτιλιακών Εγγράφων<sup>182</sup> του Κωνσταντίνου Ανιτσά<sup>183</sup>, δωρεά του συλλέκτη στο Μουσείο.

177 Για τους πίνακες και τη συντήρησή τους βλέπε Σταθάκη-Κούμαρη Ρ., Ζουμπούλη-Τσάμπα Γ., 2003, *Η συντήρηση των πινάκων στην Πινακοθήκη του Ναυτικού και Εθνολογικού Μουσείου Γαλαξειδίου*, στο Το Γαλαξίδι. Από την Αρχαιότητα έως σήμερα, Ε. Επιμ. Θέμελης Π. Σταθάκη-Κούμαρη Ρ. Πρακτικά Πρώτου Ε. Συνεδρίου Γαλαξίδι, 29-30/9/2000, Αθήνα, σελ. 93-98.

178 Των Γάλλων Louis Roux, Louis και Michel Renault, Joseph Honore Pellegriin. Των Ιταλών της οικογένειας Luzzo, τον Luigi Roberto, De Simone, S. Mengucci. Του Γιουγκοσλάβου Β. Ivankonic και του G. D. Esposito που έζησε στη Μάλτα. Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π., σελ. 54-55.

179 Πρόκειται για ζωγράφους των λιμανιών, κυρίως της Μεσογείου, που ζωγράφιζαν καθισμένοι στην προκυμαία. Τα έργα τους έχουν αξία καλλιτεχνική και αποτελούν μοναδικές μαρτυρίες. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π. σελ. 54.

180 Οι Έλληνες ζωγράφοι της Πινακοθήκης, ζωγράφιζαν τον 20ο αιώνα, από μνήμης ή με τη φαντασία τους και οι περισσότεροι είναι Γαλαξειδιώτες: Α. Ανδρέοπουλος, Σ. Βασιλείου, Γ. Γεωργίου, Α. Γλύκας, Μ. Ζαχαριάδης, Κ. Ζουρνατζής, Μ. Θεοδοσίου, Γ. Κοκκινογιώργης, Η. Κουτρέςκος, Α. Βομβογιάννης, Σ. Νάνος, Π. Πετρατζάς, Η. Σκούρτης, Γ. Τσαουσάκης, Β. Χατζαναγύρου, Ν. Χριστόπουλος. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π. σελ. 56.

181 Η Συλλογή, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του έγκυρου Φιλοτελικού Οίκου David Feldman, Α.Ε. με έδρα τη Γενεύη, είναι η μόνη που καλύπτει σε πληρότητα ένα ευρύτατο φάσμα ναυτικών θεμάτων, παρουσιάζοντας τα γραμματισμόματα αλλά και την ιστορία των ταχυδρομείων από κάθε γωνιά της γης. Βλέπε Τετρασέλιδο Φυλλάδιο «Αργοναύτες» Γραμματισμόματα και σπάνια Ναυτιλιακά Έγγραφα, Η Συλλογή του Κωνσταντίνου Ανιτσά, δωρεά στο Ναυτικό και Ιστορικό Μουσείο Γαλαξειδίου, Σεπτέμβριος 2007, σελ. 2.

182 Μαζί με τα γραμματισμόματα που είναι όλα γνήσια, η Συλλογή περιλαμβάνει ένα σημαντικό αριθμό σπάνιων ναυτιλιακών εγγράφων, γκραβούρες και άλλο έντυπο υλικό σχετικό με τις θαλάσσιες επικοινωνίες, από την αρχαιότητα μέχρι τις μέρες μας. Βλέπε Τετρασέλιδο Φυλλάδιο «Αργοναύτες» Σεπτέμβριος 2007, ό.π. σελ. 2.

183 Ο Κωνσταντίνος Ανιτσάς συγκροτούσε τη συλλογή του για 45 περίπου χρόνια, χωρίς να υπολογίζει χρόνο, κόπο και χρήματα, ταξιδεύοντας συχνά και συμμετέχοντας σε διεθνείς φιλοτελικούς πλειστηριασμούς, προκειμένου να εμπλουτίσει τη συλλογή του με σπάνια κομμάτια, αντιπροσωπευτικά όλων των φάσεων εξέλιξης της ναυτιλίας. Βλέπε Τετρασέλιδο Φυλλάδιο «Αργοναύτες» Σεπτέμβριος 2007, ό.π. σελ. 2.

Ακολουθώντας τη μουσειολογική πορεία στην μεγάλη αίθουσα του ισογείου εκτός από τα εκθέματα της πινακοθήκης, εκτίθενται ακρόπρωρα<sup>184</sup> με ξυλόγλυπτες γυναικείες μορφές και μια σειρά από εκθέματα που αντιπροσωπεύουν το εμπορικό ταξίδι<sup>185</sup> και τη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Πιο συγκεκριμένα η έκθεση περιλαμβάνει ναυτικά εργαλεία και όργανα<sup>186</sup>, όπως εξάντες, οκτάντες, ναυτικά χρονόμετρα, πυξίδες, δρομόμετρα – παρκέτα, βαρόμετρα, θερμόμετρα, βολίδες ή σκαντάγια, ναυτικούς χάρτες<sup>187</sup>. Επίσης ημερολόγια<sup>188</sup> και κατάστιχα<sup>189</sup> των πλοίων, νηολόγια<sup>190</sup> των Γαλαξειδιώτικων καραβιών, πρωτόκολλα, ναυτικά φυλλάδια<sup>191</sup>, έγγραφα

αλληλασφαλειών<sup>192</sup> και διάφορα άλλα έγγραφα.<sup>193</sup>

Τέλος, στην τελευταία αίθουσα του μουσείου εκτίθενται έργα του Σπύρου Βασιλείου.<sup>194</sup> Δύο από αυτά ζωγράφησε ο ίδιος το 1962 για το Μουσείο και τα άλλα τα χάρισε στο Μουσείο η οικογένειά του με την ευκαιρία των εκδηλώσεων που έγιναν το 1996 στο Γαλαξίδι στη μνήμη του καλλιτέχνη. Στον ίδιο χώρο εκτίθεται ένα διάγραμμα ρυμοτομίας του Γαλαξειδίου<sup>195</sup> του 1882 και ο «ζωδιακός κύκλος» του Ηλία Σκούρτη.<sup>196</sup>

Αναφορικά στα ερμηνευτικά μέσα τόσο τα ομαδικά κείμενα, όπου υπάρχουν, όσο και τα κείμενα στις προθήκες είναι δίγλωσσα, γραμμένα σε πινακίδες που το μέγεθός τους εναρμονίζεται με το χώρο του μουσείου και ευανάγνωστα. Τον υποτιτλισμό και τις επιγραφές έχουν γράψει στην νομισματική συλλογή η Μ. Γαλάνη – Κρίκου, Αρχαιολόγος – Νομισματολόγος, στην αρχαιολογική συλλογή ο Π. Βαλαβάνης, Καθηγητής Κλασικής Αρχαιολογίας Πανεπιστημίου Αθηνών και στην Ιστορική – Ναυτική συλλογή ο Ρ. Σταθάκη – Κούμαρη,

184 Για τα ακρόπρωρα και την προέλευσή τους βλέπε Κορρέ – Ζωγράφου Κ., 2003, Τα ακρόπρωρα του Ναυτικού Μουσείου Γαλαξειδίου. Ζητήματα προέλευσης και επιρροών. Άρθρο στο Το Γαλαξίδι. Από την Αρχαιότητα έως σήμερα, Ε. Επιμ. Θέμελης Π. Σταθάκη-Κούμαρη Ρ. Πρακτικά Πρώτου Ε. Συνεδρίου Γαλαξειδίου, 29-30/9/2000, Αθήνα, σελ. 87-92.

185 «Το Γαλαξίδι, κορυφαίος ναυτοτόπος, μετά τη Σύρο, αποτελεί ανθρόο ναυτικό κέντρο με πλήρη ναυτική υποδομή σ' όλους τους τομείς της ναυτιλίας, με ισχυρό στόλο τουλάχιστον τριακοσίων νονηοτήρων ιστιοφόρων, τη δεκαετία του 1870, και επάρκεια σε ναυτικούς. Τα γαλαξειδιώτικα ημρίκια όργωναν κυριολεκτικά τις θάλασσες, εκτελώντας τις μεταξύ της ανατολικής Μεσογείου και των λιμανιών της βόρειας Ευρώπης διαδρομές, από τα τέλη της δεκαετίας του 1840. Ακολουθώντας όμως την εξέλιξη του διεθνούς ιστιοφόρου στόλου, η δεκαετία του 1870, δεκαετία πλήρους ακμής και του πλούτου των καραβοκέρηδων, σήμανε την αρχή της παρακμής των ιστιοφόρων και του γαλαξειδιώτικου στόλου κατ' επέκταση». Χαρηλάτη Τ., 2001, ό.π., σελ. 234.

186 Βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π. σελ. 64 - 71.

187 Ξεκίνησαν από απλούστερα σχεδιαγράμματα της επιφάνειας της γης στην περιοχή που ταξίδευε το πλοίο και στη συνέχεια απέκτησαν πολλά στοιχεία και μεγαλύτερη ακρίβεια, ώστε έγιναν χρήσιμα για αλληπάλληλα ταξίδια. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π. σελ. 70.

188 Αποτελούν προσπάθεια του γράφοντος (καπετάνιου) να αποδώσει με λεπτομέρειες και με τον προσωπικό του τρόπο κάθε φορά τη ζωή πάνω στο καράβι, καταχωρώντας στοιχεία όχι μόνο κάθε μέρα αλλά και σε τακτές ώρες της ημέρας. Βλέπε Γουργουρής Ε., 2001.

189 Βιβλία διαχείρισης, στα οποία οι καραβοκέρηδες κατέγραφαν λεπτομερώς και με χρονολογίες τα έσοδα και τα έξοδα σε κάθε λιμάνι, με τελική εκκαθάριση εσοδών και εξόδων, ώστε να προκύψει το καθαρό κέρδος. Βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, Μέρος Δεύτερο, ό.π. σελ. 637- 648.

190 Πρόκειται για καταλόγους καταγραφής και κατάταξης των ιστιοφόρων. Για τον Ελληνικό Νηολόγωνα βλέπε. Βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, *Το Γαλαξίδι στον Καιρό των Καραβιών*, Β' έκδοση, Μέρος Δεύτερο, ό.π. σελ. 733-739. Για τα νηολόγια του Γαλαξειδίου βλέπε Μητρόπουλος Ι. Δ., 1970, ό.π. σελ. 225-265.

191 Πρόκειται για φυλλάδια με τη φωτογραφία και τα στοιχεία των ναυτιλιών. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π. σελ. 63.

192 Με τον όρο «θαλάσσια αλληλασφάλεια» εννοούμε τη συνεταιριστική οργάνωση που ανέπτυξαν οι Γαλαξειδιώτες καραβοκέρηδες για να μοιράζονται μεταξύ των συνεταιριών οι ζημιές που κάθε ένας μπορούσε να υποστεί στα πλοία του απ' τους κινδύνους της θάλασσας (άρθρο 5 του καταστατικού αλληλασφάλειας του 1867) Βλέπε Σκιαδάς Α., 1999, ό.π., σελ. 166-169, Γουργουρής Ε., 2001, Μέρος Δεύτερο, ό.π. σελ. 741-774, Μητρόπουλος Ι. Δ., 1970, ό.π. σελ. 269-277.

193 Όπως έγγραφα ναυτικών συναλλαγών βλέπε Γουργουρής Ε., 2001, *Το Γαλαξίδι στον Καιρό των Καραβιών*, Β' έκδοση, Μέρος Δεύτερο, ό.π. σελ. 689-732 ή άλλα όπως διεθνείς κώδικες σημάτων βλέπε Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, ό.π. σελ. 73.

194 Εκτενές βιογραφικό στον ιστότοπο <http://spyrosvassiliou.org>. ανακτήθηκε στις 4/7/2012. Βλέπε και [www.tovima.gr](http://www.tovima.gr), [www.artmag.gr](http://www.artmag.gr) ανακτήθηκε στις 4/7/2012.

195 Το σχέδιο είναι χρηστικό αντίγραφο απόλυτης ακρίβειας, σχεδιασμένο στην Αθήνα για τις ανάγκες του Δήμου. Αποτελεί μοναδικό ιστορικό τεκμήριο για τη δομή και μορφή της παλαιάς πόλης και δίνει πληροφορίες που δεν παραδίδονται από γραπτές πηγές. Βλέπε και Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, Οδηγός, ό.π. σελ. 84.

196 Ο Ηλίας Σκούρτης (1835 – 1915) καραβοκέρης και καπετάνιος, γεννήθηκε και μεγάλωσε στο Γαλαξίδι. Με τα ναυτικά όργανα που διέθετε παρατηρούσε και μελετούσε από το νησάκι της Αιμηφιάς τα ουράνια σώματα και φαινόμενα. Αποτέλεσμα της μελέτης του είναι τρία γνωστά ζωγραφικά έργα, ένα απ' τα οποία και ο «ζωδιακός κύκλος» του Μουσείου και ο «πελεκτικός ζωδιακός κύκλος» στο πλακόστρωτο δάπεδο του ναού της Αγίας Παρασκευής στο Γαλαξίδι. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, Οδηγός, ό.π. σελ. 85.



**Το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξιδίου φιλοξενεί εκθέματα που περιγράφουν τη σύγχρονη ιστορία της σπουδαίας ναυτικής πολιτείας της.**

Λαογράφος, Γ. Τσαουσάκης, Πλοίαρχος ε.α. και Ν. Καρατζάς.<sup>197</sup>

Το Μουσείο διαθέτει επίσης ένα τρισέλιδο φυλλάδιο στα ελληνικά και ένα στα αγγλικά, ενημερωτικό για το κτήριο, τις συλλογές και τα εκθέματα.

Τέλος, κείμενα σήμανσης εντός ή εκτός του Μουσείου που να πληροφορούν τον επισκέπτη για την κυκλοφορία του στον εκθεσιακό χώρο δεν υπάρχουν.

Μολοντί μουσειολογικά έχει γίνει προσπάθεια αξιοποίησης των εκθεμάτων σε σχέση και με τον χώρο, ωστόσο, δε φαίνεται να ακολουθείται στην παρουσίαση της έκθεσης ένα αφηγηματικό σενάριο, αλλά μάλλον η έκθεση οργανώνεται στη βάση των κοινών χαρακτηριστικών των εκθεμάτων, κυρίως θεματικών, λειτουργικών ή εικαστικών.<sup>198</sup> Τόσο η μουσειολογική οργάνωση και το εποπτικό υλικό όσο και ο εκθεσιακός σχεδιασμός, στο βαθμό που

εκφράζει την πρόταση ερμηνείας και αφήγησης της μουσειακής έκθεσης<sup>199</sup>, δε μοιάζουν να καλύπτουν μια συστηματική αφηγηματική σειρά της έκθεσης. Ανταποκρίνονται περισσότερο στα χαρακτηριστικά μιας γενικής ναυτικής θεματολογίας τοπικής κλίμακας<sup>200</sup>, ενώ έχει υποστηριχθεί και η πρόταση εξειδίκευσης του Μουσείου σε ένα θεματικό ναυτικό μουσείο «δεδομένου ότι σε αυτό κυριαρχούν τα όργανα ναυσιπλοΐας και τα πορτρέτα καραβιών».<sup>201</sup> Η έλλειψη χώρου επίσης, εφόσον άλλα τόσα σχεδόν αντικείμενα βρίσκονται αποθηκευμένα, προσανατολίζει στη χρήση και αξιοποίηση νέων τεχνολογιών στον εκθεσιακό χώρο για την παρουσίασή τους.<sup>202</sup> Η ερευνητική αξία τέλους των συλλογών, όπου κυριαρχούν αυθεντικά

199 Κατσανίκα – Στεφάνου Λ., 2008, *Αρχιτεκτονική και Μουσειολογία συνεργάτες ή αντίπαλοι*; στο ILISSIA, Τεύχος 2, Αθήνα, σελ 46.

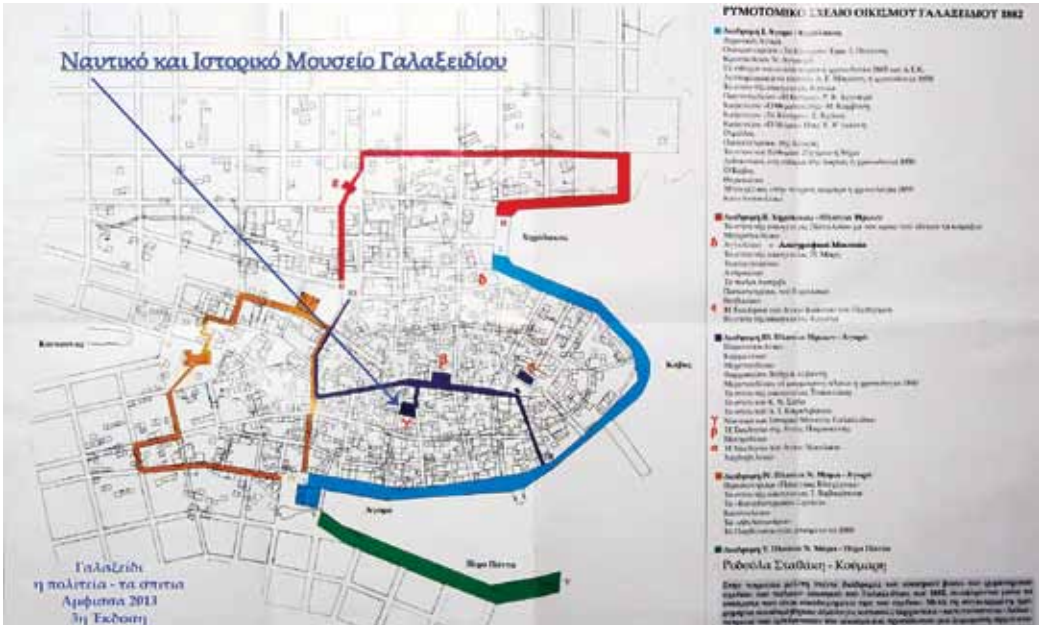
200 Βλέπε 1.7. Μουσειολογικά Χαρακτηριστικά των Ναυτικών Μουσείων Ελλάδας.

201 Δαμιανίδης Κ., 2001, ό.π., σελ. 27.

202 Βλέπε Οικονόμου Μ., 2004, *Νέες Τεχνολογίες και Μουσεία*: εργαλείο, τροχοπέδη ή συμμός; Στο MUSEOLOGY – International Scientific Electronic Journal, University of the Aegean, Vol. 1, 2004, p. 1-14. / Mosaker L. 2001, Visualizing historical knowledge using virtual reality technology, Digital Creativity, 2001, Vol. 12, No 1, p. 1-11.

197 Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., 2012, Γραπτή απάντηση που μας παραχωρήθηκε σε ερωτηματολόγιο, για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας.

198 Βλέπε Δαμιανίδης Κ., 2001, ό.π., σελ. 27.



Ρυμοτομικό σχέδιο οικισμού Γαλαξειδίου 1882.

ιστορικά εκθέματα, υπαγορεύει στην περαιτέρω μελέτη και έρευνα των εκθεμάτων η οποία θα μπορούσε να συμβάλει και στον εν γένει εμπλουτισμό της τεκμηρίωσής τους. Η τεκμηρίωση σήμερα περιλαμβάνει βιβλίο καταγραφής, καρτέλες συντήρησης, δελτίο ταυτότητας αντικειμένων και κατάλογο αποθήκευσης.<sup>203</sup>

Ο μουσειογραφικός - αρχιτεκτονικός σχεδιασμός της έκθεσης έχει πραγματοποιηθεί από την αρχιτέκτονα Ε. Ζερβουδάκη, που ανέλαβε τη ριζική αποκατάσταση και ανακαίνιση του κτηρίου<sup>204</sup> και σχεδίασε τις προθήκες. Στο Μουσείο έχει πραγματοποιηθεί μελέτη φωτισμού.<sup>205</sup>

Σε σχέση με την επικοινωνιακή του πολιτική το Μουσείο έχει κατά καιρούς διαφημιστεί με διάφορους τρόπους. Με έντυπο υλικό, κάρτες, συνέδρια, εκδηλώσεις. Στο επιστημονικό συνέδριο 29-

30 Σεπτεμβρίου 2000 στο Γαλαξίδι, αποτέλεσε αντικείμενο ικανού αριθμού εισηγήσεων<sup>206</sup>, στις 27-28 Μαΐου 2006 φιλοξένησε το ΣΤ΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Ναυτικών Μουσείων.<sup>207</sup> Εξέδωσε έντυπα όπως τον οδηγό, πρακτικά συνεδρίων, εξασέλιδα και τετρασέλιδα κάρτες και αφίσες με ιστοφόρα πλοία.<sup>208</sup> Σήμερα, διαφημίζεται επίσης στον τουριστικό οδηγό του Δήμου Δελφών<sup>209</sup> THE MUNICIPALITY OF DELFHI, The Heart of Greece (European Destination of Excellence 2011) συμπεριλαμβανόμενο στα highlights και με ειδικό ολοσέλιδο αφιέρωμα<sup>210</sup> ενώ ιστοφόρο της πινακοθήκης απεικονίζεται στο οπισθόφυλλο. Υπάρχει, επίσης, σήμανση σε κομβικά σημεία της πόλης που καθοδηγεί τον επισκέπτη για την μετάβαση στο Μουσείο. Βρίσκεται τέλος εκ των πραγ-

203 Σταθάκη - Κούμαρη Ρ., 2012, Γραπτή απάντηση που μας παραχωρήθηκε σε ερωτηματολόγιο, για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας.  
 204 Βλέπε Σταθάκη - Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, Οδηγός, ό.π. σελ. 11.  
 205 Σταθάκη - Κούμαρη Ρ., 2012, Γραπτή απάντηση που μας παραχωρήθηκε σε ερωτηματολόγιο, για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας.

206 Πρακτικά 1ου Ελληνικού Συνεδρίου, *Το Γαλαξίδι. Από την Αρχαιότητα έως σήμερα*, Ε. Επιμ. Μέμβελς Π. Σταθάκη - Κούμαρη Ρ. Γαλαξίδι, 29-30/9/2000, Αθήνα, σελ. 35-60.  
 207 Βλέπε Παράρτημα Φωτογραφικό Υλικό, 10. ΣΤ΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Ναυτικών Μουσείων.  
 208 Βλέπε Παράρτημα Φωτογραφικό Υλικό, 11. Συλλογή Καρτών.  
 209 Βλέπε Παράρτημα Φωτογραφικό Υλικό, 12. Τουριστικός Οδηγός Δ. Δελφών.  
 210 THE MUNICIPALITY OF DELFHI, The Heart of Greece, European Destination of Excellence 2011, σελίδα 18.

## Ομοιώματα πλοίων



Από την πινακοθήκη του Μουσείου. Προσωπικό αρχείο.

μάτων σε άμεση επικοινωνία και σχέση με το Μουσείο των Δελφών, αλλά και με τα υπόλοιπα της περιοχής (Αρχαιολογικό Μουσείο Άμφισσας, Λαογραφικό Μουσείο Γαλαξειδίου, Αρχαιολογικό Μουσείο Λιδωρικίου).

Στο Μουσείο δεν υλοποιούνται συστηματικά εκπαιδευτικά προγράμματα. Έχουν όμως πραγματοποιηθεί κατά καιρούς και με διάφορες ευκαιρίες εκπαιδευτικά προγράμματα όπως για παράδειγμα το εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Τα Γαλαξειδιώτικα Καράβια».<sup>211</sup>

Αναφορικά στο έντυπο υλικό και τις εκδόσεις, το Μουσείο έχει κυκλοφορήσει διάφορα έντυπα με την ευκαιρία των διαφόρων εκδηλώσεων<sup>212</sup>, ενώ

στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού, Οδυσσεύς, Ναυτικά Μουσεία, Ναυτικό Μουσείο Γαλαξειδίου, υπάρχει η περιγραφή, οι πληροφορίες και η φωτοθήκη του Μουσείου.<sup>213</sup> Τέλος, δεν πραγματοποιείται δανεισμός<sup>214</sup> και κινητικότητα των μουσειακών συλλογών<sup>215</sup> μέσω ανταλλαγών.

### Ενδεικτική βιβλιογραφία Ελληνόγλωσση

1. Black G., 2009, *Το Ελκυστικό Μουσείο. Μουσεία και Επισκέπτες*, Μετ. Κωτίδου Σ., Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα.
2. Βλάχη Ε., 2008, *Γαλαξίδι, η μοίρα μιας ναυτικής πολιτείας*, Εστία, Αθήνα.

211 Βλέπε Καραπιδάκη Λ., 2003, Τα γαλαξειδιώτικα καράβια αφορμή για ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα... στο *Το Γαλαξίδι. Από την Αρχαιότητα έως σήμερα*, Ε. Επιμ. Θέμελης Π. Σταθάκη – Κούμαρη Ρ. Πρακτικά Πρώτου Ε. Συνεδρίου Γαλαξίδι, 29-30/9/2000, Αθήνα, σελ. 111-118.

212 Ο τίτλος του φυλλαδίου που κυκλοφόρησε το Μουσείο το 2001 είναι «Τα Γαλαξειδιώτικα καράβια και η συμβολή τους στους εμπορικούς θαλάσσιους δρόμους», ενώ οι τίτλοι του εντύπου που κυκλοφόρησε το 2002 αφορούν στην «Ίδρυση και αναδόμηση του Ναυτικού και Εθνολογικού Μουσείου Γαλαξειδίου» και «Το έργο της ανακαίνισης του κτηρίου του Μουσείου» Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., 2002, *Εισαγωγή – Ιστορικό*, Άρθρο στο περ. ΤΕΤΡΑΜΗΝΑ, τεύχος 66-69, Άμφισσα σελ. 5261-5264.

213 <http://odysseus.culture.gr> ανακτήθηκε στις 4/7/2012.

214 Σταθάκη – Κούμαρη Ρ., 2012, Γραπτή απάντηση που μας παραχωρήθηκε σε ερωτηματολόγιο, για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας.

215 Η κινητικότητα των μουσειακών συλλογών αποτελεί ένα σύνθετο θέμα που άπτεται της διαχείρισης των συλλογών, του περιβάλλοντος του μουσείου και της προληπτικής συντήρησης, ενώ συνδέεται και με μια διαφορετική, σύγχρονη αντίληψη για τη συλλεκτική δραστηριότητα των πολιτιστικών οργανισμών. Βλέπε Λαζαρίδου Α. 2008, *Η κινητικότητα των συλλογών*, ΙΛΙΣΣΙΑ, Τεύχος 2, Αθήνα, σελ 8-13/ Pettersson S., 2008, *Ο μακροχρόνιος δανεισμός και τα τέλη δανεισμού*, ΙΛΙΣΣΙΑ, Τεύχος 2, Αθήνα, σελ 14-16.



Άποψη του εκθεσιακού χώρου πριν την ανακαίνιση του Μουσείου το 2000-2002 (προέλευση εικόνας <http://odysseus.culture.gr>, ανακτήθηκε στις 25/6/2012).

3. Βούρη Σ., 2002, *Μουσείο και Συγκρότηση εθνικής Ταυτότητας*, στο *Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις στη Μουσειακή Αγωγή*, Επιμ. Κόκκινος Γ. Αλεξάκη Ε., Μεταίχμιο, Αθήνα.
4. Γουργουρής Ε., 2001, *Το Γαλαξίδι στον Καιρό των Καραβιών*, Β΄ έκδοση, Μέρος Πρώτο -Δεύτερο, Σύλλογος Γαλαξειδιωτών, Αθήνα.
5. Δαμιανίδης Κ.Α., 2001, *Ναυτικά Μουσεία - Τεχνικά Μουσεία της Θάλασσας*, π. Τεχνολογία, τ. 10-11.
6. Καραπιδάκη Λ., 2003, Τα γαλαξειδιώτικα καράβια αφορμή για ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα... στο *Το Γαλαξίδι. Από την Αρχαιότητα έως σήμερα*, Ε. Επιμ. Θέμελης Π. Σταθάκη - Κούμαρη Ρ. Πρακτικά Πρώτου Ε. Συνεδρίου Γαλαξιδι, 29-30/9/2000, Αθήνα, σελ. 111-118.
7. Μητρόπουλος Ι. Δ., 1970, *Γαλαξίδι, Το έπος μιας πολιτείας τριών χιλιάδων τετρακοσίων ετών*, Γκοβόστης, Αθήνα.
8. Μπούνια Α., 1999, *Ένα αντικείμενο, πολλές προσεγγίσεις: Η περίπτωση του Vasa Museum της Στοκχόλμης*, *Corpus*, 6/Ιούνιος 1999, σελ. 8-12.
9. Νάκου Ε., 2001, *Μουσεία: Εμείς, Τα πράγματα και ο Πολιτισμός*, Νήσος, Αθήνα.
10. Νικονάνου Ν. 2010, *Μουσειοπαιδαγωγική, Από τη θεωρία στην πράξη*, Πατάκης, Αθήνα
11. Σκιαδάς Α., 1999, *Το Γαλαξίδι, Μια πανάρχαια Ναυτική Πολιτεία (Τοπογραφία. Ιστορία. Παράδοση. Οι άνθρωποι)*, Αθήνα.
12. Σταθάκη - Κούμαρη Ρ., Βαλαβάνης Π., 2006, *Οδηγός, Ναυτικό και Ιστορικό Μουσείο Γαλαξειδίου*, Έκδοση του Ναυτικού και Ιστορικού Μουσείου Γαλαξειδίου.

13. Στεφάνου Ε., 2009, *Αναπαραστάσεις του παρελθόντος στα ναυτικά μουσεία της Ελλάδας και του εξωτερικού*, άρθρο στο e- Museology – International Scientific Electronic Journal, Issue 5
14. Στεφάνου Ε., 2008, *Ναυτικά Μουσεία και Εθνική Ταυτότητα: η ελληνική περίπτωση*, στο π. Ιλίσια, 3 Φθινόπωρο 2008, Βυζαντινό και Χριστιανικό Μουσείο.
15. Στεφάνου Ε., 2012, *Μουσείο και Εκπαιδευτικοί: εμπειρική έρευνα στα διδασκαλίες των ΠΤΔΕ*, Επιστημονική Επετηρίδα Παιδαγωγικού Τμήματος Δ.Ε. Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, 22 (2010) σελ. 121-150.
16. Φιλιππουπολίτη Α., Μπενέκη Ε., 2012, *Μουσειολογικές προτάσεις για τη διαχείριση και επανεργμηνεία της ναυτικής κληρονομιάς του νησιού*, στο περιοδικό ΑΩ, τεύχος 56, Ιούνιος 2012.
17. Φιλιππουπολίτη Α., Μπενέκη Ε., 2010, *Ναυτικό Μουσείο Άνδρου: μια συλλογή πολλές ιστορίες στο ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ*, τεύχος Οκτώβρης – Δεκέμβρης 2010, 73, Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος.
2. Broeze F., 1989, *From the Periphery to the Mainsream*. Journal of the Australian Association of Maritime History, 11/1, 1-13.
3. Crooke E., 2006, *Museums and Community, A Companion to Museum Studies*, Επιμ. Macdonald, Blackwell.
4. Hein G., 1998, *Learning in the Museum*, Routledge, London.
5. Hein G., John Dewey's "Wholy Original Philosophy" and Its Significance for Museums, CURATOR 49/2, April 2006, p.181-203.
6. Hicks R. D., 2001, *What is a Maritime Museum?* στο Museum Management and Curatorship, Vol. 19, No 2.
7. Kotler N., Kotler P., 1998, *Museum Strategy and Marketing: Designing Missions, Building Audiences*, San Francisco, Generating Revenue and Resources, Jossey-Bass.
8. *Introduction: The value of Museums*, 2005, Understanding the Future: Museums and 21st Century Life, The value of Museums, London U.K. Department for Culture, Media and Sport, Museum and Cultural Property Division.
9. Peel E. 1956, *The Psychological Basis of Education*, Oliver and Boyd, Edinburgh & London.
10. Simon N., 2010, *The Participatory Museum.*, museum 2.0, Santa Cruz, California.
11. Vergo P., 1989, *The reticent object*, P. Vergo (ed.), The New Museology, Reaktion Books, London.

## Ξενόγλωσσση

1. Broeze F., 1987, *Maritime Museum: An Historian's Reflections on their Purposes, Objectives, and Methods*. Akveld L. (ed.) 6th International Congress of Maritime Museums Proceedings, Amsterdam and Rotterdam.



# Η έρευνα και διάσωση (SAR) ως παράγοντας εθνικής κυριαρχίας

Του **Αθανασίου Μπινιάρη**  
Σμνάρχου (I)





Πτήση P3B Orion πάνω από το Αιγαίο.



Ο Σμήναρχος (Ι) Αθανάσιος Μπινιάρης:  
- Αποφοίτησε από την Σχολή Ικάρων (Τμήμα Ιπταμένων) το 1989.

- Υπηρέτησε διαδοχικά στα αεροσκάφη: T-37B/C, T-2E, F/RF-4E PHANTOM, T-41D, P-3B ORION.

- Διετέλεσε Διοικητής Σμήνου της 353 ΜΝΑΣ (Μοίρα Ναυτικής Συνεργασίας).

- Συμμετείχε στη νατοϊκή επιχείρηση «Active Endeavour» (2002 - 2009), με αεροσκάφη P-3B ORION.

- Αποφοίτησε με τιμητική σειρά από την Ανωτάτη Διακλαδική Σχολή Πολέμου (4η ΕΣ ΑΔΙΣΠΟ).

- Υπηρέτησε δύο χρόνια στην Διοίκηση Αεροπορίας Κύπρου.

- Διετέλεσε δύο χρόνια Διοικητής Πολεμικής Μοίρας (21η Μοίρα Κατευθυνομένων Βλημάτων Patriot).

- Αποφοίτησε με «Άριστα» από την Σχολή Εθνικής Άμυνας (66η ΕΣ ΣΕΘΑ).

- Σε ειδική τελετή που οργανώθηκε στο Πολεμικό Μουσείο από το ΓΕΕΘΑ, την 21η Νοεμβρίου 2014, του απονεμήθηκε το Βραβείο «Αθηνά» από τον κ. Αρχηγό ΓΕΕΘΑ, καθώς η ατομική του διατριβή, με θέμα «Η Έρευνα και Διάσωση (SAR) ως Παράγοντας Εθνικής Κυριαρχίας», διακρίθηκε καταλαμβάνοντας την 3η θέση μεταξύ των σπουδαστών της 66ης Εκπαιδευτικής Σειράς Κανονικής Φοίτησης, αποφοίτων ΣΕΘΑ έτους 2014.

- Απαριθμεί συνολικά 6500 ώρες πτήσεων.

- Ομιλεί σε πολύ καλό επίπεδο την αγγλική γλώσσα.

- Αποτελεί ισόβιο μέλος της Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδος (ΑΑΚΕ), τακτικό μέλος του Συνδέσμου Επιτελών Εθνικής Άμυνας (ΣΕΕΘΑ) και επίτιμο μέλος της Αερολέσχης Μεσογείων.

- Σήμερα υπηρετεί στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας / Γενική Διεύθυνση Αμυντικών Εξοπλισμών & Επενδύσεων, ως Τμηματάρχης Ελέγχου Διακίνησης Αμυντικού Υλικού.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### «Το Αιγαίο είναι η κύρια θάλασσα των Ελλήνων»

Sir Halford Mackinder (1861 - 1947)<sup>1</sup>

1. Το τραγικό περιστατικό της σύγκρουσης των δύο μαχητικών αεροσκαφών τύπου F-16, ενός ελληνικού και ενός τουρκικού, 21 ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά της Καρπάθου, στις 23/05/2006, το οποίο προκάλεσε την απώλεια του Έλληνα Ιπταμένου, έφερε εκ νέου τότε στο προσκήνιο, με τον πλέον δραματικό τρόπο, το θέμα της δημιουργίας από την Τουρκία «γκρίζων ζωνών» στην ελληνική δικαιοδοσία έρευνας και διάσωσης στο Αρχιπέλαγος. Την ημέρα εκείνη, στόχος της τουρκικής αεροπορικής αποστολής, η οποία απαρτιζόταν από ένα RF-4 και ένα ζευγάρι F-16, τα οποία σημειωτέον δεν είχαν υποβάλει σχέδιο πτήσης, αποτελούσε η τακτική αναγνώριση - φωτογράφιση των θέσεων ανάπτυξης της αντιαεροπορικής συστοιχίας κατευθυνόμενων βλημάτων S-300, στην ανατολική Κρήτη, σύμφωνα με πληροφορίες και δημοσιεύματα του τύπου.

