

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Ναυτική Επιθεώρηση



Τεύχος 625

Τόμος 183

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Σεπτέμβριος - Οκτώβριος - Νοέμβριος 2023

ΠΛΗΡΩΜΕΝΟ
ΤΕΥΧΟΣ
Της ομάδας
Κ.Ε.Μ.Π.Α.
Αριθμός Τεύχους
4339

PRESS POINT
X-7
PRESS POINT

ΕΛΤΑ
Ελληνικό Ραδιόφωνο

ΕΝΤΥΠΟ ΧΛΕΙΣΤΟ ΑΡ. ΔΕΙΞΙΑΣ 1918/04 Κ.Ε.Μ.Π.Α.
ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Μαρκών 20, 104 47 ΑΘΗΝΑ
ΚΩΔΙΚΟΣ 011451

Ναυτική Επιθεώρηση

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ

Εκδηλώσεις - φωτογραφίες 4

Δρ. Παρασκευή Κακαρούχα

Β' Χρηματικό Βραβείο διαγωνισμού μελετών 2021

Έλληνες φανοφύλακες:

Συμπαραστάτες των ναυτιλλομένων,
«κατά θάλασσαν στρατός» ή θεματοφύλακες
της πολιτιστικής κληρονομιάς των φάρων; 18

Σταυρούλα Μαυρογένη, Καθηγήτρια Πανεπιστημίου Μακεδονίας

Κωνσταντίνος Σ. Παπανικολάου, Διδάκτωρ Ιστορίας

Η αναβίωση του τορπιλισμού του Φετχί Μπουλέντ:

Η περίπτωση του προγράμματος CuRVE στο Ίδρυμα
Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα και της Νέοτερης

Ιστορίας της Μακεδονίας 38

Μιχάλης Κατσικαρέλης

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ΠΝ

Ιστορικός / Επιτελής Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού

Άδειες Καταδρομής σε σαμιώτικα πλοία το 1821.

Η περίπτωση της γολέτας «Χαρίκλεια» του
πλοίαρχου Κωνσταντίνου Παλπού 48

Ηρακλής Καλογεράκης

Αντιναύαρχος ε.α. ΠΝ,

Τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού

κατά τον Β' ΠΠ 52

Το Πολεμικό Ναυτικό με Άλλη Ματιά

Ταξίδι στο παρελθόν

της Κατερίνας Γαγανέλη Σημαιοφόρος (Ε) ΠΝ 74

Δελτίο Ενημέρωσης 80

ΕΤΟΣ 101^ο - ΤΕΥΧΟΣ 625 - ΤΟΜΟΣ 183^{ος}

Σεπτέμβριος - Οκτώβριος - Νοέμβριος 2023

Διεύθυνση Περιοδικού:

Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού

Μαρκόνι 20 Βοτανικός - Αθήνα 10447

Τηλ: 210 3484233 - Φαξ: 210 3484234

e-mail: yin_naftep@navy.mil.gr

Ιδιοκτήτης

ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Εκδότης

Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού

Διευθυντής σύνταξης

Αρχιπλοίαρχος Ιωάννης Καμπόλης ΠΝ

Επιτροπή έκδοσης

Αρχιπλοίαρχος Ιωάννης Καμπόλης ΠΝ

Πλοίαρχος Αλκιβιάδης Ιωάννου ΠΝ

Πλοίαρχος Κωνσταντίνος Πιτυκάκης ΠΝ

Επιμέλεια ύλης

Πλοίαρχος Αλκιβιάδης Ιωάννου ΠΝ

Αντιπλοίαρχος (Ε) Αλέξανδρος Παντελόγλου ΠΝ

Πλωτάρχης (ΕΕ) Αθανάσιος Παπαδημητρώπουλος ΠΝ

Πλωτάρχης (ΕΕ) Παναγιώτης Γέροντας ΠΝ

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Κωνσταντίνος Αργυρόπουλος ΠΝ

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Βλάσιος Οικονόμου ΠΝ

Εικαστική επιμέλεια - ηλεκτρονική σελιδοποίηση

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Ιωάννης Κορακάκης ΠΝ

Γραφείο Ναυτικής Επιθεώρησης

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Βλάσιος Οικονόμου ΠΝ

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Ιωάννης Κορακάκης ΠΝ

Εκδόσεις βιβλίων Υ.Ι.Ν.

Σημαιοφόρος (Ε) Αναστασία Μανανά ΠΝ

e-mail: d_manana@navy.mil.gr

Τηλ: 210 3484136

Συνδρομές Περιοδικού

Τηλ: 210 3484233

Ετήσια Στρατ. Προσωπικού ε.ε. και ε.α. και

Πολιτικού Προσωπικού (Πολεμικού Ναυτικού) 10€

Ετήσια Ιδιωτών, Νομικών Προσώπων 12€

Ετήσια Συνδρομή 30€

Τιμή Τεύχους 3€

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Οι απόψεις που εκφράζονται στη «Ν.Ε.», είναι προσω-
πικές και δεν δεσμεύουν το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού,
ούτε και ερμηνεύουν την πολιτική ή τις αποφάσεις του.

Εξώφυλλο

Φωτογραφία από την τελετή καθέλκυσης

της Φ/Γ «ΚΙΜΩΝ» (F-601)

Εκτύπωση

ELIKON Graphic Arts, www.elikon-print.gr



Ο Διευθυντής,
το προσωπικό της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού
και οι συντελεστές του περιοδικού

Ναυτική Επιθεώρηση

σας εύχονται

**Καλά Χριστούγεννα &
Καλοτάξιδο το 2024**

Αγαπητοί συνάδελφοι, αγαπητοί αναγνώστες,

Σε αυτό το τεύχος είμαστε στην ευχάριστη θέση να σας παρουσιάσουμε μια νέα στήλη που θα κοσμήι το περιοδικό μας. Το όνομα αυτής «Το Πολεμικό Ναυτικό με άλλη ματιά» και μέσα από αυτήν θα προσπαθήσουμε να αναδείξουμε πολιτιστικές, καλλιτεχνικές και συγγραφικές δημιουργίες συναδέλφων. Την στήλη εγκαινιάζει η Σημαιοφόρος (Ε) Κατερίνα Γαγανέλη ΠΝ, η οποία ασχολείται με το ερασιτεχνικό θέατρο και την συγγραφή.

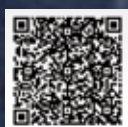
Στην κυρίως ύλη του περιοδικού μας, η Δρ Παρασκευή Κακαρούχα με την μελέτη της «Έλληνες φαροφύλακες: Συμπαράστατες των ναυτιλλομένων, “κατά θάλασσαν στρατός” ή θεματοφύλακες της πολιτιστικής κληρονομιάς των φάρων;» (Β΄ χρηματικό βραβείο διαγωνισμού μελετών 2021), ασχολείται με το επάγγελμα του φαροφύλακα, ενόσω αυτό εξελίχθηκε παράλληλα με την εξέλιξη του ελληνικού Φαρικού Δικτύου, ενώ η συγγραφέας τονίζει την ανάγκη εκσυγχρονισμού του ρόλου των φαροφυλάκων όσο και της αξιοποίησης των φάρων στο πλαίσιο της αξιοποίησής τους ως πολιτισμικών πόρων.

Η καθηγήτρια στο Τμήμα Βαλκανικών, Σλαβικών και Ανατολικών Σπουδών του Πανεπιστημίου Μακεδονίας και Διευθύντρια του Κέντρου Έρευνας Μακεδονικής Ιστορίας και Τεκμηρίωσης του Ιδρύματος Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα και Νεότερης Ιστορίας της Μακεδονίας Σταυρούλα Μαυρογένη και ο Δρ. Κωνσταντίνος Παπανικολάου, επιστημονικός συνεργάτης του Ιδρύματος Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα και Νεότερης Ιστορίας της Μακεδονίας μας παρουσιάζει το έργο της αναβίωσης του τορπιλισμού του Φετχί Μπουλέντ μέσα από το ερευνητικό πρόγραμμα «Εξατομικευμένη Αλληλεπίδραση με Ιστορικά Πολιτιστικά Στοιχεία σε Εικονική και Επαυξημένη Πραγματικότητα – CuRVE».

Ο Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Μιχάλης Κατσικαρέλης ΠΝ ιστορικός - επιτελής της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού αναλεύει στο άρθρο του «Άδειες Καταδρομής σε σαμιώτικα πλοία το 1821. Η περίπτωση της γολέτας “Χαρίκλεια” του πλοιάρχου Κωνσταντίνου Παλπού» μια ιδιαίτερη πτυχή του ναυτικού αγώνα του 1821, τις καταδρομικές επιχειρήσεις σε πλοία του εχθρού διακόπτοντας την ροή εφοδίων του αλλά και την διεξαγωγή του εμπορίου του. Ο Αντιναύαρχος ε.α Ηρακλής Καλογεράκης ΠΝ μας αναλύει την ιστορία των Ναυτικών Οχυρών Σαρωνικού στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Η αναλυτική και τεκμηριωμένη εξιστόρηση ξεκινά από τα χρόνια πριν τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και καταλήγει στην αποχώρηση των Γερμανών.

Ο Διευθυντής και το προσωπικό της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού σάς ευχόμαστε καλά Χριστούγεννα καθώς και μία ευτυχισμένη και παραγωγική νέα χρονιά.

Η Επιτροπή Σύνταξης



Ακολουθείστε μας στο facebook και στη σελίδα μας στο διαδίκτυο για να ενημερώνεστε έγκαιρα για τις δραστηριότητες και τις εκδηλώσεις της YIN





Εκδηλώσεις

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ



Την Παρασκευή 15 Σεπτεμβρίου 2023, ολοκληρώθηκε η Τετραμερής Αεροναυτική Άσκηση με την επωνυμία «EUNOMIA 4-23», που πραγματοποιήθηκε στην Ανατολική Μεσόγειο, στο πλαίσιο της Συντονισμένης Τετραμερούς Πρωτοβουλίας QUAD Ελλάδας, Κυπριακής Δημοκρατίας, Γαλλίας και Ιταλίας.

Την Πέμπτη 14 Σεπτεμβρίου 2023, πραγματοποιήθηκε η Ημέρα Διακεκριμένων Επισκεπτών (Distinguished Visitors Day – DV Day), τις δραστηριότητες της οποίας παρακολούθησαν εκπρόσωποι και των 4 Χωρών της QUAD, μεταξύ των οποίων ο Αρχηγός Στόλου Αντιναύαρχος Δημήτριος – Ελευθέριος Κατάρας ΠΝ ως εκπρόσωπος του Αρχηγού ΓΕΕΘΑ Στρατηγού Κωνσταντίνου Φλώρου, ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Φρουράς Αντιστράτηγος Γεώργιος Τσιτσικώστας, ο Διοικητής των Γαλλικών Ναυτικών Δυνάμεων Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας (CECMED) Vice Admiral Gilles Boidevezi και ο Αρχηγός Στόλου του Πολεμικού Ναυτικού της Ιταλίας Vice Admiral Aurelio de Carolis.





Το Σάββατο 16 Σεπτεμβρίου 2023, και στο πλαίσιο των διεθνών συνεργασιών των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων (ΕΔ) σύμφωνα με τον σχεδιασμό του ΓΕΕΘΑ, διεξήχθη συνεκπαίδευση PASSEX (Passing Exercise) της Φρεγάτας «ΕΛΛΗ» με το Περιπολικό Ανοικτής Θαλάσσης INS "SUMEDHA" του Πολεμικού Ναυτικού της Ινδίας, στην θαλάσσια περιοχή νότια της Κρήτης.

Η εν λόγω συνεκπαίδευση, κατά τη διάρκεια της οποίας εκτελέστηκαν αντικείμενα επικοινωνιών, προχωρητικών ελιγμών και προσαπονηνώσεων ελικοπτήρου, αποτελεί συνέχεια σειράς δραστηριοτήτων, στις οποίες συμμετείχαν από κοινού οι ΕΔ Ελλάδας και Ινδίας. Επιπλέον, επισημαίνεται η συμμετοχή για πρώτη φορά της Ινδικής Πολεμικής Αεροπορίας στην Πολυεθνική Άσκηση «ΗΝΙΟΧΟΣ 23» με Αεροσκάφη Su-30, με την οποία επισφραγίστηκε η στενή συνεργασία των ΕΔ των δύο Χωρών.





Την Κυριακή 24 Σεπτεμβρίου 2023, ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας Ιωάννης Κεφαλογιάννης παρέστη, ως εκπρόσωπος του Πρόεδρου της Ελληνικής Κυβέρνησης, στην κεντρική εκδήλωση που διοργάνωσε ο Δήμος Σαλαμίνας για τα «ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ 2023», προς τιμήν της ιστορικής επετείου για τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας.

Στην εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο Καματερό Σαλαμίνας παρέστησαν επίσης ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Ιωάννης Δρυμούσης ΠΝ, καθώς και εκπρόσωποι της Βουλής των Ελλήνων, της Περιφερειακής και την Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των Γενικών Επιτελείων των Ενόπλων Δυνάμεων, των Σωμάτων Ασφαλείας και ηρεσβειών.

Κατά τη διάρκεια της τελετής ο κ. Κεφαλογιάννης είχε την χαρά να βραβεύσει τον Σαλαμίνιο Πρωταθλητή Κωπηλασίας, με πολλές διακρίσεις, Δημήτρη Παπάζογλου.

Για να διαβάσετε τον χαιρετισμό
του Υφυπουργού Εθνικής Άμυνας





Την Τρίτη 26 Σεπτεμβρίου 2023, πραγματοποιήθηκε στη ν. Λέρο τελετή, στο πλαίσιο των εκδηλώσεων μνήμης για την 80η επέτειο από τη βύθιση του Αντιτορπιλικού «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ».

Στην τελετή παρέστησαν, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Ιωάννης Παππάς ως εκπρόσωπος της Κυβέρνησης, ο Δήμαρχος Λέρου Μιχαήλ Κόλιας, ο Διοικητής Διοίκησης Διοικητικής Μέριμνας Ναυτικού (ΔΔΜΝ), Αντιναυάρχος (Μ) Χαρίλαος Παπαδημητρίου ΠΝ, ως εκπρόσωπος του Αρχηγού ΓΕΝ, μέλη της Αποκεντρωμένης Διοίκησης/Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ο Ακόλουθος Άμυνας του Ηνωμένου Βασιλείου Captain Alex J.T Bush, καθώς και εκπρόσωποι των Ενόπλων Δυνάμεων, των Σωμάτων Ασφαλείας και των Θρησκευτικών αρχών του τόπου.

Στο πλαίσιο των εκδηλώσεων, κατέπλευσε στη ν. Λέρο, η Κανονιοφόρος «ΑΗΤΤΗΤΟΣ» από όπου πραγματοποιήθηκε ρίψη στεφάνων.





Την Πέμπτη 28 Σεπτεμβρίου 2023, πραγματοποιήθηκε η ορκωμοσία των πρωτοετών Δοκίμων Υπαξιωματικών της 44ης Σειράς της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών Ναυτικού (ΣΜΥΝ) του Πολεμικού Ναυτικού, στις εγκαταστάσεις της ΣΜΥΝ, στο Ναυτικό Οχυρό Σκαραμαγκά.

Στην τελετή ορκωμοσίας, παρέστησαν ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, Αντιναύαρχος Ιωάννης Δρυμούσης ΠΝ, εκπροσωπώντας και τον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, Στρατηγό Κωνσταντίνο Φλώρο, ο Διοικητής της Διοίκησης Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΔΝΕ), Υποναύαρχος Πολυχρόνης Κουλούρης ΠΝ, καθώς και εκπρόσωποι των Αρχηγών των Γενικών Επιτελείων των Ενόπλων Δυνάμεων.

Ορκίστηκαν συνολικά εκατόν είκοσι πέντε (125) Δόκιμοι Υπαξιωματικοί, εκ των οποίων εννέα (09) από την Κυπριακή Δημοκρατία, τρεις (03) από τη Γεωργία και δύο (02) από τη Σενεγάλη.





Την Παρασκευή 29 Σεπτεμβρίου 2023, πραγματοποιήθηκε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ), η ορκωμοσία των πρωτοετών Ναυτικών Δοκίμων του Πολεμικού Ναυτικού και των Δοκίμων Σημαιοφόρων του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Στην τελετή της ορκωμοσίας, παρέστησαν ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Αντιναύαρχος Ιωάννης Δρυμούσης ΠΝ, εκπροσωπώντας και τον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, Στρατηγό Κωνσταντίνο Φλώρο, ο Αρχηγός Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ Αντιναύαρχος Λ.Σ. Γεώργιος Αλεξανδράκης, καθώς και εκπρόσωποι των Αρχηγών των Γενικών Επιτελείων των Ενόπλων Δυνάμεων.

Συνολικά ορκίστηκαν εξήντα έξι (66) Ναυτικοί Δόκιμοι, εκ των οποίων τρεις (03) από την Κυπριακή Δημοκρατία, δύο (02) από την Ιορδανία, δύο (02) από τη Σενεγάλη, ένας (01) από την Τυνησία και ένας (01) από την Αλβανία, καθώς και είκοσι (20) Δόκιμοι Σημαιοφόροι Λ.Σ. – ΕΛ.-ΑΚΤ.





Από τη Δευτέρα 02 έως και την Πέμπτη 05 Οκτωβρίου 2023, ο Αρχηγός ΓΕΝ, Αντιναύαρχος Ιωάννης Δρυμούσης ΠΝ, πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη στη Γαλλία στο πλαίσιο της τελετής καθέλκυσης της Φρεγάτας (Φ/Γ) «ΚΙΜΩΝ», κατόπιν πρόσκλησης της εταιρείας Naval Group.

Την Τρίτη 03 Οκτωβρίου, ο Αρχηγός ΓΕΝ μετέβη στις εγκαταστάσεις της Naval Group στο Lorient. Εκεί επισκέφτηκε το Ναυτικό Κλιμάκιο της Γαλλίας (ΝΚΓ), συναντήθηκε με τον Διοικητή και συνομίλησε με το προσωπικό του ΝΚΓ, και ενημερώθηκε για την πρόοδο υλοποίησης του προγράμματος ναυπήγησης των νέων Μονάδων του Πολεμικού Ναυτικού (ΠΝ). Στη συνέχεια, επέβη επί της υπό ναυπήγηση Φ/Γ «ΚΙΜΩΝ», επί της Γαλλικής Φ/Γ "Amiral Ronarc'h" και ξεναγήθηκε στους χώρους της.

Την Τετάρτη 04 Οκτωβρίου, ο Αρχηγός ΓΕΝ είχε συνάντηση με τον Γάλλο ομόλόγό του, Ναύαρχο Nicola Vaujour στις εγκαταστάσεις του ΝΚΓ. Στη συνάντηση συζητήθηκαν θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος και επαύξησης της συνεργασίας των δύο Ναυτικών.

Στη συνέχεια, ο Αρχηγός ΓΕΝ υποδέχθηκε τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας (ΥΕΘΑ) κ. Νίκο Δένδια στις εγκαταστάσεις της Naval Group και παρέστησαν στην τελετή καθέλκυσης της Φ/Γ «ΚΙΜΩΝ». Τέλος, συμμετείχε στη διμερή συνάντηση του κ. ΥΕΘΑ με τον Γάλλο ομόλόγό του.





Τη Δευτέρα 9 Οκτώβριου 2023, ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, κ. Νίκος Δένδιας, συνοδευόμενος από τον Αρχηγό ΓΕΕΘΑ Στρατηγό Κωνσταντίνο Φλώρο και τον Αρχηγό ΓΕΝ Αντιναύαρχο Ιωάννη Δρυμούση ΠΝ, παρέστη στην τελετή υπογραφής της παράδοσης του Πλοίου Γενικής Υποστήριξης «ΠΕΡΣΕΑΣ» στη δύναμη του Πολεμικού Ναυτικού, η οποία πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις του Ναυστάθμου Σαλαμίνας. Το Πλοίο αποτελεί δωρεά του Υποναυάρχου ε.τ. κ. Πάνου Λασκαρίδη.

Στην τελετή παρέστησαν επίσης, ο Βουλευτής Επικρατείας του ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ, πρώην Υπουργός Εθνικής Άμυνας και Επίτιμος Αρχηγός ΓΕΕΘΑ, Ναύαρχος ε.α. Ευάγγελος Αποστολάκης, ο Αρχηγός Στόλου Αντιναύαρχος Δημήτριος-Ελευθέριος Κατάρας ΠΝ, ο Διοικητής ΔΔΜΝ Αντιναύαρχος (Μ) Χαρίλαος Παπαδημητρίου ΠΝ, ο Υπαρχηγός Στόλου Υποναύαρχος Λουκάς Τσαρμακλής ΠΝ, ο Διευθυντής ΓΕΝ/ΔΕΞ Υποναύαρχος (Μ) Χρήστος Σκεπαρνάκος ΠΝ, ο Διοικητής του Ναυστάθμου Σαλαμίνας Αρχιπλοίαρχος (Μ) Πάνος Κασαπάκης ΠΝ, άλλα στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού, όπως και ανώτατοι και ανώτεροι αξιωματικοί ε.α.

Για να διαβάσετε τον χαιρετισμό
του Υπουργού Εθνικής Άμυνας





Από την Κυριακή 15 έως την Πέμπτη 26 Οκτωβρίου 2023, και στο πλαίσιο των διεθνών συνεργασιών των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων που έχουν δρομολογηθεί και εκτελούνται με βάση το συνολικό σχεδιασμό του ΓΕΕΘΑ, διεξήχθη η Πολυεθνική Άσκηση «AEGEAN SEAL I/2023», στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του νότιου Ευβοϊκού κόλπου.

Η «AEGEAN SEAL I/2023» είναι άσκηση τύπου LIVEX/INVITEX (Live Exercise/Invitation Exercise) που οργανώνεται και διευθύνεται από την Διοίκηση Υποβρυχίων Καταστροφών (ΔΥΚ) του Αρχηγείου Στόλου (ΑΣ), και αποσκοπεί στην εκπαίδευση και επαύξηση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων των συμμετεχόντων σε αντικείμενα αντιναρκικών επιχειρήσεων.



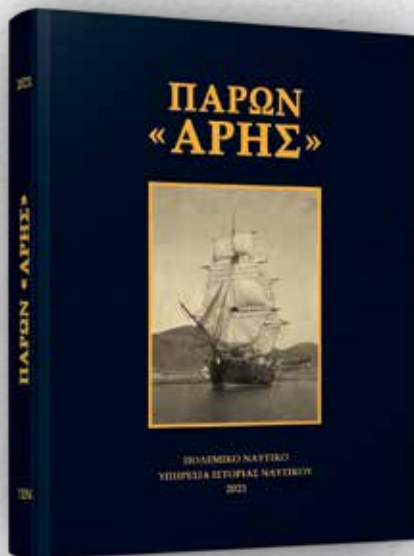


Το Σάββατο 21 Οκτωβρίου 2023, η Κανονιοφόρος «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ», διατέθηκε για τη μεταφορά τριών (3) στελεχών Υγειονομικού προσωπικού της Μονάδας Ιατρικώς Υποβοηθούμενης Αναπαραγωγής (ΜΙΥΑ) του Ναυτικού Νοσοκομείου Αθηνών (ΝΝΑ), καθώς και τεσσάρων (4) μελών της μη κερδοσκοπικής εταιρείας HOPEgenesis, στους Λειψούς και τους Αρκιούς αντίστοιχα, στο πλαίσιο των κοινών τους δράσεων και της κοινωνικής τους προσφοράς.

Κατά την εν λόγω, επίσκεψη δόθηκε η ευκαιρία να ενημερωθεί ο τοπικός πληθυσμός για τη συνεργασία της ΜΙΥΑ με την HOPEgenesis στην παροχή υπηρεσιών, όπως κάλυψη εξόδων τοκετού, εξετάσεων, μεταφορικών και διαμονής, καθώς και για τον τρόπο διαχείρισης περιστατικών σε απομακρυσμένες περιοχές.

Ανακοίνωση της Υπογραφής
του Μνημονίου Συνεργασίας





Την Παρασκευή 10 Νοεμβρίου 2023 και ώρα 18.00 πραγματοποιήθηκε στο Εθνικό και Ιστορικό Μουσείο (Μέγαρο Παλαιάς Βουλής, Πλατεία Κολοκοτρώνη, Σταδίου 13) η παρουσίαση της έκδοσης της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού «ΠΑΡΩΝ ΑΡΗΣ». Πρόκειται για ένα συλλογικό πόνημα των ιστορικών της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού (ΥΙΝ), το οποίο πήρε σάρκα και οστά κατόπιν πολυετούς ιστορικής έρευνας (2014-2021). Την βιβλιοπαρουσίαση τίμησαν με την παρουσία τους ο Αρχηγός Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Αντιναύαρχος Ιωάννης Δρυμούσης ΠΝ και ο Αρχηγός Στόλου Αντιναύαρχος Δημήτριος-Ελευθέριος Κατάρας ΠΝ.

Μίλησαν οι κάτωθι:

Την εκδήλωση προλόγισε και παρουσίασε η δημοσιογράφος της Τηλεόρασης της Βουλής κα Ματρώνη Δικαϊάκου.

Ο Αντιναύαρχος ε.α. ΠΝ Κωνσταντίνος Μεταλληνός, συγγραφέας (τιμημένος δις με βραβείο Ακαδημίας Αθηνών), ο οποίος εστίασε στην σημασία της διάσωσης της Ναυτικής Ιστορίας ως παρακαταθήκη για το μέλλον.

Ο Αναστάσιος Σακελλαρόπουλος, Ιστορικός, Υπεύθυνος Ιστορικών Αρχείων Μουσείου Μπενάκη, ο οποίος εστίασε στον Ναυτικό Αγώνα κατά την Επανάσταση και ειδικότερα στη δράση του Πάρωνα «ΑΡΗΣ», ενώ επιπρόσθετα αναφέρθηκε σε σημαντικά γεγονότα, όπως αυτά εκτίθενται μέσα στο βιβλίο.