2. Προς τούτοις, και για κάθε ενδεχόμενο παροχής SAR (Search and Rescue / Έρευνα και Διάσωση), ήταν σε ετοιμότητα να «προστρέξουν» δύο τουρκικές φρεγάτες που έπλεαν στην ευρύτερη περιοχή του νοτιοανατολικού Αιγαίου, καθώς επίσης και ένα ελικόπτερο Cougar που τελούσε σε επιφυλακή στα παράλια της εξ' ανατολών γείτονος χώρας, ως συνήθως γίνεται, όταν ίπτανται τουρκικά πολεμικά αεροσκάφη στην επικράτεια του FIR Αθηνών (Flight Information Region / Περιοχή Πληροφοριών Πτήσεων).

3. Μετά τη σύγκρουση των δύο μαχητικών αεροσκαφών, ο Τούρκος πιλότος κατάφερε να εκτιναχθεί και να πέσει στη θάλασσα με αλεξιπτωτο. Άμεσα κινητοποιήθηκε το ελληνικό σύστημα έρευνας - διάσωσης με αεροσκάφη, ελικόπτερα και πλωτά μέσα των Ενόπλων Δυνάμεων και του Λιμενικού Σώματος, τα οποία κατέφθασαν στην περιοχή για τον εντοπισμό των

δύο χειριστών. Τελικά, το παραπλέον παναμαϊκής σημαίας εμπορικό πλοίο Gas Century, ιαπωνικών συμφερόντων, περισυνέλλεξε τον Τούρκο πιλότο, στα διεθνή ύδατα, νοτίως της Καρπάθου, ενώ παράλληλα, είχαν καταφθάσει στην περιοχή ένα ελληνικό ελικόπτερο διάσωσης Super Puma και ένα πλωτό του Λιμενικού Σώματος. Οι Έλληνες διασώστες προσφέρθηκαν να παράσχουν βοήθεια στον Τούρκο χειριστή, ο οποίος όμως αρνήθηκε, επικαλούμενος την άρτια φυσική του κατάσταση. Ωστόσο, μετά από ανάλογο αίτημα της τουρκικής πλευράς, επιτράπη η παραλαβή του από τουρκικό ελικόπτερο. Ο Έλληνας Ιπτάμενος δυστυχώς ανασύρθηκε νεκρός.

4. Κατ' αυτόν τον τρόπο, σε συνδυασμό και με τη στοχευμένη άρνηση του Τούρκου πιλότου, μετά την επιτυχή του εγκατάλειψη από το αεροσκάφος και την πτώση του στη θάλασσα, να περισυλλεχθεί για παροχή συνδρομής από την ελληνική αποστολή έρευνας - διάσωσης, βάσει των κανόνων και των γενικών αρχών του διεθνούς δικαίου, ήρθε πάλι στο προσκήνιο, για μία εισέτι φορά, η στρατηγική της αμφισβήτησης (κατά την παγία πολιτική των εκάστοτε τουρκικών κυβερνήσεων) των ελληνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων έρευνας και διάσωσης, εντός του FIR Αθηνών, η οποία μέχρι τούδε παραμένει αναλλοίωτη, μετατρέποντας έτσι το ζήτημα της ευθύνης έρευνας και διάσωσης σε μείζονος σημασίας ελληνοτουρκική διαφορά.

5. Το επεισόδιο αυτό είναι αποκαλυπτικό των κινδύνων που συχνά δημιουργούνται από την τουρκική εμμονή και παγία συμπεριφορά στη διεξαγωγή εντόνων στρατιωτικών δραστηριοτήτων, εντός του FIR Αθηνών, δίχως να τηρούνται οι διεθνείς κανόνες ασφαλείας. Επιπλέον, αποτελεί «στατιστική απόρροια» των, επί σχεδόν καθημερινής βάσης, εικονικών αερομαχιών, τις οποίες προκαλεί η παράβαση των διεθνών κανόνων εναέριας κυκλοφορίας (μη κατάθεση σχεδίων πτήσης) και η παραβίαση του εθνικού εναέριου χώρου, εκ μέρους των τουρκικών αεροσκαφών. Η ελληνική Πολεμική Αεροπορία, σε σχέση με τις άλλες Πολεμικές Αεροπορίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του NATO, ίσως και όλου του κόσμου, διαθέτει ένα

<sup>1</sup> Θεωρείται ο πατέρας της κλασικής αγγλοσαξονικής γεωπολιτικής

μοναδικό γνώρισμα. Έχει την παγκόσμια πρωτοτυπία να δρα, με αυτούς τους εξαντλητικούς ρυθμούς, σε ένα πραγματικό επιχειρησιακό καθεστώς, που είναι το περιβάλλον του ενεργού χώρου του Αιγαίου, και οι έξοδοι που πραγματοποιεί είναι αμιγώς επιχειρησιακές, καθότι, κάθε φορά και αρκετά συχνά, καλείται να αναχαιτίσει τα οπλισμένα ενίοτε πολεμικά αεροσκάφη της εξ' ανατολών γείτονος χώρας, η οποία δείχνει σαφώς να εποφθαλμιά διαχρονικά το ζωτικό αυτό χώρο του Αρχιπελάγους.

6. Αντίθετα, η Ελλάδα προβάλλει, και δικαίως, ότι δεν υφίσταται καμία απολύτως νομικής φύσεως διμερής διαφορά περί θεμάτων έρευνας και διάσωσης, καθότι τίποτε δεν έχει μεταβληθεί σε ότι αφορά στο *de jure* κατοχυρωμένο –σε διεθνές επίπεδο– δικαίωμά της να ελέγχει και να συντονίζει τέτοιες ανθρωπιστικές και ζωτικής υφής αποστολές, όταν εκ των πραγμάτων απαιτείται, καθώς και να πραγματοποιεί, ότε επιθυμεί, ασκήσεις έρευνας - διάσωσης, στο «δύσκολο» και εθνικά κρίσιμο περιβάλλον του Αιγαίου.

7. Το εν λόγω αναφαίρετο δικαίωμα έχει καθοριστεί από δύο διεθνείς οργανισμούς - εξειδικευμένες υπηρεσίες του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), ενεργό μέλος των οποίων είναι η Ελλάδα εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Συγκεκριμένα, ο IMO (International Maritime Organization / Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας) προωθεί και επιβλέπει ένα παγκόσμιο σχέδιο έρευνας και διάσωσης ατόμων που χρήζουν βοήθειας ένεκα ναυτικού ατυχήματος, ενώ αντίστοιχα ο ICAO (International Civil Aviation Organization / Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας), συν τοις άλλοις, τυποποιεί και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν ύστερα από αεροπορικό ατύχημα.

## ΣΚΟΠΟΣ

8. Σκοπός του πονήματος αυτού είναι να σηματοδοτηθεί η άρρηκτη σύζευξη του τομέα έρευνας - διάσωσης με την εθνική κυριαρχία, ως απάντηση στις ποικίλες αμφισβητήσεις και διεκδικήσεις που μεθοδεύει η Τουρκία, εποφθαλμιώντας τον πολλαπλά ζωτικό χώρο του Αιγαίου, ώστε η

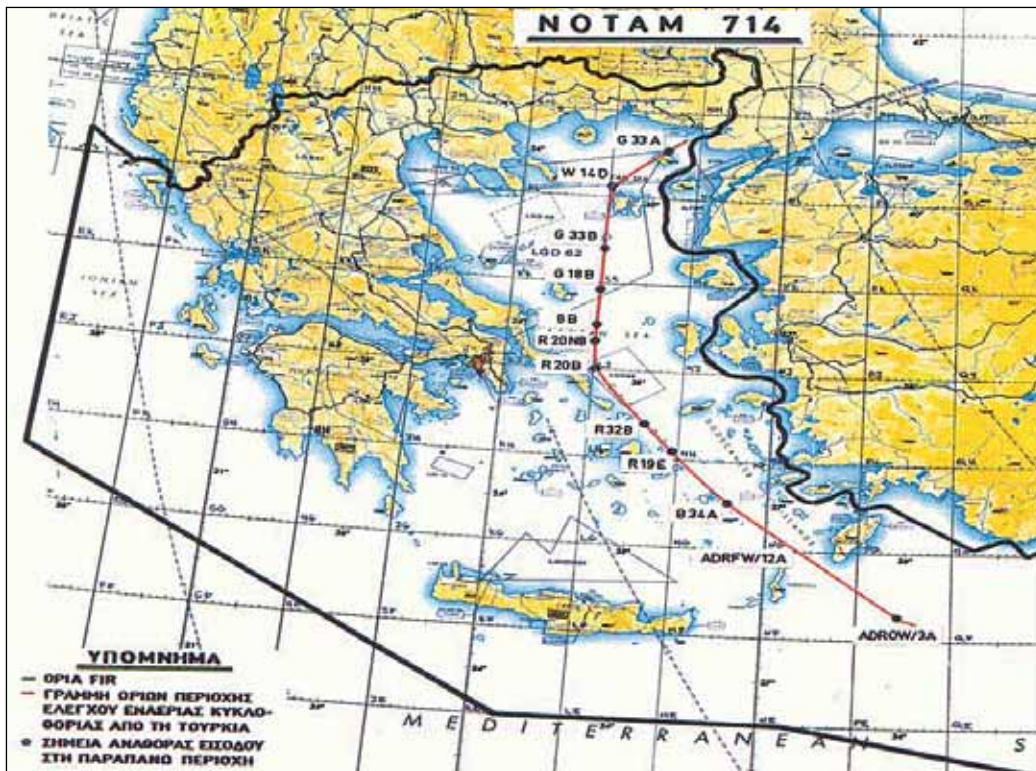
Ελλάδα να ισχυροποιεί τα κεκτημένα δικαιώματα που απορρέουν από το διεθνές δίκαιο και να αποδυναμώνει κάθε είδους τουρκικής προπαγάνδας, σε ότι αφορά την αποκλειστική ευθύνη των αρμόδιων ελληνικών αρχών για έρευνα και διάσωση, εντός του FIR Αθηνών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ : ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### Καθεστώς του ΤΟΥ FIR Αθηνών

1. Επιχειρώντας μία ιστορική αναδρομή, από νομική σκοπιά, παρατηρείται ότι το έναυσμα για την οροθέτηση των εναερίων χώρων ευθύνης των κρατών, δόθηκε στο Σικάγο των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής (ΗΠΑ) στις 7 Δεκεμβρίου 1944, όπου υπογράφηκε η Σύμβαση περί Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (Convention on International Civil Aviation), που προέβλεπε την ίδρυση ενός Διεθνούς Οργανισμού Αεροναυτιλίας (ICAO) και η οποία εξακολουθεί μέχρι τούδε να αποτελεί το βασικό θεσμικό πλαίσιο της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας. Η Ελλάδα, τρία έτη μετά, επικύρωσε την υπόψη Σύμβαση με τους νόμους 210 - 212 (ΦΕΚ 34 - 36 / τεύχη Α΄ / 1947), ενώ έκτοτε ο ICAO, που εδρεύει στο Μόντρεαλ και αποτελεί το αεροπορικό σκέλος του ΟΗΕ, οροθέτησε τις περιοχές ευθύνης για τον έλεγχο του εναερίου χώρου στα συμβαλλόμενα κράτη - μέλη του.

2. Ο εναέριος χώρος ευθύνης της Ελλάδος, γνωστός με την ονομασία *Athina FIR*, οροθετήθηκε κατά τη διάρκεια των περιοχικών συνδιασκέψεων των ετών 1950, 1952, 1958, στο πλαίσιο διευθετήσεων για την οροθέτηση των FIRs της αεροναυτιλιακής περιοχής της Ευρώπης. Συγκεκριμένα, συμφωνήθηκε ότι το FIR Αθηνών θα καλύπτει ολόκληρο τον εθνικό εναέριο χώρο (εύρους 10 ναυτικών μιλίων) και διάσπαρτα τμήματα του διεθνούς εναερίου χώρου, εκτεινόμενο ανατολικά, πάνω από το Αιγαίο έως τα όρια της τουρκικής αιγιαλίτιδας ζώνης, δυτικά μέχρι το μέσο περίπου του Ιονίου Πελάγους, βόρεια μέχρι τις οροθετικές γραμμές των συνόρων και νότια έως τα μέσα του Λιβυκού Πελάγους.



Ο χάρτης του FIR Αθηνών και η γραμμή ορίων περιοχής ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας από την Τουρκία.

3. Η Τουρκία ήταν εξαρχής παρούσα στις διασκέψεις αυτές και αποδέχθηκε, δίχως καμία διαμαρτυρία ή επιφύλαξη, τον καθορισμό του εναέριου χώρου για τον οποίο υπεύθυνη ορίστηκε η Ελλάδα, συμβάλλοντας έτσι ενεργητικά στην παγίωσή του.<sup>2</sup> Παρά ταύτα, τον Αύγουστο του 1974, η Άγκυρα εξέδωσε αυθαίρετα την υπ' αριθμ. 714 / 06-08-1974 NOTAM (Notice to Airmen / ειδοποίηση προς αεροναυτιλλομένους), με την οποία προσπαθούσε να επεκτείνει de facto το χώρο της δικαιοδοσίας της μέχρι το μέσο του Αιγαίου, εντός του FIR Αθηνών. Η Ελλάδα τότε κήρυξε το ανατολικό Αιγαίο επικίνδυνη περιοχή, με την έκδοση της υπ' αριθμ. 1157 / 13-09-1974 NOTAM, και κατόπιν ο ICAO απύθυνε έκκληση και στις δύο πλευρές, χωρίς όμως επιτυχία.

<sup>2</sup> Μαριάνθη Κλάδη - Ευσταθοπούλου (πρόλογος: Χρήστος Ροζάκης), *Θέματα Δικαίου του Εναέριου Χώρου*, Αθήνα, Ι. Σιδέρης, 2007, σελ. 156.

4. Τελικά, η Άγκυρα, και πάλι μονομερώς, ανακάλεσε το 1980 τη δική της NOTAM (714), όταν διαπίστωσε ότι το μέτρο έβλαπτε τα συμφέροντά της και ιδίως τον τουρισμό της. Έκτοτε δε, με το επιχείρημα ότι η Σύμβαση του Σικάγο (άρθρο 3α) εφαρμόζεται μόνο στα πολιτικά και όχι στα κρατικά αεροσκάφη, ήτοι σ' αυτά που χρησιμοποιούνται για στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες (άρθρο 3β), σταθερά αρνείται να υποβάλλει σχέδια πτήσεων για τις εισόδους των στρατιωτικών της αεροσκαφών, εντός του FIR Αθηνών, με συνέπεια να διαπράττονται πολυάριθμες παραβάσεις των κανόνων εναέριας κυκλοφορίας και να δημιουργούνται σοβαροί κίνδυνοι για την ασφάλεια των πτήσεων της Πολιτικής Αεροπορίας.

5. Ωστόσο, με μία σειρά καταστατικών αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης του ICAO (ICAO Resolutions A22-18, A23-11, A29-7 / App. P, και με ρητή διάταξη στο Παράρτημα 2 της Σύμβασης του Σικάγο, υπό στοιχ. 3.3.1.2. / d, e, έκδοση 9η,

1990), έχει αναγνωριστεί το δικαίωμα στα κράτη να ζητούν για κάθε πτήση την υποβολή σχεδίων πτήσεως εκ μέρους στρατιωτικών αεροσκαφών τρίτων χωρών εντός της περιοχής ευθύνης των (FIR), όταν η κατάθεση σχεδίου πτήσεως απαιτείται, από την καθ' ύλην υπεύθυνη αρχή, για τη διευκόλυνση του συντονισμού με τα αρμόδια στρατιωτικά όργανα ή με τα αρμόδια όργανα γειτονικών κρατών προς το σκοπό αποφυγής της ενδεχόμενης ανάγκης για αναχαίτιση (d), και επίσης στην περίπτωση που διασχίζονται διεθνή σύνορα (e).<sup>3</sup>

6. Η σκοπιμότητα, συνεπώς, του αποκλεισμού της εφαρμογής της Σύμβασης επί των κρατικών αεροσκαφών, δεν ήταν ασφαλώς η απαλλαγή των από μία σειρά υποχρεώσεων που στοχεύουν στην ενίσχυση της ασφάλειας της κινήσεως όλων των αεροσκαφών στον εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο, αλλά, όπως ρητά μνημονεύει το άρθρο 3γ, η αποστέρηση γι' αυτά του δικαιώματος διέλευσης μέσω του εθνικού εναέριου χώρου ενός τρίτου συμβαλλόμενου κράτους και του δικαιώματος προσείωσης - στάθμευσης, άνευ ειδικής συμφωνίας - αδείας. Ενισχυτική του επιχειρήματος αυτού είναι η διάταξη του άρθρου 3δ της Σύμβασης, σύμφωνα με την οποία «τα συμβαλλόμενα κράτη δεσμεύονται να λαμβάνουν δεδόντως υπ' όψιν την ασφάλεια της ναυτιλίας των πολιτικών αεροσκαφών, όταν εκδίδουν κανονισμούς για τα κρατικά τους αεροσκάφη». Βέβαια, με τη διάταξη αυτή αναλαμβάνεται δέσμευση των κρατών - μελών ως προς τις εθνικές τους νομοθεσίες, είναι όμως ενδεικτική, όπως και άλλες διατάξεις, που άμεσα ή έμμεσα, καθιερώνουν υποχρέωση υποβολής σχεδίων πτήσεως και από στρατιωτικά αεροσκάφη, της γενικότερης φιλοσοφίας της Σύμβασης και των Παραρτημάτων της, καθώς και άλλων διεθνών Αεροναυτικών Κανονισμών, για κατοχύρωση της ασφάλειας των πτήσεων των πολιτικών αεροσκαφών.<sup>4</sup>

7. Pros τούτους, η Ελλάδα απαιτεί για λόγους ασφάλειας των πολιτικών πτήσεων, όπως όλα

ανεξαιρέτως τα πολιτικά και στρατιωτικά αεροσκάφη (εθνικού ή ξένου νηολογίου) υποβάλουν σχέδια πτήσεως για το ακριβές δρομολόγιό τους, πριν από την είσοδό τους στο FIR Αθηνών, κινούμενη πάντα στο πλαίσιο της διεθνούς πρακτικής, αλλά και των επαναλαμβανόμενων ρητών διατάξεων του ICAO.<sup>5</sup> Έτσι, επιτυγχάνονται αποτελεσματικότερα ο έλεγχος και ο συντονισμός της εναέριας κυκλοφορίας, με επακόλουθο την αύξηση της ασφάλειας των πτήσεων, ενώ σε περίπτωση ατυχήματος θα είναι a priori γνωστή η διαδρομή επί της οποίας πρέπει να επικεντρωθούν οι έρευνες για την προστασία της ανθρώπινης ζωής.

8. Ως εκ τούτων, η μη υποβολή σχεδίων πτήσης από τα τουρκικά στρατιωτικά αεροσκάφη, και κατ' επέκταση η μη γνωστοποίηση του δρομολογίου τους, εντός του FIR Αθηνών, ασφαλώς δεν συνάδει με το διεθνές δίκαιο, και αυτονόητα ενυπάρχει σοβαρό θέμα ασφαλείας, όχι μόνο των πτήσεων, αλλά και των πληρωμάτων στην περίπτωση που καταστούν ναυαγοί, μετά από ατύχημα. Αξίζει μάλιστα να επισημανθεί η Συμφωνία Αθήνας - Ουάσιγκτον (2000), με την οποία οι ΗΠΑ δεσμεύτηκαν, ότι τα μαχητικά τους αεροσκάφη μέσα στο FIR Αθηνών θα τηρούν όλες τις διαδικασίες που προβλέπονται από τον ICAO.<sup>6</sup> Τοιουτοτρόπως, η ελληνική Πολεμική Αεροπορία εξαναγκάζεται να προβαίνει σε διαδικασίες αναγνώρισης των αγνώστων στις αρμόδιες αρχές εναέριας κυκλοφορίας ικνών αεροσκαφών που έχουν εισέλθει στο FIR Αθηνών, χωρίς να έχουν υποβάλλει σχέδιο πτήσεως, καθώς και σε αναχαίτισεις, όταν αυτά παραβιάζουν τον ελληνικό εθνικό εναέριο χώρο.

## **Αεροπορικά και ναυτικά ατυχήματα στο Αιγαίο**

9. Οι ενέργειες έρευνας και διάσωσης κινδυνεύοντων αεροσκαφών στον εναέριο και θαλάσσιο χώρο, που υλοποιούνται με τη χρησιμοποίηση πλωτών και πηπτικών μέσων, εντάσσονται στο πλαίσιο της αεροναυτικής έρευνας και διάσωσης,

<sup>3</sup> Άγγελος Πόκαρης, *Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου - Διαστήματος*, Αθήνα - Κομοτηνή, Αντ. Σάκκουλα, 1996, σελ. 111.

<sup>4</sup> Άγγελος Πόκαρης, *Οι Δικαιοδοσίες του Παράκτιου Κράτους στον Εναέριο Χώρο, Εθνικό και Διεθνή (Το διεθνές νομικό καθεστώς των FIRs)*, Αθήνα - Κομοτηνή, Αντ. Σάκκουλα, 1991, σελ. 216 - 217.

<sup>5</sup> ICAO (International Standards), Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, Chapter 3.3 (Flight Plans), 10th edition, July 2005.

<sup>6</sup> Μαριάνθη Κλάδη - Ευσταθοπούλου (πρόλογος: Χρήστος Ροζάκης), *Θέματα Δικαίου του Εναέριου Χώρου*, Αθήνα, Ι. Σιδέρης, 2007, σελ. 162.

σύμφωνα με την επίσημη ορολογία των διεθνών αεροναυτικών κανονισμών (Search and Rescue Manual, ICAO document 7333 - AN / 859, 3rd edition 1970), ενώ διέπονται από το Παράρτημα 12 της προαναφερθείσας Σύμβασης του Σικάγο (1944), καθώς και από τους Κανονισμούς και τις Συστάσεις του ICAO. Στο υπόψη Παράρτημα καθορίζονται επακριβώς οι τυποποιημένες διαδικασίες, οι υποχρεώσεις και οι ευθύνες της εκάστοτε συμβαλλόμενης χώρας, περί της αποτελεσματικής έρευνας και διάσωσης, σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων στον εθνικό και διεθνή εναέριο χώρο της. Μετέπειτα, στις περιοχικές συνεδριάσεις αεροναυτιλίας του ICAO, των ετών 1952 (Παρίσι) και 1958 (Γενεύη), θεσμοθετήθηκε - συμφωνήθηκε ότι οι περιοχές ευθύνης της Ελλάδος, Κύπρου και Τουρκίας, για παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης σε περιστατικά αεροπορικών ατυχημάτων, συνταυτίζονται με τα αντίστοιχα όρια των οικείων FIRs (Αθηνών, Λευκωσίας, Κωνσταντινούπολης).

10. Όσον αφορά στην έρευνα - διάσωση σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, η οποία στη διεθνή ορολογία αποκαλείται ναυτική έρευνα και διάσωση, η Ελλάδα ασκεί τον έλεγχο και συντονισμό των εν λόγω επιχειρήσεων, εντός του FIR Αθηνών, από τότε που αυτό θεσπίστηκε (δεκαετία 1950). Η ανάληψη αρμοδιοτήτων από την Ελλάδα για ναυτική έρευνα - διάσωση, εντός του FIR Αθηνών, αντικατοπτρίζει την ελληνική αυτοσύνη και τη γεωγραφική πραγματικότητα στην περιοχή, δεδομένων των διάσπαρτων ελληνικών νησιών στο Αιγαίο, οι οποίες επιτρέπουν την πλέον άμεση, ταχεία και αποτελεσματική, από επιχειρησιακή άποψη, παροχή υπηρεσιών για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στο θαλάσσιο χώρο. Το ελληνικό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, με το υπ' αριθμ. 44 / 07-01-1975 έγγραφό του, γνωστοποίησε στον IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization / Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός), προγενέστερο οργανισμό του IMO (International Maritime Organization), την περιοχή ευθύνης της Ελλάδος για επιχειρήσεις ναυτικής έρευνας - διάσωσης, τις οποίες, όπως προαναφέρθηκε, διενεργεί από μακρού χρόνου αδιαλείπτως εντός του FIR Αθηνών.

11. Επίσης, τόσο κατά την υπογραφή (20/08/1980), όσο και κατά την επικύρωση από το ελληνικό κοινοβούλιο (νόμος 1844 / 1989, ΦΕΚ 100 / τεύχος Α' / 25-04-1989), της διεθνούς Σύμβασης του Αμβούργου (1979), περί ναυτικής έρευνας - διάσωσης (International Convention on Maritime Search and Rescue), η ελληνική πλευρά κατέθεσε επιφύλαξη με την οποία δήλωνε ρητά ότι η περιοχή ευθύνης της συμπίπτει με το FIR Αθηνών, διατύπωση που συμπεριλήφθηκε και στο σχετικό νόμο, με τον οποίο ενσωματώθηκε η υπόψη Σύμβαση, στην ελληνική έννομη τάξη. Η Σύμβαση αυτή, της οποίας το κείμενο διαμορφώθηκε και προτάθηκε για υπογραφή στα κράτη - μέλη του IMO από 09 έως 27 Απριλίου 1979 και τέθηκε σε ισχύ το 1985, αποτελεί το βασικό θεσμικό πλαίσιο επί θεμάτων παροχής ναυτικής έρευνας - διάσωσης, επιβάλλει την υποχρέωση στα συμβαλλόμενα κράτη να έχουν οργανωμένες υπηρεσίες έρευνας - διάσωσης για την παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντα πλωτά μέσα και προβλέπει διαδικασίες συντονισμού με τις εθνικές αρχές στην περίπτωση που στις επιχειρήσεις διάσωσης μετέχουν και πλοία ή αεροσκάφη νηολόγησης τρίτου κράτους. Η επιβαλλόμενη δε υποχρέωση συνδρομής, καλύπτει και τμήματα της ανοικτής θάλασσας που πρόσκεινται στην αιγιαλίτιδα ζώνη του παράκτιου κράτους.

12. Σημειώνεται ότι η Σύμβαση του Αμβούργου, η οποία υιοθετήθηκε στο πλαίσιο του IMO (ναυτιλιακός βραχίονας του ΟΗΕ), προβλέπει ότι οι περιοχές ευθύνης των συμβαλλομένων μερών για την παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης, σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων στην ανοικτή θάλασσα, καθορίζονται με συμφωνία των ενδιαφερομένων παράκτιων κρατών. Γι' αυτό άλλωστε η Ελλάδα, όταν υπεγράφη εκείνη η Σύμβαση, και επειδή διαφώνησε με την προϋπόθεση αυτή ένεκα των επεκτατικών βλέψεων της εξ' ανατολών γείτονος χώρας, αναγκάστηκε να θέσει κατηγορηματικώς την επιφύλαξη της στον IMO, ήτοι ότι θα ασκεί ναυτική έρευνα και διάσωση σε ολόκληρη την επικράτεια του FIR Αθηνών, όπως και σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων.

13. Αντίθετα, όψιμα η Άγκυρα, το 1982, κατά τη διάρκεια σύσκεψης της υποεπιτροπής του IMO (27th session) για θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, κατέθεσε δήλωση με την οποία αμφισβητούσε τις ελληνικές θέσεις και επισύναψε σε αυτήν χάρτη που απεικόνιζε το Αιγαίο να είναι διαιμοιρασμένο στα δύο, με διευκρινιστικό σημείωμα ότι η διαχωριστική γραμμή ήταν απλώς ενδεικτική των ορίων των επιχειρησιακών δυνατοτήτων των τουρκικών υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης. Ο εν λόγω τουρκικός ισχυρισμός αποδοκιμάστηκε και εμμέσως απορρίφθηκε από τον IMO, δεδομένου ότι στην έκδοση του τεύχους του «Information on national Search and Rescue», το Φεβρουάριο του 1983, περιλαμβάνεται χάρτης στον οποίο εμφανίζεται ως περιοχή ευθύνης και αρμοδιοτήτων σε θέματα ναυτικής έρευνας - διάσωσης στο Αιγαίο, εκείνη του FIR Αθηνών.<sup>7</sup> Όπως φαίνεται δε και από τις προσαρτημένες στην Τελική Πράξη της Σύμβασης του Αμβούργου δηλώσεις τους, αρκετά κράτη ακολούθησαν το ελληνικό πρότυπο, ήτοι την πλήρη ταύτιση των ζωνών ελέγχου και συντονισμού των επιχειρήσεων έρευνας - διάσωσης για θαλάσσια και αεροπορικά ατυχήματα.

14. Στο πλαίσιο των συνεννοήσεων με τα γειτονικά παράκτια κράτη, η Ελλάδα έχει υπογράψει Συμφωνίες για συνεργασία σε θέματα παροχής υπηρεσιών ναυτικής έρευνας - διάσωσης, τόσο με την Ιταλία (2000), όσο και με τη Μάλτα (2008), στις οποίες κατηγορηματικά ορίζεται ότι η εν λόγω ελληνική περιοχή ευθύνης συμπίπτει με το FIR Αθηνών, ενώ εκκρεμεί η υπογραφή αντιστοίχων Συμφωνιών και με τα άλλα γειτονικά κράτη.<sup>8</sup>

### **Ιστορικό τούρκικων αμφισβητήσεων - αξιώσεων**

15. Αρχικά, από τη στιγμή που υιοθετήθηκε η Σύμβαση του Σικάγο (1944) και καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950, η Άγκυρα είχε συμφωνήσει όχι μόνο στα ακριβή όρια των FIRs

Αθηνών, Λευκωσίας και Κωνσταντινούπολης, αλλά και στις περιοχές ευθύνης για αποστολές έρευνας και διάσωσης σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων, που και για τις τρεις χώρες (Ελλάδα, Κύπρο, Τουρκία) κατοχυρώθηκαν να συμπίπτουν με τα αντίστοιχα όρια των οικείων FIRs. Η τότε στάση της τουρκικής πλευράς ταυτιζόταν με τις προαναφερόμενες διεθνείς αποφάσεις, χωρίς να φέρνει προσκόμματα στην όλη διαδικασία. Η αποχή δε εκ μέρους της, από κάθε νομική και έμπρακτη αμφισβήτηση του εύρους των 10 ναυτικών μιλίων του ελληνικού εναέριου χώρου, τουλάχιστον μέχρι το 1974, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι αποτελεί αρχή δημιουργίας τοπικού εθίμου.<sup>9</sup>

16. Όμως, από το 1974 και έκτοτε, όταν τα σχέδια της διχοτόμησης του Αρχιπελάγους άρχισαν να μπαίνουν σε εφαρμογή, επ' ουδενί λόγω η Άγκυρα θα μπορούσε να δεχτεί την αποκλειστική αρμοδιότητα της Αθήνας σε αυτόν το χώρο. Ένας τρόπος για να την προσβάλλει ήταν μέσω της αμφισβήτησης της περιοχής ευθύνης έρευνας - διάσωσης, η οποία συνέπιπτε με το FIR Αθηνών, με προοπτική να επαναπροσδιοριστούν (προς δυσμάς) τα ανατολικά όρια του. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η Τουρκία, καταστρατηγώντας όλες τις διεθνείς συμφωνίες στο πλαίσιο του ICAO, ξεκίνησε να αμφισβητεί το FIR Αθηνών με τη σταθερή άρνηση για κατάθεση σχεδίων πτήσης εκ μέρους των στρατιωτικών της πτητικών μέσων. Παράλληλα, ήταν η μοναδική χώρα που υποστήριζε ότι τα νησιά του ανατολικού και νοτιοανατολικού Αιγαίου (Λήμνος, Σαμοθράκη, Μυτιλήνη, Χίος, Σάμος, Ικαρία, Δωδεκάνησα) αποτελούν αποστρατικοποιημένες περιοχές, κάτι που ασφαλώς είναι ανυπόστατο και δεν συνάδει με τις Συνθήκες Ειρήνης της Λωζάννης (1923) και Παρισίων (1947), καθώς και τη Σύμβαση του Μοντρέ (1936).<sup>10</sup>

7 Ελευθέριος Σεργιαννίδης, «Έρευνα και Διάσωση - Το Νομικό Πλαίσιο», Αεροπορική Επιθεώρηση (Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας / Σχολή Πολέμου Αεροπορίας), Απρίλιος 2009 (τεύχος 86), σελ. 111.

8 Υπουργείο Εξωτερικών, «Έρευνα και Διάσωση», 17/04/2013, <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>.

9 Άγγελος Πόκαρης, *Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου - Διαστήματος*, Αθήνα - Κομοτηνή, Αντ. Σάκκουλα, 1996, σελ. 41 (Η θέση αυτή υποστηρίζεται από τον καθηγητή Κ. Hailbronner, «Die Freiheit der Luft und Staatliche Hoheitsrecht», εις Thesaurus Acroasium, τ.Χ., Thessaloniki, 1981, σελ. 339 εν.).

10 Νίκος Ζάικος, «Συνθήκες Σεβρών - Λωζάννης - Μοντρέ - Παρισίων», Σημειώσεις ΑΔΙΣΠΟ, 2007, σελ. 5 - 6.

17. Αναφορικά με τα ναυτικά ατυχήματα, η Άγκυρα, αντιτασσόμενη στην ελληνική ρητή δήλωση περί συνταύτισης του FIR Αθηνών με την περιοχική ευθύνη για ναυτική έρευνα και διάσωση, που κατατέθηκε, ως γνωστόν, τόσο στον IMCO (1975), όσο και κατά την υπογραφή (1980), αλλά και κατά την επικύρωση (1989) της Σύμβασης του Αμβούργου (International Convention on Maritime Search and Rescue), η οποία ρυθμίζει θέματα και τυποποιεί διαδικασίες για τη ναυτική έρευνα και διάσωση, έκτοτε, όψιμα διατείνεται ότι οι περιοχές ευθύνης για ναυτική έρευνα και διάσωση στην ανοιχτή θάλασσα πρέπει να οροθετούνται με συμφωνία των ενδιαφερόμενων παράκτιων κρατών.

18. Ωστόσο, παρά τις ενστάσεις της εξ' ανατολών γείτονος χώρας, η ελληνική θέση της ταυτόσημης οροθέτησης των ζωνών ευθύνης έρευνας - διάσωσης για θαλάσσια και αεροπορικά ατυχήματα, κατά τρόπο που να συμπίπτουν με τα όρια των FIRs, έγινε γενικώς δεκτή κατά τη συζήτηση της αναφοράς (report) της υποεπιτροπής ασφαλείας της ναυσιπλοΐας στην 32η σύνοδο του IMO, το Μάρτιο του 1986 (IMO document 32 / WP 8 / 20-08-1986), όπου, πλην της Τουρκίας και της Κίνας, την ανωτέρω θέση εδέχθησαν όλες οι αντιπροσωπείες και, μεταξύ αυτών, και εκείνες της Ιαπωνίας και των ΗΠΑ, οι οποίες την υποστήριξαν ένθερμα.<sup>11</sup> Επίσης, αξιωματικό είναι ότι κατά τη συζήτηση της αναφοράς (report) της υποεπιτροπής έρευνας και διάσωσης (subcommittee on lifesaving, search and rescue) στην 21η σύνοδό της, τονίστηκε ιδιαίτερος η ανάγκη ενσωμάτωσης των διαδικασιών και υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης, μεταξύ IMO και ICAO (IMO document LSR 21 / WP 9 / 22-03-1990).