Ο Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Βλάσιος Οικονόμου ΠΝ, επιτελής ΥΙΝ, ιστορικός και μέλος της συγγραφικής ομάδας του «ΠΑΡΩΝ ΑΡΗΣ», ο οποίος παρουσίασε το σκεπτικό και τη σημασία δημιουργίας του βιβλίου, τον τρόπο συλλογής και επιλογής ιστορικών αρχείων και συγγραφής του από τους 6 συγγραφείς αλλά και γενικότερα το τί περιέχει το βιβλίο.

Συντονιστής της εκδήλωσης ήταν ο Ιστορικός - επιτελής της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού, Πλωτάρχης (ΕΕ) Παναγιώτης Γέροντας ΠΝ.

Την εκδήλωση χαιρέτισαν ο Αρχηγός Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Αντιναύαρχος Ιωάννης Δρυμούσης ΠΝ, ο Διευθυντής της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού Αρχιπλοίαρχος Ιωάννης Καμπόλης ΠΝ και ο Επίτιμος Αρχηγός Στόλου Αντιναύαρχος Κωνσταντίνος Μαζαράκης-Αιινιάν ως μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Ιστορικής και Εθνολογικής Εταιρείας της Ελλάδος.

Ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Αντιναύαρχος Ιωάννης Δρυμούσης ΠΝ, επέδωσε τιμητικές πλακέτες στον Αθανάσιο Μαρτίνο, την οποία παρέλαβε η κα Μαρία Μερσυνιά ως εκπρόσωπός του, για την ευγενική του χορηγία στο πόνημα και στον Κωνσταντίνο Θωκταρίδη για την καίρια συνδρομή του στις θαλάσσιες έρευνες για την εύρεση του Πάρωνα «ΑΡΗΣ». Κατόπιν, ο Διευθυντής της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού Αρχιπλοίαρχος Ιωάννης Καμπόλης ΠΝ επέδωσε τιμητικές πλακέτες στους συγγραφείς του βιβλίου.





Ο Φάρος στο Κρυονέρι Ζακύνθου, Πηγή: Υπηρεσία Φάρων, x.x.

Έλληνες φαιοφύλακες: Συμπαραστάτες των ναυτιλλομένων, «κατά θάλασσαν στρατός» ή θεματοφύλακες της πολιτιστικής κληρονομιάς των φάρων;

Β' Χρηματικό Βραβείο διαγωνισμού μελετών 2021

Της **Δρ. Παρασκευής Κακαρούχα**,
στέλεχος στο Εργαστήριο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης στο Παιδαγωγικό Τμήμα Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης ΕΚΠΑ

***“In order for the light to shine so brightly,
the darkness must be present.”***
**«Για να λάμπει το φως τόσο έντονα,
πρέπει να συνυπάρχει με το σκοτάδι.»**

Φραγκίσκος Βάκων (1561-1626)

Περίληψη

Η παρούσα εργασία στοχεύει στην ανάδειξη της πολλαπλής σημασίας του επαγγέλματος του Έλληνα φαροφύλακα, όπως αυτό εξελίχθηκε με την πάροδο του χρόνου και ενόσω αναπτυσσόταν το Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο. Μέσα από την παρουσίαση της ιστορίας του φωτισμού των ελληνικών ακτών και θαλασσών, επιδιώκεται να εντοπιστούν οι διαφορετικές πτυχές του ρόλου του φαροφύλακα και να τεκμηριωθεί η αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού του, υπό το πρίσμα της αναγνώρισης, της προβολής και της αξιοποίησης τόσο των φάρων, όσο και της ζωής και του έργου των φαροφυλάκων, ως πολιτισμικών πόρων.

Εισαγωγή

Οι παραδοσιακοί κτιστοί φάροι αποτελούν μέρος του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου (ΕΦΔ), αλλά και της πολιτιστικής παρακαταθήκης της χώρας μας. Η χρησιμότητά τους ως ναυτιλιακών βοηθημάτων έχει περιοριστεί σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες λόγω της αυξανόμενης χρήσης εφαρμογών πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, όμως η πολιτιστική αξία τους αναγνωρίζεται και προστατεύεται από την εθνική νομοθεσία σχετικά με τα Μνημεία Νεώτερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς.

Ο σταδιακός μετασχηματισμός των φάρων αναπόφευκτα επιφέρει αλλαγές στο επάγγελμα του φαροφύλακα, το οποίο στις μέρες μας θεωρείται παρωχημένο, ακόμη και αχρείαστο. Οι εν ενεργεία φαροφύλακες είναι περίπου 60, ενώ το ΕΦΔ περιλαμβάνει περισσότερους από 1.600 φάρους, φανούς και φωτοσημαντήρες, από τους οποίους 144 έχουν χαρακτηριστεί διатηρητέα κτήρια (Υπηρεσία Φάρων, x.x.).

Όλα αυτά τα ιστορικά κτίσματα και μηχανήματα, που αντιπροσωπεύουν τη ναυτική, αρχιτεκτονική και βιομηχανική παράδοση του τόπου μας, απαιτούν ειδική διαχείριση, η οποία

πρέπει να βασίζεται στο γράμμα και, κυρίως, στο πνεύμα των νόμων για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς (Κακαρούχα, 2020). Οι φαροφύλακες μπορούν να έχουν έναν κομβικό ρόλο στη διαφύλαξη, την ερμηνεία και την επικοινωνία αυτού του μοναδικού και αναντικατάστατου πολιτισμικού κεφαλαίου, χωρίς να εγκαταλείψουν τα καθιερωμένα καθήκοντα ή να αλλοιωθεί η στρατιωτική φύση του επαγγέλματός τους, προκειμένου να ανταποκριθούν σε τρέχουσες και μελλοντικές προκλήσεις.

Στο παρόν πόνημα παρουσιάζονται η ιστορία των ελληνικών φάρων και το επάγγελμα του φαροφύλακα από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, με στόχο να διατυπωθεί μια πρόταση για έναν «νέο», διευρυμένο ρόλο για τους Έλληνες φαροφύλακες, ο οποίος φαίνεται να επιτάσσεται από την πολιτισμική ταυτότητα και σπουδαιότητα των φάρων της χώρας μας. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στο πολιτισμικό κεφάλαιο που συνιστούν οι όροι εργασίας και διαβίωσης των Ελλήνων φαροφυλάκων, οι οποίοι συγκινούν και εμπνέουν λογοτέχνες και κινηματογραφιστές. Η εξέταση του θέματος βασίζεται σε μελέτη, αποδελτίωση και κριτική σύνθεση βιβλιογραφικών πηγών, λογοτεχνικών κειμένων και κινηματογραφικών σεναρίων.

1. Η ιστορία των ελληνικών φάρων και ο ρόλος των φαροφυλάκων

Η ιστορία της Ελλάδας έχει διαχρονικά συνδεθεί με τη θάλασσα και τη ναυτοσύνη. Η χώρα μας έχει αναπτύξει και διαδώσει τον πολιτισμό της, αλλά και έχει εδραιώσει τις οικονομικές συνεργασίες και τις γεωπολιτικές συμμαχίες της μέσω των θαλάσσιων οδών. Λόγω της κομβικής γεωγραφικής θέσης και της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας της, που χαρακτηρίζεται από πλούσιο οριζόντιο εδαφικό διαμελισμό και έντονη ορειογραφική διαμόρφωση, από πολύ νωρίς η Ελλάδα επένδυσε στις θαλάσσιες μεταφορές (Κακαρούχα, Μοίρα & Μυλωνόπουλος, 2021). Μια πληθώρα εμπορικών, πολεμικών, εποικιστικών ή άλλων δραστηριοτήτων, αλλά και ταξίδια ερευνητικού, εκπαιδευτικού ή προσκυνηματικού χαρακτήρα, που ελάμβαναν χώρα κατά μήκος της εκτενούς ακτογραμμής και στα πελάγη της, κατέστησαν επιβεβλημένη

τη φωτοσήμευση των ακτών και επικίνδυνων για τους ναυτιλλομένους σημείων ήδη από την αρχαιότητα. Πρόχειρες εξέδρες από ευτελή υλικά, βωμοί, ναοί και πύργους φωτός αξιοποιήθηκαν για να οδηγήσουν «ευκλείεις στόλους», αποτρέποντας ανθρώπινες και υλικές απώλειες (Λυκούδης, 1917α), μέχρι να αρχίσουν να κατασκευάζονται φάροι, δηλαδή ειδικοί πυρσοί τοποθετημένοι στην κορυφή ευδιάκριτων κτισμάτων που εξυπηρετούν την πελαγοδρομία, την προσαιγιάλωση και την ακτοπλοία.

Μεγάλη ακμή γνώρισε η φανοδομία διεθνώς την περίοδο των υπερπόντιων εξερευνησεων και των μεγάλων ανακαλύψεων. Καθοριστικές για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας των φαρικών κτηρίων, αλλά και της εμβέλειας και της αξιοπιστίας του φωτιστικού σήματος, ήταν οι εφευρέσεις του 19ου αιώνα, του «χρυσού αιώνα» για τους φάρους (Βακάλογλου, Κουσουλάκου & Ρεθυμιατάκη, 2016· Χιώτης, 2014). Η Ελλάδα υιοθέτησε τις εκάστοτε καινοτομίες στα διάφορα στάδια ανάπτυξης του εθνικού φαρικού δικτύου της, κυρίως μετά την ίδρυση του Ελληνικού Κράτους. Πολλοί από τους ελληνικούς φάρους που ανεγέρθηκαν μετά την κήρυξη της Επανάστασης του 1821 έχουν χαρακτηριστεί ή αναμένεται μέσα στα επόμενα χρόνια να χαρακτηριστούν Μνημεία Νεώτερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς (Υπηρεσία Φάρων, x.x.).

Η διατήρηση της φωτοβολίας του φάρου προς όφελος των ναυτιλλομένων, όπως και η προστασία των φάρων από τη φθορά του χρόνου, την περιβαλλοντική καταπόνηση και τις κακόβουλες ενέργειες εν καιρώ ειρήνης ή πολέμου, αποτελούσε καθήκον ιερέων, μοναχών, στρατιωτών και εξειδικευμένου προσωπικού, ανάλογα με τις τεχνολογικές δυνατότητες κάθε εποχής, αλλά και τον προσανατολισμό κάθε κοινωνίας. Σήμερα οι φάροι έχουν αυτοματοποιηθεί και η μόνιμη παρουσία ανθρώπινου δυναμικού σπανίζει, παρόλο που προβάλλεται ως η πιο αποτελεσματική και η λιγότερο δαπανηρή πρακτική για τη συντήρηση και την ασφάλεια των φαρικών κτισμάτων και του εξοπλισμού τους. Το επάγγελμα του φανοφύλακα, τουλάχιστον όπως ήταν γνωστό μέχρι τα τέλη του προηγούμενου αιώνα, τείνει να εκλείψει τόσο στην Ελλάδα, όσο και στον υπόλοιπο κό-

σμο, μετά τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των φάρων και την ψηφιοποίηση των ναυτιλιακών βοηθημάτων εν γένει.

1.1. Η μέριμνα για τον φωτισμό των ελληνικών θαλασσών από την αρχαιότητα μέχρι την κήρυξη της Επανάστασης του 1821

Η φύση προσέφερε ανέκαθεν τα δικά της ορόσημα (π.χ. λόφους, ηφαίστεια), που μαζί με την αποθαλασσία, τον πολιτικό αστέρα και τον ήλιο καθοδηγούσαν και συντρόφευαν τους ανθρώπους της θάλασσας μέχρι να επινοηθούν όργανα πλοήγησης. Κατά τη Νεολιθική Εποχή, νομαδικοί και ημινομαδικοί πληθυσμοί χρησιμοποιήσαν, ως πρώιμους φάρους, ευκαιριακές εστίες φωτιάς σε ακτές, ακρωτήρια και τοποθεσίες με μεγάλο υψόμετρο. Στις ίδιες ή σε παρακείμενες περιοχές υπήρξαν επίσης ταφικά μνημεία και θυσιαστήρια. Η χρήση της φωτιάς είχε επίσης θρησκευτικό συμβολισμό, αφού συνδεόταν με την πραγματοποίηση τελετών πριν την αναχώρηση και κατά την επιστροφή από θαλάσσια ταξίδια. Λόγω της περιστασιακής χρησιμότητάς τους και της εξυπηρέτησης μεμονωμένων αναγκών, εκείνες οι εστίες φωτιάς δεν επιτηρούνταν (Λυκούδης, 1917α).

Με την πάροδο του χρόνου, οι απλοϊκές δομές εξελίχθηκαν σε φρυκτωρίες, οι οποίες καθιερώθηκαν ως μέσα τηλεπικοινωνίας από την αρχαιότητα μέχρι και τη Βυζαντινή Περίοδο. Επρόκειτο για ένα σύστημα διαδοχικών πυρσών, μέσω του οποίου ανταλλάσσονταν κωδικοποιημένα μηνύματα. Τα νέα διακινούνταν με υψηλές ταχύτητες σε αποστάσεις πολλών χιλιομέτρων, εντός ενός σύνθετου δικτύου θέσεων-παρατηρητηρίων, των φρυκτωρείων, τα οποία ήταν μόνιμα ή προσωρινά εγκατεστημένα σε προνομιακά ως προς την ορατότητα μέρη. Ορισμένα φρυκτωρεία χρησίμευαν και ως φάροι, ενώ η επιλογή των θέσεων τους βασιζόταν σε γεωμετρικούς και αστρονομικούς υπολογισμούς. Μερικοί από τους πύργους-φάρους των οποίων η ύπαρξη έχει διαπιστωθεί βρίσκονταν στις εκβολές του ποταμού Τύρρα, στον Ελλήσποντο, τη Μικρά Ασία, τον Πειραιά, την Κόρινθο και βέβαια στην Αλεξάνδρεια. Ο Φάρος της Αλεξάνδρειας (περίπου 280 π.Χ.), που εξυπηρέτησε ως φρυ-



Ο Ενετικός Φάρος Ρεθύμνου, Πηγή: <https://commons.wikimedia.org.x.x>

κτωρία και τηλεπικοινωνιακός κόμβος για περισσότερους από δεκαπέντε αιώνες μέχρι την τελική κατάρρευσή του, θεωρείται υποδειγματικός και πρόδρομος των σύγχρονων φάρων, καθώς επηρέασε καταλυτικά τις μετέπειτα κατασκευές αυτού του τύπου (Λυκούδης, 1917β). Οι φρυκτωρίες αποτελούσαν υψίστης σημασίας στρατιωτικό και πολιτικό - διοικητικό μηχανισμό, ως εκ τούτου ήταν επανδρωμένες με κατάλληλα εκπαιδευμένους και ελαφρά οπλισμένους φύλακες της φωτιάς και διαβιβαστές μηνυμάτων, τους φρυκτωρούς ή εποπτήρες, οι οποίοι συγκροτούσαν ειδικό στρατιωτικό σώμα. Φαίνεται ότι οι βάσεις για τη δημιουργία του επαγγέλματος του φανοφύλακα και τον καθορισμό της εκπαίδευσης, των προσόντων και των καθηκόντων των φανοφυλάκων τέθηκαν εκείνη την εποχή (Κακαρούχα, 2020).

Κατά τους βυζαντινούς χρόνους, τα φρυκτωρεία μετονομάστηκαν σε καμινόβιγλες ή βιγλοστάσια και οι φρυκτωροί, που διορίζονταν από τους επικεφαλής των κοντινών οικισμών, λέγονταν βιγλάτορες (μεροβίγλοι ή νυχτοβίγλοι, ανάλογα με το διάστημα της βάρδιας) ή σκοποί. Οι καμινόβιγλες, που εν τω μεταξύ ενισχύθηκαν σε εμβέλεια και σταθερότητα σήματος με την προσθήκη υαλόφρακτων κλωβών και ανακλαστικών κατόπτρων, σηματοδοτούσαν αγκυροβόλια, διαύλους και γραμμές πλεύσης σε ολόκληρο το Αρχιπέλαγος. Μολονότι εγκαταλείφθηκαν μετά την πτώση του Βυζαντίου, ένα ατελές, αλλά χρή-

σιμο σύστημα θαλάσσιου φωτισμού συνέχισε να λειτουργεί μέχρι τον 17ο αιώνα, τουλάχιστον σε κάποια από τα κυριώτερα, λατινοκρατούμενα ως επί το πλείστον, λιμάνια του Αιγαίου, του Ιονίου και της Κρήτης, όπως προκύπτει από χαρτογραφικό υλικό που έχει διασωθεί (Λυκούδης, 1917α· Μπελαβίλας, 2012).

Ο οικονομικός μαρασμός και οι δύσκολοι όροι διαβίωσης για μεγάλη μερίδα των υπόδουλων Ελλήνων, οι εχθροπραξίες, καθώς και οι πειρατικές επιδρομές δεν ευνόησαν την ανέγερση φάρων κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας (Παπαγιάννη, Πάχτα & Τριανταφυλλίδου, 2007). Μάλιστα, υπήρχαν παράκτιες κοινότητες, που λόγω οικονομικής εξαθλίωσης αντιδρούσαν στην εγκατάσταση νέων φάρων ή δολίως μετακινούσαν ή συσκοτίζαν σημεία φωτισμού, προκειμένου να λεηλατήσουν τα ναυάγια που προξενούσε ο αποπροσανατολισμός των πλοίων. Κι ενώ οι Έλληνες αγωνίζονταν να επιβιώσουν και να αποτινάξουν τον τουρκικό ζυγό, ο τερματισμός των πολεμικών συγκρούσεων στην Ευρώπη, η αποικιακή εξάπλωση των ισχυρών κρατών, οι επιστημονικές ανακαλύψεις και η εκτόξευση της παραγωγικότητας λόγω της Βιομηχανικής Επανάστασης συντελούσαν, μεταξύ άλλων, στην ανάπτυξη της τεχνολογίας των φάρων, στη δημιουργία ενός διεθνούς φαρικού δικτύου και στην επαγγελματοποίηση και τη θεσμοθέτηση του ρόλου του φανοφύλακα.



Ο Φάρος Σίδερος σε καρτ ποστάλ (μέσα 20ου αιώνα), Πηγή: Υπηρεσία Φάρων, x.x.

1.2. Φάροι και φαροφύλακες από την ίδρυση του Ελληνικού Κράτους μέχρι σήμερα

Παρά τη χρονική υστέρηση έναντι άλλων μεσογειακών και ευρωπαϊκών κρατών, η Ελλάδα κατάφερε μέσα σε μερικές δεκαετίες να καλύψει το χαμένο έδαφος και να αποκτήσει ένα από τα μεγαλύτερα, πιο σύγχρονα και καλύτερα οργανωμένα δίκτυα φωτισμού ακτών και ανοικτής θάλασσας του κόσμου. Το Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο (ΕΦΔ) οργανώνεται και επεκτείνεται παράλληλα με το νέο κράτος, ενώ συγχρόνως εξελίσσεται και το επάγγελμα του φαροφύλακα. Οι κτιστοί παραδοσιακοί φάροι του ΕΦΔ, που έχουν ήδη χαρακτηριστεί ή πρόκειται σύντομα να αναγνωριστούν ως Μνημεία Νεώτερης Πολιτιστικής Κληρονομιάς, αφού κατασκευάστηκαν τουλάχιστον πριν τα εκάστοτε 100 έτη, θεμελιώθηκαν ή/και περιήλθαν στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου μεταξύ του 1822 και του 1910 (ή του 1926) υπό διάφορες συνθήκες (Υπηρεσία Φάρων, x.x.).

Την περίοδο της βρετανικής κηδεμονίας στα Ιόνια Νησιά κατασκευάστηκαν οι αγγλικοί φάροι, οι οποίοι εντάχθηκαν στο Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο μετά την υπογραφή της Συνθήκης

του Λονδίνου και την προσάρτηση των Επτανήσων στην Ελλάδα (1864). Ο «Σίδερος», που είναι ενσωματωμένος στο Παλαιό Φρούριο της Κέρκυρας, ήταν ο πρώτος φάρος που κτίστηκε (1822) από Άγγλους μηχανικούς με προηγμένες για την εποχή τεχνικές προδιαγραφές. Εκείνα τα χρόνια δεν υπήρχαν συγκεκριμένα κριτήρια βάσει των οποίων γίνονταν οι προσλήψεις φαροφυλάκων.

Οι πρώτοι φάροι του νεοσύστατου Ελληνικού Κράτους, όπως αυτοί της Αίγινας και της Κέας, κατασκευάστηκαν την εποχή του Ιωάννη Καποδίστρια εμπειρικά, συνήθως μετά από κάποιο τραγικό συμβάν. Η χωροθέτησή τους βασιζόταν στην κρίση των διοικητών των κατά τόπους αρμόδιων υπηρεσιών, οι οποίοι ελάμβαναν αποφάσεις υπό την πίεση και τις υποδείξεις των παράκτιων πληθυσμών και των ατμοπλοϊκών εταιρειών (Παπαγεωργίου, 2019). Το ενδιαφέρον του κράτους για τον φωτισμό των ακτών εκφράσθηκε ουσιαστικά για πρώτη φορά με το Βασιλικό Διάταγμα «Περί Οργανισμού Λιμενίων Αρχών» (1834), δυνάμει του οποίου την ευθύνη της ομαλής λειτουργίας των φάρων και της τοποθέτησης φαροφυλάκων ανέλαβαν οι κατά τόπους Λιμενικές Αρχές. Οι φαροφύλακες

ήταν κατά κανόνα απλοί πολίτες ή αποσπασμένοι υπαξιωματικοί του Βασιλικού Ναυτικού και απόμαχοι του Αγώνα. Κατάγονταν από κοντινές περιοχές και δεν ήταν απαραίτητο να διαθέτουν προηγούμενη συναφή εμπειρία, αφού ως μοναδικό καθήκον είχαν την αφή και τη σβέση των φάρων (Δάβαρης & Χριστοδουλάκη, 2014· Πετρομανιάτης, 1940· Χιώτης, 2014).

Ο Χαρίλαος Τρικούπης αντιλήφθηκε τη στρατηγική αξία της ασφάλειας των θαλάσσιων διαδρομών για την ανάπτυξη της χώρας, σε μια εποχή που το οδικό δίκτυο ήταν ανεπαρκές και το σιδηροδρομικό ακόμη ανύπαρκτο. Έτσι, προχώρησε κατά τη δεύτερη περίοδο της πρωθυπουργίας του σε μια σειρά νομοθετικών παρεμβάσεων, σημαντικών για την οργάνωση, την πυκνωση και τον εκσυγχρονισμό του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου (π.χ. Ειδική επί των Φάρων Επιτροπή, Φαροδείκτης των Ελληνικών Ακτών, αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Φάρων με υπαγωγή προσωπικού και κτηρίων αποκλειστικά στο Υπουργείο Ναυτικών). Προς την ίδια κατεύθυνση ήταν οι πρωτοβουλίες του για την επανίδρυση της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, τη διάνοιξη της Διώρυγας της Κορίνθου, τη διεύρυνση του Πορθμού του Ευρίπου και άλλα έργα υποδομής (Παγουλάτου-Κυπαρρίση, 2013).

Εν τω μεταξύ, η Γαλλική Εταιρεία Φάρων είχε αναλάβει στο πλαίσιο μιας ιδιότυπης συμφωνίας χαμηλής οικονομικής διακινδύνευσης με την Οθωμανική Αυτοκρατορία την επίβλεψη, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση των φάρων σε Μακεδονία, Ανατολικό Αιγαίο και Κρήτη (1861-1912). Περίπου 700 φαροφύλακες, εισπράκτορες και διοικητικοί υπάλληλοι ανεξαρτήτως εθνικότητας, δηλαδή σχεδόν όλο το προσωπικό της Εταιρείας, φορούσαν τη στολή του Οθωμανικού Ναυτικού, ενώ το κλίμα που επικρατούσε στους χώρους εργασίας ήταν στρατιωτικό. Κάποια περιστατικά κατασκοπείας που σημειώθηκαν το 1915 οδήγησαν σε απόλυση όλους τους Οθωμανούς φαροφύλακες ανεξαρτήτως υπηκοότητας για λόγους εθνικού συμφέροντος. Οι αντικαταστάτες τους, που προσλαμβάνονταν με συμβάσεις δίμηνης διάρκειας, δεν είχαν τις απαιτούμενες γνώσεις και δεξιότητες, με αποτέλεσμα να προκληθούν αρρυθμίες στη λειτουργία του

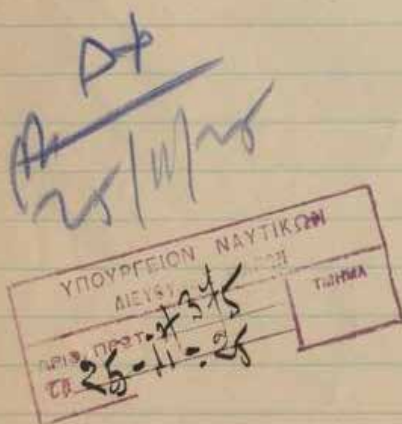
φαρικού δικτύου. Ως εμβληματική λύση επιλέχθηκε η επαναπρόσληψη εκείνων που κατάγονταν από τις Νέες Χώρες και ήταν Έλληνες στο γένος. Οι φάροι των Νέων Χωρών προστέθηκαν στο εθνικό δίκτυο μετά τη Συνθήκη της Λωζάννης και την προσφυγή της Ελλάδας στο Διεθνές Διαρκές Δικαστήριο της Χάγης (Βακάλογλου κ.συν., 2016· Cour Permanente De Justice International, 1934 & 1937).

Καταλυτική για την ανάπτυξη του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου ήταν η δράση του Στυλιανού Λυκούδη (1878-1958). Ο «πατέρας» της σημερινής Υπηρεσίας Φάρων, παρά τα γραφειοκρατικά προσκόμματα και τους περιορισμένους πόρους της χώρας, κατάφερε να δημιουργήσει ένα σύνολο φάρων εφάμιλλο, σε πυκνότητα και τεχνικά χαρακτηριστικά, άλλων εθνικών φαρικών δικτύων του καιρού του. Επί των ημερών του, οι φάροι του Ελληνικού Φαρικού Δικτύου αυξήθηκαν κατά 140% (Παγουλάτου-Κυπαρρίση, 2013· Υπηρεσία Φάρων, x.x.).

Ο Λυκούδης επιτέλεσε επίσης αξιόλογο κοινωνικό έργο, καθώς προσέλαβε ως φαροφύλακες περίπου 50 άπορες συζύγους με τέκνα και χήρες διατελεσάντων φαροφυλάκων με ολιγόμηνες συμβάσεις, προκειμένου να καλύψουν κενά που είχαν δημιουργηθεί μετά τους Βαλκανικούς και τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Πάντως, αν και είχε προνοιακό χαρακτήρα, ο διορισμός γυναικών σε θέσεις φαροφυλάκων ήταν πρωτοποριακός για την εποχή, αφού σηματοδότησε την είσοδό τους: α) σε έναν αποκλειστικά ανδροκρατούμενο χώρο, β) σε ένα στρατιωτικό επάγγελμα, στο οποίο μόνο ως νοσηλεύτριες είχαν πρόσβαση και γ) σε αμειβόμενες θέσεις εργασίας του δημόσιου τομέα, όπου η παρουσία γυναικών ακόμη αποτελούσε εξαίρεση. Παρόλο που η τοποθέτηση γυναικών φαροφυλάκων θα μπορούσε να θεωρηθεί ακόμη και αντίθετη προς τα χρηστά ήθη των αρχών του 20ου αιώνα, έγινε χωρίς να προκληθούν διαμαρτυρίες, επειδή αφενός ήταν θέμα ανωτέρας βίας και αφετέρου ο ρόλος και τα καθήκοντά τους στους φάρους έγιναν αντιληπτά ως προέκταση της παραδοσιακής και κοινωνικά αποδεκτής προσφοράς τους ως νοικοκυρών, συζύγων, μητέρων και θυγατέρων.

Αίτησις
Μαρίας Κρηνωλαίου
πρωτοπρεσβυτέρου τῶν
φάρων Ἀγίου Νικολαίου

Πρὸς
τὸν Ἐβ. Υπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν
ἐν Ἀθήναις φάρων
24 θήρας.



Λαμβοῦνται τὴν ἡμέραν αὐτὴν καὶ
ὅτι ἡ περιχομένη ἐν τῇ
ἐκείνῃ μεθοδοσία δραχμῶν
102 διὰ τὴν ὑπηρεσίαν μου ἡ προ
σφωρὴν πρῶτος οὕτω ἐλαχίστη
δὲν ἔπρεπε οὐτε ἐν τῇ πηλὴν ἀπο
κατάστασιν ἀνάγκης μου ὑποτάσσου
μεν τῇ οὐθύνῃ τῶν βίων καὶ ἐν τῶν
τῶν ἐξίσου καὶ ἐν τῇ ἀποκατάστασιν
βίων.

Λαμβοῦνται ὅτι τὸ ἄλλοτε ἐν
τῇ παλαιᾷ μερίμνῃ τῶν Ἐβ. Υπουργ
εῖον ὑπὲρ τῶν ἐκτετακμένων τῶν
ὑποβάλλω τὴν περὶ τὴν καὶ πε
ραμένη θέρμῃ ὅπως ἐνταῦθα
καὶ ἡμεῖς προσεφθονοῦν τῇ μεθο
δοσία μου ἀνάγκη πρὸς τὴν ἐκ
τακτικὴν ὑπὲρ τῶν ὑπηρεσιᾶν ἐν
τῇ ἡμέρᾃ καὶ ἐπιμέλειαν ὅς ἐστιν
καὶ ἐν τῇ ἐκτετακτῇ καὶ ἐν τῇ
καρπῶν. Ἀπὸ τῆς 5/11/925
ἐν τῇ ἐκτετακτῇ
ἡ Αἰδοῦσα
Μαρία Κρηνωλαίου



Φάρος Τουρλίτης (Άνδρος): Κατασκευάστηκε το 1897, ήταν ο πρώτος αυτόματος - ανεπιτήρητος - φάρος, καταστράφηκε το 1943 από βομβαρδισμό και ανακατασκευάστηκε στην αρχική του μορφή το 1994, Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Χάρη στο όραμα και την επιμονή του Λυκούδη, η Ελλάδα διέθετε ένα εκτεταμένο φαρικό δίκτυο μέχρι την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Αμέσως μετά τον τορπιλισμό του καταδρομικού «Ελλη» και ενόψει μιας ενδεχόμενης εμπλοκής της χώρας σε πολεμικές επιχειρήσεις, οι φαροφύλακες έλαβαν διαταγή για αυξημένη επαγρύπνηση, εξουσιοδοτήθηκαν να διασώσουν τα συμβολικά μέρη και τα αρχεία των φάρων, αλλά και να εξαρμώσουν τα φωτιστικά μηχανήματα εάν κρινόταν αναγκαίο βάσει των εξελίξεων. Παρόλο που έως τότε διακρίνονταν σε τεχνίτες και επιστάτες Α΄, Β΄ και Γ΄ Τάξεως και δεν ήταν μάχιμοι, ούτε είχαν στρατιωτικό βαθμό, πολλοί φαροφύλακες εκπαιδεύθηκαν στη χρήση ελαφρού οπλισμού και επιστρατεύθηκαν στην αεράμυνα και ως ναρκοθέτες, ενώ άλλοι εγκατέλειψαν τις θέσεις τους με φύλλο πορείας επ’ αόριστον αδείας άνευ αποδοχών. Έτσι, κατά τη διάρκεια του πολέμου, πολλοί φάροι έμειναν σβηστοί, ενώ κάποιοι χρησιμοποιήθηκαν από τις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις ως παρατηρητήρια. Ιταλοί και Γερμανοί εκμεταλλεύτηκαν επιχειρησιακά τους φάρους και προέβησαν σε επιτάξεις, επιθέσεις και βομβαρδισμούς από αέρος και θαλάσσης. Πολλοί από

τους φάρους που διασώθηκαν ανατινάχθηκαν κατά την αποχώρηση των γερμανικών στρατευμάτων (Δάβαρης & Χριστοδουλάκη, 2014· Παγουλάτου-Κυπαρρίση, 2013).

Μετά τη λήξη του πολέμου, λιγότεροι από 10% των προπολεμικών φάρων και φανών είχαν απομείνει σε λειτουργία. Μέχρι το 1950 πραγματοποιήθηκε μια μεγάλης κλίμακας επιχείρηση αποκατάστασης του φαρικού δικτύου (Παπαγιάννη κ.συν., 2007), ενώ, μετά και την ψήφιση του Νόμου «Περί Φάρων» (1629/1951) και ως τα τέλη του 1953, υπήρχαν στο ελλαδικό χώρο 445 πυρσοί, από τους οποίους μόνο οι 94 ήταν επιτηρούμενοι. Σύμφωνα με τον ίδιο Νόμο, τη διαχείριση του φαρικού δικτύου ανέλαβε η Διεύθυνση Φάρων του Υπουργείου Ναυτικών, ενώ, μετά την κατάργηση του Υπουργείου Ναυτικών, η Διεύθυνση Φάρων μεταφέρθηκε στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και μετεξελίχθηκε στη σημερινή Υπηρεσία Φάρων, μετά και την υπαγωγή της στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (ΓΕΝ) του Πολεμικού Ναυτικού.

Ο Νόμος του 1951 περιέγραφε με σαφήνεια τον σκοπό και τον χαρακτηρισμό του Σώματος Φαροφυλάκων, μονίμων (υπαξιωματικών και διόπων) και προσωρινών, το οποίο



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἐν Ἀθήναις
τῇ 8 Ἰανουαρίου 1951

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

Ἀριθμὸς φύλλου 9

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Νόμοι

N. 1628. Περὶ πολιτικῶν Ὀδοντιστῶν ἐν τῷ Β. Ναυτικῷ	1
N. 1629. Περὶ Φάρων	2
N. 1635. Περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως διατάξεων ὑποκειμένων τῷ Ἐθνικῷ Γραφεῖον Πρωθυπουργοῦ	3
N. 1636. Περὶ καθορισμοῦ τῆς Παγίας Προκαταβολῆς Ὑπαρχεῖου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας	4
N. 1637. Περὶ ὑπολογισμοῦ ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων τοῦ Β. Ναυτικοῦ ἐξ ἑξήκων ἢ ἐξήκων ὡς ἀντιστοιχοῦν πρὸς ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων ὡς καὶ ἄλλων συναφῶν ὑποθέσεων	5

Διὰ Β. Διατάγματα, προκαλούμενοι ἐκ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, ἐροῦντο: τὰ ἐξαιρητὰ κατὰ τὸν διαγωνισμὸν θέματα, τὰ τῆς συνδύσεως τῆς ἐξεταστικῆς ἐπιτροπῆς, τὰ τῆς προκηρύξεως τοῦ διαγωνισμοῦ, τὰ τῆς βαθμολογίας καὶ πᾶσα λεπτομέρεια σχετιζομένη πρὸς τὴν διεξαγωγὴν τοῦ διαγωνισμοῦ.

3. Ὁ βαθμὸς μὲ τὸν ὅστις προλαμβάνονται οἱ πολιτικοὶ Ὀδοντιστῆρες εἶναι ὁ τοῦ γραμματέως β', δύνανται δὲ νὰ προσχωρῶν εἰς τὸν ἀνώτερον βαθμὸν, μέχρι καὶ τοῦ βαθμοῦ τοῦ Ταγματάρχη α', κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ν. 4922 περὶ συστάσεως Συμβουλίου Διοικητικῆς Ὑπηρεσίας τοῦ Παλιντοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ὑπουργεῖου τῶν Ναυτικῶν κ.λπ. (Φ.Ε.Κ. 3034/1924) καὶ ἐκ κοινῆς ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ

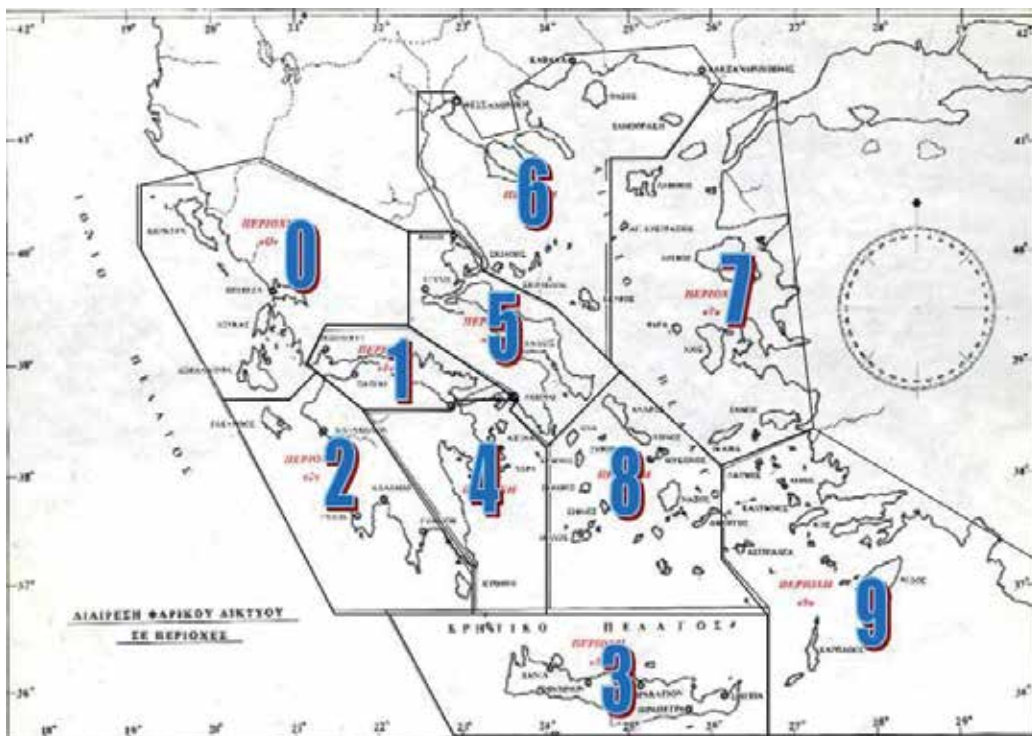
Νόμος «Περὶ Φάρων» (1629/1951), Πηγή: Εθνικὸ Τυπογραφεῖο

συγκροτήθηκε κατὰ στρατιωτικὴ ὁργάνωση καὶ ἱεραρχία καὶ, ὡς εἰδικὸ Σῶμα, ἀνῆκε στὸν «κατὰ θάλασσαν Στρατόν» (Ἀρθρο 54). Επίσης, ὁ Νόμος 1629/1951 ὁρίζει τὰ προσόντα κατάταξης (π.χ. ἐλληνικὴ υπηκοότητα καὶ ἐθνικότητα, ηλικία ἕως 28 ἔτη, εκπληρωμένες στρατιωτικὲς υποχρεώσεις, ἀπολυτήριο ἐξατάξιου δημοτικοῦ σχολείου, σωματικὴ καὶ ψυχικὴ υγεία), ἐκπαίδευσης στὸ ἐπάγγελμα (διάρκειας ἕως τριῶν μηνῶν), τοποθέτησης (μὲ βάση τὶς ἐπιδόσεις στὶς ἐξετάσεις ολοκλήρωσης τῆς ἐκπαίδευσης) καὶ ὑπηρεσιακῆς ἐξέλιξης τοῦ προσωπικοῦ. Τέλος, προσδιορίστηκαν οἱ ὅροι διαμονῆς σὲ φάρους γιὰ τὰ μέλη τῶν οικογενειῶν τῶν φανοφυλάκων, ὅπως καὶ ἄλλα ζητήματα ποὺ ἀφοροῦσαν στὸ ἔργο, τὶς υποχρεώσεις καὶ τὴ διαβίωση τοῦ προσωπικοῦ.

Κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1960, οἱ τεχνολογικὲς ἐξελίξεις υπαγόρευαν τὴν ἀνάγκη ὀρισμοῦ αὐστηρότερης διαδικασίας καὶ ἐιδικότερων κριτηρίων γιὰ τὴν πρόσληψη φανοφυλάκων. Ἔτσι, οἱ υποψήφιοι ἐξετάζονταν γραπτῶς σὲ θέματα ἐλληνικῆς γλώσσας, γεωμετρίας, γεωγραφίας

καὶ φωτιστικῶν μηχανημάτων. Στὸν διαγωνισμὸν πριμοδοτοῦνταν ὅσοι ἦταν κάτοχοι διπλωμάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κυβερνήτη ἱστιοφόρου ἢ τηλεγραφητή, καθὼς καὶ οἱ ἀπόφοιτοι ἐπαγγελματικῶν σχολῶν, οἱ τεχνίτες μηχανουργείων καὶ οἱ φανοτεχνίτες. Ἡ ἐντοπιότητα παρέμεινε ἓνα σημαντικό κριτήριο γιὰ τὶς μεταθέσεις, ἐκτὸς ἐάν προέκυπταν πειθαρχικὰ ζητήματα (Δάβαρης & Χριστοδουλάκη, 2014· Παγουλάτου-Κυπαρρίση, 2013).

Τὴ δεκαετία τοῦ 1970, οἱ φανοφύλακες ἄρχισαν νὰ λαμβάνουν πολυήμερες ἀδείες γιὰ νὰ μεταβοῦν στὴ φαρικὴ βάση, ὥστε νὰ μετεκπαιδευθοῦν καὶ νὰ προετοιμαστοῦν γιὰ τὴν ηλεκτροδότηση τῶν φάρων. Σημειωτέον ὅτι τὴν ἴδια δεκαετία ἔπαψε νὰ ἀπαιτεῖται ἐγκριση ἀπὸ τὴν Ὑπηρεσία, προκειμένου οἱ φανοφύλακες νὰ συνάψουν γάμο, γιὰ τὸν ὁποῖο μάλιστα κατέβαλλαν ἕως τότε ἐφάπαξ τέλος. Οἱ σύζυγοι, ποὺ ἔπρεπε νὰ εἶναι Ἑλληνίδες, ἐλέγχονταν γιὰ τυχόν ἀντικαθεστωτικὰ φρονήματα (Δάβαρης & Χριστοδουλάκη, 2014· Παγουλάτου-Κυπαρρίση, 2013· Ὑπηρεσία Φάρων, κ.κ.).



Διαίρεση του Φαρικού Δικτύου - Χάρτης Περιοχών, Πηγή: Υπηρεσία Φάρων, x.x.

Βαθμιαία και μέχρι τα τέλη του 20ου αιώνα, οι φάροι σε όλο τον κόσμο αυτοματοποιήθηκαν, ενώ γενικότερα τα ναυτιλιακά βοηθήματα βασίζονται ολοένα και περισσότερο στις εφαρμογές πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών. Οι ελληνικοί φάροι πέρασαν σταδιακά στη χρήση ηλεκτρικού ρεύματος και, εν συνεχεία, ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, οπότε πλέον ανάβουν και σβήνουν αυτόματα, ανάλογα με τη θέση του ήλιου. Στη χώρα μας, οι τελευταίοι φάροι ασετυλίνης λειτούργησαν το 2002. Αυτό είχε ως επακόλουθο την κατάργηση μεγάλου αριθμού θέσεων μόνιμων φανοφυλάκων, αφού πλέον η ανάγκη για επιτόπια, χειροκίνητη διατήρηση της φωτοβολίας του φάρου, που αποτελούσε ίσως το πιο σημαντικό καθήκον τους, εξέλιπε. Η έλευση του ηλεκτρισμού βελτίωσε μεν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στους φάρους, όμως ταυτόχρονα αποτέλεσε και μία από τις κύριες αιτίες για τη συρρίκνωση του επαγγέλματος του φανοφύλακα (Παπαγεωργίου, 2019· Χιώτης, 2014).

Στις μέρες μας, όπως σημειώθηκε παραπά-

νω, έχουν απομείνει περίπου 60 εν ενεργεία φανοφύλακες, οι οποίοι ανήκουν στο ένστολο προσωπικό της Υπηρεσίας Φάρων. Η στελέχωση και η οργάνωση της Υπηρεσίας Φάρων, καθώς και τα υπηρεσιακά καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του προσωπικού καθορίζονται από την ισχύουσα νομοθεσία περί Επαγγελματιών Οπλιτών και Υπαξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού, καθώς και από τον Κανονισμό Οργάνωσης και Λειτουργίας και τον Πίνακα Οργάνωσης και Υλικού της Υπηρεσίας. Πριν την ανάληψη καθηκόντων, οι δόκιμοι φύλακες και τεχνίτες φάρων παρακολουθούν πρόγραμμα βασικής εκπαίδευσης διάρκειας 40 ημερών, μαθητεύουν δίπλα σε έμπειρους συναδέλφους τους για περίπου έξι μήνες και συμμετέχουν σε εκπαιδευτικό ταξίδι (Υπηρεσία Φάρων, x.x.).

Ανάμεσα στους περίπου 1.600 φάρους, φανούς και φωτοσημαντήρες, που σήμερα φωτίζουν και κοσμούν τις περιοχές 1-10 του Ελληνικού Θαλάσσιου Χώρου, υπάρχουν 144 παραδοσιακοί φάροι, ήδη χαρακτηρισμένοι ή σε διαδικασία χαρακτηρισμού ως διατηρητέοι.

Λιγότεροι από τους μισούς είναι επανδρωμένοι ή επιτηρούμενοι. Η απουσία μόνιμων επιστατών επιτείνει ή/και επιταχύνει τις σοβαρές ζημιές που προκαλούν στα κτήρια και τα μηχανικά μέρη των φάρων η διαρκής έκθεση σε αντίξοες καιρικές και περιβαλλοντικές συνθήκες (π.χ. αλατονέφωση, άνοδος στάθμης θάλασσας, εδαφική διάβρωση και υποβάθμιση, σεισμοί), αλλά και η ανθρώπινη πλεονεξία και βαρβαρότητα (Egberts, 2020· Galili & Rosen, 2010· Nicu, 2017). Αυτά τα απαράμιλλα ως προς τη σημειολογία, την αρχιτεκτονική και την τοποθέσία κτήρια (Κακαρούχα κ.συν., 2021), που επιβεβαιώνουν τη μακρά ναυτική παράδοση της Ελλάδας και είναι μάρτυρες κορυφαίων γεγονότων της σύγχρονης ιστορίας της, χρειάζονται ειδική φροντίδα και διαχείριση σύμφωνα με τη νομοθεσία για τη διάσωση, την αποκατάσταση και την προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς. Οι φάροι, που είναι προορισμένοι να σώζουν ανθρώπινες ζωές, περιουσίες, ακόμη και το φυσικό περιβάλλον μέσω της αποτροπής καταστροφικών ναυαγίων, σήμερα απειλούνται και χρειάζονται σωτηρία. Οι φαροφύλακες μπορούν να συνεχίσουν να έχουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην προστασία των φάρων, όχι μόνο ως ναυτιλιακών βοηθημάτων, αλλά και - κυρίως - ως πολιτισμικών πόρων.

2. Ο «νέος» ρόλος των Ελλήνων φαροφυλάκων

Ο κόσμος αλλάζει με φρενήρη ρυθμό, οι τεχνολογίες διεισδύουν σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας, αλλά και απαρχαιώνονται πολύ γρήγορα, παραδοσιακά επαγγέλματα καταργούνται και νέα αναδύονται, φυσικοί και ανθρωπογενείς παράγοντες κλονίζουν την περιβαλλοντική ισορροπία και τα ανθρώπινα δημιουργήματα, οι κοινωνίες προκαλούν δυναμικά ή παρακολουθούν αμήχανα και παθητικά τις εξελίξεις. Οι φάροι συμμετέχουν ενεργά σε όσα συμβαίνουν, ως δρώντες οργανισμοί, ενώ οι φαροφύλακες μπορούν να υπηρετούν πιστά, ακόμη και μετά την αυτοματοποίηση της λειτουργίας των φάρων, την ανάγκη του ανθρώπου για ασφάλεια, σταθερότητα και συνέχεια σε έναν κόσμο αλλεπάλληλων μεταβολών και απορρυθμιστικών κρίσεων. Επιπλέον, οι φάροι αποτελούν

ένα σπουδαίο και πολυεπίπεδο πολιτισμικό κεφάλαιο, το οποίο οι φαροφύλακες καλούνται να υπερασπιστούν και να συστήσουν σε μια γενιά ανθρώπων, ενδεχομένως σε κάθε επόμενη γενιά, που πρόθυμα ή/και άκριτα απομακρύνεται από καθετί που προέρχεται από το παρελθόν και φέρει τη σφραγίδα της παράδοσης.

Η ναυτική, αρχιτεκτονική και βιομηχανική κληρονομιά που αντιπροσωπεύουν οι ελληνικοί φάροι είναι λαμπρή, κυριολεκτικά και μεταφορικά. Ως φωτοδότες, οδηγητές, φρουροί και παρηγορητές των θαλασσινών και των στεριανών, οι φάροι της Ελλάδας έχουν παρακολουθήσει σιωπηλά τον βηματισμό, τα πάθη και τους θρίλμους της ανά τους αιώνες. Στέκονται ευθυτενείς, στιβαροί και συνάμα λιτοί, μέσα σε οχυρωματικά συμπλέγματα, κοντά σε τόπους και μνημεία που πυροδοτούν πολλαπλούς συνειρμούς, ή ως αυτοτελείς κατασκευές μέσα σε ή πολύ μακριά από αρχιτεκτονικά σύνολα και άλλα σημεία που δηλώνουν ανθρώπινη παρουσία. Με άλλα λόγια, οι φάροι είναι αναπόσπαστο και οργανικό μέρος της ιστορίας και του τεχνικού πολιτισμού της Ελλάδας, όμως αργосβήνουν και κινδυνεύουν να εγκαταλειφθούν στη λήθη, καθώς υφίστανται απαξίωση ως ναυτιλιακά βοηθήματα και δέχονται περιβαλλοντικές πιέσεις, που εντείνονται από την κλιματική αλλαγή, λόγω της θέσης τους στο δυστοπικό μεταίχμιο ξηράς και θάλασσας.

Παράλληλα, υπάρχουν οι φαροφύλακες, που για πολλές δεκαετίες μεριμνούν με στρατιωτική πειθαρχία και αφοσίωση για την ομαλή λειτουργία και τη συντήρηση των φάρων, προκειμένου να εξασφαλίζεται η προστασία των ναυτιλλομένων. Ακούσια, όμως, οι φαροφύλακες έχουν διαμορφώσει με τη ζωή και την εργασία τους στους φάρους ένα ιδιογενές πολιτισμικό κεφάλαιο, που επίσης αξίζει να τεκμηριωθεί, να διασωθεί και να προβληθεί ανεξάρτητα και συμπληρωματικά προς εκείνο που συνθέτουν τα φαρικά κτήρια. Εξάλλου, τα συναπαντήματα - στα όρια του ονείρου ή/και του θρύλου - ασκητών, κουρσάρων, ναυαγών και ηρώων φαροφυλάκων με αγίους, γοργόνες, ξωτικά και στοιχειά σε περιοχές φάρων έχουν συνυφάνει μια εξίσου πλούσια άυλη κληρονομιά που κρίνεται σκόπιμο να αναδειχθεί. Μέρος αυτής, αν και με μια δόση υπερβολής και

εξιδανίκευσης, έχει μεταφερθεί στο ευρύ κοινό μέσω της λογοτεχνίας, του κινηματογράφου και άλλων μορφών επικοινωνίας και τέχνης.

Υπάρχει, λοιπόν, ένας θησαυρός από σύμβολα, μύθους, γεγονότα, αλλά και καθημερινές πρακτικές, τεχνικές, υλικά και εργαλεία που οι φαροφύλακες γνωρίζουν και μπορούν να δι-ασώσουν και να παρουσιάσουν βιωματικά σε κάθε ενδιαφερόμενο, ερασιτέχνη ή ειδικό, μέσα όμως από έναν ανανεωμένο και εμπλουτισμέ-νο εργασιακό ρόλο. Η αλλαγή χρήσης με την εμπλοκή ιδιωτών στη διαχείριση των φάρων, που έχει προταθεί και εφαρμόζεται εδώ και με-ρικές δεκαετίες διεθνώς ως μέτρο για την προ-στασία και την αξιοποίησή τους, θα μπορούσε να έχει θετικό αντίκτυπο στη βιωσιμότητα και των ελληνικών φάρων ως αγαθών και μνημεί-ων πολιτισμού. Σε μια τέτοια προσπάθεια, όμως, η συνδρομή των φαροφυλάκων δεν μπορεί παρά να θεωρείται προαπαιτούμενη.