19. Είναι πρόδηλο λοιπόν, ότι τα προαναφερθέντα συναφή παραστατικά του IMO είναι προσανατολισμένα προς το σκεπτικό της υπ' αριθμ. 1 απόφασης (resolution), που υιοθε-

τήθηκε από τη συνδιάσκεψη του Αμβούργου (1979) και προσαρτήθηκε στην Τελική Πράξη της Σύμβασης, η οποία συνιστά (recommend) ένα και μοναδικό επίπεδο ελέγχου, συντονισμού και ουσιώδους συνεργασίας των δυνάμεων που μετέχουν για την παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης κινδυνευόντων πτητικών και πλωτών μέσων, το οποίο επιτυγχάνεται μόνο εάν μία, σε κάθε περιοχική, αρχή είναι υπεύθυνη για αυτό.<sup>12</sup>

20. Όμως, παρά την απόρριψη των τουρκικών ισχυρισμών και κατ' επέκταση των αναθεωρητικών επιδιώξεων, η Τουρκία, το 1988, εξέδωσε τον υπ' αριθμ. 13559 / 1988 Κανονισμό Έρευνας και Διάσωσης, όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 3275 / 2001 (νόμος 24611 / 12-12-2001), με τον οποίο όρισε αυθαίρετα και μονομερώς ως περιοχική ευθύνη της για παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης, χωρίς να διευκρινίζει εάν πρόκειται για ναυτικά ή / και αεροπορικά ατυχήματα, έναν τομέα που, πέραν του FIR Κωνσταντινούπολης, περιλαμβάνει τμήμα του FIR Αθηνών (μέχρι το μέσο περίπου του Αιγαίου), εγκλωβίζοντας μεγάλο τμήμα της ελληνικής επικράτειας εντός τουρκικής περιοχής έρευνας και διάσωσης.<sup>13</sup>

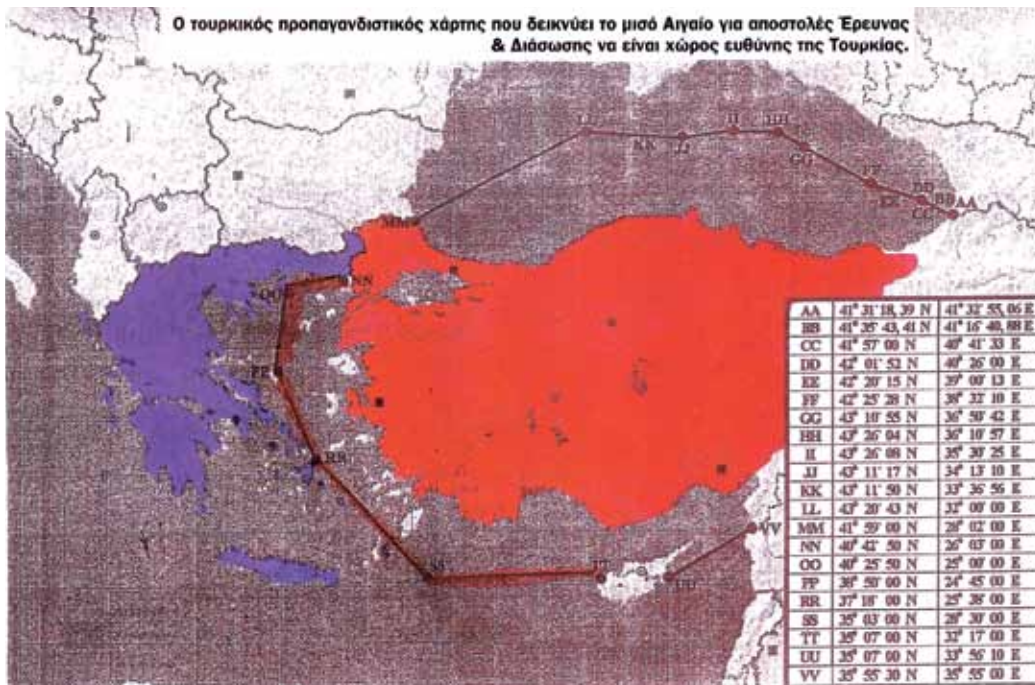
21. Ειδικότερα, καθορίζεται στοχευμένα η περιοχική από τον 25ο Μεσημβρινό και ανατολικότερα, συμπεριλαμβάνοντας μέρος της ανατολικής Μεσογείου και της Κύπρου, ως περιοχική όπου η Άγκυρα θα έχει την απόλυτη ευθύνη ναυτικής και αεροναυτικής έρευνας - διάσωσης, εκδίδοντας συνάμα και σχετικό χάρτη, ενδεικτικό των ορίων των επιχειρησιακών δυνατοτήτων των τουρκικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης. Επιπλέον, αξίζει να επισημανθεί ότι οροθετήθηκε μονομερώς, μεν, ζώνη ευθύνης στον Εύξεινο Πόντο, αλλά

11 Στυλιανός Πολίτης, «Προστασία και Διάσωση της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα», Κείμενα Εργασίας Αιγαίου (Πανεπιστήμιο Αιγαίου / Τμήμα Ναυτιλίας - Εμπορίου - Μεταφορών), Δεκέμβριος 2003 (τεύχος 1), σελ. 62.

12 Άγγελος Γόκαρης, *Οι Δικαιοδοσίες του Παράκτιου Κράτους στον Εναέριο Χώρο, Εθνικό και Διεθνή (Το διεθνές ναμικό καθεστώς των FIRs)*, Αθήνα - Κομοτηνή, Αντ. Σάκκουλα, 1991, σελ. 172 - 173.

13 Υπουργείο Εξωτερικών, «Έρευνα και Διάσωση», 17/04/2013, <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinoturkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>.





Ο χάρτης της περιοχής έρευνας και διάσωσης υπό τουρκική δικαιοδοσία (συνημμένον στον Κανονισμό 13559 / 1988).

η βόρεια αυτή ζώνη δεν παραβιάζει τα όρια του Odessa FIR, όπως έγινε στην περίπτωση του Nicosia FIR, ήτοι με την καταχρηστική παραβίαση σχετικών αρμοδιοτήτων και κυριαρχικών δικαιωμάτων της Κυπριακής Δημοκρατίας.

22. Η προκλητική αυτή ενέργεια εγκλωβισμού ελληνικών νήσων, ελληνικών χωρικών υδάτων και ελληνικού εναερίου χώρου στην τουρκική περιοχή έρευνας και διάσωσης, σαφώς παραβιάζει την κυριαρχία και κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδος. Η δε συμπερίληψη τμήματος του FIR Αθηνών στην τουρκική περιοχή ευθύνης, πέραν του ότι στερείται επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας, παραβιάζει ελληνικές αρμοδιότητες εκχωρημένες από τον ICAO. Επίσης, έρχεται σε αντίθεση με τη γενική διεθνή πρακτική (εθιμικό δίκαιο), αλλά και τις συστάσεις του IMO και ICAO, που περιλαμβάνονται στο IAMSAR Manual (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual / Διεθνές Εγχειρίδιο Αεροναυτικής και

Ναυτικής Έρευνας και Διάσωσης), προκρίνοντας την υιοθέτηση ταυτόσημων περιοχών για την παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης σε ναυτικά και αεροπορικά ατυχήματα, κατά τρόπο που να συμπίπτουν με τα όρια των FIRs. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι οι οιοσδήποτε εν προκειμένω τουρκικές αιτιάσεις, οι οποίες αγνοούν το διεθνές δίκαιο, ήτοι τις διεθνείς συνθήκες - συμβάσεις (διμερείς, πολυμερείς), τα διεθνή έθιμα και τις γενικές αρχές του δικαίου, εξυπηρετούν σκοπιμότητες που δεν έχουν καμία σχέση με τον ανθρωπιστικό ρόλο που πηγάζει εκ της φύσεως των επιχειρήσεων της έρευνας και διάσωσης.

23. Εντωμεταξύ, η Άγκυρα, πριν την έκδοση του υπ' αριθμ. 3275 / 2001 Κανονισμού Έρευνας και Διάσωσης, είχε προλειάνει το έδαφος προς αυτή την κατεύθυνση, όταν στις 16/02/1999 εξέδωσε αυθαίρετα και μονομερώς προς τον ICAO τη διεθνή αγγελία A0240 / 1999 (NOTAM), με την οποία δήλωνε ότι τα όρια του FIR Αθηνών είναι πλασματικά και δεν έχουν κα-

215709 AFGS GR  
217711 LGGG GR  
ZCZC EAO009 161545  
GG LGGGGGEA  
161546 LGGGYTYX  
ANAMETABIBASH SHMATOS

PROS: GEECA/ECKEPIX-GEA/A2-GEA/A3/2-GEN/A2-112PM/140SHP-YP/A/D4/G  
K/SH: GEECA/KEXEIK/TXK-DASEPE/A-DISPLH  
GES/2 EG-3 EG-GEN/A3  
GEA/A1/2-A1/6-A4  
ATA/A2-A4-A4/1-DAY/A1-GEA/A2/4-EKAE  
YPEX/A4-EYP/A

QUOTE

161455 LTAAYNYX (AO240 / 1999 NOTAM)

Q) LTBB/QXXX/IV/NBO/E/000/999/

A) LTBB

B) 9902161430

C) PERM

D) REF AIP TURKEY, RAC 3-1-4A. PLS INSERT THE FOLLOWING PARAGRAPHS IN THE REMARKS COLUMN  
THE PORTION OF ISTANBUL-ATHENS FIR BOUNDARY BETWEEN POINT 3605N3000E

IN THE SOUTH AND THE POINT COINCIDING WITH THE BEGINNING OF THE TURKISH - GREEK LAND BORDER IN  
THE NORTH, BY ITS DEFINITION DOES NOT REFLECT ANY LEGALLY DETERMINED MARITIME AREA OR  
TERRITORIAL SEA BOUNDARY DELIMITATION AMONG THE PARTIES OR AN AGREED PRACTICE. THEREFORE,  
ANY PRESENTATION OR REFERENCE TO THAT PART OF ISTANBUL - ATHENS FIR BOUNDARY BETWEEN THE  
POINTS MENTIONED ABOVE IS PURELY FICTITIOUS AND WITHOUT ANY LEGAL BASIS.

NOTE: AIP CHANGE WILL FOLLOW...

*Η αγγελία - ειδοποίηση AO240 / 1999 (NOTAM), με την οποία η Άγκυρα κηρύσσει το FIR Αθηνών πλασματικό και χωρίς νομική βάση.*

μία νομική υπόσταση. Την ίδια δε αυτή προκλητική αγγελία - η οποία σήμερα δεν βρίσκεται σε ισχύ - συνέχιζε μεθοδευμένα να επανεκδίδει και να συμπεριλαμβάνει επί πολλά έτη στο διεθνούς διανομής Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών της τουρκικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).<sup>14</sup>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄: ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

### Τούρκικη στρατηγική υπό το πρίσμα της έρευνας - διάσωσης

1. Τη δεκαετία του 1970, η έναρξη της συστηματικής πολιτικής των αμφισβητήσεων και

δικεκδικήσεων, από την Άγκυρα, εις βάρος της κυριαρχίας, των κυριαρχικών δικαιωμάτων και των διεθνών αρμοδιοτήτων της Ελλάδος στον εναέριο, θαλάσσιο και ημισιωτικό χώρο του Αρχιπελάγους, με απώτερο στρατηγικό στόχο τη μεταβολή του εδαφικού status quo και του νομικού καθεστώτος στον θαλάσσιο και εναέριο χώρο, που πηγάζει από το διεθνές δίκαιο, άνοιξε ένα νέο κεφάλαιο έντασης στις ελληνοτουρκικές σχέσεις που διαρκεί μέχρι τούδε. Η νεοπαγής αυτή τότε αναθεωρητική πολιτική έναντι της Ελλάδος, άρχισε να σηματοδοτείται κλιμακωτά, από την εμφάνιση των πρώτων αξιώσεων εις βάρος της ελληνικής υφαλοκρηπίδας (1973), την αμφισβήτηση του εύρους του εθνικού εναερίου χώρου (1975), το διαμοιρασμό του Αιγαίου σε θέματα έρευνας - διάσωσης (1988), καθώς και τη δημιουργία γκρίζων ζωνών, ως προς την άσκηση εθνικής κυριαρχίας, σε πλήθος μικρονησών και βραχονησίδων, με αποκορύφωμα την

<sup>14</sup> Μαρϊάνθη Κλάδη - Ευσταθοπούλου (πρόλογος: Χρήστος Ροζάκης), *Θέματα Δικαίου του Εναερίου Χώρου*, Αθήνα, Ι. Σιδέρης, 2007, σελ. 171.

κρίση των Ιμίων (1996), η οποία έφερε τις δύο χώρες ακόμα και στο χείλος ένοπλης σύρραξης.

2. Η τουρκική πλευρά διαρκώς πλέκει έναν καμβά αυξανόμενων διαφορών και αξιώσεων, με καθοριστικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη της έντασης μεταξύ των δύο κρατών, στο πλαίσιο της εξωτερικής της πολιτικής, η οποία εδράζεται επί των κάτωθι αμφισβητήσεων:

α. Του νομίμου και κυριαρχικού δικαιώματος της Ελλάδος, με απειλή πολέμου (*casus belli*), να επεκτείνει την αιγιαλίτιδα ζώνη της μέχρι τα 12 ναυτικά μίλια, όπως προβλέπει το Δίκαιο της Θάλασσας και όπως ήδη έχει πράξει το σύνολο σχεδόν των παράκτιων κρατών της διεθνούς κοινότητας, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων.

β. Των αρμοδιοτήτων που ασκεί η Ελλάδα, εντός του FIR Αθηνών, βάσει αποφάσεων του ICAO, με τη διαρκή άρνηση των τουρκικών πτητικών μέσων να συμμορφωθούν προς τους κανόνες εναέριας κυκλοφορίας (μη υποβολή σχεδίου πτήσης), καθώς και του εύρους του ελληνικού εθνικού εναέριου χώρου, μέσω συνεχών παραβιάσεων του από αυτά.

γ. Των θαλασσιών συνόρων, καθώς και της ελληνικής κυριαρχίας επί νησιών (καινοφανής θεωρία γκρίζων ζωνών), με την παραβίασή της ακόμα και στην περίπτωση κατοικημένων.

δ. Των αρμοδιοτήτων της Ελλάδος για θέματα έρευνας και διάσωσης, εντός της περιοχής ευθύνης της (Athinaί FIR).<sup>15</sup>

3. Στο πλαίσιο των στρατηγικών επιδιώξεων και στόχων της Άγκυρας, θα πρέπει να ενταχθεί επίσης και η προσπάθειά της να αμφισβητεί συστηματικά το αμυντικό status των νησιών του ανατολικού Αιγαίου Πελάγους. Η προσπάθεια αυτή, που βασίζεται είτε σε παλαιότερα κείμενα που έχουν καταργηθεί (η Συνθήκη της Λωζάνης του 1923, που αφορούσε στην αποστρατικοποίηση της Λήμνου και Σαμοθράκης και γενικότερα στο καθεστώς των Στενών, αντικαταστάθηκε στο σύνολό της από τη Συνθήκη του Μοντρέ του 1936, η οποία και απάλλαξε τα ως άνω νησιά από το καθεστώς του αφοπλισμού),

είτε σε νεώτερα που δεν την αφορούν άμεσα (υποστηρίζει ότι το καθεστώς αποστρατικοποίησης της Δωδεκανήσου τέθηκε πρώτιστα για τη δική της ασφάλεια και επικαλείται τη Συνθήκη Ειρήνης των Παρισίων, που το προβλέπει, ωστόσο η Τουρκία δεν αποτελεί μέρος της προμνησθείσας Συνθήκης, επομένως, αποτελεί γι' αυτήν «*res inter alios acta*», και κακώς την επικαλείται), έχει την ίδια ακριβώς στόχευση: την αποδυνάμωση του status των ελληνικών νησιών στο Αρχιπέλαγος.<sup>16</sup> Στηριζόμενη μάλιστα στη δήθεν αποστρατικοποίηση της Λήμνου, αποκάλυπτα εκφράζει ενίοτε τις έντονες αντιρρήσεις της, τόσο στον ICAO όσο και στο NATO, για την ύπαρξη και επιφυλακή του ελληνικού ελικοπτέρου έρευνας και διάσωσης, στη νήσο αυτή.

4. Η Άγκυρα εκμεταλλεόμενη το θέμα της έρευνας και διάσωσης στο FIR Αθηνών, εφαρμόζει μια μακρόπνοη πολιτική και προχωρά συστηματικά και βαθμιαία στην προώθηση των θέσεων της για τα ανωτέρω ζητήματα του Αιγαίου. Προς αυτήν την κατεύθυνση, η τουρκική πλευρά επικαλείται αδυναμία της Ελλάδος για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στο σύνολο της επικράτειας του Athinaί FIR (κυρίως από το 1988 που εξέδωσε αυθαίρετα και μονομερώς το σχετικό Κανονισμό), δεν αναγνωρίζει τα προβλεπόμενα από το διεθνές δίκαιο, επεμβαίνει στοχευμένα σε περιπτώσεις αεροπορικών και ναυτικών ατυχημάτων, δεσμεύει αυθαίρετα περιοχές για ασκήσεις έρευνας - διάσωσης, δεν καταθέτει σχέδια πτήσης (σκοπός των οποίων, συν τοις άλλοις, είναι και η δυνατότητα διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος), και επιδιώκει τεχνέντως να εκμεταλλευτεί οιοδήποτε συμβάν που χρήζει έρευνας και διάσωσης, εντός της ελληνικής περιοχής ευθύνης, που είναι το FIR Αθηνών.

5. Η υλοποιούμενη επιθετική πολιτική της Άγκυρας για θέματα έρευνας - διάσωσης, αποτελεί έναν κραταιό βραχίονα της ευρύτερης στρατηγικής της, ειδικά όσον αφορά στα ζητή-

15 Υπουργείο Εξωτερικών, «Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων», <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/>.

16 Πέτρος Σιούσιουρας, «Γεωπολιτικές Επιδιώξεις της Τουρκίας στο Αιγαίο Πέλαγος και Πολιτική του Casus Belli», Σημειώσεις στη ΣΕΘΑ, Φεβρουάριος 2014, σελ. 7.

ματα του Αιγαίου και της Κύπρου, και οι όποιοι εν προκειμένω ισχυρισμοί της, επιδιώκουν τη δι-αμόρφωση της διεθνούς κοινής γνώμης και την παγίωση των θέσεών της, με απώτερο στόχο την ανατροπή του status quo στον Αιγαϊακό χώρο και στην ανατολική Μεσόγειο, υπέρ των γεω-πολιτικών της συμφερόντων και εις βάρος των αντίστοιχων ελληνικών. Συγκεκριμένα, η όψιμη αμφισβήτηση των αρμοδιοτήτων της Ελλάδος, εκ μέρους της Τουρκίας, για παροχή υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, εντός του FIR Αθηνών, αποτελεί μέρος της γενικότερης επεκτατικής της πολιτικής, που μακρόπνοο στόχο έχει τη διχο-τόμηση του Αρχιπελάγους και τη μεταβολή του status quo στο γεωπολιτικό χώρο της λεκάνης της ανατολικής Μεσογείου, καθιερώνοντάς την κυρίαρχη δύναμη, που θα έχει το «πάνω χέρι» σε θέματα ενέργειας και μηχανισμών άμυνας και ασφάλειας στην περιοχή.

6. Ιδιαίτερα δε αποκαλυπτική των τάσεων και βλέψεων της πολιτικής αυτής, η οποία εκ-μεταλλεύεται ή δημιουργεί εντέχνως πολυειδή ζητήματα, προκειμένου να επιτύχει από γεω-στρατηγική άποψη τους στόχους της στην περι-οχή, είναι η επισήμανση του Τούρκου Υπουργού Εξωτερικών Αχμέτ Νταβούτογλου, ότι «ακόμη κι αν δεν υπήρχε στην Κύπρο ούτε ένας μουσουλ-μάνος Τούρκος, η Τουρκία όφειλε να διατηρεί ένα κυπριακό ζήτημα, όπως και στην περίπτωση των Δωδεκανήσων που εξακολουθούν να δια-τηρούν τη σημασία τους για την Τουρκία, αν και δεν υπάρχει πλέον εκεί ένας επαρκής τουρκικός πληθυσμός».<sup>17</sup>

7. Το κυριότερο στοιχείο που χαρακτηρί-ζει τις ενέργειες και κινήσεις της Άγκυρας, ως προς τον ζωτικά κρίσιμο τομέα της έρευ-νας και διάσωσης, ουσιαστικά αποτελεί η μη συμμόρφωσή της προς το διεθνές δίκαιο, ήτοι «στο σύνολο των κανόνων και αρχών που εφαρμόζονται σήμερα, όπως οι διεθνείς συνθήκες (διμερείς και πολυμερείς), τα διεθνή έθιμα, οι γενικές αρχές του δικαίου, καθώς επίσης και επικουρικά η νομολογία διεθνών

δικαιοδοτικών οργάνων και η θεωρία διασή-μων διεθνολόγων».<sup>18</sup> Η επιλεκτική και όχι η πλήρης εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων - συμφωνιών, των συστάσεων για θέματα έρευνας - διάσωσης, που έχουν υιοθετηθεί από τους αρμόδιους οργανισμούς του ΟΗΕ (ΙΜΟ, ΙCΑΟ), καθώς επίσης και του εθιμικού δικαίου, δηλαδή της γενικής πρακτικής που γίνεται δεκτή ως κανόνας δικαίου, σύμφωνα με το άρθρο 38, παρ. 1 του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης, συνιστούν de facto και de jure παραβίαση, εκ μέρους της τουρκικής πλευράς, των βασικών πηγών του διεθνούς δικαίου, και ασφαλώς παντελή αγνό-ηση των βασικών υποκειμένων αυτού, ήτοι των κρατών και των διεθνών οργανισμών.

8. Όλα τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με την επιδίωξή της να έχει κυρίαρχο ρόλο στην περιο-χή των Βαλκανίων, στην ανατολική Μεσόγειο και Μέση Ανατολή, και δη στο μεγάλο «παιχνίδι των αγωγών» για την έρευνα και εκμετάλλευση του φυσικού πλούτου, υποδηλώνουν ότι η Άγκυρα, τελευταίως, έχει αποφασίσει (ή έχει αποφασιστεί από «άλλους») να απομακρύνεται βαθμιαία από τη Δύση και να μην προσαρμόζει την πολιτική της στους στρατηγικούς προσανατολισμούς των παγκόσμιων κέντρων ισχύος, όπως πχ είναι οι ΗΠΑ και το Ισραήλ. Κάτι τέτοιο ερμηνεύεται από το ότι η Τουρκία θεωρεί πως η πολιτική της Δύ-σης θα της δημιουργήσει σημαντικό πρόβλημα στη διαφύλαξη, ή την υπέρ αυτής ανατροπή, του υφιστάμενου status quo στην ανατολική Μεσό-γειο και Μέση Ανατολή, καθώς και στην ακε-ραιότητα ή τη συνοχή της. Βέβαια, σε απάντηση των αντιλήψεων αυτών, Τούρκοι αξιωματούχοι τονίζουν ότι η Άγκυρα συνεχίζει να δίδει τη βα-ρύτητα που έδιδε στο παρελθόν στις σχέσεις της με τη Δύση, ωστόσο, προκειμένου να εξασφαλί-σει τα συμφέροντά της, επιδιώκει την αύξηση της επιρροής της στον αραβικό κόσμο, καθώς και τη δημιουργία στενών σχέσεων και σταθε-ρών ισορροπιών με άλλες χώρες, όπως είναι η Κίνα, Ιαπωνία, κλπ. Όμως, οι προσδοκίες για την επιρροή της στο αραβικό κόσμο, έχουν τελευταί-

17 Αχμέτ Νταβούτογλου, *Το Στρατηγικό Βάθος - Η Διεθνής Θέση της Τουρκίας*, Αθήνα, Ποιότητα, 2010, σελ. 279.

18 Στέλιος Περράκης, «Παγκόσμια Περιφερειακή Διακυβέρνηση και Ανάλυση Συγκρούσεων», Διάλεξη στη ΣΕΘΑ, 12/11/2013.

ως μετριάσει, λόγω της ανέλιπτης τροπής των εξελίξεων στην Αίγυπτο (ανατροπή του Προέδρου Mohamed Morsi από το Στρατό).

9. Η γενική διαπίστωση είναι ότι τα τελευταία έτη η σημερινή πολιτική ηγεσία της Τουρκίας επαναξιολόγησε το γεωπολιτικό ρόλο της χώρας και προσαρμόσθηκε στις νέες διεθνείς ισορροπίες, κρατώντας περίπου ίσες αποστάσεις από ΗΠΑ και Ρωσία. Οι αμερικανοτουρκικές σχέσεις έχουν εισέλθει σε περίοδο σημαντικής καμψής, καθότι η τουρκική ηγεσία στο σύνολό της επιδιώκει να αναπτύξει, προς έκπληξη και μεγάλη δυσарέσκεια των αμερικανών αξιωματούχων, ένα νέο τόνο στο διάλογό της με την Ουάσινγκτον, διεκδικώντας ουσιαστικά να καταστήσει την Τουρκία ισότιμο συνομιλητή των ΗΠΑ.<sup>19</sup> Χαρακτηριστική είναι η δήλωση, τον Ιούλιο του 2009, του Αμερικανού Αναπληρωτή Υφυπουργού Εξωτερικών κ. Matthew Bryza προς τον Κύπριο Πρόεδρο της Βουλής κ. Μάριο Καρογιάν: «Οι ΗΠΑ δεν μπορούν να πιέσουν την Τουρκία. Αυτό μπορούσε να γίνει στις δεκαετίες του 1970, 1980, 1990. Δεν μπορεί όμως να γίνει σήμερα, που η Τουρκία κατέστη περιφερειακή υπερδύναμη και εξαρτάται απόλυτα από τις δικές της δυνάμεις».<sup>20</sup> Εντός αυτής λοιπόν της φιλοσοφίας, προσπαθεί η Άγκυρα να ασκεί τον ηγετικό της ρόλο και σε θέματα καθεστώτος FIR Αθηνών, καθώς και έρευνας - διάσωσης στο Αιγαίο Πέλαγος, τα οποία αποτελούν γι' αυτήν στρατηγική σπουδαιότητα, κάνοντας επίδειξη ισχύος και παρακάμπτοντας κατά το δοκούν το διεθνές δίκαιο.

10. Η Τουρκία μονίμως απαιτεί και λαμβάνει, χωρίς να δίνει το αντάλλαγμα που της ζητείται ή που έχει συμφωνηθεί, παρά μόνο όταν αναγκαστεί λόγω εξωγενών παραγόντων, που δεν έχει τη δυνατότητα να ελέγξει. Με τη νοοτροπία και αντίληψη αυτή, ήτοι με το να ζητάει και να διεκδικεί, χωρίς να δίνει, όπως πχ πράττει στην

περίπτωση των πολλαπλών παραβιάσεων του μορατόριουμ (αμοιβαίας δέσμευσης) Αθήνας - Άγκυρας, περί μη πραγματοποίησης στρατιωτικών πτήσεων στο Αιγαίο σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους (εθνικές εορτές, ειδικές αργίες, κλπ), ασκείται και η τουρκική πολιτική για την έρευνα - διάσωση στο Αιγαίο και την ανατολική Μεσόγειο.

11. Στο διεθνές προσκήνιο είναι δεδομένο πως την ανεπάρκεια κάποιου θα σπεύσει να αξιοποιήσει ο ισχυρότερος ενδιαφερόμενος. Στην προκειμένη περίπτωση, στρατηγικός στόχος της Άγκυρας είναι να εκμεταλλευτεί ενδεχόμενες αδυναμίες του ελληνικού συστήματος έρευνας και διάσωσης, εντός του FIR Αθηνών, ώστε να τις προβάλλει στη διεθνή κοινότητα για να καταδείξει την ανικανότητα της Ελλάδος στην παροχή τέτοιων υπηρεσιών. Οι Τούρκοι αξιωματούχοι, με την παραμικρή αφορμή, καταγγέλλουν σε διεθνές επίπεδο ότι η Ελλάδα δεν μπορεί να ανταπεξέλθει αποτελεσματικά στις απαιτήσεις έρευνας - διάσωσης, στο σύνολο της επικράτειας του Αθηνών FIR, και συνεπώς αυτό το ευαίσθητο έργο, όπως διατείνονται, είναι αναγκαίο να αναληφθεί από τη δική τους χώρα. Από την άλλη μεριά, για τους διεθνείς δρώντες (κράτη, διεθνείς οργανισμοί, μη κυβερνητικές οργανώσεις, πολυεθνικές εταιρείες, κλπ) μεγαλύτερη σημασία έχει η αποτελεσματική διαχείριση και παροχή των ανθρωπιστικών αυτών υπηρεσιών, παρά το ποιος θα έχει την ευθύνη.

12. Ωστόσο, έχουν υπάρξει ασφαλώς στο παρελθόν κάποιες μεμονωμένες περιπτώσεις ατυχημάτων που τα τουρκικά μέσα έρευνας - διάσωσης αντέδρασαν οριακά ταχύτερα, είτε λόγω καιρικών συνθηκών, είτε άλλων συγκυριακών καταστάσεων. Ενδεικτικά μνημονεύεται η περίπτωση του δυστυχήματος που έπληξε την Πολεμική Αεροπορία, στις 05/12/2007. Συγκεκριμένα, μονοθέσιο μαχητικό αεροσκάφος τύπου F-16 κατέπεσε 20 ναυτικά μίλια νοτίως του Αγίου Όρους, στην περιοχή της Ψαθούρας, κατά τη διάρκεια νυχτερινής άσκησης. Άμεση ήταν η κινητοποίηση των ελληνικών δυνάμεων έρευνας και διάσωσης στην εν λόγω περιοχή, όπου έσπευσαν τρία ελικόπτερα (Super Puma), ένα αερο-

19 Ηλίας Νταλούμης (παρουσίαση βιβλίου Εκάβης Αθανασοπούλου: *Σύμμαχοι αλλά όχι Φίλοι / ΗΠΑ - Τουρκία / 1979-2000*, Θεσσαλονίκη, Επίκεντρο ΑΕ, 2014), Άμυνα και Τεχνολογία, Φεβρουάριος 2014 (τεύχος 269), σελ. 61.

20 Κωστάκης Αντωνίου, «Λύση με δύο Ισότιμα Κράτη», 02/07/2009, <http://www.sigmalive.com/simerini/politics/168604>.

(C-130), μία φρεγάτα και μία κανονιοφόρος του Πολεμικού Ναυτικού, καθώς και δύο πλωτά του Λιμενικού Σώματος. Τελικά όμως, ο Έλληνας Ιπτάμενος ανασύρθηκε νεκρός, στα διεθνή ύδατα, από την τουρκική φρεγάτα «Γιαβούζ», η οποία έτυχε να βρίσκεται σε παρακείμενη περιοχή και ανταποκρίθηκε στο σήμα κινδύνου, που εξέπεμψε το ελληνικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΚΣΕΔ). Το ίδιο βράδυ, η σωρός παρελήφθη από ελληνικό ελικόπτερο και διακομίσθηκε στο 251 Γενικό Νοσοκομείο Αεροπορίας.<sup>21</sup>

13. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι τον έλεγχο και συντονισμό της διεξαγωγής της επιχείρησης στο χώρο ενός αεροπορικού ατυχήματος, έχει το εκάστοτε ΚΣΕΔ, το οποίο είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο του συγκεκριμένου τομέα, ήτοι της Περιοχής Πληροφοριών Πτήσης (Flight Information Region), που του έχει ανατεθεί από τον ICAO. Άραγε ήταν νομότυπη η συγκεκριμένη ενέργεια της τουρκικής φρεγάτας που έσπευσε και περισυνέλλεξε τη σωρό του άτυχου Έλληνα Ιπτάμενου; Σύμφωνα με το Doc 9731 - AN / 958, IAMSAR Manual, Volume III (Mobile Facilities), Appendix A, 5th Edition, 2006 (ICAO / IMO), το τουρκικό πολεμικό σκάφος, το οποίο έτυχε να βρίσκεται σε παρακείμενη περιοχή του δυστυχήματος, είχε τη δικαιοδοσία να επέμβει και να βοηθήσει με κάθε μέσο που διέθετε στην εύρεση και την περισυλλογή του άτυχου πιλότου. Εάν το υπόψη πλοίο ενημέρωσε εγκαίρως το καθ' ύλην αρμόδιο ελληνικό ΚΣΕΔ για τις λεπτομέρειες της αποστολής, εάν συνεργάστηκε αρμονικά μαζί του, το γιατί βρισκόταν εκεί, εάν είχε την εξουσιοδότηση, καθώς και εάν θα έπρεπε να επιτηρείται από ελληνικά σκάφη, είναι σημαντικά ερωτήματα που προκύπτουν από αυτό το μοιραίο περιστατικό, τα οποία όμως δεν αφορούν την παρούσα εργασία.

14. Τοιουτοτρόπως, τα τουρκικά διασσωστικά μέσα δύνανται να διεξάγουν επιχειρήσεις έρευνας - διάσωσης στο Αιγαίο, όμως ο έλεγχος και ο συντονισμός όλων των δυνάμεων που λαμ-

βάνουν μέρος ανήκει αποκλειστικά στις αρμόδιες ελληνικές αρχές. Το γεγονός αυτό η Άγκυρα σε καμία περίπτωση δεν το αποδέχεται. Παρά το κλίμα φιλίας που καλλιεργείται μεταξύ των δύο κρατών, ο τουρκικός αναθεωρητισμός είναι υπαρκτός και παρουσιάζεται σε κάθε ευκαιρία. Η στάση αυτή έχει ως στρατηγικό στόχο μία ριζική ανατροπή του γεωπολιτικού status quo στο Αρχιπέλαγος. Άμεσος και ορατός λοιπόν στόχος της τουρκικής πολιτικής για την έρευνα - διάσωση στο Αιγαίο, είναι η αφαίρεση αρμοδιοτήτων από την Ελλάδα με αντίστοιχη εκχώρησή τους στην εξ' ανατολών γείτονα χώρα, η οποία εκμεταλλευόμενη την επιχειρησιακή της αποτελεσματικότητα και επάρκεια, επικαλείται αδυναμία της ελληνικής πλευράς να ανταποκριθεί των υποχρεώσεών της. Ιδιαίτερα δε πρόσφορο έδαφος για την υλοποίηση τούτης της επεκτατικής πολιτικής, αποτελεί η παροχή αποτελεσματικών υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης στα ανατολικά και νοτιοανατολικά όρια του Athinaί FIR, σε τμήματα δηλαδή όπου οι ελληνικές υπηρεσίες ενδέχεται να καθυστερήσουν να επέμβουν σε σχέση με τις αντίστοιχες τουρκικές. Προς τούτοις, εξεδόθη και ο υπ' αριθμ. 13559 / 1988 αυθαίρετος και μονομερής Κανονισμός Έρευνας και Διάσωσης (με το συνημμένο του προπαγανδιστικό χάρτη), στον οποίο αποτυπώνονται σαφώς οι αναθεωρητικές τάσεις και βλέψεις της Άγκυρας, οι οποίες δύνανται να αποτελέσουν την αρχή ενός ντόμινο για ανάλογη απομείωση των ορίων του FIR Αθηνών και τελικώς των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδος στο Αιγαίο.

15. Ο επίμαχος τομέας της έρευνας και διάσωσης ασφαλώς αποτελεί για την Τουρκία ένα εξαιρετικά πρόσφορο έδαφος για την αρμονική συνεργασία πολιτικών και στρατιωτικών, καθώς και για την εξαγωγή των εσωτερικών τους προβλημάτων και κατ' επέκταση τη δημιουργία έντασης στις ελληνοτουρκικές σχέσεις, στην περίπτωση που το αποφασίσουν, εξυπηρετώντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, τις ευρύτερες στρατηγικές τους επιδιώξεις στο Αιγαίο και την ανατολική Μεσόγειο. Η Άγκυρα ασφαλώς έχει αντιληφθεί τη μεγάλη σημασία που αποδίδει σήμερα η διεθνής κοινότητα στα θέματα επιτήρησης και ελέγχου του θαλάσσιου και εναέριου χώρου, όχι

21 Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, «Ανακοίνωση Τύπου», 06/12/2007, <http://www.haf.gr/el/news.asp?id=2450>.

μόνο ένεκα του νέου διεθνούς περιβάλλοντος, της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και της τεχνολογικής επανάστασης στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, τα οποία έχουν καταστήσει το FIR, τα χωρικά ύδατα, τη θαλάσσια οικονομική ζώνη και γενικά τον εγγύς θαλάσσιο και εναέριο χώρο κάθε κράτους, σε σημαντική περιοχή ελέγχου - ασφαλείας και πηγής εσόδων, αλλά και για την πρόληψη και καταστολή ασύμμετρων απειλών, που προέρχονται από την πάντα αναβράζουσα Μέση Ανατολή και βόρεια Αφρική. Η διαρκής παρουσία πολεμικών πλοίων (ευρωπαϊκών και μη) στην ανατολική Μεσόγειο φανερώνει τη σημασία και σοβαρότητα των θεμάτων των ασύμμετρων απειλών, της έρευνας - διάσωσης και των πάσης φύσεως ανθρωπιστικών επιχειρήσεων. Είναι πρόδηλο ότι όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στηρίζουν την προσπάθεια επιτήρησης και ελέγχου της θαλάσσιας περιοχής πλησίον της Μέσης Ανατολής, με γνώμονα την πρόληψη και αποτροπή καταστάσεων που θα επιφέρουν πλήγμα στα εθνικά τους συμφέροντα και την ευημερία των λαών τους.

### **Πρακτική και διπλωματία της Άγκυρας**

16. Την εν λόγω εξωτερική πολιτική των πολλαπλών αμφισβητήσεων και αξιώσεων, η Άγκυρα έμπρακτα προωθεί με μεθόδους και τακτικές που αντίκεινται στις θεμελιώδεις αρχές του χάρτη των Ηνωμένων Εθνών και του διεθνούς δικαίου γενικότερα. Οι πρακτικές αυτές, συν τοις άλλοις, περιλαμβάνουν απειλή πολέμου (casus belli), παραβιάσεις εθνικού εναέριου χώρου (ακόμα και με οπλισμένα μαχητικά αεροσκάφη άνωθεν κατοικημένων νησιών), παραβάσεις κανόνων εναέριας κυκλοφορίας (μη κατάθεση σχεδίων πτήσης), ταχείες απογειώσεις (scrambles) οπλισμένων αεροσκαφών για αναχαίτιση ελληνικών στα ανατολικά όρια του FIR Αθηνών, στοχευμένες επεμβάσεις στο Αιγαίο σε περιπτώσεις ναυτικών ή αεροπορικών ατυχημάτων, καθώς και συστηματικές εκδόσεις NOTAMs με έκνομες δεσμεύσεις περιοχών για εκτέλεση ασκήσεων έρευνας - διάσωσης, εντός του Αθιναί FIR, ενώ ταυτόχρονα δεν αναγνωρίζουν τις νόμιμες και νομότυπες δεσμεύσεις περιοχών από την ελληνική πλευρά.

17. Παράλληλα, ένα τεράστιο πρόβλημα για την Ελλάδα, που της δημιουργεί ένα σημαντικό δημοσιονομικό κόστος και τελευταίως έχει αρχίσει να ευαισθητοποιεί ακόμη περισσότερο την Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλους διεθνείς παράγοντες, είναι ο μεγάλος όγκος των παράνομων μεταναστών που διοχετεύονται από την εζ' ανατολών γείτονα χώρα, η οποία παρά το γεγονός ότι έχει υπογράψει με την Ελλάδα μία συμφωνία επανεισδοχής, εντούτοις πολλές φορές δεν την εφαρμόζει. Ενδεικτικά είναι τα στατιστικά στοιχεία που ανακοίνωσαν οι τουρκικές αρχές, από τα οποία καταγράφεται ότι στη θάλασσα του Αιγαίου, κατά το έτος 2013, συνελήφθησαν 7.000 λαθρομετανάστες και 71 δουλέμποροι, χωρίς σε αυτούς να συνυπολογίζονται πόσοι άλλοι πέρασαν στην Ελλάδα και πόσοι πνίγηκαν.<sup>22</sup> Αξίζει δε να σημειωθεί ότι, σύμφωνα και με την προσωπική εμπειρία του καθηγητού Διεθνών Σχέσεων του Πανεπιστημίου Αθηνών κ. Γεωργίου Κουκουδάκη (από πρόσφατη επίσκεψή του στην Τουρκία και την ομολογία Τούρκου συναδέρφου του), έξω από το λιμάνι της Σμύρνης υπάρχει μία αποθήκη που είναι φορτωμένη λαθρομετανάστες, οι οποίοι, με τις ευλογίες ίσως του τουρκικού λιμεναρχείου, περνάνε συχνά με σαπιοκάικα σε ελληνικά νησιά και εξαιτίας της διαμάχης που υπάρχει μεταξύ των δύο χωρών για την έρευνα - διάσωση, βουλιάζουν και τη βάρκα, γίνονται αυτοί ναυαγοί, χωρίς ταξιδιωτικά έγγραφα, και αφού η Ελλάδα επιδιώκει διακαώς την έρευνα - διάσωση (και καλά κάνει), αναλαμβάνει να τους διασώσει και να τους περιθάλλει.<sup>23</sup>

18. Απ' ότι διαφαίνεται λοιπόν, απώτερος αντικειμενικός στόχος της Άγκυρας είναι η περαιτέρω μείωση των οικονομικών δεικτών της Ελλάδος, με φυσικό επακόλουθο τον εξαναγκασμό της σε παραίτηση από τις αυξημένες αρμοδιότητες και ευθύνες που έχει στον τομέα της έρευνας και διάσωσης στο ανατολικό Αιγαίο.

22 Λ. Λιγουριώτης, «Οι Τούρκοι ομολογούν πως πνίγουν τους μετανάστες στο Αιγαίο», 23/02/2014, <http://www.onalert.gr/stories/oi-tourkoi-omologoun-pos-pnigoun-tous-metanastes-sto-aigaiο>.

23 Γιώργος Κουκουδάκης, «Ασύμμετρες Απειλές - Νομικές Διαστάσεις και Πρακτικά Ζητήματα των Ενόπλων Δυνάμεων», Διάλεξη στη ΣΕΘΑ, 04/12/2013.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, ήτοι μέσα από πληθώρα προκλητικών ενεργειών, πρακτικών και ενίοτε ασύμμετρων απειλών, κινείται και γίνεται διακριτή η τουρκική διπλωματία επί τέτοιων ευαίσθητων και ζωτικών θεμάτων, στο πλαίσιο πάντα της ευρύτερης στρατηγικής των αμφισβητήσεων και διεκδικήσεων.

19. Η Τουρκία, ωστόσο, η οποία αρνείται να δεχθεί ότι η ελληνική περιοχή ευθύνης για τη θαλάσσια έρευνα και διάσωση συμπίπτει με το FIR Αθηνών, υποστηρίζει σε διεθνή fora και αλλαχού ότι οι περιοχές ευθύνης για ναυτική έρευνα - διάσωση στην ανοιχτή θάλασσα πρέπει να οριοθετούνται με συμφωνία των ενδιαφερομένων παράκτιων κρατών, ενώ, ταυτόχρονα η ίδια μεθοδεύει, συστηματικά, την εκ μέρους της ανάληψη υπερεξουσιών στο Αρχιπέλαγος. Παράλληλα, υποστηρίζει ότι καθετί που βρίσκεται σε κίνδυνο, στο θαλάσσιο χώρο, υπάγεται στη ναυτική έρευνα και διάσωση, ανεξάρτητα αν έλαβε χώρα αεροπορικό ή θαλάσσιο περιστατικό, συγχέοντας έτσι σκόπιμα τη ναυτική και αεροναυτική έρευνα - διάσωση, κατά παράβαση των ρυθμίσεων του ICAO, με προφανή αντικειμενικό σκοπό να θέσει, και για τα αεροπορικά ατυχήματα, υπό τον έλεγχό της το μισό Αιγαίο.<sup>24</sup>

20. Γι' αυτό το λόγο, κυρίως από το 1995 και έκτοτε, η Άγκυρα μεθοδευμένα προβάλλει και επιδεικνύει διεθνώς τις τεχνικές και επιχειρησιακές δυνατότητες που διαθέτει στο ζωτικό τομέα της έρευνας - διάσωσης, ειδικά στο ανατολικό Αιγαίο και τη νοτιοανατολική Μεσόγειο. Τα τουρκικά διασωστικά μέσα τηρούνται σε πλήρη ετοιμότητα και επεμβαίνουν συστηματικά, σε κάθε περιστατικό που χρήζει έρευνας - διάσωσης, από το μέσο περίπου του Αιγαίου και ανατολικότερα, αγνοώντας τις διεθνείς τυποποιήσεις και τη συνιστώμενη πρακτική. Σε πολλές περιπτώσεις ατυχημάτων, η τουρκική πλευρά όχι μόνο δεν ενημερώνει και δεν καλεί σε βοήθεια, αποφεύγοντας έτσι να νομιμοποιήσει έμμεσα την ελληνική δικαιοδοσία, αλλά

παρακωλύει και το έργο των ελληνικών αρχών, θέτοντας σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, με πρόδηλο στρατηγικό προσανατολισμό να αναδείξει την ελληνική ανεπάρκεια και αναξιοπιστία, και παράλληλα να προβάλλει την αντίστοιχη δική της τεχνική και επιχειρησιακή υποδομή, την οποία διαθέτει και που ήδη συνεχίζει να «χτίζει» στην περιοχή του Αιγαίου.

21. Το ναυάγιο του μικρού εμπορικού πλοίου (μότορσιπ) «Lady O», σημαίας Βόρειας Κορέας, στις 17/01/1995, 14 ναυτικά μίλια βορείως των Ψαρών, και η προσπάθεια της Τουρκίας να αναλάβει τον έλεγχο και το συντονισμό της επιχείρησης διάσωσης των ναυαγών, το επεισόδιο με τη βίαιη προσάραξη του τουρκικού εμπορικού πλοίου «Figen Akat» στα αβαθή της ανατολικής βραχονησίδας Ίμια, στις 25/12/1995, και η αρχική άρνηση του πλοίαρχου στην επιχείρηση αποκόλλησης αυτού από ελληνικά ρυμουλκά, με τον ισχυρισμό ότι βρίσκεται σε τουρκικά χωρικά ύδατα,<sup>25</sup> το δυστύχημα της 23ης Μαΐου 2006 και η άρνηση του Τούρκου Ιπταμένου να δεχτεί βοήθεια από τα ελληνικά διασωστικά πληρώματα, μετά τη σύγκρουση των δύο μαχητικών αεροσκαφών τύπου F-16 (ενός ελληνικού και ενός τουρκικού), νοτιοανατολικά της Καρπάθου, αποτελούν μερικά μόνο, από πλείστα περιστατικά στην ελληνοτουρκική διένεξη για τις ζώνες ευθύνης της έρευνας και διάσωσης στο Αρχιπέλαγος. Επιπλέον, η διαρκής και κλιμακούμενη δράση της τουρκικής διπλωματίας και πρακτικής των αμφισβητήσεων του εύρους των ελληνικών κυριαρχικών δικαιωμάτων στο ανατολικό Αιγαίο, εκτός από τις στοχευμένες επεμβάσεις σε περιπτώσεις ατυχημάτων, εντός του FIR Αθηνών, αποτυπώνεται κάθε φορά και στις εκδόσεις αγγελιών - ειδοποιήσεων (NOTAMs), που σχετίζονται με ασκήσεις έρευνας - διάσωσης και ανάλογες αυθαίρετες δεσμεύσεις περιοχών.

22. Συγχρόνως όμως, πάγια επιδίωξη της Άγκυρας αποτελεί και ο εκσυγχρονισμός του συστήματος έρευνας - διάσωσης, προκειμένου να προβάλλει σε διεθνές επίπεδο τις δυνατότη-

<sup>24</sup> Μαριάνθη Κλάδη - Ευσταθοπούλου (πρόλογος: Χρήστος Ροζάκης), *Θέματα Δικαίου του Εναέριου Χώρου*, Αθήνα, Ι. Σιδέρης, 2007, σελ. 176.

<sup>25</sup> «Αφιέρωμα Ίμια: Από το Figen Akat στην έξοδο του Στόλου», 07/02/2013, <http://www.enkripto.com/2013/02/figen-akat.html>.



τες, τις ευκολίες και τα μέσα του, καθώς και την ικανότητα ανάληψης ευθύνης στον τομέα αυτό, ώστε σε δεδομένη στιγμή να αξιοποιήσει το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών που δύναται να προσφέρει, προς επίτευξη των αναθεωρητικών της προθέσεων. Σε αυτήν την κατεύθυνση, στο πλαίσιο του 35ου ετήσιου συνεδρίου του διεθνούς Οργανισμού Cospas - Sarsat για την έρευνα και διάσωση, που έλαβε χώρα στον Καναδά, στις 07-10/11/2005, η τουρκική αντιπροσωπεία κατέθεσε έγγραφο, με τα οποία αποδεικνυόταν η εγκατάσταση, σε Κωνσταντινούπολη και Άγκυρα, επίγειων σταθμών του συστήματος Cospas - Sarsat, καθώς και σταθμού ελέγχου επιχειρήσεων έρευνας - διάσωσης (TRMCC / Turkish Mission Control Centre), για την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών εντοπισμού ραδιοφάρων - ενδείξεων θέσης κινδύνου. Εκείνο όμως που τονίζεται ιδιαίτερα, είναι το γεγονός ότι η τουρκική πλευρά κατέθεσε και πρόταση προς τον οικείο Οργανισμό (με απόυσα την ελληνική αντιπροσωπεία), σύμφωνα με την οποία, το μισό Αιγαίο (ανατολικότερα του 25ου Μεσημβρινού) εντάσσεται σε ζώνη ευθύνης της, ειδικότερα στη δικαιοδοσία του TRMCC, για επιχειρήσεις έρευνας - διάσωσης στον εναέριο και θαλάσσιο χώρο.

23. Στη συνέχεια, όταν όψιμα η ελληνική πλευρά διαμαρτυρήθηκε, η οποία, αν παρίστατο στο εν λόγω συνέδριο, θα μπορούσε ίσως να εμποδίσει ή να μετριάσει τη δυσάρεστη αυτή εξέλιξη - επέκταση της περιοχής ευθύνης του TRMCC, ο Οργανισμός Cospas - Sarsat απάντησε ότι η μόνη λύση για τις συγκεκριμένες περιοχές της ελληνικής επικράτειας, είναι αυτή της επικάλυψης (overlapping).<sup>26</sup> Με την ενέργεια αυτή, το τουρκικό σύστημα έρευνας και διάσωσης βελτίωσε σημαντικά τις δυνατότητές του και κατέστη ικανό να παρέχει κάτι, που το ελληνικό σύστημα μέχρι τότε αδυνατούσε. Ωστόσο, η μετέπειτα απόκτηση από την Ελλάδα και η επιχειρησιακή λειτουργία (02/01/2008), αν και με καθυστέρηση, επίγειου σταθμού του συστήματος

Cospas - Sarsat και σταθμού ελέγχου επιχειρήσεων έρευνας - διάσωσης (GRMCC / Greek Mission Control Center), που πλαισιώνουν το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ), θέτουν πλέον σε σοβαρή αμφισβήτηση το τουρκικό επιχείρημα. Έτσι, τα τελευταία χρόνια, έχει αποδυναμωθεί η επιχειρηματολογία της Άγκυρας, ενώ συνάμα έχει εκσυγχρονιστεί σε σημαντικό βαθμό το ελληνικό σύστημα έρευνας και διάσωσης, το οποίο με μεγαλύτερη πλέον δυναμική συνεχίζει να αποτελεί κυρίαρχο συντελεστή και παράγοντα εθνικής κυριαρχίας σε ολόκληρο τον ελλαδικό χώρο.

### Ελληνική πολιτική

24. Πώς απαντά όμως η Ελλάδα στην τουρκική στάση; Ασφαλώς επιθυμεί τη διατήρηση της ανεξαρτησίας της και την ειρήνη στο Αιγαίο, το οποίο αποτελεί την κοιτίδα του Ελληνισμού και την καρδιά του Πολιτισμού και του Πνεύματος. Από τη χαραυγή της Ιστορίας το ελληνικό έθνος ζει στον Αιγαϊακό χώρο. «Το Αιγαίο είναι η κύρια θάλασσα των Ελλήνων», σύμφωνα και με την εμφατική διατύπωση του κορυφαίου Βρετανού ιστορικού και γεωπολιτικού αναλυτή Halford Mackinder. Επίσης, ο James Fairgrieve, ένας εκ των επιφανών γεωγράφων και θεωρητικών της γεωπολιτικής, ορθά επισήμανε ότι «για τους Έλληνες η θάλασσα ήταν ένα μέσο για τη διατήρηση της ανεξαρτησίας των». Η θαλάσσια κυριαρχία στο Αιγαίο Πέλαγος αποτελεί άτεγκτη γεωστρατηγική αναγκαιότητα για την Ελλάδα, εάν θέλει να επιβιώσει τόσο ως κράτος, όσο και ως έθνος.<sup>27</sup>

25. Με τις σκέψεις αυτές, στη διάρκεια των 90 και πλέον ετών, από την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάννης (1923), έχουν αποδειχθεί οι ειρηνικές διαθέσεις του ελληνικού κράτους. Οι προθέσεις της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής εδράζονται σε ένα σύνολο αρχών που αποβλέπουν στη σταθερότητα και στο απαραβίαστο των συνόρων, στην ειρηνική διευθέτηση των

26 «Ερώτηση της βουλευτού κ. Ελπίδας Τσουρή για το Σύστημα Ελέγχου - Διάσωσης στο Αιγαίο και εμπλοκή της Τουρκίας», 05/04/2006, <http://www.chiosnews.com/cn542006729370.asp>.

27 Ηλίας Ηλιόπουλος, «Η Γεωστρατηγική Αξία του Ελληνικού Θαλάσσιου Χώρου», *Ναυτική Επιθεώρηση* (Γενικό Επιτελείο Ναυτικού / Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού), Ιούνιος - Αύγουστος 2013 (τεύχος 585), σελ. 40.

διαφορών επί τη βάσει του διεθνούς δικαίου και ασφαλώς στο σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Η προσήλωση της Ελλάδος στο διεθνές δίκαιο, δεν είναι θεωρητική, αλλά έμπρακτη, καθόσον έχει αποδεχθεί με δήλωσή της τη γενική υποχρεωτική δικαιοδοσία του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης, με εξαίρεση τις διαφορές που σχετίζονται με τη λήψη στρατιωτικών μέτρων αμυντικού χαρακτήρα για λόγους ασφαλείας και άμυνας, ενώ έχει κυρώσει τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (Montego Bay, 1982).<sup>28</sup> Στο πλαίσιο αυτό, το υπάρχον εναέριο, θαλάσσιο και εδαφικό status quo στο Αιγαίο θεωρείται ικανοποιητικό από την ελληνική πλευρά, αναγνωρίζοντας ότι μεταξύ των δύο χωρών υφίσταται μόνο μία νομικής φύσεως διαφορά προς επίλυση, η οριοθέτηση της υφαλοκρηπίδας, την οποία είναι πρόθυμη να επιλύσει, σύμφωνα με τους κανόνες του διεθνούς δικαίου και ειδικότερα το Δίκαιο της Θάλασσας.

26. Η Ελλάδα αποδίδει μεγάλη σημασία στην αρχή του σεβασμού της καλής γειτονίας, που αποτελεί άλλωστε πυλώνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την εμπέδωση και θεμελίωσή της. Η ελληνική πλευρά, με σταθερό πνεύμα ευρωπαϊκής αλληλεγγύης, συμμετέχει στις πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφάλειας (ΚΕΠΠΑ) και συμβάλλει ουσιαστικά στη διαμόρφωση της εξωτερικής πολιτικής της Ένωσης, ιδιαίτερα σε περιοχές του άμεσα γεωγραφικού της περιγύρου (Δυτικά Βαλκάνια, Μέση Ανατολή, Μεσόγειος, Καύκασος), με στόχο την εξάλειψη των υφιστάμενων εστιών συγκρούσεων, την εμπέδωση της ειρήνης και ασφάλειας, την ανάπτυξη σχέσεων καλής γειτονίας και τη δημιουργία συνθηκών βιώσιμης κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης, μέσα σε ένα σταθερό περιφερειακό περιβάλλον.<sup>29</sup>

27. Όπως κατ' επανάληψη έχουν δηλώσει κορυφαίοι Έλληνες αξιωματούχοι, στρατηγικός

στόχος της Ελλάδος στην ευρύτερη περιοχή είναι να μην υπάρχουν περιττές φορτίσεις που να δημιουργούν τεχνητά ή τεχνικά προβλήματα και άρα αδικαιολόγητες διαφοροποιήσεις σε σχέση με εκείνα που ισχύουν σε όλες τις άλλες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του NATO, του οποίου κράτος - μέλος αποτελεί και η Τουρκία. Αξίζει δε να επισημανθεί ότι, με την κατάργηση του αεροπορικού Στρατηγείου της Σμύρνης πριν από δύο χρόνια περίπου, η γειτονική χώρα δεν μπορεί πλέον να προβάλλει την αμφισβήτηση της εθνικής κυριαρχίας και των λειτουργιών δικαιοδοσιών της Ελλάδος, διαμέσου ενός συμβατικού οργάνου υψηλού επιπέδου, υπό εθνικό τουρκικό έλεγχο.<sup>30</sup>

28. Αναφορικά με την έρευνα και διάσωση στο Αιγαίο, η Ελληνική Πολιτεία σε καμία περίπτωση δεν αποδέχεται ότι υπάρχει οικείο ζήτημα αρμοδιότητας, εντός του FIR Αθηνών, καθότι το θέμα αυτό καθορίζεται επαρκώς βάσει του διεθνούς δικαίου. Ωστόσο, ενώ η Τουρκία έχει σημειώσει κάποιες επιτυχίες σε αυτόν τον τομέα και επιχειρεί αθόρυβα και εντατικά να εδραιώσει μία νέα κατάσταση στο Αιγαίο, από την άλλη πλευρά, η Ελλάδα έχει εν μέρει επαναπαυτεί στο υπέρ της νομικό πλαίσιο, όπως αυτό έχει θεσπιστεί και τυποποιηθεί από τους διεθνείς κανόνες του συμβατικού και εθιμικού δικαίου, και ουσιαστικά με τη μετριοπαθή πολιτική της, επί σειρά δεκαετιών, οδηγεί στην υπόθεση ότι ίσως έχει δημιουργηθεί ένα περιθώριο, το οποίο παντοιοτρόπως σπεύδει να εκμεταλλευτεί η εξ' ανατολών γειτονική χώρα. Πρέπει όμως να γίνει ευρέως αντιληπτό, ότι η ειρήνη που επιθυμεί διακαώς η Ελλάδα, επί ουδενί λόγω εξασφαλίζεται θυσιάζοντας την ελευθερία της. Επιπλέον, πρέπει να πιστέψει στον εαυτό της και να διεκδικήσει αυτά που δικαιούται, καθότι οι διαχρονικές απειλές της Τουρκίας, δεν δύνανται σε καμία περίπτωση να επιφέρουν de facto εδαφικά αποτελέσματα εις βάρος της Ελλάδας.<sup>31</sup>

28 Υπουργείο Εξωτερικών, «Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων», <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinoturkikon-sheseon/>.

29 Πέτρος Σιούσιουρας, «Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφάλειας (ΚΕΠΠΑ)», Διάλεξη στη ΣΕΘΑ, 08/11/2013.

30 Ευάγγελος Παγώτσας, «Νέα Δομή Διοίκησης NATO», Ελληνική Άμυνα και Τεχνολογία, Ιούλιος 2011 (τεύχος 18), σελ. 3.

31 Πέτρος Σιούσιουρας, «ΑΟΖ: Οριοθετήσεις στη Μαύρη Θάλασσα», Αθηνά (Επιθεώρηση ΣΕΘΑ), Δεκέμβριος 2013, σελ. 24.

29. Η Άγκυρα, η οποία χρησιμοποιεί το FIR Αθηνών και τις ανθρωπιστικές εντός αυτού επιχειρήσεις έρευνας - διάσωσης, ως παράγοντες εντατικής υπόθαλψης της εθνικής κυριαρχίας και των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδος, αντιμετωπίζεται από την τελευταία κυρίως με νομική επιχειρηματολογία, καθώς και με διπλωματικά διαβήματα, εκδόσεις NOTAMs, επίσημες δηλώσεις αξιωματούχων και ασφαλώς με έντονη παρουσία δυνάμεων, όποτε κριθεί αναγκαίο. Παράλληλα, η Ελλάδα συχνά διεξάγει μεσαίες ή μεγάλης κλίμακας διακλαδικές τακτικές ασκήσεις μετά στρατευμάτων, με τη συμμετοχή της Πολεμικής Αεροπορίας, του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής («Ιωνάς 2011», «Αετός 2013», κλπ), στον εθνικά κρίσιμο και πολλαπλά ευαίσθητο θαλάσσιο και εναέριο χώρο του ανατολικού Αιγαίου, και ιδίως μεταξύ Ρόδου και Μεγίστης, ήτοι μίας περιοχής που το τελευταίο χρονικό διάστημα επιχειρείται συστηματικά από την Τουρκία να «γκριζαριστεί», με διττό αντικειμενικό στόχο γι' αυτήν. Πρώτον, στοχεύει στον τομέα της έρευνας και διάσωσης, επιχειρώντας το διαμοιρασμό των αντίστοιχων σχετικών αρμοδιοτήτων με την Ελλάδα στο Αρχιπέλαγος (25ος Μεσημβρινός). Δεύτερον, εστιάζει στο θέμα της ενέργειας και του συνακόλουθου της οριοθέτησης Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ), με την «απομόνωση» και «αποκοπή» του Καστελλόριζου από την εθνική συνέχεια, με τελικό σκοπό το διαχωρισμό των ΑΟΖ Ελλάδος και Κύπρου, που εφάπτονται στο σημείο αυτό, επ' ωφελεία της Άγκυρας, με την «παρεμβολή» της τουρκικής ΑΟΖ (οποτεδήποτε αυτή δημιουργηθεί), ακριβώς στο συγκεκριμένο σημείο.<sup>32</sup>

30. Στρατηγική επιδίωξη και παγία αρχή της Ελλάδος, αποτελεί η βελτίωση των σχέσεων και η εξομάλυνση των σημείων τριβής μεταξύ των δύο χωρών, καθώς και η εμπέδωση κλίματος εμπιστοσύνης και συνεργασίας σε ευρύ φάσμα τομέων και δραστηριοτήτων, όπως αρμόζει σε γείτονες. Η προσέγγιση αυτή έχει τεθεί σε συ-

στηματικό πλαίσιο και διέπεται από σημαντικό αριθμό κοινών δράσεων και διμερών συμφωνιών που κατά καιρούς έχουν γίνει σε τομείς αμοιβαίου ενδιαφέροντος (τουρισμός, περιβάλλον, γεωργία, ενέργεια, αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών, κλπ). Η βελτίωση δε των ελληνοτουρκικών σχέσεων, σε ευαίσθητα και ζωτικά θέματα που τα δύο κράτη έχουν σημαντικά κοινά συμφέροντα, όπως είναι και ο ανθρωπιστικός τομέας της έρευνας - διάσωσης, πέραν της σημασίας της σε διμερές επίπεδο, συνιστά επίσης και σημαντική παράμετρο για τη σταθερότητα της ευρύτερης περιοχής της νοτιοανατολικής Ευρώπης και ανατολικής Μεσογείου.

31. Εντούτοις, οι τουρκικές βλέψεις και μεθοδευμένες κινήσεις στα θέματα έρευνας - διάσωσης, όχι μόνο δεν γράφουν ένα επίλογο στο πελώριο αυτό κεφάλαιο, αλλά αντίθετα, σε κάποιες περιστάσεις, κλιμακώνουν καταστάσεις, για τις οποίες οι Έλληνες Στρατιωτικοί παραμένουν ενεργοί στις επάλξεις. Σε κάθε περίπτωση, η Ελλάδα, μέσω του αρμοδίου Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ), που εδρεύει στον Πειραιά, ελέγχει και συντονίζει αποτελεσματικά όλες τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, παρέχοντας εν προκειμένω πολυείδεις υπηρεσίες σε όλα τα κινδυνεύοντα πλωτά και εναέρια μέσα, εντός της ελληνικής περιοχής ευθύνης (FIR Αθηνών), 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, 365 ημέρες το χρόνο. Το ΕΚΣΕΔ απαρτίζεται από τον Ναυτικό Τομέα, αρμοδιότητας Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, για την αντιμετώπιση θαλάσσιων ατυχημάτων, και από τον Αεροπορικό Τομέα, αρμοδιότητας Πολεμικής Αεροπορίας, για την αντιμετώπιση αεροπορικών ατυχημάτων. Από το 2008, είναι συνδεδεμένο με τον ελληνικό επίγειο δορυφορικό σταθμό του Οργανισμού Cospas - Sarsat, ο οποίος είναι ένα σύστημα δορυφόρων που εντοπίζει τη θέση ενός beacon το οποίο εκπέμπει στη συχνότητα κινδύνου, και μεταδίδει αυτήν την πληροφορία στο επιχειρησιακό προσωπικό που στελεχώνει τον εν λόγω επίγειο δορυφορικό σταθμό. Αυτό με τη σειρά του, ενεργοποιεί τα προσφορότερα μέσα, που βρίσκονται κοντά στην περιοχή του συμβάντος. Η ανάπτυξη των Αερο/Ναυαγοσωστικών μέσων (A/N) της ΠΑ και του

32 Λεωνίδας Μπλαβέρης, «Άσκηση Έρευνας και Διάσωσης (SAR) / Ιωνάς 2011», Ελληνική Άμυνα και Τεχνολογία, Ιούλιος 2011 (τεύχος 18), σελ. 24 - 25.

ΠΝ, που διατίθενται στο ΕΚΣΕΔ για έρευνα και διάσωση, έχει ως ακολούθως:

- α. Στα αεροδρόμια Αράξου, Αγκιάλου, Καλαμάτας, Ηρακλείου, Πρέβεζας, και Σαντορίνης, βρίσκονται σε επιφυλακή ελικόπτερα ΑΒ-205.
- β. Στην Λήμνο, Χίο και Ρόδο, είναι σε ετοιμότητα ελικόπτερα Super Puma.
- γ. Στο Κοτρώνι είναι σε επιφυλακή ένα ελικόπτερο Sikorsky S-70B.
- δ. Στη Θεσσαλονίκη εδρεύει ένα αεροσκάφος CL-415.
- ε. Στην Ελευσίνα βρίσκεται σε μόνιμη ετοιμότητα ένα αεροσκάφος C-130.

32. Επιπλέον, διατίθενται τα εναέρια μέσα του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, μόνο όμως για έρευνα, ενώ πληθώρα πλοίων, πλοιαρίων και σκαφών, αξιοποιούνται και για αποστολές διάσωσης. Επίσης, το Πολεμικό Ναυτικό καλείται με δυνάμεις του να συνδράμει στη διακομιδή ασθενών ή τραυματιών από τη νησιωτική Ελλάδα, καθώς και σε περιπτώσεις έρευνας - διάσωσης, εντός του ελλαδικού χώρου, μετά από αίτηση του ΕΚΣΕΔ και έγκριση του ΓΕΕΘΑ. Ενδεικτική περίπτωση τέτοιας συνδρομής, ήταν της πτήσης ενός αεροσκάφους τύπου P-3B ORION του Αρχηγείου Στόλου, νοτιοανατολικά της ευρύτερης περιοχής της Καρπάθου, όταν στις 23/05/2006 κλήθηκε να μεταβεί εκεί για έρευνα - εντοπισμό, μετά το μοιραίο περιστατικό της σύγκρουσης των δύο μαχητικών αεροσκαφών τύπου F-16, ενός ελληνικού και ενός τουρκικού, που επέφερε δυστυχώς το θάνατο του Έλληνα Ιπταμένου.<sup>33</sup>

33. Ωστόσο, στις 22/09/2009, εκτελέστηκε η τελευταία πτήση αεροσκαφών P-3B ORION, καθώς έκτοτε αυτά καθηλώθηκαν λόγω εξάντλησης του δομικού ορίου ζωής τους. Έτσι, εκείνη την περίοδο, που ξεκινούσε η αποκάλυψη των κοιτασμάτων φυσικού αερίου στην Κύπρο, το ζήτημα της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης (ΑΟΖ), της ενοποίησης του θαλάσσιου χώρου Ελλάδος - Κύπρου - Ισραήλ, και που συνεχίζονταν συνάμα τα χρονίζοντα προβλήματα της

έρευνας - διάσωσης και της λαθρομετανάστευσης, η ελληνική πλευρά βρέθηκε να μην διαθέτει ούτε ένα αεροσκάφος επιτήρησης, όταν η Τουρκία είχε ήδη ξεκινήσει τις παραλαβές των πρώτων αεροσκαφών ναυτικής συνεργασίας. Προς τούτους και για λόγους εθνικού συμφέροντος, προβάλλει επιτακτική η ανάγκη να επανέλθουν ελληνικά αεροσκάφη επιτήρησης στους κόλπους του NATO, όπως συνέβαινε με τα υπόψη αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας (στο πλαίσιο της επιχειρήσεως Active Endeavour), ώστε να σταματήσει η κάλυψη των αναγκών περιπολίας και συλλογής - μετάδοσης πληροφοριών για ύποπτα εμπορικά και αλιευτικά πλωτά μέσα (λαθρεμπόριο, λαθρομετανάστευση, κλπ), καθώς και των αποστολών έρευνας - διάσωσης στο χώρο της ελληνικής ΑΟΖ, οπότε αυτή δημιουργηθεί, αλλά και γενικότερα στον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο, από ξένες χώρες και ιδίως από την Τουρκία, η οποία караδοκει να αναλάβει περισσότερα καθήκοντα στις καθαρά ελληνικές θάλασσες.<sup>34</sup>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

### Συμπεράσματα

1. Ο άξονας Ελλάδος - Κύπρου - Ισραήλ που εσχάτως δημιουργήθηκε, καθώς και οι αρνητικές επιπτώσεις που προέκυψαν για την Τουρκία από την κακή τροπή των αραβικών εξελίξεων, κυρίως αυτών της Αιγύπτου, **την επηρεάζουν δυσμενώς στα γεωπολιτικά δρώμενα**, διαχρονικά δε εκτιμάται ότι οι σχέσεις της με τη Δύση θα μετριαστούν έτι περισσότερο, λόγω και της απομάκρυνσής της από το ήπιο Ισλάμ. Η Ελλάδα, ως μετέχουσα στον τριεθνή αυτό άξονα, διαφαίνεται να προβάλλει ως αναδυόμενος γεωπολιτικός κόμβος στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου. Προς τούτους, οι κλιμακούμενες αμφισβητήσεις και παράλογες αξιώσεις της Τουρκίας επί θεμάτων έρευνας - διάσωσης και καθεστώτος FIR Αθηνών, εξυπηρετούν την εσωτερική της πολιτική κατανάλωση, που είναι

33 Ο υποφαινόμενος ήταν κυβερνήτης του αεροσκάφους ναυτικής συνεργασίας τύπου P-3B ORION, εκείνης της αποστολής.

34 Χρήστος Μακρής, «ATLANTIQUE 2 - Το ΠΝ αποκτά και πάλι εναέρια επιτήρηση», Στρατηγική, Απρίλιος 2013 (τεύχος 223), σελ. 42.

στενά συνδεδεμένη και με την προσπάθεια εξαγωγής των προβλημάτων που τελευταίως την ταλανίζουν.

2. Η Άγκυρα έχει αντιληφθεί τη μεγάλη σημασία που αποδίδει σήμερα, για πολυειδείς λόγους, η διεθνής κοινότητα και ιδίως η Ευρωπαϊκή Ένωση και το NATO, σε θέματα επιτήρησης, ελέγχου και ασφάλειας των θαλασσίων οδών και του εναέριου χώρου στη λεκάνη της ανατολικής Μεσογείου (ΑΟΖ, ενέργεια, εμπόριο, μεταφορές, λαθρομετανάστευση, ασύμμετρες απειλές, κλπ). Με την τήρηση δε κατά το δοκούν των κανόνων και αρχών του διεθνούς δικαίου, **επιδιώκει να επιτύχει μία de facto κατάσταση διχοτόμησης του Αιγαίου**, και να τη μετατρέψει σταδιακά σε de jure.