Άλλωστε, οι φαροφύλακες έχουν ήδη δο-κιμαστεί με επιτυχία σε έναν τέτοιο ρόλο. Η Υπηρεσία Φάρων πραγματοποιεί από το 2016 κάποιες δράσεις εξωστρέφειας και πληροφό-ρησης κάθε ενδιαφερομένου, ανοίγοντας 30 περίπου από τους φάρους του ΕΦΔ, κατά τη διάρκεια επετειακών εκδηλώσεων που απορ-ρέουν από τη συμμετοχή της Ελλάδας στην IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities). Πρόκειται για την Παγκόσμια Ημέρα Φάρων (την τρίτη Κυριακή κάθε Αυγούστου), που δίνει την ευκαιρία στο ευρύ κοινό να επισκέπτεται φάρους και να ενημερώνεται από φαροφύλα-κες που έχουν ρόλο οικοδεσπότη, ξεναγού και αφηγητή της ιστορίας του ΕΦΔ και του συγκεκρι-μένου φάρου. Ανάλογη δυνατότητα δίνε-ται σε όσους ενδιαφέρονται για τους φάρους, στο πλαίσιο εορτασμού της Παγκόσμιας Ημέ-ρας Ναυτιλιακών Βοηθημάτων (τέλη Ιουνίου με αρχές Ιουλίου). Η ανταπόκριση του κόσμου ήταν μεγάλη, με τον αριθμό των επισκεπτών να αυξάνεται προϊόντος του χρόνου (Υπηρεσία Φάρων, x.x.), όμως η εφαρμογή μέτρων για την προστασία της δημόσιας υγείας και τον περιο-ρισμό της διασποράς του Covid-19 είχε ως συ-νέπεια να ανασταλούν οι δράσεις αυτές κατά τη διάρκεια της πανδημίας.

2.1. Η ζωή στους φάρους ως πολιτι-σμικό κεφάλαιο

Οι φάροι κωδικοποιούν μια σειρά από οικου-μενικούς συμβολισμούς, καθέναν από τους οποίους συλλαμβάνεται, καθιερώνεται και ενισχύεται λόγω του ανθρώπινου στοιχείου που εμπερικλείει. Οι φάροι σε όλες τις κουλ-τούρες αντιπροσωπεύουν την προστασία από τους κινδύνους, την ελπίδα, την ανθεκτικότη-τα, την επιβίωση, τη θαλπωρή, τη φώτιση, τον προσορισμό, τον ορθολογισμό, τον νεωτερισμό (Κακαρούχα, 2020). Όλες αυτές οι νοηματοδο-τήσεις που σχετίζονται με την πραγματική και την αλληγορική σημασία των φάρων αποκτούν υπόσταση χάρη στην ύπαρξη ανθρώπων, οι οποίοι εργάζονται προς όφελος ή/και για τη σωτηρία άλλων ανθρώπων. Κατά το παρελθόν, όταν η λειτουργία των φάρων ήταν απόλυτα εξαρτημένη από τη σταθερή παρουσία φαρο-φυλάκων, η σπουδαιότητα του έργου τους ήταν σχεδόν αυταπόδεικτη. Ωστόσο, σήμερα που ο ρόλος τους, όπως άλλωστε και των ίδιων των φάρων, ουσιαστικά ακυρώνεται, τα βιώματα, τα συναισθήματα, η τεχνογνωσία των φαροφυ-λάκων επανεκτιμώνται, ως συστατικά στοιχεία της φυσιογνωμίας κάθε φάρου χωριστά, αλλά και ως ίχνη καταγραφής της πολιτιστικής δια-δρομής της χώρας συνολικά.

Οι φάροι για πολλές περιοχές αποτελούν αναγνωρίσιμα τοπόσημα και φορείς υλικής και άυλης κοινωνικής και πολιτιστικής κληρονο-μιάς, αφού καθορίζουν την αίσθηση του τόπου, τη συλλογική μνήμη και την ιστορική συνέχεια, αντανακλούν αξίες και ήθη, ενσωματώνουν κατασκευαστικές και παραγωγικές πρακτικές, καθώς και τις καθημερινές συνήθειες ολό-κληρων κοινωνιών (Κακαρούχα κ.συν., 2021). Δεν εκπέμπουν μόνο φως, αλλά και ψυχή, που προσδίδει χαρακτήρα στο τοπίο, χάρη στους ανθρώπους που έζησαν, εργάστηκαν, έκαναν οικογένειες, ακόμη και πέθαναν εκεί. Όμως, οι φάροι, που έχουν τη δύναμη να ταυτίζονται με ολόκληρες πόλεις, που παρομοιάζονται με τόπους θρησκευτικής ενέργειας, που αποτε-λούν αδιάψευστα τεκμήρια της προαιωνίας προσπάθειας του ανθρώπου να αναμετρηθεί με τη φύση, στις μέρες μας εγκαταλείπονται, μετασχηματίζονται και σε ορισμένες περιπτώ-



Ματογυάλια πυρακτώσεως, για προστασία κατά την αφή του φάρου,
Πηγή: Υπηρεσία Φάρων, κ.κ.

σεις θυμίζουν κτιριακά κελύφη απογυμνωμένα από κάθε μορφή ζωής. Η τακτική ανθρώπινη παρουσία στους φάρους μπορεί να εγγυηθεί τη βιωσιμότητα των κτηρίων και την αναβίωση των συνθηκών ή γεγονότων που συνέβησαν εκεί, γεφυρώνοντας αρμονικά το παρελθόν με το παρόν και το μέλλον. Τα καθήκοντα των σύγχρονων φανοφυλάκων μπορούν να μετεξελιχθούν, ώστε να εξυπηρετήσουν αυτή τη σύνδεση, χωρίς να παρεμποδίζεται η πρωταρχική λειτουργία των φάρων ή η χρήση τους ως μέρους της εθνικής άμυνας της χώρας.

Στη συλλογική συνείδηση οι φανοφύλακες προσωποποιούν την υπομονή, την αυταπάρνηση, την πίστη στο καθήκον, τη φιλοπατρία. Έχουν αντιμετωπιστεί ως αφανείς ήρωες, βαρδιάνοι της νύκτας και των συνόρων, δεσμώτες και ερηνίτες της θάλασσας, που ζουν και εργάζονται σε οριακές συνθήκες (Λυκούδης, 1917α). Οι φάροι έχουν αποκτήσει προσωπικότητα χάρη στους φύλακές τους ή/και οι φύλακες έχουν εσωτερικεύσει χαρακτηριστικά των φάρων και των τοποθεσιών τους. Στην πραγματικότητα, οι φανοφύλακες είναι επαγγελματίες, συνήθως με προϋπηρεσία στο Εμπορικό Ναυτικό ή/και στρατιωτική εκπαίδευση και νοστορπία, που εργάζονται χωρίς τυπικό υπαλληλικό ωράριο και διαθέτουν αρετές όπως αίσθημα ευθύνης, σχολαστικότητα και επίγνωση των ορίων που επιβάλλει το πλαίσιο εργασίας τους.

Εργάζονται σε μη συμβατικές εγκαταστάσεις, σε «κτήρια-μηχανές», που δεν είναι σχεδιασμένα για να στεγάσουν ανθρώπους (Παπαγεωργίου, 2019). Οι χώροι εργασίας και διαμονής συμπίπτουν για τους φανοφύλακες, οριοθετώντας έναν ιδιόρρυθμο εργασιακό οργανισμό, που κάποιες φορές περιελάμβανε ακόμη και μέλη των οικογενειών τους.

Τα καθήκοντα των φανοφυλάκων ακολουθούν λίγο ως πολύ τις μεταβάσεις στην τεχνολογία των φάρων. Από την εποχή του Φάρου της Αλεξάνδρειας, στις αρμοδιότητες των φανοφυλάκων ή όσων ασχολούνταν με την εποπτεία των μέσων φωτισμού της θάλασσας περιλαμβάνονται η συντήρηση του φωτός, η επιτήρηση άλλων φάρων στην περιοχή ευθύνης τους, η έπαρση και η υποστολή της σημαίας, η συλλογή μετεωρολογικών δεδομένων, η τήρηση ημερολογίων και αρχείων, η διάσωση και η περιθάλψη ναυαγών, η συντήρηση του κτίσματος και του εξοπλισμού, η διαχείριση της παραγωγής και της προμήθειας τροφής, ακόμη και η υποδοχή επισκεπτών (Δάβαρης & Χριστοδουλάκη, 2014· Πετρομανιάτης, 1940). Κατά συνέπεια, η αντίληψη ότι η ζωή σε έναν φάρο προσφέρει απεριόριστο ελεύθερο χρόνο για ρέμβη ή δημιουργικές ασχολίες δεν ανταποκρίνεται ακριβώς στο περίγραμμα του επαγγέλματος του φανοφύλακα, ούτε καν στην εποχή μας, που το επάγγελμα θεωρείται από κάποιους έως και αξιοζήλευτο.

Το καθηκοντολόγιο ενός φανοφύλακα εξαρτάται από την κατάσταση του φάρου, τον διαθέσιμο εξοπλισμό, την τοποθεσία ή/και τη νομοθεσία, που επιτρέπει ή αποκλείει τη μετακίνηση της οικογένειας του φύλακα στη φανοφύλα. Η ψηφιοποίηση της ναυτιλίας και ο εκσυγχρονισμός των λοιπών υποδομών (π.χ. θαλάσσιων και χερσαίων οδών) βελτίωσαν και απλοποίησαν σταδιακά το έργο των φανοφυλάκων. Εντούτοις, ορισμένοι φανοφύλακες βίωσαν την αυτοματοποίηση των φάρων ως απώλεια που έμοιαζε με θάνατο προσφιούς προσώπου.

Ανάλογα με την κατηγορία του φάρου, σε κάθε σταθμό υπηρετούσαν στο παρελθόν από δύο έως έξι άτομα, ώστε να οργανώνονται οι βάρδιες ανά 10-20 ημέρες. Σήμερα σε κάθε επανδρωμένο ή επιτηρούμενο φάρο υπηρε-

τούν δύο ή τρία άτομα. Ο κυκλικός προγραμματισμός των υπηρεσιών δίνει τη δυνατότητα στους φαροφύλακες να αναπαύονται και να επισκέπτονται τους οικείους τους, κάτι που στο παρελθόν συνέβαινε μόνο εφόσον το επέτρεπαν οι καιρικές συνθήκες και οι αποστάσεις. Οι αψιμαχίες που προκαλούσαν η απομόνωση και ο εγκλεισμός, αλλά και οι θόρυβοι από τα έντονα καιρικά φαινόμενα ή/και τις συσκευές ομίχλης, δυσχέραιναν τη μεταξύ τους επικοινωνία. Οι σκληρές συνθήκες στους φάρους και η έλλειψη τακτικής ιατρικής φροντίδας είχαν ως αποτέλεσμα κάποιοι φαροφύλακες να νοσήσουν σωματικά ή ψυχικά, να πεθάνουν και να ταφούν κοντά στον φάρο τους (Δάβαρης & Χριστοδουλάκη, 2014· Λυκούδης, 1917α).

Όποτε η οικογένεια μπορούσε να συνοδεύσει τον φαροφύλακα, η σύζυγος και τα τέκνα αναλάμβαναν καθήκοντα και συνέβαλλαν ατύπως στη φροντίδα του φάρου, αλλά και στην εξασφάλιση της τροφής τους, μετατρέποντας τη θητεία στον φάρο σε οικογενειακή υπόθεση. Η σύζυγος μετέφερε την ατμόσφαιρα και την αισθητική του νοικοκυριού της στη φαροικία, ενώ όλοι μαζί προσπαθούσαν να δημιουργήσουν έναν μικρό λαχανόκηπο ή να εκθρέψουν λίγα πουλερικά ή αμνοερίφια, ώστε να μπορούν να έχουν φρέσκα και υγιεινά τρόφιμα (Παγουλάτου-Κυπαρρίση, 2013). Η προσωπικότητα του φαροφύλακα καθόριζε την ποιότητα των σχέσεων ανάμεσα στα μέλη της οικογένειας, όμως η εκτέλεση των απαιτούμενων εργασιών δεν έπρεπε να επηρεάζεται από οποιαδήποτε δυσαρμονία.

Εάν η οικογένεια χρειαζόταν να παραμείνει στην έδρα της, συναντούσε τον σύζυγο/πατέρα όταν εκείνος ήταν εκτός υπηρεσίας ή σε περιόδους διακοπών. Κατά τη διάρκεια της απουσίας του φαροφύλακα, η επικοινωνία με τους οικείους ήταν ανέφικτη, γι' αυτό δεν ήταν εύκολη η προσαρμογή του στον ρυθμό της οικογένειας και της κοινότητας για τα διαστήματα που έπαιρνε άδειες και ήταν κοντά τους. Από την άλλη πλευρά, η σύζυγος/μητέρα προσπαθούσε να μετριάσει τις επιπτώσεις της φυσικής και συναισθηματικής απόστασης, αλλά και της περιοδικής συνύπαρξης με τον φαροφύλακα, είτε/και να προσαρμόζεται, όπως και τα παιδιά,

σε εναλλασσόμενα περιβάλλοντα, ανάλογα με τις μεταθέσεις. Για όσο καιρό η σύζυγος του φαροφύλακα έμενε μόνη με τα παιδιά της ήταν πρακτικά αρχηγός σε μονογονεϊκή οικογένεια, ρόλος αρκετά επώδυνος με βάση την κοινωνική πλαισίωση προηγούμενων εποχών. Αρκετά συνηθισμένο ήταν το φαινόμενο της διαδοχής στη θέση του φαροφύλακα από κάποιο τέκνο ή άλλον συγγενή του, με συνέπεια να δημιουργούνται ολόκληρες γενιές φαροφυλάκων.

Οι μικρές επαρχιακές κοινωνίες σέβονταν το επάγγελμα του φαροφύλακα και το τιμούσαν όπως του γιατρού, του δασκάλου και του ιερέα. Ο φαροφύλακας λειτουργούσε κάποτε ως σύνδεσμος της τοπικής κοινότητας με την κεντρική διοίκηση και ο φάρος αποτελούσε σημείο συνάντησης, κόμβο πληροφόρησης, ακόμη και κέντρο λήψης αποφάσεων. Εξάλλου, οι ανάγκες του φάρου σε υλικά, εργαλεία και εργατικό δυναμικό (π.χ. κτίστες, ηλεκτρολόγους), ιδίως κατά την περίοδο ανέγερσής του, καθώς και ο ταπεινός, αλλά σταθερός μισθός του φαροφύλακα, συνέβαλλαν στην οικονομική ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, ενώ η δημοσιονομική ιδιότητα αντιμετωπιζόταν ως προσόν που καθιστούσε τον φαροφύλακα ιδανικό γαμπρό (Δάβαρης & Χριστοδουλάκη, 2014).

Η σύντομη παρουσίαση της ζωής και του έργου των φαροφυλάκων αποκαλύπτει πλευρές που ενδεχομένως ενδιαφέρουν διαφορετικούς επιστημονικούς κλάδους, π.χ. κοινωνιολογία, ψυχολογία, μηχανολογία. Όμως, καλλιτέχνες και ερασιτέχνες επίσης μαγεύονται από τις εξιστορήσεις που αφορούν στο φαρικό τοπίο, ένα πολυδιάστατο σκηνικό που μπορεί να εμπνεύσει και να φιλοξενήσει ιστορίες αυτογνωσίας, μοναξιάς, αγάπης, μυστηρίου, κατασκοπείας, τρόμου. Αναρίθμητες περιγραφές ηρωικών διασώσεων, ερωτικών τραγωδιών, ανεξήγητων εξαφανίσεων, αποτρόπαιων εγκλημάτων και πειρατικών επιδρομών, που έχουν διατηρηθεί ή/και μεγεθυνθεί μέσω της προφορικής παράδοσης, έχουν φαροφύλακες ως πρωταγωνιστές ή μάρτυρες. Οι ελάχιστες αυθεντικές αφηγήσεις φαροφυλάκων που έχουν καταγραφεί έχουν ενισχυθεί με θρύλους και δεισιδαιμονίες. Πολλές από αυτές είναι ζοφερές και δυσσίωνες ή/και περιλαμβάνουν μια



Σκίτσο του Τάσου Μαραγκού, εμπνευσμένο από το διήγημα του Ηλία Βενέζη με τίτλο «Οι γλάροι», Πηγή: Κουκουλάς, 2015

μεταφυσική διάσταση. Παραδείγματος χάριν, φαροφύλακες σε Σαντορίνη και Χανιά έχουν βιώσει ιστορίες αγάπης με θλιβερή κατάληξη, φαροφύλακες σε Μαλέα, Αντικύθηρα και Φολέγανδρο έχουν αντικρίσει πλοία-φαντάσματα, ενώ άλλοι έχουν σαγηνευτεί από το τραγούδι και τον χορό νεράιδων στη Βόρεια Εύβοια ή έχουν ακολουθήσει το μονοπάτι της Παναγίας στο Δρέπανο Αχαΐας (Παπαδόπουλος, 2015).

Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο, αλλά και χάρη στην πολυσημία και τη γοητεία των φάρων, λογοτεχνία και κινηματογράφος τους έχουν περιβάλει με θαυμασμό και τους έχουν αξιοποιήσει ευφάνταστα. Είναι τέτοιο το πλήθος κειμένων και ταινιών που έχουν αφιερωθεί στους φάρους και τους ανθρώπους τους, που ενδεχομένως θα μπορούσαμε να κάνουμε λόγο για διακριτά θεματικά είδη δημιουργίας. Αρκετές

από τις ιστορίες για τους ελληνικούς φάρους και τους φύλακές τους, που έχουν τροφοδοτήσει και εξάψει τη φαντασία Ελλήνων και ξένων δημιουργών, έχουν διασκευαστεί και αποτυπωθεί σε γραπτά κείμενα και κινηματογραφικές παραγωγές. Φαρική λογοτεχνία και φαρικός κινηματογράφος μπορούν να συμβάλουν ποικιλοτρόπως στη διατήρηση και την προβολή του πολιτισμικού κεφαλαίου των φάρων.

2.2. Οι Έλληνες φαροφύλακες στη λογοτεχνία και τον κινηματογράφο

Οι φάροι και οι φύλακές τους αποτελούν ένα αρκετά δημοφιλές θέμα, αλλά και πλαίσιο αναφοράς για ποιητές, πεζογράφους, σεναριογράφους, σκηνοθέτες και άλλους δημιουργούς σε ολόκληρο τον κόσμο. Ποικίλες αναπαραστάσεις και αφηγήσεις σχετικά με τους φάρους και τους

φαροφύλακες έχουν εντυπωθεί στη συλλογική μνήμη μέσω της λογοτεχνίας και του κινηματογράφου, όπου διασταυρώνονται το πραγματικό, το συμβολικό και το φανταστικό. Ειδικά οι φάροι του ελληνικού δικτύου, με την αρχιτεκτονική δωρικότητα, την τοπιακή δυναμική και την ισχυρή σύνδεσή τους με την ιστορία της χώρας, έχουν συχνά προσελκύσει και εμπνεύσει Έλληνες και ξένους δημιουργούς. Πολυγραφότατοι και πρωτόπειροι στη λογοτεχνική παραγωγή, καθώς και διάσημοι ή λιγότερο καταξιωμένοι καλλιτέχνες από τον χώρο του κινηματογράφου, έχουν αποδώσει με τη δική τους ματιά ή/και έχουν υπογραμμίσει τις συνθήκες της ζωής τους φάρους, τους έχουν εντάξει ως αλληγορίες ή/και σκηνικό διάκοσμο στο έργο τους, αλλά και έχουν συντελέσει, ποιητική αδεία, στη δημιουργία στερεοτύπων σχετικά με τους φαροφύλακες.

Ενδεικτικά, παραθέτουμε με χρονολογική σειρά μικρά αποσπάσματα από κείμενα Ελλήνων λογοτεχνών και αναφορές σε ταινίες ελληνικής παραγωγής, με ένα σύντομο σχόλιο για κάθε έργο.

A. Κείμενα

Εμμανουήλ Λυκούδης,

«Αναμνήσεις από της θαλάσσης» (1920)

Ο συγγραφέας εκφράζει την αγάπη του για τη θάλασσα, αλλά και τον θαυμασμό και τη συμπάθειά του για τους ανθρώπους της. Ο Λυκούδης μακαρίζει όσους ναυτικούς μπορούν να αναλάβουν θέση σε φάρο αφού σταματήσουν τα ταξίδια, καθώς θεωρεί τους φαροφύλακες προνομιούχους. Αιτιολογεί δε αυτή του την πεποίθηση ως εξής: «*Εκεί ο ναύτης ανακεφαλαίει τον τρικυμιώδη βίον του, ου αι γλυκύπικροι αναμνήσεις εν στελευτήτω γραμμή παρελαύνουσι προ της μνήμης του. Όταν δε πυρίνη, αλαμπής η ηλιακή σφαίρα καταδύεται ήρεμα, όταν εν μεταίχμω του φωτός και του σκότους ιοβαφής σινδόνη, προάγγελος της νυκτός, απλούται επί των εσχατιών του ορίζοντος, ο δε έσπερος ρίπτει εν τω φωτεινώ έτι στερεώματι τας πρώτας του δειλού αυτού φωτός μαρμαρυγάς, ανέρχεται επί του πύργου του φάρου και φρουρεί το σωστικόν αυτού φως, οδηγόν και παραμυθίαν των ναυτιλλομένων*» (σελ. 167-168).

Ηλίας Βενέζης,

«Οι γλάροι» (1941)

Σε αυτό το διήγημα του Ηλία Βενέζη παρακολουθούμε τη σχέση που αναπτύσσει ένας ηλικιωμένος μοναχικός φαροφύλακας με δύο γλάρους, μετά την απώλεια των δύο γιων του στον πόλεμο. Ο φαροφύλακας ζει σε μια βραχονησίδα και περιποιείται τα δύο τραυματισμένα πτηνά, μέχρι που τα εξημερώνει και αυτά υποκαθιστούν πλέον τα νεκρά παιδιά του. Το φως του φάρου επισημαίνει με την περιοδικότητά του την εναλλαγή της συντροφικότητας με τη μοναχικότητα, της ελπίδας με την απογοήτευση, της ζωής με τον θάνατο.

Φώτης Κόντογλου,

«Οι φάροι και οι κατάδικοί τους (Οι ερημίτες της θάλασσας)» (1978)

Ο Κόντογλου περιγράφει τη δύσκολη ζωή των φαροφυλάκων μιας άλλης εποχής και εκφράζει την εκτίμησή του, ιδίως για όσους ήταν υποχρεωμένοι να υπηρετούν σε βραχονησίδες. Με το χαρακτηριστικό ύφος του, επικαλείται ιστορικά παραδείγματα και ανέκδοτα περιστατικά από την Ελλάδα και τον υπόλοιπο κόσμο, ενώ επίσης ανακαλεί προσωπικά ακούσματα και βιώματα. Έτσι, αφηγείται καταστάσεις που προκαλούν δέος και προβληματισμό όχι μόνο για τους φάρους και τους φύλακές τους, αλλά γενικότερα για την ανθρώπινη επινοητικότητα.

Ελένη Σεμερτζίδου,

«Το φάντασμα του πέτρινου φάρου» (2006)

Ενώ εξελίσσεται ένα ψυχοδυναμικό παιχνίδι, ο φάρος προβάλλεται με τη συμβολική και την πραγματική λειτουργία του. Η πορεία ζωής ενός εκ των πρωταγωνιστών (τέκνου ναυτικού που πέθανε σε ναυάγιο) καθορίζεται από την αμέλεια ενός εθισμένου στο οινόπνευμα φαροφύλακα (πατέρα της πρωταγωνίστριας), που προκάλεσε το τραγικό συμβάν. Σε αυτή την περίπτωση, ο φαροφύλακας με την αδυναμία του γίνεται φορέας αλλαγών, με πολλές παράπλευρες απώλειες.

Δημήτρης Μενεδιάτης,

«Κάτω από το φως του φάρου» (2018)

Ο Φάρος της Χίου, «...ολόλευκος σαν διαμαντένιο αγκάθι της θάλασσας...» (σελ. 6), έχει παραχωρηθεί σε έναν γιο φαροφύλακα

ως ανταμοιβή για τον ηρωισμό του πατέρα του. Ο φάρος και το φαροσπίτο είναι γεμάτα αναμνήσεις από μια αρμονική οικογενειακή ζωή, την οποία έχει ανατρέψει ο θάνατος της συζύγου του φαροφύλακα δεύτερης γενιάς. Ο φάρος γίνεται καταφύγιο, δίνει νόημα στη ζωή του φαροφύλακα ακόμη και μέσα στο πένθος του, αποτελεί κέντρο επιχειρήσεων και ορμητήριο για την αναζήτηση ενός χαμένου θησαυρού, εμπνέει με τον εντυπωσιακό περιβάλλοντα χώρο του τη δημιουργία μιας θαλασσογραφίας.

Ελπιδοφόρος Ιντζέμπελης,

«Οι σημειώσεις του φαροφύλακα» (2019)

Σε αυτό το μυθιστόρημα, η ομάδα φαροφυλάκων της Κόπραινας απαρτίζεται από άτομα που αντιπροσωπεύουν το καλό και το κακό, τις δύο όψεις της ανθρωπίνης ύπαρξης και της ίδιας της ζωής. Ο ακέραιος και ρομαντικός νέος φαροφύλακας έρχεται αντιμέτωπος με τον διεφθαρμένο και αδιάτακτο προϊστάμενό του. Η τοπική κοινωνία σιωπά αν και γνωρίζει την παράνομη δράση κρατικών λειτουργιών υπεράνω πάσης υποψίας, που συνεργάζονται με ανθρώπους του περιθωρίου.

Γιώργος Αντωνιάδης,

«Η ματιά του φαροφύλακα» (2020)

Οι φάροι, ο συμβολισμός τους και η καθημερινότητα στους φάρους απεικονίζονται με λεπτομέρεια μέσα από την αυθεντική, βιωματική ματιά ενός φαροφύλακα. Η συλλογή ποιημάτων ανήκει σε εν ενεργεία φαροφύλακα, ο οποίος έχει υπηρετήσει σε αρκετούς από τους απομακρυσμένους φάρους της χώρας και επιχειρεί να μεταφέρει με τους στίχους του σκέψεις, συναισθήματα, προσδοκίες που γεννά η ζωή εκεί.

Τζίνη Βουλγαράκη,

«Ποτέ δεν ξέρεις» (2020)

Το μυθιστόρημα περιέχει αρκετά πραγμαλογικά στοιχεία σχετικά με το έργο των φαροφυλάκων, την αξία των υπηρεσιακών ημερολογίων, καθώς και τις συνθήκες που διαμορφώθηκαν στους φάρους κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Πολύ σημαντικός για την κατεύθυνση της ζωής των νεαρών πρωταγωνιστών,

από τη γέννηση μέχρι και την ενηλικίωσή τους, είναι ο φαροφύλακας στον Φάρο του Αγίου Ιωάννη ή του Αφορεσμένου (Νομός Λασιθίου).

Χρυσούλα Πατρώνου - Παπατέρπου,

«Ο φαροφύλακας της Λάκκας» (2020)

Καθένα από τα διηγήματα αυτής της συλλογής διαδραματίζεται ή αναφέρεται σε κάποιον από τους φάρους του ελληνικού δικτύου. «Ομορφοι, αρχοντικοί, δυσπρόσιτοι οι πιο πολλοί, στα βράχια επάνω, όλο και κάποια ιστορία έχουν να αφηγηθούν» (σελ. 43): για την αγάπη, το καθήκον, τη συντροφικότητα, την παρηγοριά, την αναζήτηση νοήματος στην περιπέτεια της ζωής, το θαύμα της θρησκευτικής πίστης, για δοξασίες και δεισιδαιμονίες, για ναυάγια και άλλα δραματικά γεγονότα. Σε ορισμένα από τα διηγήματα πρωταγωνιστούν φαροφύλακες, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν την ανθρωπογεωγραφία του ελληνικού δικτύου.

B. Ταινίες

Ο βάλτος (1973),

Σενάριο: Ντίνος Δημόπουλος,

Σκηνοθεσία: Ντίνος Δημόπουλος & Λάζαρος Μοντανάρης

Ο Φάρος της Κόπραινας κυριαρχεί σε αυτή την ταινία περιπέτειας. Ο βάλτος αντιπροσωπεύει την ηθική παρακμή και την αξιακή τελμάτωση ατόμων, ομάδων, μιας ολόκληρης κοινωνίας. Απληστία, ματαιοδοξία, αχαριστία, υποκρισία αντιδιαστέλλονται με τη λιτότητα του τοπίου και την αγνότητα του φάρου, που προσφέρει άσυλο σε ανθρώπους που είναι πρόθυμοι να αλληλοεξοντωθούν προκειμένου να πετύχουν τον στόχο τους. Ο φαροφύλακας είναι από τα λίγα πρόσωπα της ιστορίας που διατηρούν ένα ελάχιστο ηθικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων.

Τα δελφινάκια του Αμβρακικού (1993),

Σενάριο: Ντίνος Δημόπουλος,

Σκηνοθεσία: Ντίνος Δημόπουλος

Ο Φάρος της Κόπραινας πρωταγωνιστεί και πάλι σε αυτή την ηθογραφική ταινία – μεταφορά του ομώνυμου παιδικού μυθιστορήματος του Ντίνου Δημόπουλου. Ο φαροφύλακας είναι διακριτικά παρών σε διάφορα σημεία της ταινίας, λειτουργώντας ως θετικό πρότυπο,

μέντορας και υποστηρικτής στις ανησυχίες δύο παιδιών που αρχίζουν να εξοικειώνονται με τον σκληρό κόσμο των ενηλίκων ενώ κάνουν όνειρα για το μέλλον τους.

***Το φως που σβήνει (2000),
Σενάριο: Δέσποινα Τομαζάνη,
Γιάννης Τσίρος & Βασίλης Ντούρος,
Σκηνοθεσία: Βασίλης Ντούρος***

Ο φάρος και ο ηλικιωμένος φιλόξενος φαροφύλακας του προσφέρουν γαλήνη και καταφύγιο στον μικρό πρωταγωνιστή της ταινίας, ο οποίος βρίσκει εκεί διέξοδο στις καλλιτεχνικές ανησυχίες του, αλλά και έναν σύμβουλο, καθοδηγητή και εμπνευστή, υποκατάστατο της απύσπασ πατρικής μορφής. Ο φαροφύλακας ανταποκρίνεται ιδανικά στην ανάγκη του παιδιού να αποκτήσει στόχους και να διαμορφώσει το δικό του όραμα για τη ζωή. Σε ένδειξη ευγνωμοσύνης και γεμάτος ενθουσιασμό για τον «προορισμό» που ανακάλυψε, ο μικρός σπεύδει να αφιερώσει το βραβείο που κερδίζει σε διαγωνισμό μουσικής στον μέντορα φαροφύλακα που του έδειξε το «φως».

Έχοντας μελετήσει αυτό το μικρό, αλλά και ένα ευρύτερο δείγμα από πεζά λογοτεχνικά κείμενα, ποιήματα, στίχους τραγουδιών και κινηματογραφικές ταινίες, παρατηρούμε ότι μέσα από αυτά μεταφέρεται και συντηρείται η κυρίαρχη αναπαράσταση για τον Έλληνα φαροφύλακα. Ο φαροφύλακας, ως προσωπικότητα, λειτουργήμα και κοινωνικός ρόλος, κατά κανόνα παρουσιάζεται μοναχικός, απόμακρος μερικές φορές, που ίσως έχει επιλέξει το επάγγελμα μετά από κάποια προσωπική οδυνηρή στιγμή, αποτυχία ή απογοήτευση, ή μόνο για λόγους βιοπορισμού. Διαθέτει όμως την ηθική ποιότητα και το ψυχικό σθένος, ώστε να λειτουργεί ως επαγγελματίας, στρατιώτης και καθοδηγητής, παρά τους προσωπικούς δαίμονες με τους οποίους μπορεί να παλεύει. Η εικόνα του εσωστρεφούς ή/και δύστροπου φαροφύλακα σε λίγα μόνο κείμενα διογκώνεται και παραμορφώνεται τόσο, ώστε να αγγίζει ψυχοπαθολογικά όρια και να συνδέεται με ακραίες, παράτολμες ή εγκληματικές, συμπεριφορές. Η ελληνική λογοτεχνία και ο εγχώριος κινηματογράφος προωθούν γενικά μια υγιή έως και υποδειγματική εκδοχή για τον φαροφύλακα,

σε αντίθεση με κείμενα και ταινίες από το εξωτερικό, όπου ο φαροφύλακας πολύ συχνά παρουσάζεται είτε ως υπερήρωας, είτε ως ψυχολογικά ασταθής, βίαιος, άπληστος, με ροπή στην παραβατικότητα. Οι θετικές αντιλήψεις για τον Έλληνα φαροφύλακα ενδεχομένως να έχουν συναισθηματικό υπόβαθρο, να πηγάζουν από το θυμικό των Ελλήνων και να ανάγονται στο μακρινό παρελθόν. Το «ελληνικό γονιδίωμα», που έχει αναπτυχθεί μέσα και δίπλα στη θάλασσα και έχει μετά από τόσους αιώνες αφομοιώσει τα χαρακτηριστικά της, πιθανόν να επηρεάζει ευνοϊκά τις απόψεις για τους φαροφύλακες.

Συμπεράσματα

Η περιήγηση στην ιστορία των φάρων και των φαροφυλάκων της χώρας μας και η αιτιολόγηση της πολιτιστικής αξίας των φάρων, της ζωής και του έργου των Ελλήνων φαροφυλάκων οδηγούν στην υποχρέωση να απαντήσουμε στο ερώτημα που προκάλεσε την παρούσα μελέτη. Τελικά, οι Έλληνες φαροφύλακες είναι κατά κύριο λόγο συμπαραστάτες των ναυτιλλομένων, «κατά θάλασσαν στρατός» ή θεματοφύλακες της πολιτιστικής κληρονομιάς των φάρων; Συγκεντρώνουν ταυτόχρονα όλους τους ρόλους ή καθένας από αυτούς προκύπτει από την ιστορική συγκυρία και το κοινωνικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η επαγγελματική ιδιότητα και θέση τους; Πρόκειται για ένα επάγγελμα δυναμικό και πολυεπίπεδο ή μονοδιάστατο και εξαρτώμενο αποκλειστικά από τους κανόνες του Πολεμικού Ναυτικού;

Βασικός στόχος της εργασίας ήταν να αναδείξει τις διάφορες πτυχές του επαγγέλματος του Έλληνα φαροφύλακα, όπως αυτές εξελίχθηκαν ενώ αναπτυσσόταν το Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο. Επίσης, ανάμεσα στους στόχους της εργασίας ήταν να προβάλει τη διαχρονική αξία του ρόλου των Ελλήνων φαροφυλάκων και να υπογραμμίσει την αναγκαιότητα της διατήρησής του μετά και παρά την αυτοματοποίηση των φάρων, προκειμένου να προστατευθεί το πολιτισμικό κεφάλαιο των φάρων και της ζωής σε αυτούς. Οι φαροφύλακες υπήρξαν αξιόπιστοι προστάτες των ναυτιλλομένων, εφαρμόζοντας στο έργο τους στρατιωτικές αρχές και αξίες. Σήμερα

όμως η παρουσία τους δεν είναι τόσο απαραίτητη για τους ανθρώπους της θάλασσας, όσο για τους ίδιους τους φάρους και ό,τι αυτοί δηλώνουν με όρους πολιτισμικούς. Οι φαιοφύλακες δεν χρειάζεται να καταργηθούν ως σώμα. Μπορούν να διατηρήσουν τη στρατιωτική εκπαίδευση και ιδιότητα, ωστόσο μπορούν να εξελιχθούν σε μεταπολιτισμικούς επιμελητές, πρεσβευτές και διαμεσολαβητές. Η εκπαίδευσή τους μπορεί να εκσυγχρονισθεί και να συμπεριλάβει ζητήματα ιστορίας, λαογραφίας, συντήρησης και διαχείρισης μνημείων, επικοινωνίας, υποδοχής επισκεπτών και βιωματικής ξενάγησης.

Έτσι, μέσα από έναν ανανεωμένο ρόλο, οι σημερινοί Έλληνες φαιοφύλακες προτείνεται να λειτουργήσουν περισσότερο ως υπερασπιστές μιας τιμημένης, αλλά υπό απειλή, παράδοσης, παρά ως επόπτες κτηρίων και εξοπλισμού, αφού το επάγγελμά τους περιλαμβάνει εξ ορισμού τέτοιες διαστάσεις. Άλλωστε, σε άλλες χώρες του δυτικού κόσμου είναι αυτοί που αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες (π.χ. εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης, εκδόσεις, εράνους) και αγωνίζονται για την εναλλακτική αξιοποίηση των φάρων, προκειμένου να κινητοποιείται η κοινή γνώμη και εξασφαλίζονται έσοδα για τη συντήρηση και την προστασία τους.

Έχουν παρέλθει πάνω από 20 αιώνες από την εποχή που ο Φάρος της Αλεξάνδρειας ήταν πόλος έλξης για επισκέπτες, ερευνητές και καλλιτέχνες από ολόκληρο τον τότε γνωστό κόσμο, τους οποίους οι φαιοφύλακες υποδέχονταν προσφέροντας αναψυκτικά στον εξώστη του Φάρου. Τα καθήκοντα εκείνων των φαιοφυλάκων μπορούν να αποτελέσουν παράδειγμα και να προσαρμοστούν στα σύγχρονα δεδομένα, ώστε και η παρακαταθήκη των φάρων και των φυλάκων τους να προστατευθεί και το επάγγελμα του φαιοφύλακα να διασωθεί. Άλλωστε, οι Έλληνες φαιοφύλακες έχουν ήδη δοκιμαστεί και έχουν αντεπεξέλθει ιδανικά σε αυτόν τον ρόλο, αφού πριν την πανδημία Covid-19 είχαν φιλοξενήσει και ξεναγήσει επισκέπτες στο πλαίσιο επετειακών εκδηλώσεων.

Βιβλιογραφικές αναφορές

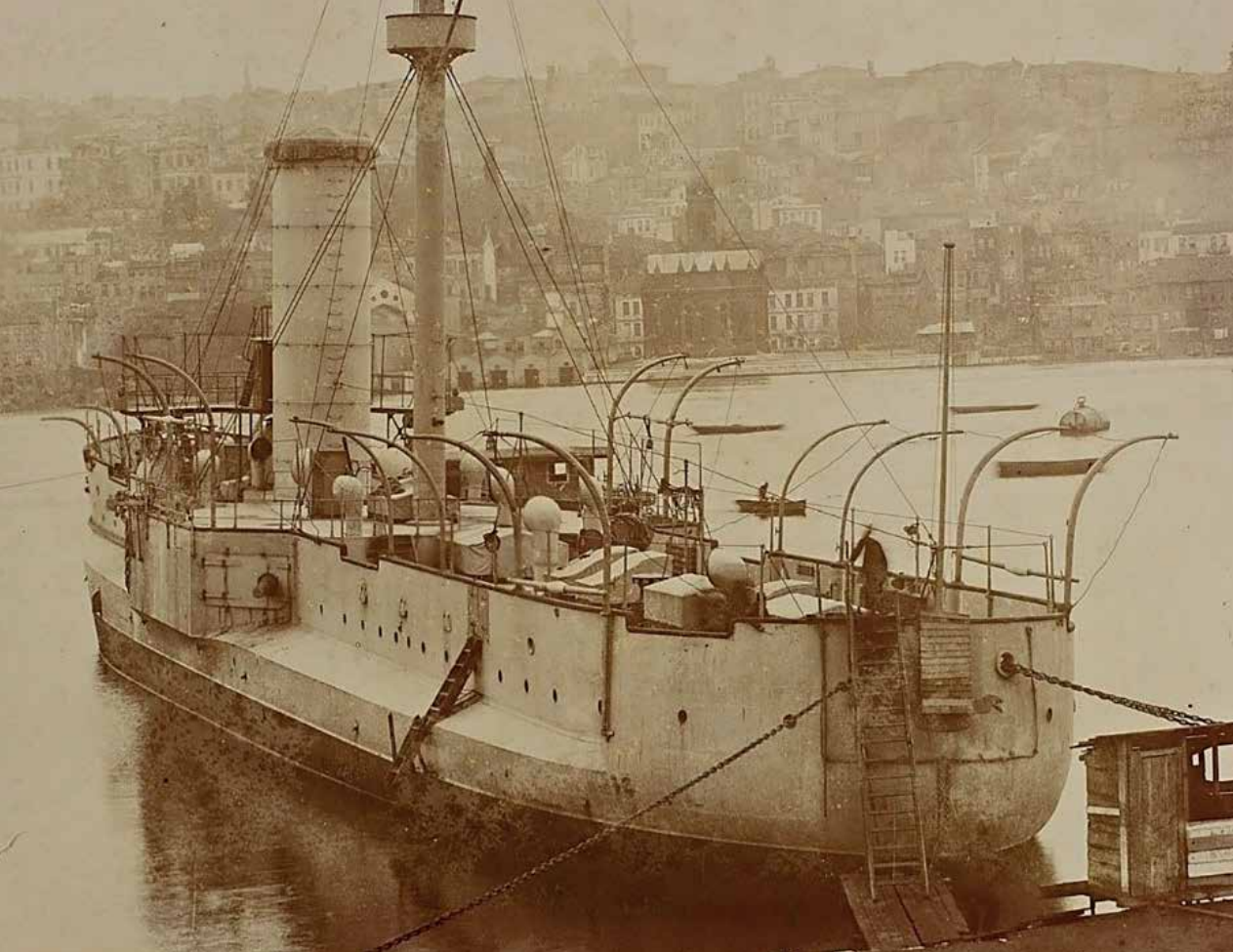
- Βακάλογλου, Κ., Κουσουλάκου, Μ., & Ρεθυμιωτάκη, Μ. (2016), Το έργο της Γαλλικής Εταιρείας Φάρων στην Κρήτη κατά το δεύτερο μισό του 19^{ου} και ως την αρχή του 20^{ου} αιώνα, Πεπραγμένα ΙΒ΄ Διεθνούς Κρητολογικού Συνεδρίου, 21-25.09.2016, Ηράκλειο, σελ. 1-16.
- Cour Permanente De Justice Internationale (1934), Lighthouses case between France and Greece, 31st Session, 17.03.1934, Series A/B, Fascicule 62, pp. 1-29, Leyden Publishing Company.
- Cour Permanente De Justice Internationale (1937), Lighthouses in Crete and Samos, 22nd Session, 08.10.1937, Series A/B, Fascicule 70, pp. 1-16, Leyden Publishing Company.
- Δάβαρης, Ν., & Χριστοδουλάκη, Ε. (2014), *Φαιοφύλακες – Η ζωή των φαιοφυλάκων από το 1887 μέχρι σήμερα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Egberts, L. (2020), Heritage in European Coastal Landscapes - Four Reasons for Inter-regional Knowledge Exchange, In: C. Hein (ed.), *Adaptive Strategies for Water Heritage. Past, Present and Future*, pp. 325-341, Springer, Switzerland.
- Galili, E., & Rosen, B. (2010), Preserving the maritime cultural heritage of the Mediterranean, a cradle of cultures, religions and civilizations - the holy land perspective, *Journal of Coastal Management*, 14, 303-315.
- Κακαρούχα, Π. (2020), *Το Ελληνικό Φαρικό Δίκτυο ως μέρος της πολιτιστικής κληρονομιάς της χώρας και η αξιοποίησή του στο πλαίσιο ενός αειφορικού τουριστικού προτύπου*, Διπλωματική Εργασία, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα «Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων», Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Πάτρα.
- Κακαρούχα, Π., Μοίρα, Π., & Μυλωνόπουλος, Δ. (2021), Φαρικός τουρισμός: Η αξιοποίηση των παραδοσιακών φαρικών συγκροτημάτων στη διαμόρφωση του θαλάσσιου τουριστικού προϊόντος της Ελλάδος, Επετειακό Επιστημονικό Συνέδριο ΕΟΑΕΝ, 11-13 Νοεμβρίου 2021, Πειραιάς.

- Κουκουλάς, Γ. (2015), Οι Γλάροι του Βενέζου ξαναπετούν. Διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο: <https://bit.ly/3utlFGJ> (06.02.2022).
- Λυκούδης, Σ. (1917α), Ιστορικών περί των φάρων των ελληνικών ακτών, Μέρος Πρώτον, «Κατά την Αρχαιότητα», *Ναυτική Επιθεώρησης*, 1(2), 207-225.
- Λυκούδης, Σ. (1917β), Ιστορικών περί των φάρων των ελληνικών ακτών, Μέρος Δεύτερον, «Φάρος Αλεξανδρείας», *Ναυτική Επιθεώρησης*, 1(2), 351-378.
- Μπελαβίλας, Ν. (2012), Γέννηση του φαρικού δικτύου. Ο φωτισμός των λιμανιών και των ακτών στις ελληνικές θάλασσες κατά τα νεότερα χρόνια. Διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο: <https://bit.ly/205wrz0> (13.02.2022).
- Nicu, I.C. (2017), Natural hazards – A threat for immovable cultural heritage. A Review, *International Journal of Conservation Science*, 8(3), 375-388.
- Παγουλάτου-Κυπαρρίση, Κ. (επιμ.) (2013), *Πετρόκτιστοι Φάροι. Ταίναρο και Μαλέας*, Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη.
- Παπαγεωργίου, Γ. (2019), *ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΕΤΡΙΝΟΙ ΦΑΡΟΙ*, ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ Α.Β.Ε.Ε.
- Παπαγιάννη, Ι., Πάχτα, Β., & Τριανταφυλλίδου, Μ. (επιμ.) (2007), *Πέτρινοι Φάροι: από το χθες στο σήμερα*, Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Culture 2000 “EC-PHAROS”, Θεσσαλονίκη.
- Παπαδόπουλος, Γ.Φ. (2015), *Παλαιοί πέτρινοι φάροι και φανοί στις ελληνικές θάλασσες*, ΩΚΕΑΝΙΔΑ.
- Πετρομανιάτης, Λ. (1940), *Φαροφύλακες. Με τους ερημίτες των ελληνικών ακτών, Ένα πρωτότυπο ρεπορτάζ που εδημοσιεύθη εις την Βραδυνήν*, Ανατύπωση (2009): Πολεμικό Ναυτικό, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.
- Υπηρεσία Φάρων (x.x.), <https://yf.hellenicnavy.gr> (05.02.2022).
- Χιώτης, Π. (2014), Ιστορικό της Υπηρεσίας Φάρων και η αποστολή της, Αναθεωρημένο κείμενο από την έκδοση Κ. Παγουλάτου-Κυπαρρίση (επιμ.), *Πετρόκτιστοι φάροι. Ταίναρο και Μαλέας*, Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη, 2013. Διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο: <https://bit.ly/20KFAOX> (30.01.2022).

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Η Παρασκευή Κακαρούχα γεννήθηκε στην Αθήνα το 1971. Σπούδασε Φιλοσοφία, Παιδαγωγική και Ψυχολογία (ΕΚΠΑ, 1994). Είναι κάτοχος μεταπτυχιακών διπλωμάτων στην Επαγγελματική Συμβουλευτική (ΕΚΠΑ, 2000), στην Εκπαίδευση Ενηλίκων (ΕΑΠ, 2008), στη Διαχείριση Περιβάλλοντος, Καταστροφών και Κρίσεων (ΕΚΠΑ, 2017) και στη Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΕΑΠ, 2020). Η διδακτορική διατριβή της εντάσσεται στο πεδίο του Τουρισμού (Τμήμα Διοίκησης Τουρισμού, ΠΑΔΑ) και έχει ως τίτλο «Οι ελληνικοί παραδοσιακοί φάροι ως πολιτισμικό και τουριστικό κεφάλαιο» (2023). Εργάζεται στο Εργαστήριο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης (Παιδαγωγικό Τμήμα Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, ΕΚΠΑ) από το 2019. Στο παρελθόν, ήταν αποσπασμένη στη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας και, εν συνεχεία, στο Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, ως σύμβουλος εκπαίδευσης. Επί σειρά ετών εργάστηκε στο Γραφείο Διασύνδεσης του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, καθώς και στο Εθνικό Κέντρο Επαγγελματικού Προσανατολισμού, ως σύμβουλος σταδιοδρομίας. Επίσης, δραστηριοποιείται στο πεδίο της διά βίου μάθησης και έχει συνεργασθεί με πλήθος ιδιωτικών και δημόσιων φορέων εκπαίδευσης, κατάρτισης και επιμόρφωσης. Έχει πραγματοποιήσει ανακοινώσεις σε εθνικά και διεθνή συνέδρια και δημοσιεύσεις σε αναγνωρισμένα διεθνή επιστημονικά περιοδικά.



To Feth-i Bullend

Η αναβίωση του τορπιλισμού του Φετχί Μπουλέντ: Η περίπτωση του προγράμματος CuRVE στο Ίδρυμα Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα και της Νεότερης Ιστορίας της Μακεδονίας

Των **Σταυρούλα Μαυρογένη**, Καθηγήτρια στο Τμήμα Βαλκανικών, Σλαβικών και Ανατολικών Σπουδών του Πανεπιστημίου Μακεδονίας και Διευθύντρια του Κέντρου Έρευνας Μακεδονικής Ιστορίας και Τεκμηρίωσης του Ιδρύματος Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα και της Νεότερης Ιστορίας της Μακεδονίας

& **Κωνσταντίνου Σ. Παπανικολάου**, Διδάκτωρ της Ιστορίας των Νεοτέρων Χρόνων του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και Επιστημονικός Συνεργάτης του Ιδρύματος Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα και της Νεότερης Ιστορίας της Μακεδονίας.

Ο τορπιλισμός και η βύθιση της οθωμανικής θωρακοβαρίδας Feth-i Bülend (Φετχί Μπουλέντ) από τον Νικόλαο Βότση, υποπλοίαρχο του ελληνικού ναυτικού και κυβερνήτη του τορπιλοβόλου 11 τη νύχτα της 18ης Οκτωβρίου 1912 στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αποτελεί μία λαμπρή σελίδα της ελληνικής πολεμικής ιστορίας. Παρότι το γεγονός αυτό καθ' εαυτό είναι γνωστό, το ερευνητικό πρόγραμμα «Εξατομικευμένη Αλληλεπίδραση με Ιστορικά Πολιτιστικά Στοιχεία σε Εικονική και Επαυξημένη Πραγματικότητα – CuRVE» επιδιώκει να αναβιώσει τον τορπιλισμό με τη χρήση νέων τεχνολογιών. Για την ολοκλήρωση του έργου εργάστηκαν από κοινού η επιστημονική ομάδα του Ιδρύματος του Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα και Νεότερης Ιστορίας της Μακεδονίας, η ομάδα Απεικόνισης Πληροφορίας και Εικονικής Πραγματικότητας του Εργαστηρίου Ενσύρματης Τηλεπικοινωνίας, του τμήματος Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και Τεχνολογίας Υπολογιστών του Πανεπιστημίου Πατρών και η εταιρεία N-Code ΕΠΕ - Audiovisual Productions, ενώ το σύνολό του εντάσσεται στο πλαίσιο της δράσης εθνικής εμβέλειας: Ειδικές Δράσεις «Υδατοκαλλιέργειες» – «Βιομηχανικά Υλικά» – «Ανοικτή Καινοτομία στον Πολιτισμό» «ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ».