3. Η πρακτική πλευρά της εφαρμοζόμενης αναθεωρητικής πολιτικής της Τουρκίας για θέματα έρευνας και διάσωσης, **αποτελεί μία βαρύνουσα συνιστώσα** της ευρύτερης στρατηγικής της, καθώς αυτή στοχεύει στο διαμοιρασμό του ζωτικού χώρου του Αρχιπελάγους. Οι όποιες εν προκειμένω αιτιάσεις της Άγκυρας είναι προσηματικές και στην ουσία δεν έχουν καμία σχέση με τον ανθρωπιστικό ρόλο των επιχειρήσεων της έρευνας - διάσωσης, αλλά απλά εξυπηρετούν τις πάγιες γεωπολιτικές σκοπιμότητες αναδιάρθρωσης και ανακατανομής του εναέριου και θαλάσσιου χώρου του ανατολικού - νοτιοανατολικού Αιγαίου και γενικότερα την ανατροπή του υφιστάμενου status quo αυτού.

4. Τα γεγονότα που ακολούθησαν τη βίαιη προσάραξη του τουρκικού εμπορικού πλοίου στην ανατολική Ίμια (25/12/1995), η οποία θεωρείται προάγγελος της κρίσης των Ιμίων, το τραγικό δυστύχημα που προκλήθηκε κατά τη διάρκεια σύγκρουσης ενός ελληνικού και ενός τουρκικού F-16C (23/05/2006), καθώς και την περισυλλογή της σωρού του άτυχου Έλληνα Ιπταμένου, από μία τούρκικη φρεγάτα (05/12/2007), όπως και πλείστα άλλα παρεμφερή περιστατικά, καταδεικνύουν ότι το ζήτημα της έρευνας - διάσωσης στο Αιγαίο έχει εξελιχθεί σε μοχλό ικανοποίησης των τουρκικών βλέψεων. Το τι μέλλει γενέσθαι τελικά με την έρευνα

και διάσωση στο Αρχιπέλαγος, εξαρτάται αποκλειστικά από τους στρατηγικούς στόχους και προσανατολισμούς της Ελλάδος, καθώς και τις περαιτέρω κινήσεις της στον τεχνικό και επιχειρησιακό τομέα, καθότι το διπνεκές ενδιαφέρον της Άγκυρας για να επιτύχει την άσκηση αυτών των καθηκόντων μέσα στο Αιγαίο, **ασφαλώς δεν επιτρέπει εφπυσαασμό**.

5. Η τουρκική πολιτική κλιμακώνεται διαρκώς, ώστε να ανατρέψει το status quo στο Αιγαίο, ήτοι να απομειώσει την έμπρακτη άσκηση κυριαρχίας και κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδος, δοκιμάζοντας επί μονίμου βάσεως τα αντανακλαστικά θεσμών και δομών της. Κατ' αυτόν τον τρόπο, σχεδιάζει ποικιλοτρόπως να αλλάξει διαχρονικά το υφιστάμενο, κατά το διεθνές δίκαιο, νομικό καθεστώς του Αρχιπελάγους και να το **μετατρέψει σε status quo της αρεσκείας της**, προκειμένου να επιτύχει το διαμοιρασμό του, προκαλώντας έτσι μία πηγή μακροπρόθεσμης αστάθειας και αναταραχής.

6. Η Τουρκία, με τον υπ' αριθμ. 13559 / 1988 αυθαίρετο και μονομερή Κανονισμό Έρευνας και Διάσωσης, σκοπίμως δεν κάνει διάκριση μεταξύ διαδικασιών διάσωσης πλωτών και εναέριων μέσων, ώστε **να εκβιάσει την ελληνική πλευρά** για την οροθέτηση ζώνης ευθύνης έρευνας - διάσωσης, και να θέσει έτσι, υπό τον έλεγχό της, και την αντιμετώπιση των αεροπορικών ατυχημάτων, στο ανατολικό Αιγαίο, κατά παράβαση των σχετικών ρυθμίσεων του ICAO, οι οποίες σαφώς ορίζουν ότι τα όρια ευθύνης των ελληνικών αρχών για παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης, σε περιπτώσεις αεροπορικών ατυχημάτων, ταυτίζονται με τα όρια του FIR Αθηνών.

7. Αναφορικά με τα ναυτικά ατυχήματα, η επίσης αυθαίρετη και μονομερής οροθέτηση ζώνης ευθύνης στο Αιγαίο, εκ μέρους της Άγκυρας, είναι παράτυπη και δεν εναρμονίζεται με το διεθνές δίκαιο, καθότι η εν λόγω οροθέτηση **απαιτείται να γίνει κατόπιν συμφωνίας με την ελληνική πλευρά**, βάσει των διατάξεων του IMO, οι οποίες προβλέπουν διμερείς συμφωνίες των ενδιαφερομένων γειτονικών κρατών, προς

οροθέτηση περιοχών ευθύνης, σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων. Ωστόσο, οι συστάσεις του IMO και του ICAO, προκρίνουν όπως τα όρια των εν λόγω περιοχών συμπίπτουν με τα αντίστοιχα όρια των FIRs για την αεροναυτική έρευνα - διάσωση. Κάτι τέτοιο η Άγκυρα το απορρίπτει, αγνοώντας προκλητικά το γεγονός ότι ήδη υπάρχουν εν ισχύ Συμφωνίες της Ελλάδος, για συνεργασία σε θέματα παροχής υπηρεσιών ναυτικής έρευνας - διάσωσης, τόσο με την Ιταλία (2000), όσο και με τη Μάλτα (2008), στις οποίες ρητά ορίζεται ότι η εν λόγω ελληνική περιοχή ευθύνης συμπίπτει με το FIR Αθηνών.

8. Η διαρκής βελτίωση καθ' οιοδήποτε τρόπο των ελληνικών υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης και η αναβάθμιση του οικείου συστήματος, όταν απαιτείται, αποκτά υψηλή προτεραιότητα και σπουδαιότητα, ως εκ τούτου η αντιμετώπιση του ζητήματος αυτού επιβάλλεται να αποτελεί **μεγάλο και κύριο αντικειμενικό σκοπό** στη στρατηγική που χαράσσει το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας.

9. Στη διεθνή πολιτική σκηνή αποτελεί αξίωμα πως την αδυναμία κάποιου θα σπεύσει να εκμεταλλευτεί ο ισχυρότερος ενδιαφερόμενος. Στην προκειμένη περίπτωση, η Άγκυρα **επιδιώκει να εκμεταλλευτεί** οιαδήποτε δυναμική δυσχέρεια της ελληνικής πλευράς για παροχή αποτελεσματικών υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης στα ανατολικά και νοτιοανατολικά όρια του FIR Αθηνών, ήτοι σε περιοχές όπου το τουρκικό σύστημα παροχής υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης ενδέχεται να επέμβει αμεσότερα, λόγω εγγύτητας, σε σχέση με το αντίστοιχο ελληνικό.

10. Η Άγκυρα χρησιμοποιεί το FIR Αθηνών και τις εντός αυτού ανθρωπιστικές επιχειρήσεις έρευνας - διάσωσης, ως παράγοντες συστηματικής υποδαύλισης της εθνικής κυριαρχίας και των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδος. Η μη υποβολή σχεδίων πτήσης από τα τουρκικά στρατιωτικά αεροσκάφη, και κατ' επέκταση η μη γνωστοποίηση του δρομολογίου τους, εντός του FIR Αθηνών, ασφαλώς δεν συνάδει με το διεθνές δίκαιο, και αυτονόητα έχει ως συνέπεια να

ενυπάρχει **σοβαρό θέμα ασφαλείας**, όχι μόνο των πτήσεων, αλλά και των πληρωμάτων στην περίπτωση που καταστούν ναυαγοί, μετά από ατύχημα.

11. Από το 1975 μέχρι σήμερα επιχειρήθηκαν χιλιάδες παραβιάσεις στον εθνικό εναέριο χώρο του Αιγαίου από τουρκικά πολεμικά αεροπλάνα. Την ίδια στιγμή όμως, ισάριθμες χιλιάδες είναι και οι **αριστοτεχνικές αναχαϊτίσεις** που πραγματοποιήθηκαν από ελληνικές πλευράς στα τουρκικά μαχητικά, τα οποία κατά τα φαινόμενα θα εξακολουθήσουν να εμμένουν στην επικίνδυνη αυτή συμπεριφορά.

12. Σε κάθε περίπτωση, σημειώνεται ότι στην πράξη, η Ελλάδα, μέσω του αρμοδίου ΕΚΣΕΔ, **ελέγχει και συντονίζει αποτελεσματικά** όλες τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης, παρέχοντας εν προκειμένω υπηρεσίες σε όλα τα κινδυνεύοντα πλωτά και εναέρια μέσα, εντός της περιοχής ευθύνης του (FIR Αθηνών). Έτσι οι Ένοπλες Δυνάμεις και το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή, που έχουν επωμιστεί το τεράστιο αυτό βάρος της αποστολής του ΕΚΣΕΔ, στέκονται όχι μόνο ως ακρογωνιαίοι λίθοι του, αλλά και ως **εργαλεία προάσπισης της εθνικής κυριαρχίας στο Αρχιπέλαγος**.

## Προτάσεις

1. Απαιτείται πρωτίστως να καθίσταται γνωστό στη διεθνή κοινότητα ότι, η αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών έρευνας - διάσωσης, για την ελληνική πλευρά, είναι θέμα ανθρωπιστικής υφής και ζωτικής σημασίας, ενώ για την Τουρκία η χρήση της έννοιας αυτής καθαυτής, είναι καθαρά προσχηματική, η οποία, διεκδικώντας συναρμοδιότητα στον τομέα έρευνας - διάσωσης και φέροντας ενίοτε προσκόμματα στην αντιμετώπιση οικείων συμβάντων, παρά πάσα δεοντολογία, εξυπηρετεί διαφορετικούς στόχους από εκείνους που υπαινίσσεται. Έτσι, σε κάθε περίπτωση, η ενατένιση της Ελλάδος θα πρέπει να είναι, συν τοις άλλοις, **η διεθνής της αναγνώριση** για την ανωτέρω ειδοποιό διαφορά, και **η αποκάλυψη** καταλλήλως των πραγματικών προθέσεων και αυθαίρετων πρακτικών της Άγκυρας στον Αιγαϊακό χώρο (παραβίαση εθνι-

κού εναέριου χώρου, παράβαση διεθνών κανόνων εναέριας κυκλοφορίας, κλπ),

2. Η κρισιμότητα του θέματος δεν επιτρέπει ολιγωρία, αλλά **απαιτεί εξωστρέφεια, συνεχή ετοιμότητα, συνεργασία και συντονισμένη δράση των αρμόδιων ελληνικών αρχών, στρατιωτικών και πολιτικών, τόσο σε στρατηγικό όσο και σε επιχειρησιακό επίπεδο**, βάσει πάντα του διεθνούς δικαίου, προκειμένου να διασφαλίζουν το υφιστάμενο status quo και να αναχαιτίζουν παντοιοτρόπως την προσχηματική τουρκική πολιτική σε θέματα έρευνας και διάσωσης στο Αρχιπέλαγος.

3. Στην ατζέντα της ελληνικής στρατηγικής επί των ζητημάτων που ταλανίζουν το Αιγαίο, υψηλή θέση πρέπει να κατέχει ο τομέας της έρευνας - διάσωσης και ειδικότερα η αδιάλειπτη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών του, ώστε αυτές να είναι περισσότερο αποτελεσματικές από τις τουρκικές. Επομένως, **απαιτείται όπως ο απαραίτητος εξοπλισμός προμηθεύεται έγκαιρα, με υψηλές ποιοτικές προδιαγραφές και πάντα πριν από την εξ' ανατολών γείτονα χώρα**, ώστε η ελληνική πλευρά να αμφισβητεί ευχερέστερα την επιχειρηματολογία της Τουρκίας ότι δήθεν κατέχει επαρκέστερες τεχνικές και επιχειρησιακές δυνατότητες από την Ελλάδα, ειδικά στην περιοχή του ανατολικού - νοτιοανατολικού Αιγαίου.

4. Μελλοντικά, η εμπλοκή των Ενόπλων Δυνάμεων και του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, σε θέματα επιτήρησης και ελέγχου του μεγάλου θαλάσσιου χώρου μεταξύ Δωδεκανήσου - Κύπρου - Ισραήλ, θα είναι σαφώς αυξημένη, ένεκα και των νέων προκλήσεων που καλούνται να αντιμετωπίσουν στην περιοχή, όπως είναι η ενίσχυση της προστασίας των θαλάσσιων συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι ενεργειακές εξελίξεις και οι ναυτοϊκές απαιτήσεις. Ως εκ τούτων, **απαιτείται η εκτέλεση και η κατάλληλη προβολή κοινών ασκήσεων έρευνας - διάσωσης με τις αντίστοιχες υπηρεσίες της Κύπρου και του Ισραήλ, στο χώρο του νοτιοανατολικού Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου, οι**

οποίες θα επιφέρουν μόνο θετικά αποτελέσματα για όλες τις πλευρές, αφενός, ως προς την απόκτηση πολύπλευρης εμπειρίας και γνώσης, αφετέρου, ως προς την αποστολή ηχηρού στρατηγικού μηνύματος στις πάγιες επεκτατικές επιδιώξεις της Άγκυρας, οι οποίες καλύπτονται υπό το πέπλο του «προστάτη» των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των συμφερόντων της διεθνούς κοινότητας στη λεκάνη της ανατολικής Μεσογείου.

5. Οι κλιμακούμενες τουρκικές μονομερείς πρακτικές και παράλογες αξιώσεις σε θέματα έρευνας - διάσωσης και καθεστώτος FIR Αθηνών στο Αιγαίο, όπως και η εκμετάλλευση κάθε ενδεχόμενης ελληνικής μικρής καθυστέρησης στο σημείο του συμβάντος, **σηματοδοτούν τον τρόπο οργάνωσης και εξοπλισμού του ελληνικού συστήματος έρευνας και διάσωσης**, που δια λόγους υψηλής ανθρωπιστικής και στρατηγικής διάστασης, θα πρέπει να εξακολουθήσει να εξασφαλίζει την πρωτιά αντίδρασης και της έγκαιρης άφιξης στον τόπο του ατυχήματος, καθώς και την επιχειρησιακή επάρκεια και αποτελεσματικότητα των αρμοδίων υπηρεσιών, στο σύνολο της επικράτειας του FIR Αθηνών, ιδίως στα ανατολικά όρια αυτού.

6. **Συνεχής επιδίωξη** των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων και του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής πρέπει να αποτελεί ο σχεδιασμός της επιχειρησιακής διάταξης και διάθεσης των κατάλληλων, από πλευράς αριθμού και δυνατοτήτων, εναέριων και πλωτών μέσων έρευνας - διάσωσης, που θα βρίσκονται σε υψηλή ετοιμότητα, βάσει ενός κάλλιστου σχεδίου διασποράς, το οποίο θα καλύπτει το σύνολο του Αιγαϊακού χώρου, και θα αντιπαρατίθεται στην υπάρχουσα διάταξη των τουρκικών διασωστικών μέσων.

7. Η ελληνική πλευρά **επιβάλλεται να εκμεταλλευτεί** τις υφιστάμενες Συμφωνίες που έχει συνάψει με Ιταλία (2000) και Μάλτα (2008), έχοντας οριστεί το FIR Αθηνών ως η περιοχή ευθύνης της Ελλάδος για ναυτική έρευνα και διάσωση, και κατ' αυτόν τον τρόπο να προχωρήσει άμεσα στην υπογραφή αντιστοίχων συνεργασιών και με άλλα γειτονικά κράτη.



Αεροδιακομιδή Ασθενή με Ελικόπτερο του ΠΝ.

8. Επειδή οι απειλές, οι εδαφικές αξιώσεις και η αμφισβήτηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδος, όπως σε θέματα έρευνας - διάσωσης και καθεστώτος FIR Αθηνών, δεν αποτελούν νομικής φύσεως διαφορές, **δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να γίνουν αντικείμενο διαπραγματεύσεων, ούτε ασφαλώς απεμπόλησης καμίας εκ των δυνατοτήτων που παρέχει στην Ελλάδα το διεθνές δίκαιο** (ΑΟΖ, χωρικά ύδατα, κλπ). Η Τουρκία δημιούργησε την κρίση του Αιγαίου και στο χέρι της, συνεπώς, είναι να την τερματίσει. Αυτό θα συμβεί, εάν σεβαστεί τα διεθνή θέσμιμα και έθιμα. Η Ελλάδα πρέπει δε, σε κάθε παρουσιαζόμενη ευκαιρία, να ενεργεί προς την κατεύθυνση αυτή με εξωστρέφεια και με τη δέουσα εθνική αξιοπρέπεια.

## Βιβλιογραφία

### ΒΙΒΛΙΑ

1. Πόκαρης Άγγελος - Κυριακόπουλος Πύργος, *Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου*, Αθήνα, Καρατζά, 2013.
2. Πόκαρης Άγγελος, *Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου*

- *Διαστήματος*, Αθήνα - Κομοτηνή, Αντ. Σάκκουλα, 1996.

3. Πόκαρης Άγγελος, *Οι Δικαιοδοσίες του Παράκτιου Κράτους στον Εναέριο Χώρο, Εθνικό και Διεθνή (Το διεθνές νομικό καθεστώς των FIRs)*, Αθήνα - Κομοτηνή, Αντ. Σάκκουλα, 1991.
4. Κλάδη - Ευσταθοπούλου Μαριάνθη (πρόλογος: Χρήστος Ροζάκης), *Θέματα Δικαίου του Εναέριου Χώρου*, Αθήνα, Ι. Σιδέρης, 2007.
5. Αθανασοπούλου Εκάβη, *Σύμμαχοι αλλά όχι Φίλοι: ΗΠΑ - Τουρκία / 1979-2000*, Θεσσαλονίκη, Επίκεντρο ΑΕ, 2014.
6. Νταβούτογλου Αχμέτ, *Το Στρατηγικό Βάθος - Η Διεθνής Θέση της Τουρκίας*, Αθήνα, Ποιότητα, 2010.

### ΑΡΘΡΑ

1. Πέτρος Σιούσιουρας, «ΑΟΖ: Οριοθετήσεις στη Μαύρη Θάλασσα», Αθήνα (Επιθεώρηση ΣΕΘΑ), Δεκέμβριος 2013.
2. Ηλίας Ηλιόπουλος, «Η Γεωστρατηγική Αξία του Ελληνικού Θαλάσσιου Χώρου», Ναυτική Επιθεώρηση (Γενικό Επιτελείο Ναυτικού / Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού), Ιούνιος - Αύγουστος 2013 (τεύχος 585).
3. Στυλιανός Πολίτης, «Προστασία και Διάσωση της Ανθρώ-



πινος Ζωής στη Θάλασσα», Κείμενα Εργασίας Αιγαίου (Πανεπιστήμιο Αιγαίου / Τμήμα Ναυτιλίας - Εμπορίου - Μεταφορών), Δεκέμβριος 2003 (τεύχος 1).

4. Ελευθέριος Σεργιαννίδης, «Έρευνα και Διάσωση - Το Νομικό Πλαίσιο», Αεροπορική Επιθεώρηση (Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας / Σχολή Πολέμου Αεροπορίας), Απρίλιος 2009 (τεύχος 86).
5. Δημήτρης Μανακανάτας, «Το Σκληρό Πόκερ της Άγκυρας για την Έρευνα και Διάσωση», Στρατηγική, Ιούνιος 2006.
6. Λεωνίδας Μπλαβέρης, «Άσκηση Έρευνας και Διάσωσης (SAR) / Ιωνάς 2011», Ελληνική Άμυνα και Τεχνολογία, Ιούλιος 2011 (τεύχος 18).

## ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ - ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Πέτρος Σιούσιουρας, «Γεωπολιτικές Επιδιώξεις της Τουρκίας στο Αιγαίο Πέλαγος και Πολιτική του Casus Belli», Σημειώσεις στη ΣΕΘΑ, Φεβρουάριος 2014.
2. Νίκος Ζάϊκος, «Συνθήκες Σεβρών - Λωζάννης - Μοντρέ - Παρισίων», Σημειώσεις στην ΑΔΙΣΠΟ, 2007.
3. ICAO (International Standards), Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, Chapter 3.3 (Flight Plans), 10th edition, July 2005.

## ΔΙΑΛΕΞΕΙΣ

1. Πέτρος Σιούσιουρας - Δημήτριος Δαλακλής, «Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφάλειας (ΚΕΠ-ΠΑ)», Διάλεξη στη ΣΕΘΑ, 08/11/2013.
2. Στέλιος Περράκης, «Παγκόσμια Περιφερειακή Διακυβέρνηση και Ανάλυση Συγκρούσεων», Διάλεξη στη ΣΕΘΑ, 12/11/2013.
3. Γιώργος Κουκουδάκης, «Ασύμμετρες Απειλές - Νομικές Διαστάσεις και Πρακτικά Ζητήματα των Ενόπλων Δυνάμεων», Διάλεξη στη ΣΕΘΑ, 04/12/2013.

## ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

1. Λ. Λιγουριώτης, «Οι Τούρκοι ομολογούν πως πνίγουν τους μετανάστες στο Αιγαίο», 23/02/2014, <http://www.onalert.gr/stories/oi-tourkoi-omologoun-pos-pnigoun-tous-metanastes-sto-aigaio>

2. «Ερώτηση της βουλευτού κ. Ελπίδας Τσουρή για το Σύστημα Ελέγχου - Διάσωσης στο Αιγαίο και εμπλοκή της Τουρκίας», 05/04/2006, <http://www.chiosnews.com/cn542006729370.asp>
3. Υπουργείο Εξωτερικών, «Έρευνα και Διάσωση», 17/04/2013, <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/eidikotera-keimena/erevna-kai-diasosi.html>
4. Υπουργείο Εξωτερικών, «Ζητήματα Ελληνοτουρκικών Σχέσεων» <http://www.mfa.gr/zitimata-ellinotourkikon-sheseon/>
5. Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, «Ανακοίνωση Τύπου», 06/12/2007, <http://www.haf.gr/el/news.asp?id=2450>

## Συντομογραφίες

<b>ΑΟΖ</b>	Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη
<b>ΕΚΣΕΔ</b>	Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης
<b>ΟΗΕ</b>	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
<b>ΠΑ</b>	Πολεμική Αεροπορία
<b>ΠΝ</b>	Πολεμικό Ναυτικό
<b>ΥΠΑ</b>	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
<b>ΦΕΚ</b>	Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης
<b>COSPAS</b>	Cosmicheskaya Systyema Poiska Avaryiynich Sudov (Space System for the Search of Vessels in Distress)
<b>FIR</b>	Flight Information Region
<b>GRMCC</b>	Greek Mission Control Center
<b>IAMSAR Manual</b>	International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual
<b>ICAO</b>	International Civil Aviation Organization
<b>IMCO</b>	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
<b>IMO</b>	International Maritime Organization
<b>NATO</b>	North Atlantic Treaty Organization
<b>NOTAM</b>	Notice to Airmen
<b>SAR</b>	Search and Rescue
<b>SARSAT</b>	Search and Rescue Satellite Aided Tracking
<b>TRMCC</b>	Turkish Mission Control Centre



# Χρηματοδότηση μέσω ΕΣΠΑ

Της **Ναταλίας Λαϊδογλου**  
Υποπλοιάρχου (Ο) ΠΝ



*ΕΣΠΑ και Ελλάδα.*



Η Υποπλοίαρχος (Ο) Ναταλία Λαΐδογλου ΠΝ, γεννήθηκε στη Θεσσαλονίκη το 1980 και κατατάχθηκε στο Οικονομικό Τμήμα της ΣΣΑΣ το 1998. Αποφοίτησε το 2002 και κατατάχθηκε στις τάξεις του Πολεμικού Ναυτικού. Υπηρέτησε στη Φ/Γ «ΨΑΡΑ» (2000-2003), Φ/Γ «ΝΑΒΑΡΙΝΟ» (2003-2004), ενώ από 2004 έως 2005 υπηρέτησε στη ΔΤΣ. Διετέλεσε χρέη Ν. Επιμελήτριας στην Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ» (2006-2008) και ακολούθως υπηρέτησε ως Τμηματάρχης Οικονομικής Μέριμνας και Εφοδιασμού σε ΝΔΑ (2008-2009) και ΥΥ (2009-2011). Το 2004, επελέγη για τη στελέκωση του Γραφείου Τύπου του Κλιμακίου Ολυμπιακών Αγώνων, ενώ από τον Ιανουάριο του 2014 υπηρετεί στο ΓΕΝ/Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, ως υπεύθυνη Προγραμμάτων Δημοσίων Επενδύσεων. Είναι απόφοιτη της ΣΠΗΥ. Μιλάει αγγλικά και ιταλικά. Είναι παντρεμένη και μητέρα ενός τέκνου.



Οι συλλογικές χρηματοδοτήσεις δράσεων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε), ως ιδέα ξεκίνησε από το σχέδιο MARSHAL ακόμα και για την εκτέλεση έργων υποδομής στις πληγείσες τότε από τον πόλεμο χώρες. Τα πακέτα χρηματοδότησης ΕΣΠΑ, ήρθαν ως συνέχεια του τρίτου κοινοτικού πλαισίου στήριξης, και έχουν σαφή προσανατολισμό σε συγκεκριμένες δράσεις κάθε φορά.

Τι είναι όμως αυτό το εργαλείο που ονομάζεται ΕΣΠΑ και γιατί θα πρέπει να απασχολεί τα στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού;

Σαν πρώτη εντύπωση, συχνά το ΕΣΠΑ ταυτίζεται με την χρηματοδότηση δράσεων του ιδιωτικού τομέα ή επιχειρηματικών πρωτοβουλιών. Η πραγματικότητα όμως έρχεται να αποδείξει ότι αποτελεί ένα χρηματοδοτικό εργαλείο, το οποίο σε επίπεδο κατανομής πιστώσεων στο Πολεμικό Ναυτικό, μέσω του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας (ΥΠΕΘΑ), αποτελεί μέρος του αναπτυξιακού του Προϋπολογισμού(Π/Υ) και μια σημαντική εναλλακτική πηγή χρηματοδότησης έργων υψηλού κόστους, που διαφορετικά δεν θα μπορούσαν να υλοποιηθούν, λαμβάνοντας υπόψη τους δημοσιονομικούς περιορισμούς και την συρρίκνωση των πιστώσεων του τακτικού Π/Υ.

### «Ξέρεις από ΕΣΠΑ»;

Είναι γνωστή η ερώτηση αυτή που πριν από χρόνια αποτέλεσε και την διαφημιστική προσέγγιση για την ενημέρωση και εξοικείωση της Ελληνικής κοινωνίας με ένα καινούριο εργαλείο που από το 2007, είχε μπει στην οικονομική ζωή των Ευρωπαϊκών Κρατών.

Η Ελλάδα, μετά την ένταξή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το 1981, ξεκίνησε μια προ-

σπάθεια σύγκλισης με τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη, η οποία και χρηματοδοτήθηκε, αρχής γενομένης από το 1985, με τα ονομαζόμενα τότε Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα. Τα προγράμματα αυτά αποτέλεσαν τον πρόδρομο των γνωστών Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (ΚΠΣ), το πρώτο εκ των οποίων το 1989, έκανε την εμφάνισή του, ως πακέτο Ντελόρ. Το 2006, ολοκληρώνεται το Γ' ΚΠΣ και από το 2007 εισάγεται η έννοια των προγραμμάτων ΕΣΠΑ.

Αυτό που αποκαλούμε ΕΣΠΑ, δεν είναι παρά το έγγραφο αναφοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον προγραμματισμό των Ταμείων της, σε εθνικό επίπεδο. Από την άποψη αυτή είναι συγχρηματοδοτούμενο εργαλείο, καθώς μέρος του καλύπτεται πλήρως από εγχώριες πιστώσεις.

Η διάρκεια των προγραμμάτων ΕΣΠΑ είναι επταετής. Το πρώτο πακέτο χρηματοδότησης υλοποιήθηκε μέσα από το **Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς**, γνωστό και ως ΕΣΠΑ 2007-2013. Το **Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης**, το οποίο σαν σύντημηση παραμένει ΕΣΠΑ, έρχεται να αποτελέσει το νέο εργαλείο, γνωστό και ως νέο ΕΣΠΑ ή ΕΣΠΑ 2014-2020.

Το Πολεμικό Ναυτικό, δεν έμεινε αμέτοχο στην πρόκληση για υλοποίηση δράσεων μέσω ΕΣΠΑ, από την πρώτη ακόμα διαχειριστική περίοδο. Έτσι, μια σειρά έργων με κοινωνικό και περιβαλλοντικό προσανατολισμό, έρχονται να αποδείξουν την δραστηριοποίησή του στην χρονική περίοδο από το 2007 έως και το 2015, δεδομένου ότι για τα εντεταγμένα έργα ΕΣΠΑ 2007-2013 εξασφαλίσθηκε διετής παράταση αποπεράτωσής τους. Ενδεικτικά έργα τα οποία εντάχθηκαν στα πλαίσια του ΕΣΠΑ 2007-2013 είναι:



Ο **Εκσυγχρονισμός Φαρικού Δικτύου Ελληνικών Θαλασσών**, έργο το οποίο ολοκληρώθηκε εντός του 2014, με Π/Υ **4.367.957,00€**



Η **Ψηφιοποίηση Τεκμηρίωση και Ανάδειξη Ιστορικού Αρχείου της ΥΙΝ**, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη με δεσμευτικό πέρας τον Νοέμβριο 2015 και Π/Υ **1.200.000,00€**



Η **Αποκατάσταση Ιστορικού Διατηρητέου Μνημείου Φάρου Κοκκινόπουλου Ψαρών**, το φυσικό αντικείμενο του οποίου ολοκληρώθηκε το 2014, με Π/Υ **497.000,00€**

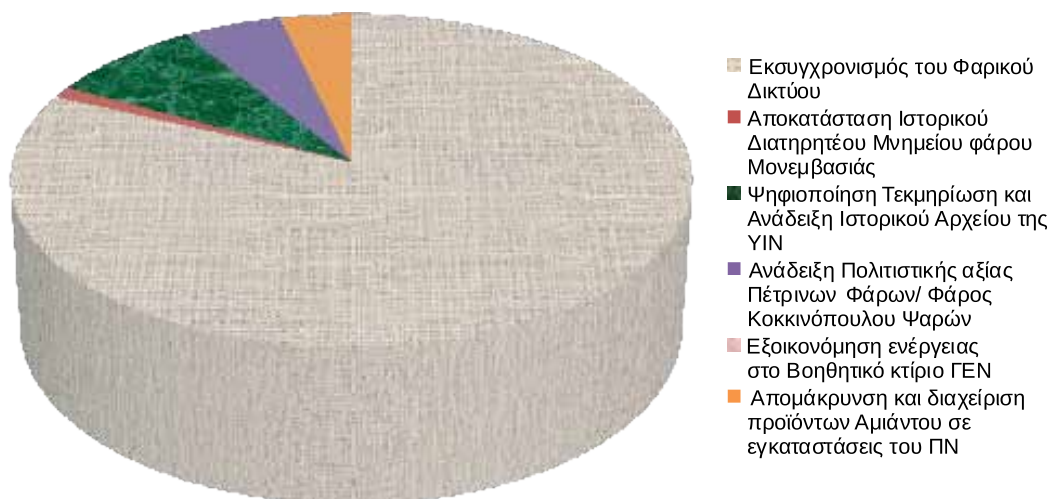


Η **Στερέωση και Αποκατάσταση Διατηρητέου Φάρου Μονεμβασιάς**, η οποία είναι σε εξέλιξη, με Π/Υ **666.921,00€**



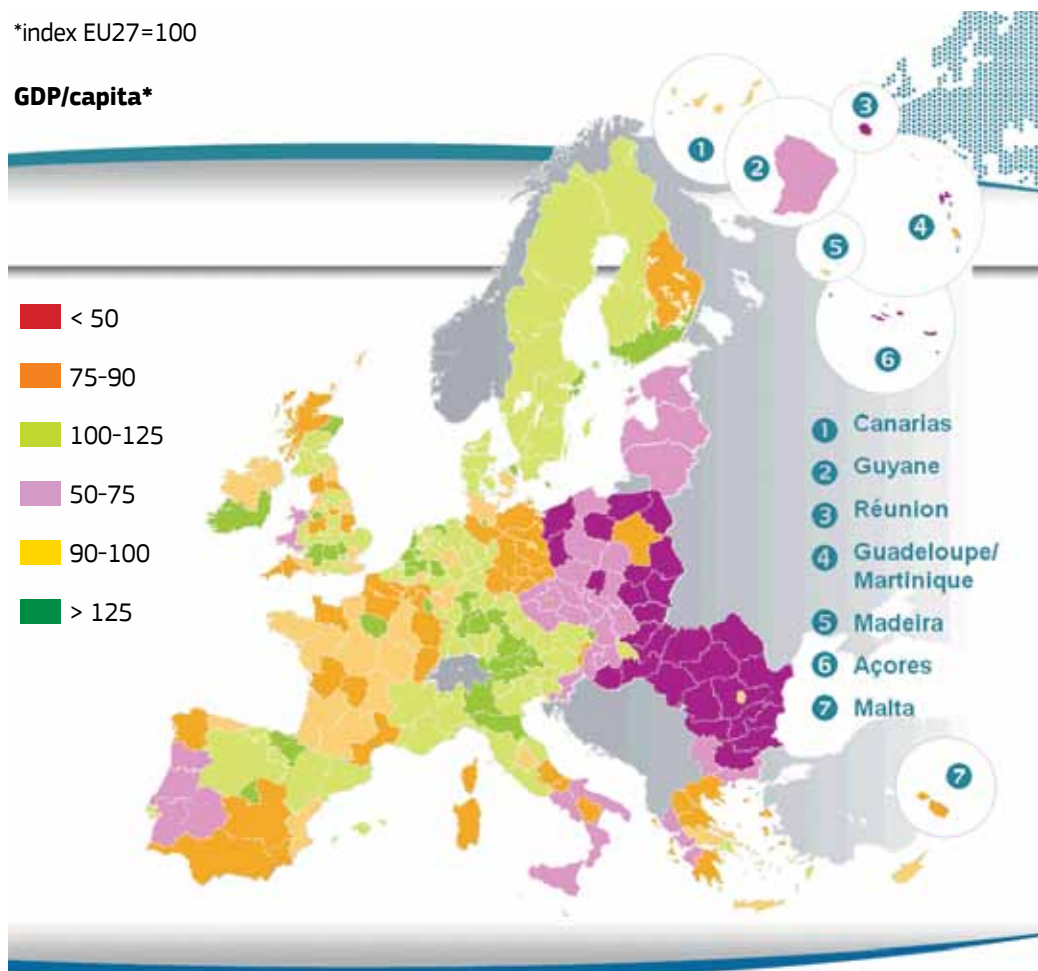
Η **Εξοικονόμηση ενέργειας στο Βοηθητικό κτίριο ΓΕΝ**, έργο για το οποίο εκκρεμεί η υπογραφή συμβάσεως, με Π/Υ **2.556.774,36€**

	Π/Υ έργου	Υποχρέωση εντός 2014	Αποπληρωμή 2014	Ποσοστό Υλοποίησης
Εκσυγχρονισμός του Φαρικού Δικτύου Ελληνικών Θαλασσών	4.367.957€	4.367.957€	4.367.957€	100%
Αποκατάσταση Ιστορικού Διατηρητέου Μνημείου Φάρου Μονεμβασιάς	327.675,50€	230.000€	58.277,42€	25.34%
Ψηφιοποίηση Τεκμηρίωση και Ανάδειξη Ιστορικού Αρχείου της ΥΙΝ	1.071.760,10€	435.674,34€	435.674,34€	100%
Ανάδειξη Πολιτιστικής αξίας Ανάδειξη Πολιτιστικής αξίας Πέτρινων Φάρων/ Φάρος Κοκκινόπουλου Ψαρών	279.469,54€	279.469,54	277.316,09€	100%
Εξοικονόμηση ενέργειας στο Βοηθητικό κτίριο ΓΕΝ	5.937.100€	200.000€	0	0%
Απομάκρυνση και διαχείριση προϊόντων Αμιάντου σε εγκαταστάσεις του ΠΝ	1.510.106,07€	271.743,74€	200.297,38€	100%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>12.530.068,21€</b>	<b>5.784.844,62€</b>	<b>5.339.522,23€</b>	<b>~92,30%</b>



\*index EU27=100

## GDP/capita\*



Το 2014, η συνολική απορρόφηση πιστώσεων από έργα του Πολεμικού Ναυτικού, άγγιξε τα 5.340.000€ και σαν μερίδιο το 85% της συνολικής απορρόφησης του ΥΠΕΘΑ.