Το τορπιλοβόλο «11» αποτελούσε το πρώτο από τα έξι συνολικά τορπιλοβόλα που κατασκευάστηκαν μεταξύ 1884 και 1885 στη Γερμανία και εντάχθηκαν στο ελληνικό πολεμικό ναυτικό. Η απουσία πολεμικής σύρραξης στη θάλασσα είχε ως αποτέλεσμα το πλοίο να διατελεί πρωτίστως βοηθητικές λειτουργίες, ρόλος που δεν άλλαξε ούτε με τη μετασκευή του και τη συνακόλουθη βελτίωση του οπλισμού και της ταχύτητάς του το 1905. Καμπή στην ιστορία του αποτέλεσε η ανάληψη της διοίκησής του από τον Νικόλαο Βότση τον Σεπτέμβριο του 1912, παραμονές της έναρξης των Βαλκανικών Πολέμων.¹ Ο Βότσης προέβη σε άμεσες επισκευές, αλλά και στην επάνδρωση του πλοίου με το κατάλληλο προσωπικό ενώ με το ξέσπασμα του πολέμου εστάλη για πε-

ριπολίες στη Σκιάθο και αργότερα στις ακτές νότια του Θερμαϊκού κόλπου. Βασικός άξονας της τακτικής του Βότση ήταν η αξιοποίηση των τορπιλοβόλων σε επιχειρήσεις εξουδετέρωσης ελλιμενισμένων οθωμανικών πλοίων στη Θεσσαλονίκη, τη Σμύρνη ή τα Δαρδανέλια με δεδομένο ότι ακόμα και το σενάριο της αποτυχίας δεν θα ζημίωνε τον ελληνικό στόλο, εφόσον η επιχειρησιακή αξία των τορπιλοβόλων θεωρείτο μηδαμινή. Τελικά, η ευνοϊκή στρατιωτική συγκυρία υπέρ της Ελλάδας, αλλά και η αδυναμία του οθωμανικού στόλου να εξέλθει από τα Στενά, είχε ως αποτέλεσμα ο υποπλοίαρχος να λάβει τελικά υπουργική έγκριση² για επίθεση εναντίον της θωρακοβαρίδας Feth-i Bülend, που βρισκόταν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.³

Το Φετχί Μπουλέντ ναυπηγήθηκε στη Μεγάλη Βρετανία το 1870 για λογαριασμό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Με εξαίρεση τον πόλεμο του 1877-1878, δεν ανέπτυξε πολεμική δράση, διατελώντας κυρίως χρέη ακταιωρού στην Κωνσταντινούπολη. Στις αρχές του 20ού αιώνα ανακαινίστηκε και επανεξοπλίστηκε, χωρίς ωστόσο να βελτιωθεί το αξιόμαχό του, διατηρώντας τον προηγούμενο ρόλο του.⁴ Προς εκπλήρωση παρόμοιων καθηκόντων, το πλοίο ήλθε το 1910 στη Θεσσαλονίκη, σημαντική ναυτική βάση της αυτοκρατορίας.⁵ Με το

2 Ν. Νικλάμπας, *Το λεύκωμα των αγωνιστών 1912-1922*, Αθήνα 1927, σσ. 100-111.

3 Σ. Κουζινόπουλος, *Το μεγάλο άλμα: η απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης*, Αθήνα 1997, σ. 341-346.

4 Ενδεικτικά για την ιστορία του πλοίου και του οθωμανικού ναυτικού εν γένει, βλ. Β. Langensiepen-A. Güleriyüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Λονδίνο 1995, σ. 138. Ş. Batmaz, "II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması" [Ο οθωμανικός στόλος την περίοδο του Αμπντούλχαμίτ Β'], δημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Κιαισάρεια 2002, σ. 43-45. Μ. Beşirli, "Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Donanması" [Ο οθωμανικός στόλος από τον σουλτάνο Αμπντούλαζίζ μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο], *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* 11/2 (2010), σ. 251-258, 285. Β. Algül, "Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanmasında Modernleşme" [Ο εκσυγχρονισμός του οθωμανικού στόλου την περίοδο του σουλτάνου Αμπντούλαζίζ], Αδημοσίευτη μεταπτυχιακή εργασία, Κιουτάχεια 2019.

5 Για τη θέση της Θεσσαλονίκης στον οθωμανικό ναυτικό σχεδιασμό των τελών του 19^{ου} αιώνα, βλ. D. Geçili, "On Dokuzuncu Yüzyılda Osmanlı Donanmasında Yapılması Planlanan İslahat Hareketleri" [Οι βελτιωτικές κινήσεις που σχεδιάζονταν για τον οθωμανικό στόλο τον 19^ο αιώνα], *Tarih ve Gelecek* 6/2 (2020), σ. 278.

1 Ι. Παλούμπης, *Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι - Ο Ναυτικός Αγώνας 1912-1913*, Πειραιάς 2007, σ. 224.



Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης στις αρχές του 20ου αιώνα.

ξέσπασμα του ιταλο-οθωμανικού πολέμου το 1911, ο φόβος ιταλικής επίθεσης στην ξηρά είχε ως αποτέλεσμα να αφαιρεθούν από το Φετχί Μπουλέντ πυροβόλα και προσωπικό προς ενίσχυση του οχυρού του Μεγάλου Εμβόλου (Καραμπουρνού), που δέσποζε στην ανατολική είσοδο του κόλπου της Θεσσαλονίκης.⁶ Ο μερικός αφοπλισμός του πλοίου αλλά και τα ποικίλα λειτουργικά προβλήματά του δεν υποβάθμισαν τον ρόλο του στην άμυνα της Θεσσαλονίκης: ο κυβερνήτης του πλοίου εξακολουθούσε να είναι ο επικεφαλής της Ναυτικής Διοίκησης της πόλης⁷, ενώ το μόνιμο αγκυροβόλιό του στο λιμάνι θα «θωράκιζε» το δυτικό άκρο της πόλης από τη θάλασσα και τη στεριά, με την αποστολή σώματος ναυτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Στη θέση αυτή βρισκόταν το πλοίο και το βράδυ της 18ης Οκτωβρίου.⁸

Έχοντας πάρει την έγκριση της Αθήνας, ο Βότσης έθεσε σε άμεση εφαρμογή το σχέδιο βύθισης της θωρακοβαρίδας.⁹ Όταν έφτασε στην είσοδο του κόλπου της Θεσσαλονίκης, επέλεξε τη διέλευση από το δυτικό άκρο, όπου τα ύδατα ήταν αβαθή. Το торπιлобόλο με το χαμηλό εκτό-

πισμά του μπορούσε να διέλθει από το σημείο αυτό, το οποίο διέθετε επιπλέον πλεονεκτήματα για τον επιτιθέμενο, καθώς εκεί δεν είχαν ποτιστεί νάρκες, ενώ δεν υπήρχε ούτε φωτισμός, ούτε πυροβόλα, σε αντίθεση με το απέναντι άκρο, όπου βρισκόταν το οχυρό του Μεγάλου Εμβόλου και ένας προβολέας ο οποίος σάρωνε τη θάλασσα δίοδο. Η πλημμελής, ωστόσο, λειτουργία του προβολέα και της φρούρησης είχε ως αποτέλεσμα το торπιлобόλο να μη γίνει αντιληπτό και να πλησιάσει τη θωρακοβαρίδα στα 150 μέτρα¹⁰. Η γνώση της θέσης της από τον Βότση απέτρεψε οποιαδήποτε σύγκυση με τα άλλα πλοία -οθωμανικά και ευρωπαϊκά- που βρίσκονταν εντός του κόλπου.¹¹ Από το торπιлобόλο, το οποίο είχε πλήρωμα 29 ατόμων, εκσφενδονίστηκε αρχικά η δεξιά πρωραία торπιλη, ύστερα η αριστερή και τέλος -αφού είχε ήδη πάρει στροφή για να αποχωρήσει- η торπιλη του καταστρώματος- πλην της τελευταίας, οι δύο πρώτες βρήκαν στόχο και το οθωμανικό πλοίο άρχισε να βυθίζεται. Η αντίδραση του πληρώματος του Φετχί Μπουλέντ, αλλά και των οθωμανικών αρχών στη συνέχεια, ήταν καθυστερημένη και μη ουσιαστική, απότοκος της ευρύτερης έλλειψης επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ των ανώτερων κλιμακίων των Οθωμανών.¹² Το торπιлобόλο κατάφερε να διαφύγει αλώβητο από την πόλη, περνώντας αυτή τη φορά πάνω από το ναρκοπέδιο και εγγύτερα στο οχυρό, ενώ η βύθιση της θωρακοβαρίδας δεν αποφεύχθηκε, οδηγώντας στο θάνατο

6 M. Cebecioğlu-Z. Türkmen, "Selanik Mevki Kumandanı Mir-liva Hasan Muhittin Paşa'nın Balkan Savaşı'na Dair Notları, R. 1328/ 1912-1913" [Σημειώσεις του Χασάν Μουχιττίν Πασά, υποστράτηγου της Στρατιωτικής Διοίκησης Θεσσαλονίκης σχετικά με τον Βαλκανικό Πόλεμο, 1328/ 1912-1913], *Askeri Tarih Bülteni* 51 (2001), σ. 279.

7 Σύμφωνα με τη Ναυτική Επετηρίδα του έτους 1912, ο επικεφαλής της Ναυτικής Διοίκησης της Θεσσαλονίκης χαρακτηριζόταν υποδιοικητής (komodor vekili) και ήταν ο Küçük Mustafa Paşalı 'Aziz bin İzzet. Βλ. *Bahriye Salnamesi* 1328-1329 [1912-1913], σ. 52.

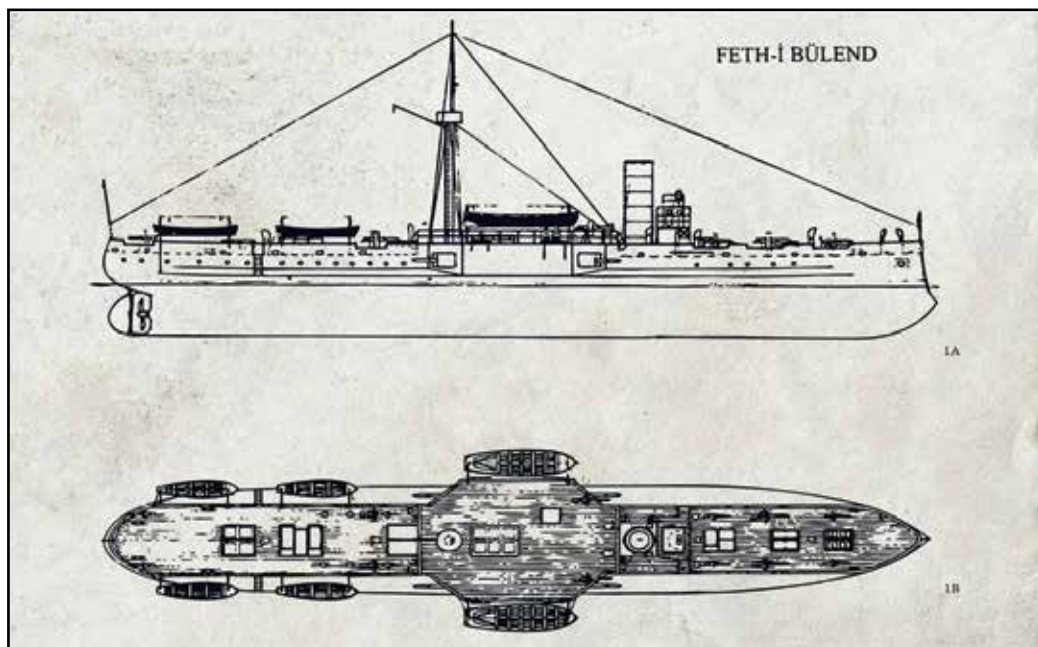
8 A.H. Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu* [Ο τουρκικός στόλος στον βαλκανικό πόλεμο], Κωνσταντινούπολη 1930, σ. 179. A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 4 [Οθωμανική ναυτική πολεμική ιστορία, τ. Δ'], Κωνσταντινούπολη 1974, σ. 192.

9 Την επιχείρηση περιγράφει και ο ίδιος ο Βότσης σε έκθεση την οποία συνέταξε λίγους μήνες αργότερα (Δεκέμβριος 1912 ή Ιανουάριος 1913). Παρατίθεται στο Ν. Νικλάμπας, *Το λεύκωμα των αγωνιστών 1912-1922*, Αθήνα 1927, σ. 100-111.

10 Büyüktuğrul, *ό.π.*, σ. 193-194. Για το πώς (δεν) είδαν το торπιлобόλο οι φύλακες του οχυρού, βλ. Kazım Nami, *İş Ordusu* [Τάξη των εργατών], Κωνσταντινούπολη 1916, σ. 8.

11 Για την κατασκοπευτική δράση του Βότση προ του πολέμου, βλ. ενδεικτικά, Η. Μεταξάς, «Ο торπιлизμός του «Φετχί Μπουλέν» στη Θεσσαλονίκη», *Περρίπλους* 61 (2007), σ. 46.

12 Emir, *ό.π.*, σ. 183. H. Özlü, "Arşiv Belgeleri Işığında Balkan Savaşlarında Ege Adaları'nın İşgali Süreci" [Η κατάκτηση των νησιών του Αιγαίου στον Βαλκανικό Πόλεμο υπό το πρίσμα του αρχαιικού υλικού], *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi* 25 (2012), σ. 12.



Σχέδια του Feth-i Bullend

μέρος του πληρώματός της (10-20 άτομα).¹³ Αν και το γεγονός δεν ήταν μείζονος στρατηγικής σημασίας, ούτε άλλαξε τις ισορροπίες των δυνάμεων, σίγουρα είχε σημαντικό ψυχολογικό αντίκτυπο: το ηθικό της ελληνικής πλευράς τινώθηκε ακόμη περισσότερο, σε αντίθεση με το οθωμανικό, το οποίο παρέμεινε χαμηλό. Λίγες ημέρες αργότερα, η Θεσσαλονίκη θα απελευθερωνόταν από τον ελληνικό στρατό.¹⁴

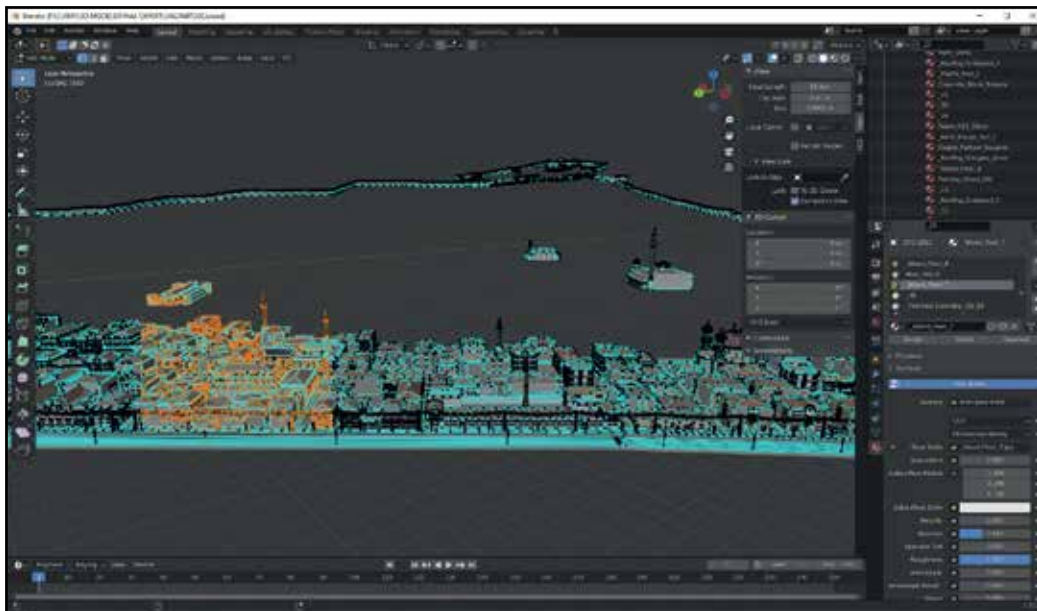
Σχεδιασμός και λογική του CURVE

Στο έργο «Εξατομικευμένη Αλληλεπίδραση με Ιστορικά Πολιτιστικά Στοιχεία σε Εικονική και Επαυξημένη Πραγματικότητα – CuRVE» έγινε χρήση της Εικονικής Πραγματικότητας (ΕΠ) με εμβύθιση και της Επαυξημένης Πραγματικότη-

τας (ΕπΠ), αμφότερες ισχυρά εργαλεία γνώσης που επιτρέπουν την ανακάλυψη και διερεύνηση των πολιτιστικών στοιχείων ενισχύοντας την εμπειρία εικονικής και φυσικής επίσκεψης σε χώρο πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Η τεχνολογία ΕπΠ επιτρέπει την επαύξηση του πραγματικού κόσμου, με την προσθήκη ψηφιακών στοιχείων και οπτικοποιημένων πληροφοριών στο περιβάλλον που βρίσκεται ο χρήστης. Επομένως, η ΕπΠ αποτελεί επέκταση της ΕΠ, αναμειγνύοντας πραγματικά κι εικονικά στοιχεία με στόχο τη δημιουργία σύνθετων σκηνών που προσφέρουν μια φυσική θέαση της πραγματικότητας με την παράλληλη παρουσία εικονικών αντικειμένων. Η ΕπΠ λειτουργεί αναφορικά με τον πραγματικό κόσμο, γεφυρώνει το χάσμα με τον εικονικό και ενισχύει την αντίληψή μας για την πραγματικότητα, συνεισφέροντας έτσι σημαντικά στην παραγωγή γνώσης. Στο πλαίσιο αυτής της τεχνολογίας παρέχονται επιπλέον πληροφορίες στους επισκέπτες πολιτιστικών χώρων μέσω έξυπνων φορητών συσκευών (smart phones, tablets) ή με τη χρήση γυαλιών εικονικής πραγματικότητας. Προσεγγίσεις αλληλεπίδρασης με τα τρισδιάστατα εικονικά αντικείμενα στο συνθετικό περιβάλλον περι-

¹³ Ο αριθμός των νεκρών ποικίλει. Βλ. ενδεικτικά Α. Τανάγρας, *Η ανατίναξη του Φετχί Μπουλέντ και της κανονιοφόρου*, Αθήνα 1914, σ. 33. Emir, *ό.π.*, σ. 182. Η.Ι. Οικονομόπουλος, *Ιστορία του Βαλκανοτουρκικού πολέμου*, Αθήνα [x.x.], σ. 1225.

¹⁴ Σ.Ι. Δούσανης, *Το ημερολόγιον του κυβερνήτου του "Γ. Αβέρωφ" κατά τους πολέμους 1912-1913*, Αθήνα 2006, σ. 73. L. Yıkıcı, "İngilizlerin Bakış Açısından Balkan Savaşları Sırasındaki Gelişmelerin Değerlendirilmesi" [Αποτίμηση των εξελίξεων κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων μέσα από την σκοπιά των Άγγλων], *Asia Minor Studies* 6/11 (2018), σ. 104.



Ψηφιακή ανακατασκευή του λιμένα της Θεσσαλονίκης για τις ανάγκες της εφαρμογής

λαμβάνουν δισδιάστατους τρόπους εισόδου, όπως δισδιάστατες οθόνες αφής και πατήματα πηλίκτρων συσκευών, αλλά και μεθόδους που χρησιμοποιούν τεχνικές όρασης υπολογιστών και επεξεργασίας εικόνας ή αξιοποιούν αισθητήρες βάθους και χρώματος για την αναγνώριση χειρονομιών.

Η τεχνολογία ΕΠ με εμβύθιση¹⁵ επιτρέπει τη δημιουργία της προσομοίωσης ενός περιβάλλοντος χώρου μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών. Απομονώνει τον χρήστη από τον φυσικό κόσμο και τον τοποθετεί μέσα σε μια ψηφιακή τρισδιάστατη ρεαλιστική εμπειρία, επιτρέποντας την πλοήγηση σε πραγματικό χρόνο και την αλληλεπίδραση με τα στοιχεία του εικονικού κόσμου, ενισχύοντας την υποκειμενική αίσθηση της παρουσίας¹⁶. Σε περιβάλλον ΕΠ με εμβύθιση, ο χρήστης φέρει ειδικό εξοπλισμό, όπως κράνος εικονικής πραγματικότητας (Head

Mounted Displays-HMD), γάντια (Data Gloves) και ολόσωμες φόρμες χωρίς να είναι απαραίτητη η συνδυαστική χρήση τους. Συνήθως, ένα κράνος ή ένα ζευγάρι στερεοσκοπικά γυαλιά (3D Glasses) από μόνα τους προσφέρουν ικανοποιητικό βαθμό απομόνωσης από τα ερεθίσματα του περιβάλλοντος. Αξιοποιώντας τις δυνατότητες αλληλεπίδρασης, οι συγκεκριμένες τεχνολογίες επιτρέπουν στον επισκέπτη του Μουσείου να αλληλοεπιδράσει με τρισδιάστατα μοντέλα, διευκολύνοντας την τεκμηρίωση, τη μετάδοση γνώσης και την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς με τρόπο προσίτο και ευχάριστο. Ο εικονικός χώρος υποστηρίζει τη διάδοση οπτικο-ακουστικών κυμάτων, ενώ η αίσθηση της αφής αναπαράγεται με τη χρήση κατάλληλων απτικών συσκευών, με την παραγωγή κυμάτων αέρα και με τη χρήση κατάλληλα μορφοποιημένων υπερήχων. Η αλληλεπίδραση με τα εικονικά περιβάλλοντα επιτυγχάνεται με την απόδοση κινήσεων του χρήστη σε πραγματικό χρόνο και με τη χρήση βασικών γραφικών περιβάλλοντος, που δεν προϋποθέτουν προγραμματιστικές ικανότητες για τον χρήστη. Τέλος, μεγάλη πρόκληση συνιστά η πρόσβαση στον υποθαλάσσιο πολιτιστικό πλούτο. Πρόσφατες έρευνες έχουν γίνει για τη χρήση ΕπΠ από δύτες με χρήση κινητού και

15 Εμβύθιση είναι η ψευδαίσθηση του χρήστη ότι υπάρχει στο εικονικό περιβάλλον και αξιολογείται από τον βαθμό στον οποίο το σύστημα Επαυξημένης Πραγματικότητας επιτυγχάνει να απομονώσει τον χρήστη από το φυσικό περιβάλλον του.

16 Κ. Μουστάκας, Ιωάννης Παλιόκας, Αθανάσιος Τσακίρης, Δημήτριος Τζοβάρας, "Γραφικά και Εικονική Πραγματικότητα", Ελληνικά Ηλεκτρονικά Ακαδημαϊκά Συγγράμματα, ISBN 978-960-603-255-4, 2015



Δοκιμαστικό φωτορεαλιστικό 3D render του Feth-i Bullend

υβριδικών markers, αλλά και εφαρμογών ΕΠ από χρήστες για την εξερεύνηση υποθαλάσσιων μνημείων. Ακόμα, έχει δημιουργηθεί ένα εργαλείο για τη μηχανή Unity3D όπου προσφέρονται δεδομένα πολυμέσων (κείμενα, βίντεο, ηχητικά κ.λπ.) για χρήση σε εφαρμογές Ε&ΕΠ. Σημαντικό στοιχείο στην αναπαράσταση υποθαλάσσιων περιβαλλόντων είναι ο φωτορεαλισμός (caustics, god rays, ομίχλη).

Έχοντας λάβει υπόψιν τα παραπάνω, στόχος του προγράμματος είναι η πρωτοπρόσωπη εμπειρία του τορπιλισμού του Φετχί Μπουλέντ, με τον επισκέπτη να βιώνει το ιστορικό γεγονός από το κατάστρωμα του Τορπιλοβόλου «11» το φθινόπωρο του 1912, μεσούντος του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου. Παράλληλα, το αντικείμενο του έργου CuRVE (Personalised interaction with Culture Realities Virtually Enhanced) ήταν η ανάπτυξη μιας καινοτόμας ανθρωποκεντρικής εφαρμογής, που θα συνέδεε τα τελευταία επιτεύγματα ΕΠ, ΕΠΠ και Διαδραστικής Αφήγησης (ΔΑ) για την ενίσχυση λειτουργιών Πολιτιστικών Οργανισμών, όπως η τεκμηρίωση και η ερμηνεία αντικειμένων, συλλογών και εκθεσιακών δράσεων. Το έργο σκοπεύει να ενισχύσει την λειτουργία επιδεικτικών εργαστηρίων πολιτιστικών οργανισμών επηρεάζοντας τον τρόπο που βιώνει ο επισκέπτης την παρουσία του στον πολιτιστικό χώρο. Επιδίωξη του CuRVE είναι να δοθεί κίνητρο στον επισκέπτη να γνωρίσει τα πολιτιστικά αγαθά. Όπως επίσης, με ευχάριστο

και διασκεδαστικό τρόπο να ανακαλύψει, να αξιολογήσει και να σεβαστεί τα ιστορικά στοιχεία πολιτισμού σε τέτοιο βαθμό, ώστε να κατανόησει τη σημασία της διατήρησης αυτών και των αξιών με τις οποίες συνδέονται αλλά και πώς αυτές επηρεάζουν σημαντικά την ιστορική, πολιτιστική, πολιτική και κοινωνική εξέλιξη.

Όλα τα παραπάνω επιτυγχάνονται με:

α) τη δημιουργία πιστής αναπαράστασης σκηνής περιβάλλοντος, τρισδιάστατων εικονικών αντικειμένων και εικονικών χαρακτήρων (avatars), κάνοντας χρήση τεχνολογίας ΕΠ,

β) τη δημιουργία επιπλέον τρισδιάστατης εικονικής πληροφορίας στον πραγματικό κόσμο και σε χωρική και χρονική συσχέτιση με αυτόν, με χρήση τεχνολογίας ΕΠΠ,

γ) τη δυνατότητα αλληλεπίδρασης με τρισδιάστατα εικονικά περιβάλλοντα, όπως και με τα πραγματικά αντικείμενα, σε εικονικό περιβάλλον εμπύθισης και επαυξημένης πραγματικότητας,

δ) τη δημιουργία απτικών και οπτικών διαπαφών για τον χειρισμό τρισδιάστατων εικονικών αντικειμένων σε εικονικό περιβάλλον εμπύθισης και ΕΠΠ,

ε) τη δημιουργία διαδραστικής αφήγησης με χρήση στατικού και δυναμικού οπτικοακουστικού υλικού σε εικονικό περιβάλλον εμπύθισης και επαυξημένης πραγματικότητας, με περιεχόμενο για την τεκμηρίωση των πολιτιστικών αντικειμένων και για την ανάδειξη των ιστορικών πολιτιστικών στοιχείων με τα οποία συνδέονται,

στ) τη δημιουργία ενοποιημένου συστήματος για την ενίσχυση επιδεικτικού εργαστηρίου πολιτιστικού χώρου, με χρήση ΕΠ, ΕπΠ και διαδραστικής αφήγησης, για την εξατομικευμένη τεκμηρίωση και ανάδειξη πολιτιστικών στοιχείων,

ζ) τη δοκιμή του ενοποιημένου συστήματος σε πραγματικές συνθήκες επιδεικτικού εργαστηρίου πολιτιστικού φορέα,

η) την αξιολόγηση του ενοποιημένου συστήματος από τους τελικούς χρήστες και

θ) τη διάχυση και η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων του έργου.

Για τη βέλτιστη υλοποίηση του έργου διανεμήθηκαν ερωτηματολόγια τα οποία περιλάμβαναν 14 ερωτήσεις ανοικτού και κλειστού τύπου προκειμένου να συλλεγεί η απαραίτητη πληροφορία, χωρίς να κουράσει τον επισκέπτη. Οι ερωτήσεις που επιλέχθηκαν, επέτρεψαν τη συλλογή των προτιμήσεων των δυνητικών επισκεπτών σχετικών

α) με τον τρόπο χρήσης των τεχνολογιών ΕΠ, ΕπΠ και ΔΑ προς μία βιωματική εμπειρία επίσκεψης,

β) με το ενδιαφέρον τους για αυτήν την επίσκεψη και

γ) με τις επιλογές τους ανά ηλικιακή ομάδα και τον βαθμό εξοικείωσής τους με τη χρήση των παραπάνω τεχνολογιών.

Στην έρευνα συμμετείχαν 208 χρήστες με το μεγαλύτερο ποσοστό (87%) να αντιστοιχεί σε ηλικίες 19-65 ετών. Μεταξύ των πιο σημαντικών ευρημάτων της έρευνας ήταν ότι το 40% των ερωτηθέντων ενδιαφέρονταν να βιώσουν μια εμπειρία που θα συνδύαζε τη σύνδεση των ευρημάτων με άλλα αντικείμενα, πρόσωπα και γεονότα, την εικονική ανακατασκευή του Φετχί Μπουλέντ αλλά και την τεκμηρίωση των ευρημάτων. Ενδεικτικό της επιθυμίας ο χρήστης να συνδυάζει κατά βούληση πληροφοριακό υλικό προερχόμενο από ηχητικό υλικό, φωτογραφίες και κείμενα είναι ότι το 61,1% τάσσεται υπέρ του ως άνω συνδυασμού. Από την ίδια δειγματοληπτική έρευνα προκύπτει ότι οι συμμετέχοντες προτιμούν να επιλέγουν την πολυμεσική συνοδευτική πληροφορία στην οποία μπορούν να έχουν πρόσβαση κατά τη διάρκεια χρήσης της εφαρμογής σε περιβάλλον εικονικής και επαυξημένης πραγματικότητας, ενώ η ανάγνωση

ση κειμένου είναι η λιγότερο επιθυμητή, ιδιαίτερα σε ηλικίες άνω των 65 ετών. Στο ερώτημα ποια δυνατότητα εικονικής πραγματικότητας θα επιλέγατε, φαίνεται ότι οι δυνητικοί επισκέπτες προτιμούν εξίσου τη σύντομη επίσκεψη στον υποθαλάσσιο εικονικό χώρο του ναυαγίου, την παρακολούθηση του τορπιλισμού, την περιήγηση στο πλοίο, την αλληλεπίδραση με τα εικονικά αντικείμενα, καθώς και τη συμμετοχή στη σκηνή του τορπιλισμού. Ως προς την έκταση της διαθέσιμης πληροφορίας κατά τη διάρκεια της εικονικής περιήγησης προτιμούν μια σύντομη πληροφόρηση, επιθυμώντας να έχουν τη δυνατότητα για πρόσβαση σε εκτενέστερη πληροφορία με δική τους εντολή. Η ίδια προτίμηση για *ad libitum* πρόσβαση στο ιστορικό πλαίσιο της βύθισης του οθωμανικού πολεμικού πλοίου υποστηρίχθηκε από το 54,3% των ερωτηθέντων, ενώ μόλις το 26,4% επιθυμεί σε μεγάλο βαθμό την εικονική αλληλεπιδραστική συμμετοχή του στο γεγονός της βύθισης με τα πρωτότα να κρατά η ηλικιακή ομάδα 15-18 ετών.

Τα σενάρια

Το 1ο σενάριο χρήσης του έργου περιλαμβάνει την εξατομικευμένη περιήγηση και την αλληλεπίδραση σε εικονικό περιβάλλον εμπύθισης. Συγκεκριμένα, ο επισκέπτης βρίσκεται αρχικά σε υποθαλάσσιο εικονικό χώρο όπου παρατηρεί το ναυάγιο πλοίου σε κατάσταση όμοια με αυτή στην οποία βρίσκεται σήμερα το ναυάγιο του Φετχί Μπουλέντ για μια σύντομη εισαγωγή ενώ στην συνέχεια μεταφέρεται στο κατάστρωμα του Τορπιλοβόλου «11» (T11), όπου μπορεί να πλοηγηθεί και να βιώσει τη σκηνή του τορπιλισμού, συμμετέχοντας σε αυτήν ακολουθώντας τις οδηγίες του πληρώματος. Ο χρήστης μπορεί επίσης να βρεθεί σε εικονική αίθουσα του IMMA με εικονικά εκθέματα που σχετίζονται με το ιστορικό γεγονός και να ενημερωθεί για εκείνα που θα επιλέξει.

Πιο αναλυτικά, ο χρήστης βρίσκεται τοποθετημένος πάνω στον ποδόμυλο και φορά συσκευή VR Headmounted. Η Διαδραστική Αφήγηση (ΔΑ) ξεκινά με μια σύντομη υποθαλάσσια σκηνή όπου βλέπουμε ένα ναυάγιο πλοίου (δίχως να δηλώνεται αρχικά η ταυτότητά του στον θεατή) και συνειδητοποιούμε ότι μάλλον πρό-



Ψηφιακή ανακατασκευή του Τορπιλοβόλου «11»

κειται για Φετχί Μπουλέντ. Σύντομα ο θεατής βρίσκεται έξω από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και μετά από μια μικρή περιήγηση βρίσκεται πάνω στο κατάστρωμα του τορπιλοβόλου «11» και ένας εικονικός τρισδιάστατος avatar τον κατατοπίζει. Είναι η νύχτα της 18ης Οκτωβρίου 1912, το πλήρωμα του Τορπιλοβόλου κάνει τις εργασίες του ενώ είναι εν πλω προς το λιμάνι της Θεσσαλονίκης το οποίο βλέπουμε στο βάθος. Στο κατάστρωμα βρίσκονται 6 ή 7 άντρες, 2 εκ των οποίων είναι πολίτες και ένας είναι ο υποπλοίαρχος Βότσης. Η σκηνή περιλαμβάνει όλη τη διαδρομή από το Καραμπουρνού έως το σημείο τορπιλισμού και την πορεία διαφυγής/απομάκρυνσης από το λιμάνι. Ο χρήστης ακούει διαλόγους, βλέπει τις προσπάθειες να αποφύγουν τις νάρκες, τις μετρήσεις με το βυθόμετρο, τη στόχευση και τον τορπιλισμό.

Τα ψηφιακά περιβάλλοντα περιλαμβάνουν υποθαλάσσιο περιβάλλον, καθώς η εικονική επίσκεψη έχει χρονική αφετηρία την εποχή μας, όπου το Φετχί Μπουλέντ είναι ένα ναυάγιο στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά και το σκηνικό περιβάλλον γύρω από το T11 τη νύχτα του τορπιλισμού στην πλώρη του οποίου μεταφέρεται στη συνέχεια ο επισκέπτης. Η δημιουργία του φυσικού περιβάλλοντος για τη σκηνή του τορπιλισμού περιλαμβάνει το φυσικό τοπίο, δηλαδή τον Θερμαϊκό Κόλπο, όλη τη γύρω περιοχή, το Μεγάλο Έμβολο (Καραμπουρνού), το μεγαλύτερο μέρος της Χαλκιδικής έως την Πιερία,

τον Όλυμπο κλπ. Ο θεατής βλέπει το σύνολο της περιοχής αφού μπορεί να γυρίσει το βλέμμα του οπουδήποτε στον ορίζοντα σε περιήγηση 360 μοιρών.

Στο 1ο σενάριο χρήσης ο επισκέπτης αλληλεπιδρά με τα εικονικά αντικείμενα, μέσω:

α) των απτικών γαντιών (χρησιμοποιεί το τιμόνι και τα κιάλια στο κατάστρωμα του T11), χρησιμοποιώντας τα χέρια του, όπως στον πραγματικό κόσμο. Τα γάντια έχουν το πλεονέκτημα της ακριβούς χαρτογράφησης όλων των δακτύλων και άρα ενός πιο ρεαλιστικού αποτελέσματος,

β) εικονικού μενού επιλογών (αλλαγή έντασης ήχου και επιλογή Αγγλικής /Ελληνικής έκδοσης της εφαρμογής) και γ) των χειριστηρίων, όπου τα κουμπιά τους αντιστοιχούν σε συγκεκριμένες εντολές (επιλογή αντικειμένου, περιστροφή, επιλογές στο μενού κλπ).

Για την υλοποίηση του 1ου σεναρίου χρήσης της εφαρμογής CuRVE με ΕΠ με εμβύθιση, χρησιμοποιήθηκε η μηχανή Unreal¹⁷, ενώ για το σενάριο χρήσης που απαιτεί ΕπΠ κατά τη διάρκεια φυσικής επίσκεψης, επιλέχτηκε η μηχανή Unity¹⁸. Η βιωματική εικονική επίσκεψη πραγματοποιείται με τη χρήση ποδόμυλου. Για τη σκηνή του τορπιλισμού επιλέχτηκε το

17 Epic Games. Unreal Engine. 2019. Available online: <https://www.unrealengine.com> (accessed on 26 September 2022)

18 <https://unity.com/>

σύστημα κεφαλής HTC Vive και τα εξαρτήματά του, ενώ σε άλλες σκηνές επιλέχτηκε το Oculus Quest 2. Η απόδοση της απτικής ανάδρασης στην γίνεται με τη χρήση απτικών γαντιών.



HTC VIVE pro kit



Oculus Quest 2

Στο 2ο σενάριο χρήσης ο επισκέπτης «στο-χεύει» με την έξυπνη φορητή συσκευή (tablet) που θα του δοθεί έκθεμα της επιλογής του και σκανάροντας τον κωδικό QR που αντιστοιχεί σε αυτό, βλέπει στην οθόνη αφής την τρισδιάστατη αναπαράσταση του εκθέματος την οποία μπορεί να περιστρέψει και να μεταβάλει το μέγεθός της χρησιμοποιώντας την οθόνη αφής, ενώ έχει πρόσβαση σε αντίστοιχο συνοδευτικό πληροφοριακό υλικό. Επιπλέον, ο επισκέπτης θα μπορεί να χειριστεί αντικείμενα που συμπιλαμβάνονται στα εκθέματα του Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα με τη χρήση τεχνολογίας ultrahaptics¹⁹. Στο επιδεικτικό εργαστήριο του Μουσείου υπάρχουν τα παρακάτω εκθέματα:

- 1) Τμήμα άγκυρας προερχόμενο από σωστική λέμβο του Φετχί Μπουλέντ.
- 2) Τμήμα κάνουλας, πιθανότατα τοποθετημένης στο κατάστρωμα του Φετχί Μπουλέντ.
- 3) Ψύλινα τμήματα από το Φετχί Μπουλέντ,

φέροντα μεταλλικά ελάσματα με δυσανάγνωστη οθωμανική γραφή.

- 4) Βλήμα (σφαίρα) πιθανώς οθωμανικού κανονιού παλαιού τύπου, προερχόμενο από το Φετχί Μπουλέντ.
- 5) Δύο (2) φωτογραφίες του Λευκού Πύργου με το κατάρτι του Φετχί Μπουλέντ στη θέση του ιστού της σημαίας (Βάση δεδομένων IMMA-KEMIT).



Γάντια ΕΠ Senso



Ποδόμυλος Cyberith Virtualizer R&D Kit

Σήμερα, το πρόγραμμα «Εξατομικευμένη Αλληλεπίδραση με Ιστορικά Πολιτιστικά Στοιχεία σε Εικονική και Επαυξημένη Πραγματικότητα – CuRVE» βρίσκεται στο στάδιο της τελικής ενσωμάτωσης όλων των στοιχείων για την παραγωγή του τελικού προϊόντος που θα είναι έτοιμο προς επίδειξη σε ειδικά διαμορφωμένη αίθουσα του Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα τους επόμενους μήνες.

Βιβλιογραφία

- B. Algül, Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanmasında Modernleşme, Κιουτάχεια 2019.
- Ş. Batmaz, II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması (διδ. Διατριβή), Καισάρεια 2002.
- M. Beşirli, "Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Donanması", Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi 11/2 (2010) 243-374.
- A. Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi, τ. Δ', Κωνσταντινούπολη 1974.
- M. Cebecioğlu-Z. Türkmen, "Selanik Mevki Kuman-danı Mirliya Hasan Muhittin Paşa'nın Balkan Savaşı'na Dair Notları, R. 1328/ 1912-1913", Askeri Tarih Bülteni 51 (2001), 193-296.
- A. Emir, Balkan Harbinde Türk Filosu, Κωνσταντινούπολη 1930.

¹⁹ Ultraleap, "Digital worlds that feel human," [Online]. Available: <https://www.ultraleap.com/>.

- Σ. Δούσμανης, Το ημερολόγιον του κυβερνήτου του "Γ. Αβέρωφ" κατά τους πολέμους 1912-1913, Αθήνα 2006.
- D. Geçili, "On Dokuzuncu Yüzyılda Osmanlı Donanmasında Yapılması Plananan İslahat Hareketleri", Tarih ve Gelecek 6/2 (2020), 270-280.
- B. Langensiepen-A. Güleriyüz, The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Λονδίνο 1995.
- Σπ. Κουζινόπουλος, Το μεγάλο άλμα: η απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης, Αθήνα 1997.
- Η. Μεταξάς, «Ο τορπιλισμός του «Φετίχ Μπουλέν» στη Θεσσαλονίκη», Περίηλους 61 (2007), 46-50.
- Κ. Μουστάκας, Ι. Παλιόκας, Αθ Τσακίρης, Δημήτριος Τζοβάρας, Γραφικά και Εικονική Πραγματικότητα, Αθήνα 2015
- K. Nami, İş Ordusu, Κωνσταντινούπολη 1916.
- N. Νικλάμπας, Το λεύκωμα των αγωνιστών 1912-1922, Αθήνα 1927.
- Η. Οικονομόπουλος, Ιστορία του βαλκανοτουρκικού πολέμου, Αθήνα [x.x.]..
- Η. Özlü, "Arşiv Belgeleri Işığında Balkan Savaşlarında Ege Adaları'nın İşgali Süreci", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi 25 (2012), 9-32.
- Ι. Παλούμπης, Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι - Ο Ναυτικός Αγώνας 1912-1913, Πειραιάς 2007.
- Α. Τανάγρας, Η ανατίναξίς του Φετχί Μπουλέντ και της κανονιοφόρου, Αθήνα 1914.
- Λ. Υίκις, "İngilizlerin Bakış Açısından Balkan Savaşları Sırasındaki Gelişmelerin Değerlendirilmesi", Asia Minor Studies 6/11 (2018), 98-119.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Η Σταυρούλα Μαυρογέννη είναι Καθηγήτρια στο Τμήμα Βαλκανικών, Σλαβικών και Ανατολικών Σπουδών του Πανεπιστημίου Μακεδονίας. Το ερευνητικό της ενδιαφέρον εστιάζεται στη χρήση της Τέχνης και της Λογοτεχνίας στη διαμόρφωση της εθνικής ταυτότητας από οργανωμένους φορείς, όπως το σχολείο και οι χώροι μνήμης (μουσεία, μνημεία). Έχει γράψει πλήθος μελετών σχετικά με την «εικόνα του γείτονα» στα σχολικά εγχειρίδια των βαλκανικών κρατών. Έχει συνδιοργανώσει σειρά επιμορφωτικών σεμιναρίων και ημερίδων. Έχει υπάρξει ακαδημαϊκή υπεύθυνη πολλών επιστημονικών έργων, καθώς και συγγραφέας επιστημονικών βιβλίων. Επιπρόσθετα είναι επισκέπτρια καθηγήτρια στο Τμήμα Νεοελληνικών Σπουδών του Βελιγραδίου και συνεργάτης στο Μουσείο Ιστορίας της Σερβίας, καθώς και Διευθύντρια στο Κέντρο Έρευνας και Τεκμηρίωσης της Μακεδονικής Ιστορίας στο Μουσείο Μακεδονικού Αγώνα, όπως επίσης είναι μέλος της Μεικτής Διεπιστημονικής Επιτροπής Εμπειρογνομώνων Ελλάδος - Βορείου Μακεδονίας για ιστορικά, αρχαιολογικά και εκπαιδευτικά θέματα, ενώ έχει γράψει πλήθος βιβλίων σχετικά με τη διαχείριση της μνήμης στην Εκπαίδευση, Λογοτεχνία και Τέχνη.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Κωνσταντίνος Σ. Παπανικολάου είναι διδάκτορας της Ιστορίας των Νεοτέρων Χρόνων του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και εργάζεται ως επιστημονικός συνεργάτης του Ιδρύματος Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα και της Νεότερης Ιστορίας της Μακεδονίας. Έχει εργαστεί ως μεταδιδακτορικός ερευνητής στο Freie Universität του Βερολίνου και στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Έχει διδάξει νεότερη ευρωπαϊκή, ελληνική και βαλκανική ιστορία στο Τμήμα Νεοελληνικών Σπουδών του Freie Universität, στο Τμήμα Ιστορίας Αρχαιολογίας του ΑΠΘ και στο Τμήμα Δημοσιογραφίας και ΜΜΕ του ίδιου πανεπιστημίου. Κατά το παρελθόν εργάστηκε ως επιστημονικός συνεργάτης της Εταιρείας Μακεδονικών Σπουδών και εκπροσώπησε το ΑΠΘ στο ευρωπαϊκό δίκτυο ιστορικών CIOHRES-net. Τα ερευνητικά του ενδιαφέροντα εστιάζουν στην ιστορία των ιδεών, στις σχέσεις των Βαλκανίων με τον γερμανόφωνο χώρο τον 19ο και 20ό αιώνα και στην ιστορία του Μακεδονικού Ζητήματος.



Antoine Roux (1765-1835), Η γολέτα «Τερψιχόρη» του Μανώλη Τομπάζη, 1820, υδατογραφία σε χαρτί, Μουσείο Μπενάκη ΓΕ 25522.

Άδειες Καταδρομής σε σαμιώτικα πλοία το 1821. Η περίπτωση της γολέτας «Χαρίκλεια» του πλοιάρχου Κωνσταντίνου Παλνού

Του **Μιχάλη Κατσικαρέλη ΠΝ**,

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ΠΝ - Ιστορικός / Επιτελής Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού

Η έκρηξη της Επανάστασης στο ένδοξο νησί της Σάμου, στις 18 Απριλίου 1821, έφερε ρίγη συγκίνησης στους κατοίκους του. Την ίδια στιγμή άλλαξαν οι στρατηγικές ισορροπίες στο Ανατολικό Αιγαίο αφού η εγγύτητα της Σάμου των 60.000 κατοίκων με τις ακτές της Μικράς Ασίας, έθετε σε κίνδυνο την τροφοδοσία των παράκτιων οθωμανικών πόλεων. Η γεωγραφική θέση του νησιού πάνω στους βασικούς άξονες του ναυτεμπορίου του Αιγαίου έδινε σαφές πλεονέκτημα με την μορφή προωθημένης βάσης στους Έλληνες Επαναστάτες, οι οποίοι μπορούσαν πλέον να απειλήσουν τον υψηλό όγκο των εμπορευμάτων που διακινούνταν από την Ανατολική Μεσόγειο προς την Κωνσταντινούπολη και τη Μαύρη Θάλασσα. Ακόμα, μπορούσαν να εκτελέσουν επιδρομές στις εχθρικές ακτές, αλλά και να σταματήσουν εχθρικές ναυτικές δυνάμεις μακριά από τα επαναστατικά κέντρα της ενδοχώρας.

Η στρατιωτική οργάνωση της Σάμου

Το «Στρατιωτικόν Σύστημα» ως στρατιωτικός οργανισμός, το οποίο εμπνεύστηκε ο Σαμιώτης Λυκούργος Λογοθέτης, αυτή η εμβληματική προσωπικότητα με τον στρατηγικό νου, τέθηκε πολύ γρήγορα σε λειτουργία μέσω της λαϊκής συγκατάβασης. Οι άμεσοι καρποί του ήταν οι σαμιώτικες Χιλιαρχίες, των οποίων τα στελέχη ανέλαβαν με παρηρησία τα καθήκοντα των τομέων τους στην ξηρά. Οι εκτενείς στρατιωτικές προετοιμασίες προέβλεπαν πέρα από συνεχή εκπαίδευση, τη μέριμνα για την οχύρωση των ακτών με κανονιοστάσια, αλλά και παρατηρητήρια, τις λεγόμενες Βίγλες. Τα παρατηρητήρια αυτά, συνήθως παραθαλάσσια, επανδρώνονταν από τους βαρδιάνους που εκτελούσαν νυχθημερόν την βάρδιά τους (από το βενετικό *vardia*).¹

Η πρόνοια του Λυκούργου Λογοθέτη επεκτείνονταν όμως και στην από θαλάσσης θωράκιση του νησιού. Πρωτεύοντα ρόλο σε αυτό έπαιξε η υποστήριξη του παράκτιου και μικρής χωρητικότητας στόλου της Σάμου², μέσω της χορήγησης



Σπαθιά και τσεκούρια που χρησιμοποιούνταν από τα πληρώματα των καταδρομικών πλοίων. Πηγή: Ιδιωτική συλλογή Δημητρίου Γιαννουλάτου



Κύαλια του 19ου αιώνα. Πηγή: Ιδιωτική συλλογή Δημητρίου Γιαννουλάτου

«Αδειών Καταδρομής», ειδικών δηλαδή πολεμικών διαβατηρίων με τα οποία εξουσιοδοτούνταν τα πλοία αυτά να επιτίθενται σε πλοία του εχθρού διακόπτοντας τη ροή εφοδίων του αλλά και τη διεξαγωγή του εμπορίου του.³ Οι άδειες αυτές εκδίδονταν στα πλαίσια κοινώς αποδεκτών θαλάσσιων νομικών κανόνων προκειμένου να διακρίνονται τα πολεμικά από τα εμπορικά πλοία και να προστατευθούν οι εμπορικές δραστηριότητες που δεν εμπλέκονταν σε εχθρικές ενέργειες.⁴ Για πολλά οθωμανικά πλοία πάντως η σημαία ενός σαμιώτικου καταδρομικού πλοίου που αχνοφαίνονταν στον ορίζοντα, ίσως ήταν και η τελευταία σημαία που θα αντίκριζαν.

Τα κατασχεμένα πλοία, καθώς και τα φορτία τους λογίζονταν από τους καταδρομείς ως νόμιμες λείες πολέμου, αποδυναμώνοντας τον εχθρό. Η περιπτωσιολογική ανάλυση του τρόπου ενέργειας της γολέτας Χαρίκλεια, της οποίας η Άδεια Καταδρομής παρατίθεται στα «Σαμιακά» του Νικολάου Σταματιάδη, αποτελεί τον στόχο του γράφοντος επιχειρώντας να φωτίσει την αμοιβαία και επωφελή συνεργασία της Τοπικής Διοίκησης της Σάμου και των σαμιώτικων καταδρομικών πλοίων.

3 Τζελίνα Χαρλαύτη, «Το κατ'εμέ αείποτε μεγάλως εθαύμασα τους Έλληνες ναυτικούς - Το πολεμικό και εμπορικό ζς Αγώνα της Ανεξαρτησίας 1821-1827», στο Παναγιώτης Γέροντας (επιμ.), 1821-2021 διακόσια χρόνια από τον Ναυτικό Αγώνα της Ελληνικής Επανάστασης, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, Βοτανικός 2021, σ. 23-26.

4 Δέσποινα Θέμελη-Κατφόρη, *Η δίωξις της πειρατείας και το θαλάσσιον δικαστήριον κατά την καποδιστριακήν περίοδον 1828-1829*, Διδακτορική διατριβή επί Δικτατορία, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα 1973.

1 Νικόλαος Σταματιάδης, *Σαμιακά*, Ηγεμονικό Τυπογραφείο, Σάμος 1899, σ. 9-10.

2 Νικόλαος Σταματιάδης, *ό.π.*, σ. 43.