Τι είναι όμως το ΕΣΠΑ 2014-2020, πως προέκυψε και σε ποιο πεδίο δράσεως του Πολεμικού Ναυτικού, μπορεί να αναφέρεται;

Κινητήρια δύναμη, υπήρξε η διαπίστωση των ανισοτήτων που διαχωρίζουν τις περιφέρειες των χωρών της Ε.Ε. (εισόδημα, εκπαίδευση, περιβαλλοντική συνείδηση κ.α.).

Η διαπίστωση αυτή υπαγόρευσε αρχικά τρεις προτεραιότητες για την Ε.Ε.:

➤ **Ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς:** μια οικονομία με υψηλή απασχόληση που θα

επιτυγχάνει κοινωνική και εδαφική συνοχή.

➤ **Έξυπνη ανάπτυξη:** ανάπτυξη μιας οικονομίας βασισμένης στη γνώση και την καινοτομία.

➤ **Διατηρήσιμη ανάπτυξη:** προώθηση μιας πιο αποδοτικής στη χρήση πόρων, πιο πράσινης και πιο ανταγωνιστικής οικονομίας.

Οι νέες προτεραιότητες της Ε.Ε., με την σειρά τους δημιούργησαν μια σειρά δεσμεύσεων για κάθε χώρα. Για την Ελλάδα, οι δεσμεύσεις της, έως το 2020, οι οποίες και μεταφράζονται σε δράσεις προκειμένου αποσπαστεί η χρηματοδότηση από τους Ευρωπαϊκούς Φορείς, συμπυκνώνονται στους κάτωθι:

**Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, κατά 4%**

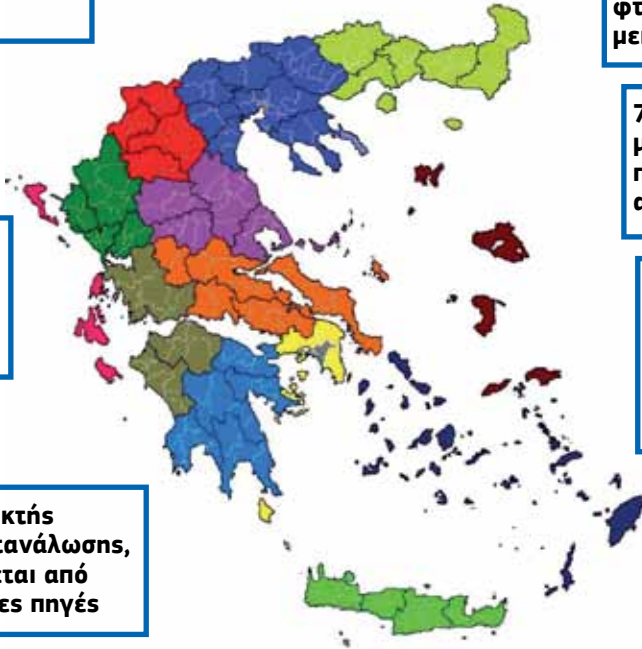
**Ο αριθμός των ατόμων που κινδυνεύουν από φτώχεια πρέπει να μειωθεί κατά 450.000.**

**3% του ΑΕΠ της ΕΕ πρέπει να επενδύεται σε Ε&Α**

**70% του πληθυσμού μεταξύ 20-64 ετών πρέπει να έχει απασχόληση**

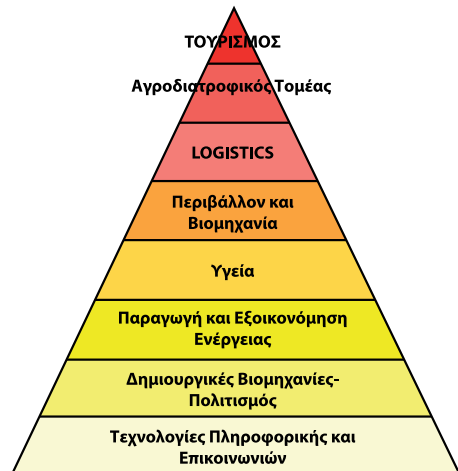
**18% της ακαθάριστης τελικής κατανάλωσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές**

**20% της μισθωτής τελικής κατανάλωσης, να προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές**

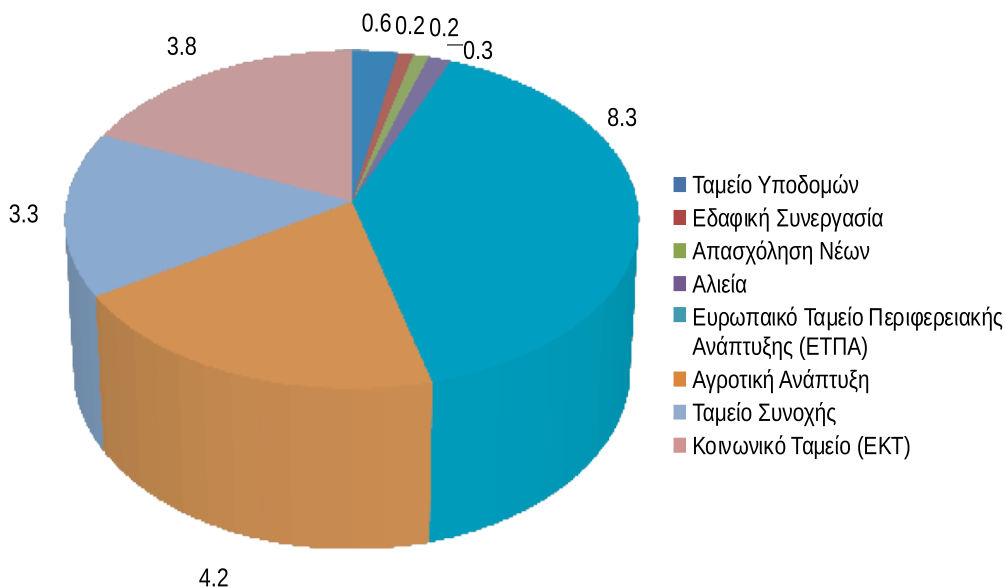


**Το ποσοστό των ατόμων που εγκαταλείπουν πρόωρα την σχολική εκπαίδευση πρέπει να είναι μικρότερο από 10% και τουλάχιστον 40% των νέων πρέπει να έχουν πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.**

Η Ελλάδα με τη σειρά της, προκειμένου αποσπάσει την απαιτούμενη χρηματοδότηση και δεδομένων των στόχων που τέθηκαν ως προϋπόθεση για αυτό, ακολούθησε το προτεινόμενο μοντέλο της εταιρείας στρατηγικού σχεδιασμού McKinsey με τίτλο «Greece 10 years ahead», σύμφωνα με το οποίο και μετά από μεθοδική μελέτη της Ελληνικής θέσεως, υποδεικνύεται η στρατηγική ανάπτυξης σε ορίζοντα δεκαετίας και αιχμή σε επιλεγμένους, δυναμικούς, εξωστρεφείς κλάδους προκειμένου με στοχευόμενες επενδύσεις 112 δις € οι συγκεκριμένοι κλάδοι, παράγουν Προστιθέμενη Αξία 48 δις € και δημιουργήσουν 640.000 θέσεις εργασίας. Στην κορυφή της πυραμίδας προ-







τεραιοτήτων της McKinsey, ξεκάθαρη πρωτιά δίδεται στον τομέα του τουρισμού, ο οποίος για την Ελλάδα φαίνεται και ο πιο ανταποδοτικός τομέας επενδύσεων.

Οι προτεραιότητες που θα υποστηριχτούν από το νέο ΕΣΠΑ είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων, η ανάπτυξη και αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού, η προστασία του περιβάλλοντος και η μετάβαση σε μια οικονομία φιλική στο περιβάλλον, η ανάπτυξη, ο εκσυγχρονισμός και η συμπλήρωση των υποδομών πρόσβασης και η βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης και της τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Με γνώμονα τα ανωτέρω συντάχθηκε η επίσημη πρόταση της Ελλάδας για την απορρόφηση χρηματοδότησης από τους Ευρωπαϊκούς Φορείς, η οποία τελικά απέσπασε έγκριση τον Μάιο του 2014 και αποτελεί ουσιαστικά τον χάρτη δράσεων για την επόμενη επταετία. Εγκρίθηκε στις 23/5/2014 το **νέο ΕΣΠΑ 2014 – 2020** συνολικού Π/Υ **€20,84 δις** (κοινωνική συνδρομή) που αποτελεί ουσιαστικά ένα άθροισμα χρηματοδοτικών πράξεων πολλών

επιμέρους Ευρωπαϊκών Φορέων, κατά τομέα ενδιαφέροντος.

Από απόψεως δομής, το ΕΣΠΑ 2014-2020, υλοποιείται μέσα από επτά τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΕΠ) και δεκατρία Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ), όσες και οι περιφέρειες της Ελλάδος. Πρακτικά η διάκρισή τους, αφορά τόσο την θεματική κατανομή τους (π.χ. έργα που αφορούν περιβαλλοντικές δράσεις), όσο και την γεωγραφική κατανομή των δικαιούχων. Στις 17 Ιουλίου 2014 υποβλήθηκαν επίσημα από το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα νέα Επιχειρησιακά Προγράμματα για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014-2020.

Τα Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα διακρίνονται σε :

- Περιβάλλον και μεταφορές, υποδομές μεταφορών και Αειφόρος Ανάπτυξη
- Ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού, εκπαίδευση και δια βίου Μάθηση
- Ανταγωνιστικότητα, επιχειρηματικότητα και καινοτομία



- Μεταρρύθμιση Δημοσίου Τομέα
- Τεχνική Βοήθεια (υποστήριξη λειτουργίας και Εφαρμογής όλων των Ε.Π)
- Αγροτική Ανάπτυξη
- Θάλασσα και αλιεία

και τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα.

Η διάκριση των περιφερειών σε Αναπτυγμένες, περιφέρειες σε μετάβαση και λιγότερο αναπτυγμένες, αποτελεί προϊόν της μελέτης της McKinsey και έγινε με πρόθεση την κατάδειξη των ανισοτήτων και την στοχευμένη χρηματοδότηση στις περιφέρειες με μεγαλύτερα προβλήματα. Τα ποσοστά που φαίνονται στην εικόνα, αφορούν τα ποσοστά χρηματοδότησης της Ε.Ε. Εντύπωση προκαλεί η χρηματοδότηση της Αττικής σε ποσοστό 80% από Ευρωπαϊκούς πόρους, παρότι είναι η πιο ανεπτυγμένη περιφέρεια της Ελλάδος και ίσως μια από τις πιο ανεπτυγμένες της Ευρώπης. Μια πιο προσεκτική ανάλυση δικαιολογεί αυτή την προσέγγιση, καθώς η Αττική αποτελεί την περιφέρεια που φιλοξενεί γεωγραφικά την περιοχή της Ελλάδος με το μεγαλύτερο κατά κεφαλήν εισόδημα και ταυτόχρονα την περιοχή με το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού κάτω ή κοντά στο όριο της φτώχειας. Η εξάλειψη των ανισοτήτων αυτών υπαγορεύει στοχευμένη χρηματοδότηση και εντός της κάθε Περιφέρειας. Το «παράδοξο της Αττικής», όπως έχει επικρατήσει να ονομάζεται,

αποδεικνύει τη φιλοσοφία και την στοχοθεσία της χρηματοδότησης μέσω προγραμμάτων ΕΣΠΑ, μετατρέποντάς το σε ένα έξυπνο και ευέλικτο εργαλείο που η δίκαιη και αποτελεσματική εφαρμογή του απαιτεί βαθιά ανάγνωση της Ελληνικής κοινωνίας.

Κάθε Τομεακό και Περιφερειακό ΕΠ, υλοποιείται μέσα από δέκα θεματικούς στόχους με διακριτή χρηματοδότηση, επί των οποίων θα πρέπει εντάσσεται κάθε υποβαλλόμενη πρόταση για έγκριση.

Το Πολεμικό Ναυτικό, μέσω της ΓΔΟΣΥ/ΔΙΔΕΑΠ, μπορεί να υποβάλλει προτάσεις προς ένταξη στα Τομεακά Προγράμματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων του, καθώς και σε όλα τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα.

Με βάση αυτή την εμπειρία που συγκεντρώθηκε και με στόχους ακόμη μεγαλύτερους θα επιδιωχθούν νέες εγκρίσεις στη νέα διαχειριστική περίοδο ΕΣΠΑ 2014 -2020. Στο πλαίσιο αυτό σχεδιάζεται ένα πλήρες "πακέτο" προτάσεων, μερικές από τις οποίες ενδεικτικά είναι:

Ανεξάρτητα του αποτελέσματος που θα αποφέρει η νέα προσπάθεια που ξεκινάει τώρα και θα ολοκληρωθεί το 2020, το Πολεμικό Ναυτικό, βγαίνει ήδη κερδισμένο από την συλλογική ανταπόκριση και γιατί τώρα πια ξέρει από ΕΣΠΑ. Άλλωστε η ιστορία έχει διδάξει ότι «όταν θέλουμε μπορούμε, όταν μπορούμε οφείλουμε» (*Ναπολέον Βοναπάρτης, 1769-1821*).

## Πηγές

- Απολογιστική Έκθεση ΓΕΝ/ΔΟΥ/ΟΕΠΝ 2014.
- Φωτογραφικό αρχείο έργων ΕΣΠΑ ΓΕΝ/Γ4, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, ηλεκτρονική σελίδα Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιστοσελίδα ΕΣΠΑ.
- Πέμπτη έκθεση για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή.
- Ανακοίνωση της Επιτροπής «Ευρώπη 2020». Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη.
- Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων 2011 - 2014.
- 1η Εγκύκλιος σχεδιασμού και κατάρτισης αναπτυξιακού προγραμματισμού περιόδου 2014 - 2020.
- Position of the European Commission Services on the development of Partnership Agreement and programmes in Greece for the period 2014-2020.



- ✓ Ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς.
- ✓ Τοπικές δράσεις (π.χ. αφαλάτωση).
- ✓ Αναβάθμιση υποδομών υγείας


Παράδοση και μεταρρύθμιση της μεταρρύθμισης (απόφαση)	Ενεργειακή αναβάθμιση κτιρίων (ΣΜΥΝ, ΚΕΚΑΝ), ΠΙΟ φεγγιγίτες μεταφοράς εργασιών και εκπαιδευτική ΠΠΔ (ΕΠΕΚΕΚΑ) εργαλείο «ΕΠΕΚΕΚΑΤΗΣ» ΓΥΔ πύλοιο μέσων κατά της βλάβωσης με παλαιά Αποκατάσταση στοιχείων αρχιτεκτονικής. Εγκατάσταση βιολογικών καθαρισμών. Εκσυγχρονισμός συστήματος ποταμοαποχέτευσης ΥΥ Μεταρρύθμιση σταθμών
Αναβάθμιση πολιτιστικών και ιστορικών μνημείων	Διακείμενα ηλεκτρονικής μάθησης (e-learning) Ολοκληρωμένα Εκπαιδευτικά Κέντρα Καινοτομίας, Κέντρα Ολοκληρωμένης εκπαίδευσης και υλοποίηση της Στρατηγίας για τον αγροτικό εργαζομένο
Αναβάθμιση δημοτικών υπηρεσιών	Ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα τηλεδιοίκησης και ελέγχου φορολογικού δικτύου. Αναβάθμιση των υποδομών δικτύου και υπηρεσιών του ΓΠΔ στο πλαίσιο οικονομικού και παροχής εθελούσιας υπηρεσίας. Απελευθέρωση πληροφοριακών διαδικασιών και εφαρμογών για την ενίσχυση των υπηρεσιών
Τεχνική Βελτίωση	Προβλεπόμενα προμεταδοχικές υλοποιήσεις αποδοτικών μελετών

- Θέση των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την ανάπτυξη συμφωνίας εταιρικής σχέσης και προγραμμάτων στην Ελλάδα για την περίοδο 2014-2020.
- 2η Εγκύκλιος σχεδιασμού και κατάρτισης αναπτυξιακού προγραμματισμού περιόδου 2014 - 2020.
- 3η Εγκύκλιος για την κατάρτιση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου 2014-2020.
- «5η Έκθεση για την Πολιτική της Συνοχής» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 2010.

Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης-ΕΣΠΑ 2014-2020.  
 Εγκριτική Απόφαση νέου ΕΣΠΑ 2014-2020  
 “Greece 10 years ahead”-McKinsey Group.

**Προτεινόμενα Sites**

- [www.mckinsey.com/.../GreeceExecutiveSummary\\_new/](http://www.mckinsey.com/.../GreeceExecutiveSummary_new/)
- [www.espa.gr](http://www.espa.gr)
- [www.europa.eu](http://www.europa.eu)



**Μεταβολές Αξιωματικών  
Ανθυπασπιστών - Υπαξιωματικών**

**Αυτοί που έφυγαν**

**Εκδηλώσεις - Αποστολές**

**Συνδρομές**

**Ανακοινώσεις Τύπου**

**Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού**

**Επετειολόγιο**



# Δελτίο Ενημέρωσης

## ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΕΣ

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Αρχιπλοίαρχοι:**

**Μάχιμοι:** Ιωάννης Παρτσαλίδης, Ιωάννης Κοστρίβας

**Μηχανικός:** Ιωάννης Μωραιτάκης

**Υγειονομικού/Ιατρός:** Γρηγόριος Τότος.

• Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Αντιπλοίαρχος Μηχανικός** Ιάσων Νείλας.

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλοίαρχου** και τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι:**

**Μάχιμος:** Σωτήριος Τριχάς

**Υγειονομικού/Νοσηλευτικής:** Ευαγγελία Ευαγγελοπούλου.

• Προήχθη στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** και τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Πλωτάρχης (Ε)** Χρήστος Οικονόμου.

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Πλωτάρχες Μηχανικοί:** Αναστάσιος Ροδόπουλος, Κωνσταντίνος Τριαντάφυλλος.

• Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως ταρματίσασα τη σταδιοδρομία της η **Πλωτάρχης (Ε)** Ιλιάννα Τσιούνη.

• Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Πλωτάρχες (Ε):** Αθανάσιος Τσακλάνας, Ηλίας Κατσιάβελος, Γεώργιος Γελασάκης.

• Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι (Ε):** Κωνσταντίνος Κωστόπουλος, Αικατερίνη Κυριάκη.

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή της η **Υποπλοίαρχος (Ε)** Αγγελική Μουτάφη.

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυποπλοίαρχοι (Ε):** Αντώνιος Τσελεπίδης, Κωνσταντίνος Σαράφογλου, Παναγιώτης Πάστρας, Νικόλαος Μουσουράκης.

• Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Σημαιοφόρος (Ε)** Μάριος Καρακατσάνης.

• Τέθηκε σε αποστρατεία με το βαθμό του **Ανθυπασπιστή η Αρχικελευστής ΕΜΘ (ΤΗΛ)** Σοφία Παπαθεοδώρου.

• Προήχθη στο βαθμό του **Ανθυπασπιστή η Αρχικελευστής ΕΜΘ (ΤΗΛ)** Αθηνά Ευσταθίου προαγωγή λογιζόμενη από 27 Ιουλίου 2014, ημερομηνία η οποία είναι η προηγούμενη του θανάτου της.

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές:** Ιωάννης Τσαρπαλής (Τ/ΨΥΚΤ), Ιωάννα Κακαβελάκη (ΔΙ-ΑΧ-Χ/Τ), Σπυρίδων Καπότης (ΜΗΧ), Αγγελική Καμπάνη (ΤΗΛ).

• Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Αρχικελευστής (ΨΥΚΤ)** Ιωάννης Σταύρου.

• Τέθηκε σε αποστρατεία με το βαθμό του **Αρχικελευστή ο Επικελευστής ΕΜΘ (ΑΡΜ)** Αλέξανδρος Οικονόμου.

• Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Κελευστές ΕΠ.ΟΠ:** Διονύσιος Φουρικής (ΑΡΜ), Μάριος Σκυβαλίδας (ΑΡΜ), Αριστομένης Συρράκος (ΜΗΧ).

## ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ

• Προήχθη στο βαθμό του **Αρχιπλοίαρχου ο Πλοίαρχος Μηχανικός** Θρασύβουλος Αναστασίου.

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

**Μηχανικός**: Σταύρος Τερπένου

**Οικονομικού**: Χαράλαμπος Βλάχος, Μελέτιος Νικολαΐδης, Κωνσταντίνος Καλκανδής

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** οι παρακάτω **Πλωτάρχες Μηχανικοί**: Δημήτριος Παπασπηλιού, Γεώργιος Πετρόπουλος, Χρήστος Καλόγρης

• Προήχθη στο βαθμό του **Πλωτάρχη** ο **Υποπλοίαρχος (Ε)** Ευάγγελος Γιαννακός

• Προήχθη στο βαθμό του **Υποπλοίαρχου** η **Ανθυποπλοίαρχος Υγειονομικού/Φαρμακοποιός** Ιωάννα Ζηματίκα.

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Σημαιοφόρου** οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές (Ε)**: Εμμανουήλ Ζορμπάς, Στυλιανός Σοφός, Πέτρος Νικολέτος, Εμμανουήλ Κουφάκης, Ευάγγελος Κατσαρός, Κωνσταντίνος Ρηγόπουλος, Νικόλαος Ντίκος, Δημήτριος Συλλίγαρδος, Γεώργιος Λέντζιος, Ηλίας Λάμπρου, Νικόλαος Μελισσουργάκης, Ιωάννης Παππάς, Κωνσταντίνος Ευδαίμων, Γεώργιος Περδικέας, Δημήτριος Γερομίχαλος, Αντώνιος Σιγάλας, Γεώργιος Παπαπετρόπουλος, Εμμανουήλ Κουτεντάκης, Λουκάς Μασούρας, Ιωάννης Ρούτης, Δημήτριος Πιρπιρής, Ευστράτιος Μόκος, Γεώργιος Γραμμένος, Ιωάννης Γαλίτης, Μιχαήλ Προβελεγγιάδης, Ιωάννης Πορταράκης, Θεοφάνης Σπήλιος, Λάμπρος Αναγνωστόπουλος, Ιωάννης Κουτσογιαννέλης, Απόστολος Βαλωμένος, Στυλιανός Μαγιόγλου, Ιωάννης Κοζανίδης Θεόφιλος Κοντογιώργος, Δημήτριος Αγγελάκης, Θεόδωρος Παπαργυρίου, Νικόλαος Διακόπουλος, Θεόδωρος Γαλανόπουλος, Λουκάς Λόης, Ιωάννης Συκάς, Χρήστος Παπανικολάου, Αθανάσιος Μοσχονάς, Γεώργιος Χαντζής, Αντώνιος Ελευθεριάδης, Ανδρέας Μπτσόπουλος, Ιωάννης Τσακίρης, Μιχαήλ Μανιάτης, Σπυρίδων Σταμόπουλος, Αλέξανδρος Γαλανός, Γεώργιος Μαματάς, Χριστόφορος Παΐδας, Θωμάς Λέντζας, Δημήτριος Σαμψώνας, Μιχαήλ Αρνέλλος, Δημήτριος Γραμματικός, Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος, Αθανάσιος Σεντεμέντες, Νικόλαος Καΐσαρης, Γεώργιος Πανάγος, Εμμανουήλ Τζουανάκης,

Γεώργιος Μπούρνακας, Δαμιανός Ριζόπουλος, Δημήτριος Χράς, Ασημάκης Κυπριώτης, Θωμάς Τσεκούρας, Γεώργιος Παύλου, Γεώργιος-Αδαμάντιος Εξαρχέας, Αθανάσιος Μιχάλης, Απόστολος Τσιώνης, Γεώργιος Κασταμπολίδης, Λεωνίδας Κοφινάς, Γεώργιος Βλάχος, Αναστάσιος Πετρόπουλος, Γεώργιος Τσάκος, Θεόδωρος Μωραΐτης, Αλέξανδρος Ροντόγιαννης, Γεώργιος Φουντούλης, Χρήστος Ζαννές, Χρήστος Αλεξιάς, Ανδρέας Θεοφίλης, Ευστάθιος Αβραμίδης, Δημήτριος Σακούτης, Σωτήριος Πάνου, Στέργιος Κωστούλας, Νικόλαος Κιλής, Βλάσιος Καφουράκης, Αθανάσιος Κανατσούλης, Χρήστος Μαυρόπουλος, Γεώργιος Χουλιάρης, Κωνσταντίνος Κοτρώνης, Απόστολος Λαγός, Ιωάννης Φιλανδριανός, Χρήστος Παρασκευόπουλος, Απόστολος Ανδρινόπουλος, Αθανάσιος Μειδάνης, Σωτήριος Μάρκουλης, Αθανάσιος Κιούσης, Παναγιώτης Αργυρίου, Μιχαήλ Διγαλάκης, Φώτιος Ζυγογιάννης, Σπυρίδων Καββαδίας, Ηλίας Βαγγελάρης, Δημήτριος Λαδόπουλος, Γεώργιος Παπακρυόκης, Μύρων Πολίτης, Κωνσταντίνος Ξυδιάς, Παναγιώτης Καρέγλης, Αντώνιος Κλάδης, Γρηγόριος Παπαλέξης, Αθανάσιος Καγκίδης, Λεωνίδας Μπενέας, Κωνσταντίνος Λαμπρόπουλος, Δημήτριος Καφέτζης, Παναγιώτης Ζούμης, Ιωάννης Δραγάτσος, Μάρκος Τσιουράκης, Κωνσταντίνος Ματσάγγος, Ανδρέας Καλαμπούκης, Λουκάς Παλαιολόγος, Ιωάννης Γκαμήλης.

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Ανθυπασπιστή** οι παρακάτω **Αρχικελευστές ΕΜΘ**: Κωνσταντίνα Γιαννακοπούλου (ΔΙΑΧ/ΗΥ), Σπυριδούλα Γιαννιώτη (ΤΗΛ).

## ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

• Ονομάζεται **Μόνιμος Σημαιοφόρος Υγειονομικού/Νοσηλευτικής** και κατατάσσεται στο Πολεμικό Ναυτικό ο μαθητής Χρήστος Καραμπάσης ο οποίος αποφοίτησε ευδόκιμα από τη **ΣΑΝ** το ακαδημαϊκό έτος 2013-2014.

• Ονομάζεται **Μόνιμος Σημαιοφόρος Υγειονομικού/Φαρμακοποιός** και κατατάσσεται στο Πολεμικό Ναυτικό ο μαθητής Ιωάννης Καραμήτρος ο οποίος αποφοίτησε ευδόκιμα από τη **ΣΣΑΣ** το ακαδημαϊκό έτος 2013-2014.

### **Αντιναύαρχος ε.α.**

#### **Πάτροκλος Κονιάλης ΠΝ**

#### **Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ**

Απεβίωσε την 27η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1925 στην Αθήνα. Το 1940 εισήλθε στη ΣΝΔ και Πρωτοετής Δόκιμος απήλθε σε επ' αόριστο άδεια στις 07.04.1941. Συνέχισε τις σπουδές του στην Αλεξάνδρεια αποφοιτώντας στις 26.07.1944 ως Μάχιμος Σημαιοφόρος. Στη συνέχεια προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο στις 16.08.1947, σε Υποπλοίαρχο στις 05.07.1951, σε Πλωτάρχη στις 24.05.1956, σε Αντιπλοίαρχο στις 14.06.1966, σε Πλοίαρχο στις 22.12.1967, σε Αρχιπλοίαρχο στις 28.08.1970 και σε Υποναύαρχο στις 31.08.1971. Αποστρατεύθηκε δε στις 07.06.1974 ως Αντιναύαρχος ε.α. Στη Μέση Ανατολή, ύστερα από την αποφοίτησή του από τη Σχολή, υπηρέτησε στο Α/Τ «ΠΙΝΔΟΣ», μετέχοντας στις συμμαχικές επιχειρήσεις στη Μεσόγειο, περιλαμβανομένης της απόβασης στη Νότια Γαλλία (Αύγουστος 1944). Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Αργυρός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξιάρχης του Τάγματος του Γεωργίου Α΄, Ανώτερος Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος.

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Πολεμικός Σταυρός Α΄ Τάξεως, Σταυρός Αξίας Βασιλικού Ναυτικού, Αναμνηστικά Μετάλλια Ελληνοϊταλογερμανικού Πολέμου 1940-41, 1941-45, Μετάλλιο Εξαιρέτων Πράξεων, Στρατιωτικής Αξίας Α΄, Β΄, Γ΄ και Δ΄ Τάξεως.

### **Αντιναύαρχος ε.α.**

#### **Ιωάννης Φωκάς ΠΝ**

Απεβίωσε την 21η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1937 στην Αθήνα. Το 1954 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1958 αποφοίτησε ως Μάχιμος Σημαιοφόρος, το 1961 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1966 σε Υποπλοίαρχο, το 1970 σε Πλωτάρχη. Το 1973 ως Ύπαρχος του Α/Τ «ΚΑΝΑΡΗΣ», συνελή-

φθη για συμμετοχή στο αντιδικτατορικό Κίνημα του Ναυτικού του Μαΐου 1973, αποφυλακίστηκε στις 24.7.1973 και τέθηκε σε διαθεσιμότητα μέχρι τις 28.7.1973. Στη συνέχεια, προήχθη σε Αντιπλοίαρχο στις 30.6.1974, σε Πλοίαρχο στις 30.01.1982, σε Αρχιπλοίαρχο στις 08.03.1985 και σε Υποναύαρχο στις 04.03.1987, αποστρατεύθηκε δε την 01.03.1988 ως Αντιναύαρχος ε.α. Στις 11.04.2002, του απονεμήθηκε ο τίτλος του Επίτιμου Αντιναύαρχου για τη συμμετοχή του στο Κίνημα του Ναυτικού του Μαΐου 1973 και τη φυλάκισή του στη διάρκεια της δικτατορίας της περιόδου 1967-1974.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

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

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, Γ΄, Β΄ και Α΄ Τάξεως.

### **Υποναύαρχος (Μ) ε.α.**

#### **Ιωάννης Σκουριώτης ΠΝ**

Απεβίωσε την 29η Δεκεμβρίου 2014. Γεννήθηκε το 1938 στην Αθήνα. Το 1956 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1960 αποφοίτησε ως Μηχανικός Σημαιοφόρος, το 1963 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1967 σε Υποπλοίαρχο, το 1972 σε Πλωτάρχη, το 1979 σε Αντιπλοίαρχο, το 1983 σε Πλοίαρχο, το 1988 σε Αρχιπλοίαρχο, το 1990 σε Υποναύαρχο και το 1991 τέθηκε σε αποστρατεία.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

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

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Α΄, Β΄, Δ΄ Τάξεως.

### **Αρχιπλοίαρχος ε.α.**

#### **Γεώργιος Λελούδας ΠΝ**

Απεβίωσε την 6η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1933 στην Δρουσιδα ν. Κύθνου. Το



1951 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1955 αποφοίτησε ως Μάχιμος Σημαιοφόρος, το 1958 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1962 σε Υποπλοίαρχο, 1967 σε Πλωτάρχη, το 1972 σε Αντιπλοίαρχο, το 1978 σε Πλοίαρχο, το 1981 σε Αρχιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

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

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Γ΄ Τάξεως.

#### **Αρχιπλοίαρχος ε.α.**

##### **Θεόδωρος Γκρίτζαλης-Παπαδόπουλος ΠΝ**

Απεβίωσε την 6η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1941 στην Αθήνα. Το 1959 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1963 αποφοίτησε ως Μάχιμος Σημαιοφόρος, το 1966 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1970 σε Υποπλοίαρχο, το 1975 σε Πλωτάρχη, το 1981 σε Αντιπλοίαρχο, το 1987 σε Πλοίαρχο, το 1989 σε Αρχιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Ταξίαρχης του Τάγματος του Φοίνικος.

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Β΄ Τάξεως.

#### **Αρχιπλοίαρχος (Μ) ε.α.**

##### **Αντώνιος Γαβαλάς ΠΝ**

Απεβίωσε την 20η Δεκεμβρίου 2014. Γεννήθηκε το 1941 στον Γαλατά - Τροιζηνίας. Το 1958 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1962 αποφοίτησε ως Μηχανικός Σημαιοφόρος, το 1965 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1969 σε Υποπλοίαρχο, το 1974 σε Πλωτάρχη, το 1981 σε Αντιπλοίαρχο, το 1986 σε Πλοίαρχο, το 1987 σε Αρχιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

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

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Β΄ Τάξεως.

#### **Αρχιπλοίαρχος (Μ) ε.α.**

##### **Γεώργιος Παινέσσης ΠΝ**

Απεβίωσε την 25η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1963 στην Αθήνα. Το 1982 εισήλθε

στη ΣΝΔ, το 1987 αποφοίτησε ως Μηχανικός Σημαιοφόρος, το 1990 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1994 σε Υποπλοίαρχο, το 1999 σε Πλωτάρχη, το 2005 σε Αντιπλοίαρχο, το 2010 σε Πλοίαρχο, το 2014 σε Αρχιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

**ΠΑΡΑΣΗΜΑ:** Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Τιμής, Ταξίαρχης του Τάγματος του Φοίνικος.

**ΜΕΤΑΛΛΙΑ:** Στρατιωτικής Αξίας Γ΄ και Β΄ Τάξεως.

#### **Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.**

##### **Ευάγγελος Βενιζέλος ΠΝ**

Απεβίωσε την 10η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1933 στην Κάρυστο - Ν. Ευβοίας. Το 1954 κατετάγη στο ΠΝ, ως Μόνιμος Υποκελευστής Β΄, το 1958 προήχθη σε Υποκελευστή Α΄, το 1964 σε Κελευστή, το 1965 σε Ανθυπασπιστή, το 1969 σε Σημαιοφόρο, το 1972 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1976 σε Υποπλοίαρχο, το 1982 σε Πλωτάρχη, το 1984 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.**

##### **Ισίδωρος Γκιόκας ΠΝ**

Απεβίωσε την 5η Δεκεμβρίου 2014. Γεννήθηκε το 1936 στην Αθήνα. Το 1953 κατετάγη στο ΠΝ, ως μαθητευόμενος Ναύτης, το 1955 ονομάσθηκε Ναύτης Α΄, το 1957 προήχθη σε Δίοπο, το 1961 σε Υποκελευστή Β΄, το 1964 σε Υποκελευστή Α΄, το 1967 σε Αρχικελευστή, το 1973 σε Ανθυπασπιστή, το 1978 σε Σημαιοφόρο, το 1981 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1985 σε Υποπλοίαρχο, το 1987 σε Πλωτάρχη και Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.**

##### **Θεόφιλος Πίσσας ΠΝ**

Απεβίωσε την 24η Δεκεμβρίου 2014. Γεννήθηκε το 1938 στο Ν. Δράμας. Το 1955 κατετάγη στο ΠΝ, ως μαθητευόμενος Ναύτης, το 1957 ονομάσθηκε Ναύτης Α΄ και το 1959 Δίοπος, το 1963 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1966 σε Υποκελευστή Α΄, το 1969 σε Αρχι-

κελευστή, το 1975 σε Ανθυπασπιστή, το 1981 σε Σημαιοφόρο, το 1984 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1987 σε Υποπλοίαρχο και Πλωτάρχη, το 1990 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.**

##### **Βασίλειος Καλαποθάς ΠΝ**

Απεβίωσε την 5η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1939 στη Μικρομάνη Καλαμών-Μεσσηνίας. Το 1955 κατετάγη στο ΠΝ, ως μαθητευόμενος Ναύτης, το 1959 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1963 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1966 σε Υποκελευστή Α΄, το 1969 σε Αρχικελευστή, το 1975 σε Ανθυπασπιστή, το 1981 σε Σημαιοφόρο, το 1984 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1987 σε Υποπλοίαρχο και Πλωτάρχη, το 1989 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.**

##### **Δημήτριος Γραμματικός ΠΝ**

Απεβίωσε την 2α Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1952 στο Ν. Μεσσηνίας. Το 1968 κατετάγη στη ΣΔΥΤΕΝ, ως Δόκιμος Κελευστής, το 1973 προήχθη σε Κελευστή, το 1976 σε Επικελευστή, το 1979 σε Αρχικελευστή, το 1985 σε Ανθυπασπιστή, το 1989 σε Σημαιοφόρο, το 1992 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1996 σε Υποπλοίαρχο, το 2001 σε Πλωτάρχη, το 2003 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Πλωτάρχης (Ε) ε.α.**

##### **Δημήτριος Βιτάλης ΠΝ**

##### **Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ**

Απεβίωσε την 30η Δεκεμβρίου 2014. Γεννήθηκε το 1924 στη ν. Κέα. Το 1939 κατετάγη στο ΠΝ, ως Ναυτόπαις, το 1940 ονομάσθηκε Ναύτης πρότακτος, το 1941 κατήλθε εις Μέσσην Ανατολήν προερχόμενος εξ Ελλάδος επιβαίνων του «Α/Τ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» και ονομάσθηκε Ναύτης Α΄, το 1942 προήχθη σε Δίοπο, το 1944 ονομάσθηκε Δίοπος Α΄ και τον ίδιο χρόνο προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1950 σε Υποκελευστή Α΄, το 1955 σε Κελευστή, το 1958 σε Σημαιοφόρο, το 1964 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1969 σε Υποπλοίαρχο, το

1972 σε Πλωτάρχη και το 1974 τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Πλωτάρχης (Ε) ε.α.**

##### **Ευστάθιος Ψαρράς ΠΝ**

Απεβίωσε την 16η Φεβρουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1965 στον Πειραιά. Το 1982 κατετάγη στη ΣΜΥΝ, το 1983 προήχθη σε Δόκιμο Κελευστή, το 1985 σε Κελευστή, το 1987 σε Επικελευστή, το 1990 σε Αρχικελευστή, το 1997 σε Ανθυπασπιστή, το 2005 σε Σημαιοφόρο, το 2007 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2010 σε Υποπλοίαρχο και Πλωτάρχη και το 2011 τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Υποπλοίαρχος (Ε) ε.ε.**

##### **Ιωάννης Φωτιάδης ΠΝ**

Απεβίωσε την 1η Δεκεμβρίου 2014. Γεννήθηκε το 1966 στην Αθήνα. Το 1985 κατετάγη στη ΣΜΥΝ, το 1987 προήχθη σε Δόκιμο Κελευστή, το 1988 σε Κελευστή, το 1990 σε Επικελευστή, το 1993 σε Αρχικελευστή, το 1999 σε Ανθυπασπιστή, το 2006 σε Σημαιοφόρο, το 2009 σε Ανθυποπλοίαρχο και το 2011 σε Υποπλοίαρχο. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο ΝΣ/ΔΔ.

#### **Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.**

##### **Χρήστος Αλικιώτης ΠΝ**

Απεβίωσε την 19η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1972 στην Αθήνα. Το 1967 κατετάγη στη ΣΔΥΤΕΝ, το 1975 προήχθη σε Δόκιμο Κελευστή, το 1977 σε Κελευστή, το 1980 σε Επικελευστή, το 1983 σε Αρχικελευστή, το 1989 σε Ανθυπασπιστή, το 1990 σε Σημαιοφόρο, το 1996 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1999 σε Υποπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α.**

##### **Στέφανος Χιώτης**

Απεβίωσε την 17η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1934 στον Πειραιά. Το 1951 κατετάγη στο ΠΝ, ως Ναύτης πρότακτος, το 1952 ονομάσθηκε Ναύτης, το 1956 προήχθη σε Δίοπο, το 1958 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1962 σε Υποκελευστή Α΄, το 1966 σε Κελευστή, το 1969 σε Ανθυπασπιστή, το 1974

σε Σημαιοφόρο, το 1977 σε Ανθυποπλοίαρχο και το 1981 τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α.**

##### **Γεώργιος Ζολώτας ΠΝ**

Απεβίωσε την 13η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1936 στο Ν. Αχαΐας. Το 1951 κατετάγη στο ΠΝ, ως Ναυτόπαις, το 1954 ονομάσθηκε Ναύτης Β΄, το 1955 ονομάσθηκε Ναύτης Α΄ και Δίοπος, το 1958 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1962 σε Υποκελευστή Α΄, το 1967 σε Κελευστή, το 1968 σε Αρχικελευστή, το 1970 σε Ανθυπασπιστή, το 1974 σε Σημαιοφόρο, το 1977 σε Ανθυποπλοίαρχο και το 1981 τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α.**

##### **Αναστάσιος Πάτσος ΠΝ**

Απεβίωσε την 11η Δεκεμβρίου 2014. Γεννήθηκε το 1956 στο Ν. Ηλείας. Το 1971 κατετάγη στο Ν. Σαλαμίνας, ως Δόκιμος Υπαξιωματικός, το 1974 προήχθη σε Δόκιμο Κελευστή, το 1976 σε Κελευστή, το 1979 σε Επικελευστή, το 1982 σε Αρχικελευστή, το 1988 σε Ανθυπασπιστή, το 1992 σε Σημαιοφόρο, το 1995 σε Ανθυποπλοίαρχο και το 1997 τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Ανθυποπλοίαρχος (Φ) ε.α.**

##### **Κοσμάς Λιζάρδος ΠΝ**

Απεβίωσε την 15η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1930 στη ν. Σίκινο - Ν. Κυκλάδων. Το 1957 κατετάγη στη Σχολή Δίοπων Φάρων, ως μαθητευόμενος και τον ίδιο χρόνο ονομάσθηκε Δίοπος, το 1961 προήχθη σε Κελευστή, το 1966 σε Επικελευστή, το 1969 σε Αρχικελευστή, το 1975 σε Ανθυπασπιστή, το 1984 σε Σημαιοφόρο, το 1985 σε Ανθυποπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Σημαιοφόρος ε.α.**

##### **Κωνσταντίνος Αλεξανδρής ΠΝ**

Απεβίωσε την 13η Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1940 στην Αθήνα. Το 1956 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1961 αποφοίτησε ως Μάχιμος Σημαιοφόρος και το 1963 τέθηκε σε αποστρατεία.

#### **Σημαιοφόρος (Ε) ε.α.**

##### **Γεώργιος Ξαγοράρης ΠΝ**

Απεβίωσε την 22α Ιανουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1970 στην Αθήνα. Το 1988 κατετάγη στη ΣΜΥΝ, ως Δόκιμος Κελευστής, το 1991 προήχθη σε Κελευστή, το 1993 σε Επικελευστή, το 1996 σε Αρχικελευστή, το 2003 σε Ανθυπασπιστή, το 2011 σε Σημαιοφόρο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

**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. Συμμετοχή σε Συμμαχικές - Διακρατικές Ασκήσεις

■ Από 21 έως 29 Νοεμβρίου 2014, το Ν/ΘΗ «ΕΥΡΩΠΗ» με τα πλοία της μόνιμης Ναυτικής Δύναμης του NATO SNMCMG-2, συμμετείχε στην πολυεθνική άσκηση «NUSRET 14», η οποία διεξήχθη στην περιοχή κόλπου Σμύρνης.

■ Την 25η Νοεμβρίου 2014, η Φ/Γ «ΚΑΝΑΡΗΣ» και το ΠΓΥ «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ» συμμετείχαν σε συνεκπαίδευση με πλοία της μόνιμης Ναυτικής Δύναμης του NATO SNMG-2 (USS «LEYTE GULF», HMCS «TORONTO» και ESPS «ALMIRANTE JUAN DE BORBON») στο Μυρτώο πέλαγος.

■ Την 29η Νοεμβρίου 2014, το ΤΠΚ «ΣΤΑΡΑΚΗΣ» συμμετείχε σε γυμνάσιο PASSEX με το ισπανικό ΠΑΘ «RAYO» στη θαλάσσια περιοχή Κρητικού Πελάγους.

■ Από 06 έως 13 Δεκεμβρίου 2014, διεξήχθη η διακρατική άσκηση Ελλάδος - Αιγύπτου «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ 14» στη θαλάσσια περιοχή βόρεια Κρήτης, με συμμετοχή Φ/Γ «ΕΛΛΗ», Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ» (με οργανικό Ε/Π), ΤΠΚ «ΣΤΑΡΑΚΗΣ», Υ/Β «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ», ΠΓΥ «ΑΞΙΟΣ», Ομάδα Υποβρυχίων Καταστροφών καθώς και τα πλοία του Αιγυπτιακού Ναυτικού Φ/Γ «ES SARM EL SHEIKH» (με οργανικό Ε/Π), βοθητικό πλοίο «HALAYEB», ΤΠΚ «BADR», ΤΠΚ «YARMOUK», Περιπολικά «WAKIL» και «RAFEAA».

■ Την 11η Δεκεμβρίου 2014, η Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ» συμμετείχε σε γυμνάσιο PASSEX με τη δανέζικη Φ/Γ «HDMS ESBERN SNARE» (πλοίο της δύναμης SNMG-1), στη θαλάσσια περιοχή δυτικά Κρήτης.

■ Από 12 έως 18 Δεκεμβρίου 2014, διεξήχθη η πολυεθνική άσκηση «AEGEAN SEAL 14» στη θαλάσσια περιοχή νοτίου Ευβοϊκού, με συμμετοχή του Ν/ΘΗ «ΕΥΡΩΠΗ» και ομάδας Υποβρυχίων Καταστροφών, καθώς και παρατηρητών

από Πορτογαλία, Αίγυπτο, Ισραήλ, Μαυροβούνιο, Κατάρ και Βέλγιο.

■ Την 7η Ιανουαρίου 2015, η Φ/Γ «ΕΛΛΗ» και το Υ/Β «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» συμμετείχαν σε άσκηση PASSEX με το αποβατικό (LSD) USS «FORT MCHENRY», στη θαλάσσια περιοχή νότια ν. Μήλου.

■ Από 29 έως 31 Ιανουαρίου 2015, η Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ», η Φ/Γ «ΑΔΡΙΑΣ», το Υ/Β «ΠΟΝΤΟΣ» και Α/Φ της ΠΑ, συμμετείχαν σε συνεκπαίδευση με τη γαλλική Φ/Γ «MONTCALM» και γαλλικό ΑΦΝΣ (ATLANTIQUE), στη θαλάσσια περιοχή Σαρωνικού-Μυρτώου Πελάγους.

■ Την 20η Φεβρουαρίου 2015, η Φ/Γ «ΚΑΝΑΡΗΣ» συμμετείχε σε συνεκπαίδευση με τη κινεζική Φ/Γ «YUN CHENG» (πλοίο της Ναυτικής Δύναμης Κίνας TG 989) στη θαλάσσια περιοχή Σαρωνικού.

■ Από 25 έως 26 Φεβρουαρίου 2015, η Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ», το Υ/Β «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ» και το ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ» συμμετείχαν σε συνεκπαίδευση με τη Ναυτικής Δύναμη του NATO SNMG-2 (USS «VICKSBURG» ΗΠΑ, HMCS «FREDERICTON» Καναδά, ITS «ALISEO» Ιταλία, TCG «TURGUTREIS» Τουρκία, ESPS «CANARIAS», ESPS «PATINO» Ισπανία, FGS «SPESSART» Γερμανία και Φ/Γ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ») στη θαλάσσια περιοχή Μυρτώου Πελάγους.

### 2. Επισκέψεις Ξένων Αντιπροσωπειών

■ Από 07 έως 09 Δεκεμβρίου 2014, ο Αρχηγός Ναυτικού Η.Α.Ε. πραγματοποίησε επίσκεψη στο ΓΕΝ και στο ΑΣ. Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης επέβη στη Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ», στο Υ/Β «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» και στο ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ».

■ Την 16η Φεβρουαρίου 2015, ο Υπαρχηγός του Κινέζικου Στόλου Νότιας Θάλασσας Υποναύαρχος Zhang Chuanshu επισκέφτηκε το ΓΕΝ, όπου και συναντήθηκε με τον Αρχηγό ΓΕΝ. Την 18η Φεβρουαρίου, συνοδευόμενος

από επιτελείς του επισκέφτηκε το ΑΣ και τα Φ/Γ «ΣΑΛΑΜΙΣ», Υ/Β «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ» και ΤΠΚ «ΡΟΥΣΣΕΝ».

### 3. Συμμαχικές - Πολυεθνικές Επιχειρήσεις

#### α. Επιχείρηση UNIFIL MAROPS

■ Από 19 Νοεμβρίου έως 28 Δεκεμβρίου 2014, το ΤΠΚ «ΡΟΥΣΣΕΝ» συμμετέχει στην επιχείρηση «UNIFIL MAROPS» στη θαλάσσια περιοχή Λιβάνου, ενώ από 25 έως 28 Νοεμβρίου 2014, κατέπλευσε στη Χάιφα Ισραήλ. Την 28 Δεκεμβρίου 2014, αντικαταστάθηκε από το ΤΠΚ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ». Κατά τον επανήλθου στο ΝΣ και τον πλου προς ν. Κύπρο αντίστοιχα, τα πλοία συμμετείχαν στην επιχείρηση ΟΑΕ σε ρόλο «Associated Support».

■ Από 28 Δεκεμβρίου 2014, έως 04 Φεβρουαρίου 2015, το ΤΠΚ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ» συμμετέχει στην επιχείρηση «UNIFIL MAROPS» στη θαλάσσια περιοχή Λιβάνου. Την 04 Φεβρουαρίου 2015, αντικαταστάθηκε από το ΤΠΚ «ΜΠΛΕΣΣΑΣ». Τα δύο πλοία στους πλόες από και προς Κύπρο συνέδραμαν παράλληλα και στην επιχείρηση «ACTIVE ENDEAVOR» σε ρόλο Associated Support.

#### β. Επιχείρηση ACTIVE ENDEAVOUR (ΟΑΕ)

■ Το ΠΝ συμμετέχει στην επιχείρηση ΟΑΕ με 1 ΤΠΚ ή Κ/Φ καθ' όλο το έτος (με έδρα το ΝΣ υπό 12ωρη ετοιμότητα) και με 1 Υ/Β εν πλω ανά δίμηνο και για 15 ημέρες. Συμμετέχουσες μονάδες:

■ Από 01 Σεπτεμβρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2014, με το ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ» εν όρμω ΝΣ.

Από 01 Ιανουαρίου έως 29 Ιανουαρίου 2015, με το ΤΠΚ «ΛΑΣΚΟΣ» εν όρμω ΝΣ.

■ Από 29 Ιανουαρίου έως 28 Φεβρουαρίου 2015, με το ΤΠΚ «ΡΟΥΣΣΕΝ» εν όρμω ΝΣ.

■ Από 03 έως 18 Δεκεμβρίου 2014, με το Υ/Β «ΠΟΝΤΟΣ», σε ρόλο "DIRECT SUPPORT", στην ανατολική Μεσόγειο.

■ Από 20 Δεκεμβρίου 2014 έως 05 Ιανουαρίου 2015, με το Υ/Β «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ», σε ρόλο "Associated Support", στη θαλάσσια περιοχή νοτιοανατολικά ν. Καρπάθου-Ρόδου.

■ Από 05 έως 20 Ιανουαρίου 2015, με το Υ/Β «ΤΡΙΤΩΝ», σε ρόλο "Direct Support" στη θαλάσσια περιοχή νοτιοανατολικά ν. Καρπάθου-Ρόδου.

■ Από 16 Φεβρουαρίου έως 02 Μαρτίου 2015, το Υ/Β «ΠΟΝΤΟΣ» συμμετέχει στην επιχείρηση «ACTIVE ENDEAVOUR» του ΝΑΤΟ, σε ρόλο "Direct Support", στη θαλάσσια περιοχή νότια-νοτιοανατολικά ν. Καρπάθου-Ρόδου.

#### γ. Συμμετοχή σε Μόνιμες Ναυτικές Δυνάμεις ΝΑΤΟ

■ Από 18 Αυγούστου έως 30 Νοεμβρίου 2014, το Ν/ΘΗ «ΕΥΡΩΠΗ» συμμετείχε στη Μόνιμη Ναυτική Αντιναρκική Δύναμη του ΝΑΤΟ SNMCMG-2, ενώ από 28 έως 29 Νοεμβρίου κατέπλευσε στη Σμύρνη στο πλαίσιο συμμετοχής στην άσκηση «NUSRET 14», ως ανωτέρω παράγραφο 1α. Την 30η Νοεμβρίου 2014, επανέπλευσε στο ΝΣ περατούμενης της αποστολής του.

■ Από 16 Φεβρουαρίου έως 02 Μαρτίου 2015, η Φ/Γ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» συμμετέχει στη μόνιμη Ναυτική Δύναμη του ΝΑΤΟ SNMG-2 (Standing NATO Maritime Group 2) στη θαλάσσια περιοχή Αν. Μεσογείου και Αιγαίου.

#### δ. Συμμετοχή σε Αποστολές Ευρωπαϊκής Ενώσεως

Ουδέν

### 4. Κοινωνική προσφορά των Ενόπλων Δυνάμεων

#### α. Αποστολές Εσωτερικού - Εξωτερικού

■ Από 04 έως 05 Νοεμβρίου 2014, η Κ/Φ «ΤΟΛΜΗ» διατέθηκε για μεταφορά της Ιερής Κάρας του Αγίου Ραφαήλ από τη Μυτιλήνη στο ΝΣ και από 10 έως 11 Δεκεμβρίου 2014, η

Κ/Φ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ» για την επιστροφή της στη Μυτιλήνη.

■ Την 9η Δεκεμβρίου 2014, η Κ/Φ «ΑΗΤΤΗΤΟΣ» διατέθηκε για μεταφορά ιατρού Σ.Ξ, από τη Ρόδο στη Σύμη και την 10 Δεκεμβρίου 2014 από τη Σύμη στην Τήλο, στο πλαίσιο συμμετοχής του ΠΝ στο πρόγραμμα Προληπτικής Ιατρικής.

■ Από 17 έως 22 Ιανουαρίου 2015, διατέθηκε η Υ/Φ «ΚΑΛΛΙΡΟΗ» για υδροδότηση με πόσιμο νερό των νήσων Ψέριμος, Φαρμακονήσι και Ρω.

■ Στο πλαίσιο διεξαγωγής εθνικών εκλογών της 25ης Ιανουαρίου 2015, για τη μεταφορά εκλογικού υλικού και δικαστικών αντιπροσώπων διατέθηκαν:

■ Την 25η Ιανουαρίου 2015, Ε/Π S-70 (ΠΝ-59) από ν. Σάμο στη ν. Σύρο.

■ Την 26η Ιανουαρίου 2015, η Κ/Φ «ΑΗΤΤΗΤΟΣ» από Μύρινα ν. Λήμνου στη Μυτιλήνη ν. Λέσβου.

■ Την 26η Ιανουαρίου 2015, το ΤΠΚ «ΠΕΖΟΠΟΥΛΟΣ» από ν. Μήλο, Κίμωλο, Σίφνο, και Σέριφο στη ν. Σύρο.

■ Την 3η Φεβρουαρίου 2015, διατέθηκε Ε/Π S-70 (ΠΝ-60) στο πλαίσιο αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών, για μεταφορά 3 ατόμων, τροφίμων και εξοπλισμού από το Καρπενήσι στα Άγραφα Ευρυτανίας.

## **β. Κατάσβεση πυρκαγιών - Περιπολίες - Επιτήρηση**

Ουδέν

## **γ. Έρευνα - Διάσωση**

■ Από 25 έως 27 Νοεμβρίου 2014, η Φ/Γ «ΥΔΡΑ» συμμετείχε σε επιχείρηση Έρευνας - Διάσωσης του κινδυνεύοντα πλοίου Μ/Υ «BARIS» σημαίας Κιριμπάτι, το οποίο έμεινε ακυβέρνητο στη θαλάσσια περιοχή νότια ν. Κρήτης με επιβαίνοντες 495 παράνομα εισερχόμενα πρόσωπα. Η Φ/Γ «ΥΔΡΑ» ρυμούλκισε το

Μ/Υ «BARIS» από την περιοχή του συμβάντος έως την Ιεράπετρα Κρήτης.

■ Την 1η Δεκεμβρίου 2014, η Κ/Φ «ΜΑΧΗΤΗΣ» συμμετείχε σε επιχείρηση Έρευνας - Διάσωσης 21 ναυαγών παράνομα εισερχομένων προσώπων, στη θαλάσσια περιοχή βόρεια Φαρμακονησίου.

■ Την 22α Δεκεμβρίου 2014, Ε/Π S-70 (ΠΝ-52) συμμετείχε σε επιχείρηση Έρευνας - Διάσωσης πνευστής λέμβου με έναν επιβαίνοντα, στη θαλάσσια περιοχή Μυρτώου Πελάγους, ο οποίος εντοπίστηκε και διασώθηκε.

■ Το ΠΝ συνέδραμε στην επιχείρηση Έρευνας - Διάσωσης του φλεγόμενου Ο/Γ - Ε/Γ «NORMAN ATLANTIC», στο οποίο επέβαιναν 478 άτομα (επιβάτες και πλήρωμα), στη θαλάσσια περιοχή Αδριατικής (βορείως ν. Οθωνών), με διάθεση:

■ Από 28 Δεκεμβρίου 2014 έως 01 Ιανουαρίου 2015, της Φ/Γ «NABAPINON» (με Ε/Π S-70).

■ Από 28 έως 29 Δεκεμβρίου 2014, του ΠΓΥ «ΑΞΙΟΣ» και του ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ».

■ Από 28 Δεκεμβρίου 2014 έως 09 Ιανουαρίου 2015, δύο Ε/Π S-70 (ΠΝ-51 και ΠΝ-60) τα οποία είχαν μετασταθμεύσει στο Α/Δ Ιωάννης Καποδίστριας ν. Κέρκυρας και εκτελούσαν καθημερινά πτήσεις έρευνας. Την 29η Δεκεμβρίου 2015, το ΠΝ-51 πραγματοποίησε διάσωση-μεταφορά 13 ατόμων από το «NORMAN ATLANTIC» στο παραπλέον πλοίο «SAN GIORGIO» (6 άτομα) και στη ν. Κέρκυρα (7 άτομα). Την 5η Ιανουαρίου 2015 το ΠΝ-59 αντικατέστησε το ΠΝ-51.

■ Την 30ή Δεκεμβρίου 2014, η Φ/Γ «NABAPINON» συμμετείχε σε επιχείρηση Έρευνας - Διάσωσης του Μ/Υ «BLUE SKY», σημαίας Μολδαβίας, στο οποίο επέβαιναν περί τα 600 άτομα και το οποίο βρισκόταν σε δυσχερή θέση νοτίως ν. Οθωνών.

■ Την 3η Ιανουαρίου 2015, διατέθηκε Ε/Π S-70 (ΠΝ-57) για διάσωση και απεγκλωβισμό τριών (3) ατόμων σε αποκλεισμένη περιοχή από τα χιόνια στο όρος Δίρφου Ευβοίας.

■ Την 8η Ιανουαρίου 2015, διατέθηκε το Α/Γ

«ΣΑΜΟΣ» για παροχή καταλύματος σε κατοίκους της ν. Τήνου, λόγω διακοπής ρεύματος από χιονοπτώσεις.

■ Την 13η Ιανουαρίου 2015, διατέθηκε Ε/Π S-70 (ΠΝ-57) για διάσωση του πληρώματος του Μ/Υ «MARE» (σημαίας Αγ. Βικεντίου), το οποίο έμεινε ακυβέρνητο λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών στη θαλάσσια περιοχή βορείως Χανίων. Το πλήρωμα, αποτελούμενο από 3 Τούρκους, 2 Αζέρους και 1 Γεωργιανό, μεταφέρθηκε στο Α/Δ Χανίων.

■ Την 27η Ιανουαρίου 2015, διατέθηκε ένα Ε/Π S-70 (ΠΝ-57) σε επιχείρηση Έρευνας - Διάσωσης ενός αγνοούμενου επιβάτη του Ε/Γ - Ο/Γ «BLUE HORIZON», στην περιοχή βόρεια ν. Κρήτης.

■ Την 2α Φεβρουαρίου 2015, διατέθηκε Ε/Π S-70 (ΠΝ-59) για διάσωση-μεταφορά 3 εγκλωβισμένων από την κοινότητα Κλέπα Αιτωλοακαρνανίας στη Ναύπακτο.

■ Την 11η Φεβρουαρίου 2015, η Φ/Γ «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» διατέθηκε για παροχή συνδρομής σε επιχείρηση Έρευνας-Διάσωσης του πληρώματος του Μ/Υ «GOODFAITH», σημαίας Κύπρου, το οποίο προσάραξε στις βόρειες ακτές ν. Άνδρου, λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών.

## δ. Αεροδιακομιδές

Ουδέν

## 5. Εκδηλώσεις – Επισκέψεις

■ Από 26 έως 30 Νοεμβρίου 2014, η μόνιμη Ναυτική Δύναμη του NATO SNMG-2, αποτελούμενη από τα πλοία USS «LEYTE GULF», HMCS «TORONTO» και ESPS «ALMIRANTE JUAN DE BORBON», πραγματοποίησε προγραμματισμένη επίσκεψη στο Πειραιά. Στο ανωτέρω πλαίσιο ο Διοικητή της SNMG-2, Υποναύαρχος Brad Williamson (USA-N) με Κυβερνήτες και επιτελές των πλοίων, την 27 Νοεμβρίου επισκέφτηκαν το ΑΣ, τη Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ», το Υ/Β «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ» και το ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ». Την 28η Νοεμβρίου 2014, ο

Αρχηγός ΓΕΝ συναντήθηκε με το Διοικητή της SNMG-2 στο ΠΘΜ «ΑΒΕΡΩΦ».

■ Την 2α Δεκεμβρίου 2014, ο Αρχηγός ΓΕΕΦ Κύπρου συνοδευόμενος από το Διοικητή Ναυτικού Κύπρου πραγματοποίησαν επίσκεψη στο ΤΠΚ «ΡΟΥΣΣΕΝ» στη Λεμεσό.

■ Από 05 έως 06 Δεκεμβρίου 2014, τα κάτωθι πλοία του ΠΝ συμμετείχαν σε εθιμοτυπικές εκδηλώσεις εορτασμού του Αγίου Νικολάου:

■ ΤΠΚ «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ» στη Μεγίστη, όπου πραγματοποιήθηκε και επισκεπτήριο κοινού.

■ ΠΠ «ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ» στο Πλωμάρι Λέσβου.

■ ΠΠ «ΣΤΑΜΟΥ» στις Οινούσες.

■ Φ/Γ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» στον όρμο Κορθίου ν. Άνδρου, όπου πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στο πλοίο από Δημοτικές, Εκκλησιαστικές Αρχές της πόλης και κατοίκους.

■ Κ/Φ «ΝΑΥΜΑΧΟΣ» στη Μύρινα Λήμνου, όπου πραγματοποιήθηκε και επισκεπτήριο κοινού (50 άτομα).

■ ΤΠΚ «ΜΠΛΕΣΣΑΣ» στην Ερμούπολη Σύρου, όπου πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στο πλοίο του Μητροπολίτη Σύρου - Άνδρου - Τήνου - Μήλου - Μυκόνου, Μητροπολίτη Ζηχνών - Νευροκοπίου, καθώς και επισκεπτήριο κοινού (250 άτομα).

■ Υ/Γ «ΣΤΡΑΒΩΝ» στην Καρύστο Ευβοίας, όπου πραγματοποιήθηκε και επισκεπτήριο κοινού.

■ ΤΠΚ «ΣΤΑΡΑΚΗΣ» στα Πηγάδια Καρπάθου, όπου πραγματοποιήθηκε και επισκεπτήριο κοινού.

■ Φ/Γ «ΣΑΛΑΜΙΣ», Υ/Β «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ» και ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ» στον Πειραιά, όπου πραγματοποιήθηκαν επισκεπτήρια κοινού (1.800 άτομα στη Φ/Γ, 1.200 στο Υ/Β και 965 στο ΤΠΚ).

■ Την 6η Δεκεμβρίου 2014, ο ΥΕΘΑ συνοδευόμενος από τον ΥΦΕΘΑ και τους Αρχηγούς ΓΕΕΘΑ, ΓΕΝ, ΓΕΣ, ΓΕΑ πραγματοποίησε επίσκεψη στο Υ/Β «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ» και στο ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ» στο λιμένα του Πειραιά.

■ Την 10η Δεκεμβρίου 2014, ο Αρχηγός ΓΕΝ συνοδευόμενος από τον Αρχηγό Στόλου,

επέβη στη Φ/Γ «ΥΔΡΑ» στο πλαίσιο παρακολούθησης επιχειρησιακών δραστηριοτήτων πλοίων ΑΣ.

■ Την 15η Δεκεμβρίου 2014, ο ΥΕΘΑ συνοδευόμενος από τους Αρχηγούς ΓΕΕΘΑ, ΓΕΝ και ΑΣ πραγματοποίησε επίσκεψη στην Στρατιωτική Διοίκηση Ανατολικής Μεσογείου (ΣΔΑΜ) όπου ενημερώθηκε για τη λειτουργία του Στρατηγείου.

■ Την 18η Δεκεμβρίου 2014, πραγματοποιήθηκε στο ΝΣ/Αμφιάλη, η τελετή ονοματοδοσίας και ένταξης στο ΠΝ του Εκπαιδευτικού «ΚΥΚΝΟΣ Ι» παρουσία ΥΕΘΑ, ΥΦΕΘΑ, Αρχηγών ΓΕΕΘΑ, ΓΕΝ, ΓΕΣ και ΑΣ.

■ Την 18η Δεκεμβρίου 2014, ο Αρχηγός ΓΕΝ συνοδευόμενος από τον Αρχηγό Στόλου και τον Διοικητή Ταχέων Σκαφών με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και του νέου έτους επισκέφθηκε την ΔΤΣ, το ΚΕΦΝ και πολεμικά πλοία περιοχής Αμφιάλης.

■ Από 26 έως 27 Δεκεμβρίου 2014, ο ΥΠΕΘΑ, συνοδευόμενος από τον Αρχηγό ΓΕΝ και τον Αρχηγό Στόλου, επισκέφθηκε τη Φ/Γ «ΝΑΒΑΡΙΝΟΝ» σε αγκυροβόλιο ν. Αστυπάλαιας, όπου ξεναγήθηκε σε χώρους του πλοίου, ενημερώθηκε για τις δυνατότητες του και αντάλλαξε ευχές με το πλήρωμα.

■ Την 6η Ιανουαρίου 2015, στο πλαίσιο εορτασμού Θεοφανείων το ΠΝ συμμετείχε με:

- ΝΘΗ «ΚΑΛΛΙΣΤΩ», «ΚΑΛΥΨΩ» και «ΕΥΡΩΠΗ» στο λιμένα Πειραιά.
- ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ» στη ν. Μεγίστης.
- ΠΠ «ΣΤΑΜΟΥ» στη Χίο.
- Κ/Φ «ΚΑΣΟΣ» στη Λέρο.
- Κ/Φ «ΤΟΛΜΗ» στην Πέτρα ν. Λέσβου.
- ΠΠ «ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ» στη Μυτιλήνη.

■ Την 16η Φεβρουαρίου 2015, ο ΥΕΕΘΑ, συνοδευόμενος από τον Αρχηγό ΓΕΕΘΑ και τον Αρχηγό ΓΕΝ, επισκέφτηκε τη Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ», όπου ξεναγήθηκε στους χώρους του πλοίου και παρακολούθησε μέρος των ασκήσεων «ΑΣΤΡΑΠΗ 1/15» και «ΟΡΜΗ 2/15».

■ Την 19η Φεβρουαρίου 2015, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη Αρχηγού ΓΕΝ στα πλοία της Κινεζικής Ν. Δύναμης TG 989 στο λιμένα Πειραιά.

■ Την 20ή Φεβρουαρίου 2015, πραγματοποιήθηκε τελετή υποδοχής πλοίων Λαϊκής Δημοκρατίας Κίνας στο λιμένα Πειραιά παρουσία ΥΕΘΑ, ΑΝΥΕΘΑ, ΥΦΕΘΑ, Αρχηγού ΓΕΕΘΑ και Αρχηγού ΓΕΝ. Στην εκδήλωση τιμήθηκε το ΠΝ για τις επιχειρήσεις εκκένωσης κατά τις οποίες μεταφέρθηκαν κινέζοι υπήκοοι από εμπόλεμες περιοχές (Λιβύη, Αλβανία).

■ Από 22 έως 24 Φεβρουαρίου 2015, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη του Α/ΓΕΝ στη Διεθνή Έκθεση Αμυντικού Υλικού "IDEX 2015" στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

## 6. Διάφορα Θέματα

■ Από την 18 Ιουλίου 2014, συνολικά 3 Κ/Φ και 5 ΠΠ διεξάγουν περιπολίες στο ανατολικό Αιγαίο στο πλαίσιο συνδρομής του ΠΝ στο ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ για την αποτροπή συμβάντων παράνομης μετανάστευσης και στο πλαίσιο ετοιμότητας Έρευνας - Διάσωσης.

■ Από 26 έως 28 Νοεμβρίου 2014, πραγματοποιήθηκε στο ΓΕΝ ο 9ος κύκλος Συνομιλιών με το Ισπανικό Ναυτικό.

■ Από 08 έως 12 Δεκεμβρίου 2014, διεξήχθησαν οι εθνικές ασκήσεις «ΑΙΓΙΑΛΟΣ 3/14» και «ΑΝΑΠΝΕΥΣΤΗΡ 2/14», σε περιοχές Μυρτώου και κεντρικού Αιγαίου πελάγους, με συμμετοχή Α/Γ και Υ/Β, αντίστοιχα.

■ Από 10 έως 12 Δεκεμβρίου 2014, διεξήχθησαν οι εθνικές ασκήσεις «ΑΣΤΡΑΠΗ 3/14», «ΟΡΜΗ 6/14» και «ΒΡΟΝΤΗ 1/14», σε περιοχές Μυρτώου και Κρητικού πελάγους, με συμμετοχή Φ/Γ, ΤΠΚ και Κ/Φ, αντίστοιχα.

■ Από 08 έως 17 Δεκεμβρίου 2014, διεξήχθη η εθνική άσκηση «ΟΔΥΣΣΕΙΑ 2/14», σε περιοχές κεντρικού Αιγαίου πελάγους, με συμμετοχή του Ν/ΘΗ «ΚΑΛΛΙΣΤΩ».

■ Την 29η Ιανουαρίου 2015, διεξήχθη η εθνική άσκηση «ΟΡΜΗ 1/15» με συμμετοχή ΤΠΚ στη θαλάσσια περιοχή κόλπων Μεγάρων και Ελευσίνας.

■ Από 16 έως 18 Φεβρουαρίου 2015, διεξήχθη η άσκηση «ΑΣΤΡΑΠΗ 1/15» στη θαλάσσια



περιοχή κεντρικού Αιγαίου, με συμμετοχή Φ/Γ, ΠΓΥ, Υ/Β και Ε/Π.

■ Από 16 έως 17 Φεβρουαρίου 2015, διεξήχθη η άσκηση «ΟΡΜΗ 2/15» στη θαλάσσια περιοχή Μυρτώου πελάγους και Κυκλάδων, με συμμετοχή ΤΠΚ.

■ Από 16 έως 17 Φεβρουαρίου 2015, διεξήχθη η άσκηση «ΒΡΟΝΤΗ 1/15» στη θαλάσσια περιοχή Μυρτώου, με συμμετοχή Κ/Φ.

■ Από 16 έως 20 Φεβρουαρίου 2015, διεξήχθη η άσκηση «ΑΙΓΙΑΛΟΣ 1/15» στην περιοχή

κεντρικού Αιγαίου και Παγασπτικού, με συμμετοχή Α/Γ και μονάδων του Σ.Ξ.

■ Από 16 έως 20 Φεβρουαρίου 2015, κατάπλευσε στον Πειραιά η Ναυτική Δύναμης Κίνας TG 989 (Δ/Π «CHANG BAISHAN», Φ/Γ «YUN CHENG», Π/Φ «CHAO HU»).

■ Την 24η Φεβρουαρίου 2015, πραγματοποιήθηκε στην περιοχή Σαρωνικού η Διακλαδική Άσκηση «ΠΥΡΠΟΛΗΤΗΣ 1/15» με συμμετοχή Φ/Γ, ΤΠΚ, Κ/Φ, Υ/Β, ΠΤΜ και Ε/Π του Στόλου.

### ΕΞΟΥΔΕΤΕΡΩΣΗ ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΩΝ ΑΠΟ ΟΜΑΔΕΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ

α.α	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ
1	24-25/11-2014	Στην παραλία Ληξουρίου Κεφαλονιάς
2	24-25/11-2014	Στην θαλάσσια περιοχή νοτιοανατολικά ν. Αγκίστρι
3	16-01-2015	Στην θαλάσσια περιοχή Άκρας Πελεγρί Μαραθίου ν. Κρήτης
4	09-02-2015	Στην θαλάσσια περιοχή Ρεθύμνου ν. Κρήτης
5	24-02-2015	Στην θαλάσσια περιοχή Μαλεβιζίου Ηρακλείου ν. Κρήτης

# ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

## Ετήσια Συνδρομή Εσωτερικού

- Στρατιωτικό προσωπικό ε.ε., ε.α.  
και πολιτικό προσωπικό Πολεμικού Ναυτικού 10€
  - Ιδιώτες & νομικά πρόσωπα 12€
- Ετήσια Συνδρομή 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 437.00.2001.000022 Εμπορικής - Alpha 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: 210-3484 243 ΦΑΞ: 210-3484 234  
e-mail: yin\_naftep@navy.mil.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: .....



Ε/Π ΠΝ 29 σε επιχειρησιακό ρόλο

### Πραγματοποίηση Ημερίδας στη ΣΔΕΠΝ

Την 2α Δεκεμβρίου 2014 πραγματοποιήθηκε Ημερίδα στο αμφιθέατρο της Σχολής Διοίκ-



σης και Επιτελών Πολεμικού Ναυτικού (ΣΔΕ-ΠΝ) με θέμα «Εκπαίδευση και πλαίσιο πιστοποίησης στο Π.Ν». Την έναρξη της Ημερίδας κήρυξε ο τ. Διοικητής Ναυτικής Εκπαίδευσης, Υποναύαρχος Γ. Γιακουμάκης ΠΝ, παρουσία μελών του Ανωτάτου Ναυτικού Συμβουλίου (Α.Ν.Σ.), καθώς και αντιπροσωπειών από τα συγκροτήματα του Αρχηγείου Στόλου (ΑΣ), της Διοίκησης Διοικητικής Μέριμνας Ναυτικού (ΔΔΜΝ) και της Διοίκησης Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΔΝΕ).

### Παρακολούθηση Δραστηριοτήτων Επιχειρησιακής Εκπαίδευσης από Αρχηγό ΓΕΝ

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι την 10η Δεκεμβρίου 2014, ο Αρχηγός



ΓΕΝ Αντιναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ, συνοδευόμενος από τον τ. Αρχηγό Στόλου Αντιναύαρχο Παναγιώτη Λίτσα ΠΝ, επέβη στη Φ/Γ «ΥΔΡΑ» και παρακολούθησε δραστηριότητες επιχειρησιακής εκπαίδευσης και πυρά πλοίων, στο Πεδίο Βολής Καράβια, στο πλαίσιο των ασκήσεων «ΑΣΤΡΑΠΗ 3/14», «ΟΡΜΗ 6/14» και «ΒΡΟΝΤΗ 1/14».

### Κοπή πίτας (ΣΑ/ΣΜΥΝ)

Την 11η Ιανουαρίου 2015, σε συνδυασμό με τη καθιερωμένη βράβευση των αριστούχων μαθητών της Σ.Μ.Υ.Ν πραγματοποιήθηκε η κο-



πή πίτας του Συνδέσμου Αποφοίτων Σχολών Μόνιμων Υπαξ/κών Ναυτικού (ΣΑ/ΣΜΥΝ) στο Ν.Μ.Ε.

### Το Πολεμικό Ναυτικό στηρίζει την Τράπεζα Εθελοντών Δοτών Μυελού των Οστών

Την 16η Δεκεμβρίου 2014 πραγματοποιήθηκε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων ενημερωτική



παρουσίαση του Συλλόγου «Όραμα Ελπίδας» με θέμα τη λειτουργία Τραπέζης Δοτών Μυελού των Οστών. Μετά το πέρας της παρουσίασης, πραγματοποιήθηκε σε εθελοντική βάση, λήψη δείγματος σιέλου από Ναυτικούς Δοκίμους.

### Επίσκεψη ΑΝΥΕΘΑ Φώφης Γεννηματά στο Κέντρο Φροντίδας Παιδιού

Την 16η Δεκεμβρίου 2014, το Κέντρο Φροντίδας Παιδιού (ΚΕΦΠ) που λειτουργεί στο



Ναυτικό Νοσοκομείο Πειραιά, επισκέφτηκε η τ. Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Άμυνας Φώφη Γεννηματά. Την τ. Αναπληρωτή Υπουργό Εθνικής Άμυνας συνόδευαν ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ Στρατηγός Μιχαήλ Κωσταράκος και ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ. Η κ. Γεννηματά ενημερώθηκε για τη λειτουργία του Κέντρου, ευχήθηκε καλές γιορτές στο προσωπικό και στους γονείς και μοίρασε δώρα στα παιδιά.

### Εκδήλωση προς Τιμήν του ΠΝ από το Σωματείο Φ.Κ.Π.Ι «Ανοιχτή Αγκαλιά»

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι την 5η Φεβρουαρίου 2015, διοργανώθηκε εκδήλωση από το Σωματείο Φίλοι Κοινωνικής Παιδιατρικής (Φ.Κ.Π.Ι) «Ανοιχτή Αγκαλιά», προς τιμήν του Πολεμικού Ναυτικού για τη σημαντική προσφορά στο κοινωνικό έργο του. Στην εν λόγω εκδήλωση παρέστησαν ο Αρχηγός ΓΕΝ, Αντιναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ, τα μέλη του Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου



(ΑΝΣ), ανώτατοι και ανώτεροι αξιωματικοί του ΠΝ, καθώς και πληρώματα πολεμικών πλοίων, που συμμετέχουν στο πρόγραμμα Προληπτικής Ιατρικής του Σωματείου στα νησιά του Αιγαίου.

### Έκθεση «Υδρογραφικοί Πλόες» επί του Πλωτού Ναυτικού Μουσείου Θωρηκτό «Γ. ΑΒΕΡΩΦ»

Από την 1η Μαρτίου έως την 1η Σεπτεμβρίου 2015, το Πλωτό Ναυτικό Μουσείο Θωρηκτό «Γ. ΑΒΕΡΩΦ» φιλοξενεί την έκθεση της Υδρογραφικής Υπηρεσίας, «Υδρογραφικοί Πλόες», με κύρια θεματολογία την ιστορία του ελλη-



νικού ναυτικού χάρτη. Πρωτότυποι ιστορικοί χάρτες, παλαιότεροι χάρτες ανατυπωμένοι μεγάλης ιστορικής αξίας που απεικονίζουν σημαντικά ιστορικά κέντρα του Ελληνισμού στην Μικρά Ασία, καθώς και χάρτες νεότερης έκδοσης θα κοσμούν τους χώρους του Πλωτού Ναυτικού Μουσείου Θωρηκτό «Γ. ΑΒΕΡΩΦ». Ο επισκέπτης της έκθεσης θα έχει την ευκαιρία να δει εκθέματα από την ιστορία της Υδρογραφικής Υπηρεσίας όπως την λιθογραφική πλάκα, τον παλιρροιογράφο με έτος κατασκευής το 1939 καθώς και πλήθος άλλων χαρτογραφικών και ωκεανογραφικών οργάνων.

### Επίσκεψη του Διοικητή MARCOM

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι από την 25η έως την 27η Φεβρουαρίου 2015, ο Διοικητής του NATO Allied Maritime Command (MARCOM), Αντιναύαρχος P.D. Hudson CB CBE του Ναυτικού του Ην.



Βασιλείου, πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη στην Ελλάδα. Κατά τη διάρκεια της παραμονής του, ο Διοικητής MARCOM συναντήθηκε με τον Αρχηγό ΓΕΝ, Αντιναύαρχο Ευάγγελο Αποστολάκη ΠΝ και συζήτησαν θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Επίσης, ο Αντιναύαρχος P.D. Hudson CB CBE, είχε την ευκαιρία να επισκεφθεί, το ΓΕΝ, το Αρχηγείο Στόλου, πολεμικά πλοία, τη Δύναμη SNMG-2, που ναυλοχεί στον Πειραιά, το Ναύσταθμο Κρήτης και το Κέντρο Εκπαιδύσεως Ναυτικής Αποτροπής (ΚΕΝΑΠ).

### Συνεκπαίδευση του ΠΝ με το Κινεζικό Ναυτικό

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι την 20ή Φεβρουαρίου 2015, διεξήχθη στο Μυρτώο, συνεκπαίδευση της Φ/Γ



«KANAPHΣ», με τη Φ/Γ «YUN CHENG» του Κινεζικού Ναυτικού, σε τεχνικά αντικείμενα έρευνας διάσωσης, επικοινωνιών, προχωρητικών ελιγμών και πτήσεως ελικοπτέρων.

### Συνεκπαίδευση του ΠΝ με το Γαλλικό Ναυτικό

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι από την 29η Ιανουαρίου έως και την 1η Φεβρουαρίου 2015, έλαβε χώρα στο Μυρτώο, συνεκπαίδευση των Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ» και «ΑΔΡΙΑΣ», καθώς και του Υ/Β «ΠΟΝΤΟΣ», με τη Φ/Γ «FS MONTCALM» και με Αεροσκάφος Ναυτικής Συνεργασίας (ΑΦΝΣ) του Γαλλικού



Ναυτικού. Η εν λόγω συνεκπαίδευση εστιάστηκε σε τεχνικά αντικείμενα ανθυποβρυχιακού πολέμου, αεράμυνας, αντιαεροπορικών πυρών και προχωρητικών ελιγμών, ενώ συμμετείχαν και αεροσκάφη της ΠΑ.

## Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΥΙΝ

Α/Α	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ/ΤΙΤΛΟΣ	ΕΤΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ/ΕΠΑΝΕΚΔΟΣΗΣ	ΤΙΜΗ
1.	<b>Τα νέα όπλα και η στρατηγική και τακτική χρησιμοποίησή των</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη ΠΝ	1959	2,93€
2.	<b>Ιστορικό περί φάρων των Ελληνικών ακτών</b> ..... Σ. Λυκούδη		5,50€
3.	<b>Πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας</b> ..... Υποναύρχου (ο) ε.α. Ν. Γ. Τσαπράζη ΠΝ	1992	4,40€
4.	<b>Ανθολογία Θαλασσινής Ποίησης</b> ..... Υποναύρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη ΠΝ	1996	11,74€
5.	<b>Το Πολεμικό Ναυτικό στην Ελληνική Τέχνη</b> ..... Υποναύρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη ΠΝ	1996	11,74€
6.	<b>Θαλασσινά Χαρακτικά</b> ..... Υποναύρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη ΠΝ	1996	5,87€
7.	<b>Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού 1833 – 1873</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Δ. Φωκά ΠΝ	1923/2007	7,00€
8.	<b>Η θαλάσσια δύναμις εις την ιστορία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας</b> ..... Ναυάρχου ε.α. Κ. Α. Αλεξανδρή ΠΝ	1957/2006	9,00€
9.	<b>Ο Στόλος του Αιγαίου 1912 – 13. Έργα και ημέραι</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Δ. Φωκά ΠΝ	1940/2006	7,00€
10.	<b>Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων (4τομο)</b> ..... Αρχιπλοίαρχου (ο) ε.α. Μ. Σίμψα ΠΝ	1982/2007	73,00€
11.	<b>Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ</b> Τόμοι 1-2, οι τάξεις Εισόδου 1884-1950..... Τόμος 3, οι τάξεις Εισόδου 1951-1973 ..... Αντιναυάρχου ε.α. Α. Δημητρακόπουλου ΠΝ	2006 2006	15,00€ 8,50€
12.	<b>Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής Ναυτοπαίδων</b> ..... ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000 Ε. Σφρακτού	2007	8€
13.	<b>Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '21</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Δ. Λισμάνη ΠΝ	2008	7€
14.	<b>Θ/Κ Γ. ΑΒΕΡΩΦ Χρονικό του θωρηκτού της νίκης του</b> ..... Νίκου Α. Σταθάκη	Β' Εκδ. 1999	15€
15.	<b>Λεύκωμα φωτογραφιών των Αποφοίτων της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (1884-1973)</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Α. Δημητρακόπουλου ΠΝ	2009	8,50€
16.	<b>Υποβρύχιον «Υ-1 Α. Κατσώνης»</b> ..... Πλοίαρχου ε.α. Ηλία Π. Τσουκαλά ΠΝ	Ε' Εκδ.	11,00€
17.	<b>Η Μεσόγειος και η στρατηγική της σημασία</b> ..... Αντιναυάρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη ΠΝ	1957	2,93€
18.	<b>«Θ/Κ Γ. Αβέρωφ 100 χρόνια»</b> ..... ΥΙΝ - Ναυτική Επιθεώρηση	2011	5€
19.	<b>1912-2012, Εκατό χρόνια από την Ναυτική Εποποιία των Βαλκανικών Πολέμων</b> ..... ΥΙΝ - Ναυτική Επιθεώρηση	2012	5€
20.	<b>Ιστορία της Μπάντας του Πολεμικού Ναυτικού</b> ..... Υποπλοίαρχου (Ε) ΠΝ ε.α. Αντωνίου Ζερβού	2012	5,50€
21.	<b>«Ναύαρχος Παύλος Κουντουριώτης (1855-1935) μια ψυχογραφική προσέγγιση</b> ..... Πλοίαρχου (ΥΙ) Αριστείδη Γ. Διαμαντή ΠΝ	2013	5€

**Σημ:** Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται όπως επικοινωνήσουν με ΥΙΝ (τηλ. 210-3484 236-237-233, fax 210-3484 234 και e-mail yin1935@gmail.com). Οι εκδόσεις με α/α 2,3 διατίθενται και από το ΤΕΣ (τηλ: 210-3829 575).

Ανωτέρω εκδόσεις διατίθενται και από NBNE (ΘΑΝ) κατά τους θερινούς μήνες.

## Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΠΟΝ

A/A	ΤΙΤΛΟΣ	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ	ΤΙΜΗ
1.	Θωρηκτό Αβέρωφ .....	N. Σταθάκης.....	15€
2.	Η δράση του ΠΝ κατά τον Πόλεμο του 1940-44 (Δίτομο)	Δ. Φωκάς .....	15€
3.	Ο Ναύαρχος Δ. Κακουλίδης ΠΝ.....	N. Νικολαΐδης.....	10€
4.	Ναβαρίνον.....	M. Σίμφας .....	3€
5.	Το ΠΝ στη δικτατορία (1967-1974).....	A. Κακαράς.....	7€
6.	3000 χρόνια ελληνική Ναυτική Ιατρική (πανόδετο)	A. Διαμαντής .....	29€
7.	3000 χρόνια ελληνική Ναυτική Ιατρική (κανονική έκδοση)	A. Διαμαντής .....	20€
8.	Αμόνι και αρμόρα .....	N. Σταθάκης .....	15€
9.	Βότσαλα - I .....	N. Σταθάκης .....	12€
10.	Βότσαλα - II .....	N. Σταθάκης .....	12€
11.	Βότσαλα - III.....	N. Σταθάκης.....	12€
12.	Βότσαλα - IV .....	N. Σταθάκης.....	15€
13.	Πορτραίτα.....	N. Σταθάκης.....	16€
14.	Επιστροφή .....	N. Σταθάκης.....	12€
15.	Πολιτιστική Οδύσσεια στην Κίνα το 1994.....	N. Σταθάκης .....	12€
16.	Βαλκανικοί Πόλεμοι, ο Ναυτικός Αγώνας 1912-13 .....	I. Παλούμπης (Ναυτ. Μουσείο Ελλάδας)	70€
17.	Ελληνικά φτερά στην Κύπρο .....	Γ. Δ. Μήτσαινας .....	20€
18.	Λεύκωμα στολών ΠΝ .....	ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ .....	1,5€
19.	Λεύκωμα ΣΜΥΝ .....	ΣΜΥΝ .....	17€
20.	Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού .....	Δ. Φωκάς .....	7€
21.	Η θαλάσσια δύναμις εις την ιστορία της Βυζ. Αυτοκρατορίας	K. A. Αλεξανδρής .....	9€
22.	Η ρίμα του παλιού ναυτικού .....	M. Πέτρας.....	3,5€
23.	Ο Στόλος του Αιγαίου 1912-1913. Έργα και ημέραι	Δ. Φωκάς .....	7€
24.	Το Ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων (4τομο) .....	M. Σίμφας .....	73€
25.	Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ Τόμοι 1-2, οι Τάξεις Εισόδου 1884 – 1950.....	A. Δημητρακόπουλος	15€
	Τόμος 3, οι Τάξεις Εισόδου 1951 – 1973 .....		8,50€
26.	Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής Ναυτοπαίδων – ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000	E. Σφακτός .....	8€
27.	Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '21 .....	Δ. Λισμάνης .....	7€
28.	Αρμενίζοντας τα πέλαγα των ναυτικών αναμνήσεων	M. Μάστρακας .....	15€
29.	Ιστορικών περι Φάρων των Ελληνικών Ακτών.....	Σ. Λυκούδης .....	5,50€
30.	Ιστορία της ΣΝΔ μετά συναφών γεγονότων, 1971 - 2010 .....	M. Μάστρακας.....	15€
31.	«Ναύαρχος Παύλος Κουντουριώτης (1855-1935) μια ψυχογραφική προσέγγιση	A. Διαμαντής .....	5€

**Σημ:** Η έκδοση με α/α 24, 26, 27, 28 διατίθεται από ΕΑΑΝ. Η έκδοση με α/α 27 διατίθεται και στο Σ.Α./ΣΜΥΝ. Το α/α 4 διατίθεται και από το ΤΕΣ.

## ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ - ΑΠΡΙΛΙΟΥ - ΜΑΪΟΥ

**1/3/1941.** Συμπλοκή δύο ελληνικών καϊκιών μετασκευασμένων σε ναρκαλιευτικά με ιταλικό υποβρύχιο. Το επεισόδιο έγινε μετά την κατάληψη της Χιμάρας από τον Ελληνικό Στρατό. Ο οπλισμός των δύο ναρκαλιευτικών ήταν μόνο ένα φορητό πυροβόλο που υπήρχε στο πετρελαιοκίνητο του Σημαιοφόρου Σπυρομήλιου. Το ιταλικό υποβρύχιο χρησιμοποίησε το πυροβόλο του και τα δύο Α/Α πολυβόλα του. Αν και η μονομαχία ήταν άνιση, η δράση του Σημαιοφόρου Πύρρου Σπυρομήλιου υποχρέωσε το εχθρικό υποβρύχιο σε κατάδυση και απομάκρυνση.

**2/3/1913.** Τμήμα του Ελληνικού Στόλου αποβιβάζει αγήματα στη ν. Σάμο και κηρύσσει την ένωση της με την Ελλάδα.

**5/3/1829.** Ο Αρχιστράτηγος Τσωρτς αναγκάζει την τουρκική φρουρά στη οχυρή Βόνιτσα να παραδοθεί έπειτα από στενό αποκλεισμό που διαρκούσε από τα μέσα του προηγούμενου μήνα. Στην προσπάθεια αυτή είχε πολύτιμη προσφορά το Ελληνικό Ναυτικό. Ο Καποδίστριας εξέφρασε την ικανοποίησή του στον Αρχιστράτηγο Τσωρτς και στον Διοικητή του Στολίσκου του Αμβρακικού Αντώνιο Κριεζή.

**7/3/1948.** Η επίσημη τελετή ενσωμάτωσης των Δωδεκανήσων στην Ελλάδα. Η τελετή αυτή επισημοποιεί τη Συνθήκη Ειρήνης (10 Φεβρουαρίου 1947), σύμφωνα με το οποίο τα Δωδεκάνησα αποδίδονται στην Ελλάδα.

**10/3/1923.** Το επίτακτο ναυαγосωστικό της εταιρείας Ζαλοκώστα που χρησιμοποιείτο για μεταφορά του προσωπικού μεταξύ Πειραιά - Ναυστάθμου βυθίστηκε την 10η Μαρτίου του 1923 εξαιτίας αιφνίδιας κακοκαιρίας και νοτίων ανέμων έξω από το λιμάνι του Πειραιά. Ήταν η ένα από τα μεγαλύτερα εν καιρώ ειρήνης δυστυχήματα του Πολεμικού Ναυτικού. Πνίγηκαν συνολικά 297 άτομα (12 Αξιωματικοί, 87 Υπαξιωματικοί, 193 Ναύτες και 5 Τεχνίτες).

**12/3/1910.** Πραγματοποιείται στο Λιβόρνο η καθέλκυση του θωρηκτού «ΑΒΕΡΩΦ». Τα έξοδα ναυπήγησης του θωρηκτού καλύφθηκαν κατά ένα μεγάλο ποσοστό από δωρεά του Γ. Αβέρωφ του οποίου το όνομα δόθηκε τιμητικά στο πλοίο.

**13/3/1829.** Ύστερα από θαλάσσιο αποκλεισμό από το πολεμικό πλοίο «ΕΛΛΑΣ» με Πλοίαρχο τον Ανδρέα Μιαούλη και συνοδεία άλλων μικρότερων πλοίων, το φρούριο Αντιρρίου παραδίδεται.

**15/3/1997.** Επιχείρηση απεγκλωβισμού ξένων υπηκόων από τη φλεγόμενη Αλβανία λόγω της κατάρρευσης του παρατραπεζικού συστήματος. Στην επιχείρηση συμμετείχαν η φρεγάτα «ΑΙΓΑΙΟΝ», η πυραυλάκατος «ΚΑΒΑΛΟΥΔΗΣ», το ναρκαλιευτικό «ΚΛΕΙΩ» και η τορπιλάκατος «ΛΑΙΛΑΨ».

**23/3/1941.** Το Υποβρύχιο «ΤΡΙΤΩΝ» με κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Διονύσιο Ζέπο βάλλει τέσσερεις τορπίλες στο ιταλικό επιβατηγό «CARNIA» (5.541 τόνων) επιτυγχάνοντας την βύθισή του.

**26/3/1821.** Πρώτο από όλα τα νησιά επαναστατούν οι Σπέτσες στις 26 Μαρτίου και αμέσως έθεσαν στην διάθεση της Επανάστασης το στόλο τους που αποτελείτο από 53 πλοία. Από τους πρώτους η χήρα Μπουμπουλίνα με δικά της έξοδα εξόπλισε δικό της στολίσκο και απέκλεισε τον κόλπο του Ναυπλίου.

**29/3/1826.** Έρχεται ο Κόχραν στην Ελλάδα και αναλαμβάνει την ηγεσία του επαναστατημένου εθνικού στόλου.

**30/3/1822.** Η καταστροφή της Χίου. Ο στόλαρχος του Οθωμανικού Στόλου Αλή Ζαδέ, ο αποκαλούμενος και Καρά Αλή, αποβιβάζει στρατό στο νησί και προβαίνει σε λεηλασίες και σφαγές.

**2/4/1943.** Το Υποβρύχιο «ΚΑΤΣΩΝΗΣ» (Κυβερνήτης Αντιπλοίαρχος Βασίλειος Λάσκος) τορπιλίζει γερμανική ναρκοθετίδα στο Γύθειο μετά από πληροφορίες εθελοντή ναύτη που επέβη του υποβρυχίου κατά τη διάρκεια της περιπολίας.

**3/4/1944.** Προσχώρηση των πληρωμάτων του Βασιλικού Ναυτικού στην ανταρσία των στρατιωτικών σωμάτων στην Αλεξάνδρεια. Η ανταρσία εκδηλώθηκε πρώτα με την οργάνωση επαναστατικών επιτροπών διόπων και ναυτών.



## ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ - ΑΠΡΙΛΙΟΥ - ΜΑΪΟΥ

**4/4/1941.** Το торπιλοβόλο «ΠΡΟΥΣΑ» ευρισκόμενο στην Κέρκυρα, με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Νικόλαο Κοτσιλίρη, δέχθηκε γερμανική αεροπορική επίθεση. Το πλοίο υπέστη πολλές ζημιές και αυτοβυθίστηκε στο λιμάνι της Κέρκυρας.

**4/4/1942.** Γερμανικά αεροσκάφη βυθίζουν το Υ/Β «ΓΛΑΥΚΟΣ» στη Μάλτα, όπου βρισκόταν για εργασίες επισκευής.

**5/4/1827.** Ίδρυση Εθνικού Στόλου με το Ι΄ Ψήφισμα της Γ΄ Εθνικής Συνέλευσης των Ελλήνων. Δημοσιεύτηκε στη «Γενική Εφημερίδα» την 7η Σεπτεμβρίου του 1827.

**6/4/1941.** Μετά τη νίκη των Ελλήνων επί των Ιταλών, η οποία απέδειξε σε όλο τον κόσμο ότι ο Άξονας δεν ήταν αήττητος, η Γερμανία κηρύττει τον πόλεμο στην Ελλάδα.

**8/4/1827.** Το βρίκι «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ», η γολέττα «ΑΣΠΑΣΙΑ», το βρίκι «ΑΡΗΣ», το τρικάρτο «Θεμιστοκλής» και το ατμοκίνητο «Καρτερία» με Κυβερνήτη και Αρχηγό της μοίρας τον Φρανκ Άμπνευ Άστιγξ αιχμαλωτίζουν οκτώ φορτηγά τουρκικά πλοία με εφόδια για τον Κιουταχί στον Παγασσικό Κόλπο. Ιδίως η «ΚΑΡΤΕΡΙΑ» δημιούργησε αρκετές ζημιές στο φρούριο του κόλπου. Στη συνέχεια από την πλευρά του νέου Τρίκερι τα ελληνικά πλοία βύθισαν δύο τουρκικές γολέττες και ένα βρίκι.

**12/4/1941.** Το πλωτό νοσοκομείο «Αττική» βυθίζεται κατά τη διάρκεια γερμανικής αεροπορικής επιδρομής στον όρμο του Καφηρέως. Μεταξύ των απολεσθέντων είναι και ο Πλοίαρχος Δημήτριος Μελετόπουλος.

**14/4/1941.** Αεροπορική επίθεση κατά του αντιτορπιλικού «Β. Γεώργιος». Παρά τις προσπάθειες για την αποκατάσταση και διάσωσή του, το πλοίο περιήλθε στα χέρια των Γερμανών οι οποίοι το μετονόμασαν σε «Hermes».

**18/4/1829.** Υψώνεται στο Ιπς Καλέ, στο φρούριο της Ναυπάκτου η Ελληνική Σημαία. Η τουρκική φρουρά παραδόθηκε έπειτα από σφοδρές μάχες και έντονο αποκλεισμό του Ελληνικού Ναυτικού υπό τον Ανδρέα Μιαούλη.

**20/4/1941.** Το αντιτορπιλικό «ΨΑΡΑ» δέχεται την Κυριακή του Πάσχα γερμανική αεροπορική επίθεση στον κόλπο των Μεγάρων. Το πλοίο πριν βυθιστεί καταρρίπτει τρία γερμανικά αεροσκάφη. Οι επιζώντες, εκτός του Πλωτάρχη Παναγιώτη Μακαρώνα, ακολούθησαν τον Κυβερνήτη Αντιπλοίαρχο Παναγιώτη Κώνστα στην Αλεξάνδρεια προκειμένου να συνεχίσουν τον αγώνα.

**21/4/1941.** Το αντιτορπιλικό «ΘΥΕΛΛΑ» με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Παναγιώτη Δαμιράλη βυθίζεται έπειτα από γερμανική αεροπορική επίθεση στη Βουλιαγμένη.

**21/4/1944.** Ανάλυση της Αρχηγίας του Στόλου από τον Αντιναύαρχο Παναγιώτη Βούλγαρη σε αντικατάσταση του Υποναύαρχου Κωνσταντίνου Αλεξανδρή. Προηγήθηκε στις 19 Απριλίου αγγλοελληνική σύσκεψη με αντικείμενο την αντιμετώπιση των στασιαστών και την τύχη του Ελληνικού Στόλου.

**22/4/1941.** Το αντιτορπιλικό «ΥΔΡΑ» βομβαρδίστηκε ανηλεώς από γερμανικά αεροσκάφη στο Σαρωνικό με αποτέλεσμα τη βύθισή του.

**23/4/1941.** Το торπιλοβόλο «ΔΩΡΙΣ» με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Μάρκο Βερροϊόπουλο δέχεται γερμανική αεροπορική επίθεση στον όρμο της Ραφήνας και λόγω αδυναμίας απόπλου, διετάχθη η αυτοβύθισή του.

**23/4/1944.** Ανακατάληψη από το Άγημα Εμβολής του αντιτορπιλικού «Ιέραξ» και των κορβετών «Αποστόλης» και «Σαχτούρης» που είχαν καταληφθεί από στασιαστές με αρκετούς νεκρούς και τραυματίες. Μέχρι το τέλος της ημέρας παραδίδονται και οι στασιαστές των υπόλοιπων πλοίων που ναυλοκούσαν στο λιμένα της πόλης της Αλεξάνδρειας.

**25/4/1825.** Η Έξοδος του «ΑΡΕΩΣ» του Τσαμαδού από τον όρμο του Ναβαρίνου. Αν και είχε αποκλειστεί από ισχυρά αιγυπτιακή μοίρα και παρόλο που ο διάπλους από τα στενά Πυλίας-Σφακτηρίας καλυπτόταν δια φράγματος πυρός από τα εκατέρωθεν των στενών επάκτια φρούρια, εν τούτοις κατόρθωσε να διασπάσει

## ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ - ΑΠΡΙΛΙΟΥ - ΜΑΪΟΥ

τον κλοιό υπό τον νέο κυβερνήτη του Ν. Βότση, διότι ο προηγούμενος, ο Α. Τσαμαδός είχε φονευθεί και να διαφύγει με πολλές ζημιές και με πολλές απώλειες.

**25/4/1941.** Το ναρκαλιευτικό «ΠΛΕΙΑΣ» δέχεται γερμανική αεροπορική επίθεση στο λιμάνι των Πατρών. Ανάμεσα στους νεκρούς ήταν ο Υποπλοίαρχος Κρυσταλλίδης.

**26/4/1886.** Οι πρεσβευτές της Αγγλίας, Ιταλίας, Ρωσίας και Αυστροουγγαρίας ανήγγειλαν στην κυβέρνηση Δηλιγιάννη την απόφαση των κυβερνήσεων τους να αποκλείσουν τα ελληνικά παράλια ώσπου η ελληνική κυβέρνηση να θέσει τις ένοπλες δυνάμεις σε κατάσταση ειρήνης. Η κινητοποίηση των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων ήρθε ως αντίδραση στην πραξικοπηματική προσάρτηση της Ανατολικής Ρωμυλίας από τη Βουλγαρία (6 Σεπτεμβρίου 1885).

**27/4/1941.** Ναυμαχία του Ματαπά (Ταΐναρο). Σημαντικότετη ναυμαχία για την εξέλιξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Ο αγγλικός στόλος πλήττει αποφασιστικά τον ιταλικό. Λόγω ατυχών συνεννοήσεων θα αποτραπεί η συμμετοχή του ελληνικού στόλου στη ναυμαχία.

**29/4/1944.** Αναίμακτη καταστολή των στασιαζόντων πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού στο Πορτ Σαΐδ.

**30/4/1825.** Είσοδος του ελληνικού στόλου υπό τον Ναύαρχο Α. Μιαούλη στο λιμάνι της Μεθώνης και βύθιση τουρκικών πλοίων.

**3/5/1829.** Το Μεσολόγγι και το Ανατολικό, με την συνδρομή του ελληνικού στόλου υπό τον Μιαούλη, παραδίδονται στις ελληνικές δυνάμεις έπειτα από συνθηκολόγηση των τουρκικών φρουρών.

**5/5/1912.** Τα ιταλικά στρατεύματα με επικεφαλής τον στρατηγό Ameglio αποβιβάστηκαν στην Ρόδο και σε λίγες μέρες κατέστειλαν και την τελευταία αντίσταση της τουρκικής φρουράς στο εσωτερικό του νησιού. Οι Έλληνες κάτοικοι του νησιού υποδέχτηκαν τους Ιταλούς στρατιώτες ως ελευθερωτές και τους βοήθησαν στις εκκαθαριστικές επιχειρήσεις.

**8/5/1945.** Η γερμανική φρουρά στη Ρόδο, υπό τον Στρατηγό Wagner παραδίδεται στους Συμμάχους. Το πρωτόκολλο παράδοσης συνοπογράφεται από τον Κυβερνήτη του αντιτορπιλικού «ΚΡΗΤΗ» Ιάσονα Επαμεινώνδα Θεοφανίδη.

**12/5/1943.** Το αντιτορπιλικό «ΚΑΝΑΡΗΣ» αποβιβάζει άγλημα υπό τον Ανθυποπλοίαρχο Ιωάννη Σεμερτζήδη στη νησίδα Zebra της Τυνησίας και συλλαμβάνει τη φρουρά της, αποτελούμενη από 120 Γερμανούς και Ιταλούς.

**15/5/1941.** Το αντιτορπιλικό «ΛΕΩΝ» με Κυβερνήτη τον Πλοίαρχο Πέτρο Πρωτόπαπα βυθίζεται ύστερα από γερμανική αεροπορική επίθεση στον όρμο της Σούδας, όπου είχε ρυμουλκηθεί μερικές μέρες νωρίτερα.

**16/5/1911.** Παραλαμβάνεται το θωρηκτό «ΑΒΕΡΩΦ» από τον πλοίαρχο Ι. Δαμιανό. Μετά από περιπέτειες έφθασε στο Φάληρο την 1 Σεπτεμβρίου 1911. Η υποδοχή που του έγινε στα γαλανά νερά του Σαρωνικού είναι ανώτερη κάθε περιγραφής.

**20/5/1825.** Η Ναυμαχία του Καφηρέως. Ο ελληνικός στόλος υπό τον Ναύαρχο Γ. Σαχτούρη καταναυμαχεί τον οθωμανικό στόλο του Χοσρέφ πασά.

**20/5/1828.** Ο Άμπνευ Φραγκίσκος Άστιγξ πέθανε στο λοιμοκαθατήριο της Ζακύνθου σε ηλικία 34 μόλις ετών. Ο ηρωικός φιλέλληνας επλήγη θανάσιμα κατά την ανεπιτυχή επιχείρηση κατάληψης του Ανατολικού.

**22/5/1973.** Κίνημα του Πολεμικού Ναυτικού κατά της επιβληθείσας δικτατορίας στην Ελλάδα. Το αντιτορπιλικό «Βέλος», με Κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Νικόλαο Παππά, εγκατέλειψε νατοϊκή άσκηση και κατέπλευσε στις 25/5 στο λιμάνι Φιουμιτσίνιο της Ιταλίας, δίνοντας διεθνή δημοσιότητα στο κίνημα.

**27/5/ 1824.** Η καταστροφή της Κάσου. Ο αιγυπτιακός στόλος υπό τον Ισμαήλ Γιβραλτάρ αποβίβασε τρεις χιλιάδες Αλβανούς στο νησί, οι οποίοι το ερήμωσαν.



εν Πρωτῶ τῆ 22 Ὀκτωβρίου 1943 Ἡμέρα Παρασκευῆς

ΠΙΝΑΞ ΠΛΩΤΙΚΟΣ

ΠΙΝΑΞ ΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΟΣ

Πλάτος	Μήκος	Βύθισμα	Κατάσταση	Ανέμου	Θερμότητα	Πίεση	Υγρασία	Κινητικότητα	Ποσότητα	Ποσότητα	Ποσότητα



2156 Συμπέρασμα θαλάσσης ναυπηγείας  
 10 χιλιοστών συμπύκνωσης νερού  
 πλοίου μέχρι 100 μέτρων

Ο κυβερνήτης εκπαρανοείτο  
 μαζί με τον Ν. Νικολάου  
 τον ΠΜ πύργου. Αι. μηχανάς