Μηρίκι ή Πάρων. Πηγή: Μοντέ-
λο υπό κλίμακα του μικροναυ-
πηγοῦ Ευάγγελου Γρυπιώτη



Μεσόστεγο γαλιότας. Το κατεξο-
χόν πλοία για καταδρομές. Πηγή:
Μοντέλο υπό κλίμακα του μικρο-
ναυπηγοῦ Ευάγγελου Γρυπιώτη

Πρακτικές αντίστοιχες χρησιμοποιούσαν τα δυτικοευρωπαϊκά κράτη στους πολέμους τους στον 18ο και 19ο αιώνα, όπου από κοινού με την δράση του πολεμικού τους στόλου, δρούσαν και κατασκοπευτικά πλοία για την έγκαιρη προειδοποίηση έλευσης του εχθρού. Ανάμεσα στα 35 συνολικά σαμιώτικα πλοία που παρατίθενται σε κατάλογο στα «Σαμιακά» του Νικόλαου Σταματιάδη να φέρουν Άδειες Καταδρομής, μπορεί κανείς να διακρίνει πλοία μικρότερα αλλά και μεγαλύτερα όπως γολέτες, μαρτιγάνες, μηρίκια, μαρτίγοι, ζαμπέκα, τερνίκια και γαλιότες.

Η γολέτα «Χαρίκλεια»

Στην περίπτωση της γολέτας «Χαρίκλεια» η Άδεια της έφερε τον αριθμό Πρωτοκόλλου 107, ενώ εκδόθηκε από το Διοικητήριο της Σάμου εν ονόματι της Προσωρινής Διοίκησης της Ελλάδος στις 23 Ιουνίου 1825. Ο καπετάνιος της, πλοίαρχος Κωνσταντίνος Παλνός, δεσμεύονταν να περιπλέει τα παράλια της Μικράς Ασίας υπό ελληνική πολεμική σημαία ή αλλιώς «έλληνο-πολεμικήν», όπως συνηθίζονταν να αποκαλούν τη σημαία των πολεμικών της Επανάστασης που διέφερε από των εμπορικών. Η πρωταρχική αποστολή της γολέτας όπως αναφέρεται ρητά ήταν η «κατασκόπησην τῶν κινήματων τοῦ ἐχθροῦ»⁵ προκειμένου να διασφαλιστεί η υφιστάμενη απρόσκοπτη ροή των προμηθειών αλλά και η επικοινωνία της Σάμου με τα γύρω νησιά και τις υπόλοιπες επαναστατημένες περιοχές.⁶

Ο οπλισμός της γολέτας «Χαρίκλεια» ανέρχονταν σε 4 κανόνια, συνήθως 12 ή 18 λίτρων από το βάρος της μπάλας κανονιού, ενώ συμπληρώνονταν «μετά λεπτῶν ὄπλων», με φορητό οπλισμό δηλαδή όπως καρποφύλλια, τρομπόνα, σπαθιά και τσεκούρια.⁷ Συνήθως με αυτό τον αριθμό κανονιών, το πλήρωμα της γολέτας ανέρχονταν σε 20-25 άτομα φέροντας τους «ἀναγκαίους ναύταις» αλλά και «λιάπιδας», ξεχωριστό στρατιωτικό προσωπικό αρβανίτικης προέλευσης. Γεγονός πάντως είναι ότι στις εκατοντάδες άδειες αντίστοιχου τύπου που είχαν εκδοθεί από την Προσωρινή Διοίκηση τα έτη 1821-27 και μπορεί κάποιος να μελετήσει στους Φακέλους του «Μινιστερίου του Ναυτικού» των Γ.Α.Κ., δεν αναφέρεται πάντα ο αριθμός του πληρώματος αφού αυξομειώνονταν ανάλογα με την εκάστοτε αποστολή, ενώ ο μόνος αρμόδιος ήταν ο πλοίαρχος/πλοιοκτήτης για αυτό.

Σύμφωνα με τα γραφόμενα της Άδειας, μια ακόμα από τις αποστολές των ναυτικών της γολέτας ήταν η «πρός λαφυραγωγίαν τῶν ἐν Ἀσία ἐχθρικῶν πραγμάτων». Με την μείωση και την παρεμπόδιση του λαθρεμπορίου των εχθρικών τροφίμων και εφοδίων, ουσιαστικά παρέχονταν μια πρόσθετη χρηματοδότηση στα πληρώματα μέσω των λαφύρων, ενώ ενισχύονταν και το Εθνικό Ταμείο αφού το ένα τρίτο των λειών πήγαιναν εκεί. Το έτερο ένα τρίτο πήγαινε στις ανάγκες της Εκκλησίας που το αναδιένειμε με τη σειρά της για τις ανάγκες του Αγώνα και το άλλο ένα τρίτο στα πληρώματα (λάφυρα).

Όσον αφορά το πότε και το πόσο καιρό θα παρέιχε τις υπηρεσίες του ο Πλοίαρχος Κωνσταντίνος Παλνός, η Άδεια του προέβλεπε το εύλογο διάστημα των 91 ημερών, η οποία μπορούσε να ανανεωθεί, ενώ δηλώνονταν σε αυτήν προς «ὄλα τὰ ὁμογενῇ καὶ φιλικὰ πλοῖα νὰ μὴ δώσωσι τι ἐμπόδιον εἰς τὸν περίπλουν του» αλλά να του δώσουν την απαραίτητη βοήθεια αν βρεθεί σε δυσκολία. Ουσιαστικά, η παραίνεση αυτή ήταν γραμμένη και για τους πιθανούς ελέγχους από τα πλοία των Μεγάλων Δυνάμεων που το 1825 εκτός της Μεγάλης Βρετανίας

5 Σταματιάδης Νικόλαος, ὀ.π., σ. 9-10.

6 Μανώλης Βουρλιώτης, «Καράβια και ναυπηγοί στη Σάμο», *Απόπλους Σαμιακών Γραμμάτων και τεχνών περιήγησης* 87(2021), σ. 227.

7 Κωνσταντίνος Μεταλληνός, *Ο Ναυτικός πόλεμος κατά την ελληνική επανάσταση 1821-1829*, τ. Α', Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, Αθήνα 2020, σ. 137.



Σαλτρινμάδες. Πηγή: Ιδιωτική συλλογή Δημητρίου Γιαννουλάτου



Πιστόλα. Πηγή: Ιδιωτική συλλογή Ιωάννη Παπαδόπουλου

ελάμβαναν τα ελληνικά κατά περίπτωση ως πειρατικά, αλλά και τα ελληνικά πολεμικά που θα απαντούσαν τη γολέτα «Χαρίκλεια».

Η αναγκαιότητα των πλοίων

Η επισταμένη παρατήρηση στην βιβλιογραφία και το Αρχείο οδηγεί με ασφάλεια στο συμπέρασμα ότι ο παράκτιος καταδρομικός στόλος της Σάμου, παρά την μικρή του χωρητικότητα, ήταν απαραίτητος για μια πλειάδα λειτουργιών. Με τη βοήθεια του ανέμου μπορούσαν να φρουρήσουν, ακόμα και να αποκλείσουν, θαλάσσιες περιοχές εκτελώντας νηοψίες σε αγαστή συνεργασία με τα φυλάκια παρατήρησης στις ακτές της Σάμου. Στα πλοία αυτά, εξάλλου στηρίζονταν και ο Λυκούργος Λογοθέτης για

την εκτέλεση για των επιδρομών του με τόλμη και αποφασιστικότητα στα ενδότερα της Μικράς Ασίας, οι οποίες ήταν ιδιαίτερα προσοδοφόρες οικονομικά, αποτελώντας παράλληλα και μια σταθερή θαλάσσια απειλή για την εμπορική τροφοδοσία των Οθωμανών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βουρλιώτης Μανώλης, «Καράβια και ναυπηγοί στη Σάμο», *Απόφλους Σαμιακών Γραμμάτων και τεχνών περιήγηση* 87(2021), σ. 225-231.
Θέμελη-Κατηφόρη Δέσποινα, *Η δίωξις της πειρατείας και το θαλάσσιον δικαστήριον κατά την καποδιστριακήν περίοδον 1828-1829*, Διδακτορική διατριβή επί Δικτατορία, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα 1973.
Μεταλλινός Κωνσταντίνος, *Ο Ναυτικός πόλεμος κατά την ελληνική επανάσταση 1821-1829*, τ. Α', Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, Αθήνα 2020.
Σταματιάδης Νικόλαος, *Σαμιακά*, Ηγεμονικό Τυπογραφείο, Σάμος 1899.
Χαρλαύτη Τζελίνα, «Το κατ'έμέ αείποτε μέγας εθαύμασα τους Έλληνες ναυτικούς - Το πολεμικό και εμπορικό ναυτικό στον Αγώνα της Ανεξαρτησίας 1821-1827», στο Παναγιώτης Γέροντας (επιμ.), *1821-2021 διακόσια χρόνια από τον Ναυτικό Αγώνα της Ελληνικής Επανάστασης*, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, Βοτανικός 2021, σ. 14-35.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Μιχαήλ Κατσικαρέλης ΠΝ αποφοίτησε από την Σχολή Μονίμων Υπαξιωματικών Ναυτικού το 2002. Είναι απόφοιτος του Τμήματος Πολιτικών Επιστημών και Ιστορίας του Παντείου Πανεπιστημίου με άριστα το 2016 και κάτοχος του μεταπτυχιακού Διπλώματος Σπουδών του Παντείου Πανεπιστημίου του ιδίου Τμήματος με ειδίκευση στην Νεώτερη και Σύγχρονη Ιστορία το 2019. Τα ερευνητικά του ενδιαφέροντά του εντοπίζονται γύρω από τις ναυτικές τακτικές των πλοίων της Αρχαιότητας, της περιόδου της Ελληνικής Επανάστασης του 1821, αλλά και την οργάνωση του Πολεμικού Ναυτικού στην Νεώτερη Ελλάδα. Είναι ένας από τους δύο συγγραφείς του βιβλίου «Νύν Υπέρ Πάντων Αγών: 2500 Χρόνια από τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας» που εκδόθηκε από την Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού του 2020. Άρθρα του έχουν δημοσιευθεί στον έντυπο και διαδικτυακό τύπο, ενώ έχει συμμετάσχει σε επιστημονικά συνέδρια με βασικό αντικείμενο την Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού.



Τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού Κατά τον Β' ΠΠ

Του **Ηρακλή Καλογεράκη**,
Αντιναυάρχου ε.α. ΠΝ

Η ΑΜΥΝΤΙΚΗ ΘΩΡΑΚΙΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΕΤΑ ΤΟΥΣ ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΥΣ ΠΟΛΕΜΟΥΣ

Την περίοδο μεταξύ των δύο παγκοσμίων πολέμων, η Ελλάδα αντιμετώπιζε πολιτικές αστάθειες και διχασμό της κοινωνίας, καθιστώντας δύσκολη την κατανόηση της πολιτικής κατάστασης που διαμορφωνόταν στην Ευρώπη.

Οι «εδαφικές» διατάξεις που προέκυψαν μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, με τη Συνθήκη των Βερσαλλιών, επηρέασαν σοβαρά τη Γερμανία και αυτό έπρεπε να ερμηνευθεί σωστά, ειδικά μετά την άνοδο του Αδόλφου Χίτλερ στην εξουσία το 1933, καθώς ο στόχος του Χίτλερ ήταν η αποκατάσταση της Γερμανικής αυτοκρατορίας.

Η απόφαση της Γερμανίας να αποχωρήσει από την «Κοινωνία των Εθνών» το 1933, η επαναφορά της υποχρεωτικής στρατιωτικής θητείας το 1935 και η συνεχιζόμενη αύξηση του στρατιωτικού εξοπλισμού της, έπρεπε πάλι να προειδοποιήσουν και να κινητοποιήσουν τη διεθνή κοινότητα σχετικά με τις επερχόμενες απειλές. Ωστόσο, ούτε η παγκόσμια αναταραχή που ακολούθησε, ούτε οι φωνές για απομόνωση της Γερμανίας μετά τη καταγγελία της συνθήκης του Λοκάρνο και την επαναστρατιωποίηση της Ρηνανίας το 1936 και την άνοδο του δικτάτορα Φράνκο στην εξουσία με την υποστήριξη της Γερμανίας και της Ιταλίας, δεν κατάφεραν να κινητοποιήσουν τη διεθνή κοινότητα για να αποτραπεί ένας νέος πόλεμος.

Στην Ελλάδα, η οποία πίστευε ότι η «Κοινωνία των Εθνών» θα εξασφαλίσει την ειρήνη, τα 9 πραξικοπήματα, οι αιματηρές συγκρούσεις και οι πολιτικές δολοφονίες, οι αλληπάλληλες 10 εκλογικές αναμετρήσεις, μεταξύ 1915 και 1936, η χρεοκοπία του 1932 με την οικονομική ύφεση και η διαφθορά στη δημόσια διοίκηση, σε συνδυασμό με τα προβλήματα επανένταξης των προσφύγων της Μικρασιατικής καταστροφής, δεν άφηναν χώρο για γεωπολιτικές σκέψεις ή σοβαρά σχέδια ανάπτυξης και ευημερίας. Αντίθετα, αυτές οι συνθήκες δημιούργησαν τις προϋποθέσεις και τη δικαιολογία για την άνοδο στην εξουσία, σε συνεννόηση με τον βασιλιά Γεώργιο, του Ιωάννη Μεταξά, στις 4 Αυγούστου 1936.

Ο Μεταξάς, ως πρώην έμπειρος στρατιωτικός και υπουργός Άμυνας, επιθυμούσε να δει την Ελλάδα να επιβιώνει και να αναπτύσσεται. Στην εξωτερική του πολιτική, προσπάθησε να ισορροπήσει μεταξύ της Βρετανίας, η οποία επικρατούσε στη Μεσόγειο και της Γερμανίας, με την οποία είχε παρόμοιες ιδεολογικές απόψεις, αλλά και οικονομικά συμφέροντα, λόγω των δανείων (κλήριγκ).

Όμως, παρά τις προσπάθειές του να παραμείνει «ουδέτερος», η οικονομική εξάρτησή μας από άλλες χώρες επηρέασε την επιλογή του. Οι κεφαλαιακές επενδύσεις από Αγγλία, Γαλλία και Αμερική κάλυπταν το 70% των ξένων επενδύσεων στην Ελλάδα, ενώ η Γερμανία και η Ιταλία είχαν μόλις το 9,5%. Έτσι, η επιλογή του ήταν μονόδρομος.

Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος είχε αποδείξει τη σημασία του αεροπλάνου ως όπλο και του εξ αυτού κινδύνου, όλος ο κόσμος, συμπεριλαμβανομένου και του Μεταξά, γνώριζαν ότι ο «νικητής» σε έναν πόλεμο θα ήταν αυτός που θα είχε την κυριαρχία στις θάλασσες. Και η Αγγλία ήταν η κυρίαρχη σε αυτόν τον τομέα. Έτσι, η απόφαση για την πλευρά που θα επιλεγόταν είχε ληφθεί.

Ο Αντιναύαρχος Κώνστας ανέφερε στο βιβλίο του ότι: *Μόλις ο Μεταξάς εγκαθιστά την δικτατορία του, στρέφει αμέριστο την προσοχή του προς τις ενόπλιους δυνάμεις. Κατά τα τέλη Οκτωβρίου (1936), παρίσταται κατά την συνεδρίαση του Ανωτάτου Ναυτικού Συμβουλίου προς μελέτη του Ναυτικού προγράμματος, όπου δράττεται της ευκαιρίας δια να δηλώσει επισήμως τα ακόλουθα. «Αυτό που θα σας είπω, δεν θα το ανακοινώσετε εις κανένα. Προβλέπω πόλεμον μεταξύ αγγλικού και γερμανικού συγκροτήματος. Πόλεμον πολύ χειρότερον από τον προηγούμενον. Εις τον πόλεμον αυτόν θα κάμω ότι μπορώ δια να μην εμπλακεί η Ελλάς, αλλά τούτο δυστυχώς θα είναι αδύνατον. Είναι περιττόν να σας είπω ακόμη ότι η θέσις μας εις την σύρραξιν αυτήν θα είναι παρά το πλευρόν της Αγγλίας.*

Ο πρωθυπουργός Μεταξάς, κατά την επόμενη τετραετία, εργάστηκε σκληρά και ήταν ο εμπνευστής και δημιουργός της προετοιμασίας της Ελλάδας καθώς και της αντίστασης των Ελλήνων στον



μεγάλο πόλεμο που ερχόταν. Με τη λογική που τον διακατείχε, οργάνωσε γρήγορα, αθόρυβα και αποτελεσματικά την άμυνα της χώρας μας.

Αντιληφθείς τους κινδύνους, έδωσε προτεραιότητα στην αντιμετώπιση της «αεροπορικής απειλής» ενώ σε όλες τις μεγάλες πόλεις δημιουργήθηκαν και οργανώθηκαν καταφύγια από το κράτος. Επιπλέον, προβλέφθηκε η δημιουργία ιδιωτικών καταφυγίων, καθώς από το 1936 η δημιουργία τους ήταν υποχρεωτική σε νεόκτιστα τριώροφα και τετράωροφα κτήρια.

Για την αποτελεσματική Αντιαεροπορική Άμυνα (Α/Α) και σωστή θωράκιση της χώρας, θα απαιτούντο σύμφωνα με την σχετική μελέτη, 6 δις δραχμές, αλλά δυστυχώς διατέθηκαν μόνο 865.εκατομμύρια, ποσό που μόλις έφτανε για μια υποτυπώδη οργάνωση.

Ναυτικές Αμυντικές περιοχές (ΝΑΠ)

Από την 20/12/1935 δημιουργήθηκαν με Βασιλικό Διάταγμα έξι Ναυτικές Αμυντικές Περιοχές (ΝΑΠ), με σκοπό την υπεράσπιση των παράκτιων περιοχών από εχθρικές επιθέσεις από αέρα και θάλασσα, καθώς και για την προστασία των

θαλασσιών γραμμών επικοινωνιών.

Στις 9/11/1936, αυτές υπήχθησαν και οργανώθηκαν στη νεοσυσταθείσα Ανωτέρα Διοίκηση Τοπικής Αμύνης (ΑΔΤΑ) και αμέσως ξεκίνησε μια συστηματική και εντατική εκπαίδευση.

Από το 1924, με κυβέρνηση Ελ. Βενιζέλου, υπήρχε ένα σχέδιο Αμύνης για οχύρωση των ελληνικών ακτών, αλλά η υλοποίησή του καλύφθηκε νομοθετικά την 10/9/1926 από την κυβέρνηση του Γεωργίου Κονδύλη. Το 1935, διατάχθηκε η εκπόνηση μελέτης για τη δημιουργία ενός δικτύου οχυρωματικών έργων από τον υπουργό Ναυτικών Τσαλδάρη και τον Ναύαρχο Σοφοκλή Δούσμανη, με την υλοποίηση και ανάπτυξη του σχεδίου αυτού να γίνεται από τον Ιωάννη Μεταξά το 1936. Τότε, για την οργάνωση της «Παρακτίου Άμυνας», ο Έφ. Υποναύαρχος Γ. Ράλλης ανέλαβε διοικητής της ΑΔΤΑ και προσέλαβε Γερμανούς αξιωματικούς που συνεργάστηκαν με τον Πλωτάρχη Χατζηκωνσταντή για τη μελέτη του θέματος, την υπόδειξη θέσεων εγκατάστασης πυροβολείων και οχυρωματικών έργων και την εκπόνηση τριών σχεδίων αμύνης.

Οι κληθέντες Γερμανοί ειδικοί ήταν ο από-

στρατος Αντιναύαρχος Kinzel, ο Ταγματάρχης μηχανικού Habicht και ο Πλωτάρχης πυροβολητής Mirus, οι οποίοι αφού έκαναν τις ανάλογες υποδείξεις και προτάσεις, αποχώρησαν και άφησαν την υλοποίηση τους στους Έλληνες. Ο Γερμανός ναύαρχος έμεινε 1 μήνα και οι υπόλοιποι 6 μήνες. Από τα αμυντικά αυτά σχέδια, το ένα αφορούσε μόνο την προστασία του Ναυστάθμου Σαλαμίνας (ΝΣ), το άλλο την Α/Α προστασία του ΝΣ και του Πειραιά, και το τρίτο την Α/Α προστασία της πρωτεύουσας, Πειραιά και ΝΣ, που ήταν αυτό που τελικά εγκρίθηκε.

Για την υλοποίηση του σχεδίου αυτού, η ΑΔΤΑ μετονομάστηκε σε Ανωτέρα Διοίκηση Παρακτίου Αμύνης (ΑΔΠΑ) με διοικητή τον Πλοίαρχο Γρ. Μεζεβίρη και επιτελείς τον Αντιπλοίαρχο Κώστα, Αντιπλοίαρχο Αθανασόπουλο και υπεύθυνο Παρατηρητηρίων τον Πλωτάρχη Χατζηκωνσταντή. Ακολούθως, οι Έλληνες αξιωματικοί σε συνεργασία με το ΕΜΠ και μηχανικούς προχώρησαν στην πραγματοποίηση των σχεδίων.

Τα Ναυτικά Οχυρά

Εκτός από τα 21 μεγάλα μόνιμα Οχυρά της Γραμμής Μεταξά, που κατασκευάστηκαν την περίοδο 1936-40 στα Ελληνοβουλγαρικά σύνορα και κόστισαν 1,5 δις δραχμές, έγιναν επίσης και εξοπλίστηκαν πλήρως, οκτώ μεγάλα Παράκτια Οχυρά. Δύο οχυρά στον Θερμαϊκό, το Καραμπουρνού κοντά στο Αγγελοχώρι και η Τούζλα κοντά στη Μηχανιώνα,

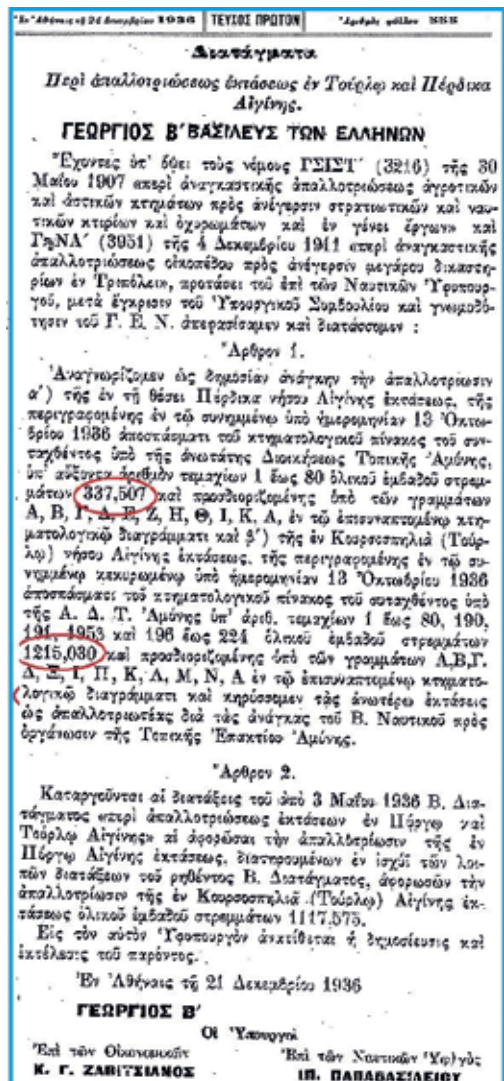
Δύο οχυρά στον Ευβοϊκό, αυτό του Βορείου Ευβοϊκού στις Γούβες Βόρειας Εύβοιας και αυτό του Νοτίου Ευβοϊκού στην Αγ. Μαρίνα Μαραθώνα,

Δύο οχυρά στην Αίγινα, το Βόρειο στον Τούρλο και το Νότιο στην Πέρδικα, ένα οχυρό στις Φλεβών και ένα στον Άραξο,

Αυτές οι οκτώ αναγκαίες για την Παράκτια Άμυνα της χώρας εκτάσεις για τα οχυρά, απαλλοτριώθηκαν με τον Α.Ν 376/36 (ΦΕΚ 546Α/18-12-1936) και περιήλθαν στο Δημόσιο.

Ειδικότερα, οι περιοχές των δύο Οχυρών της Αίγινας απαλλοτριώθηκαν με Β.Δ. (ΦΕΚ 555 Α/1936) την 24 Δεκεμβρίου 1936.

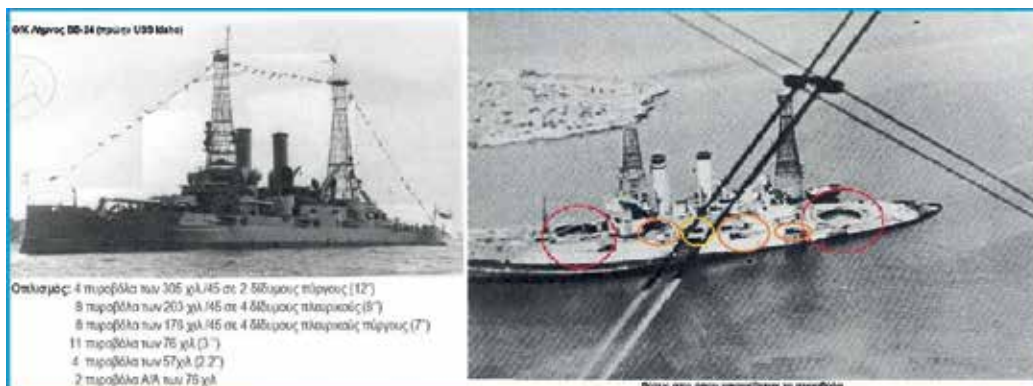
Αξιοσημείωτο είναι πως, ειδικά για αυτές τις δύο περιοχές της Αίγινας αλλά και για αυτή του Αράξου, τα χρήματα της απαλλοτρίωσης δεν πληρώθηκαν από το δημόσιο αλλά αποκλειστι-



κά από το Ταμεῖο Εθνικού Στόλου (ΤΕΣ).

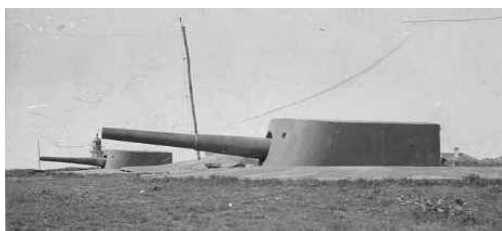
Ἐτσι, η περιοχή του Βόρειου Οχυρού Αίγινας (BOA) έκτασης 1.215,030 στρεμμάτων στον Τούρλο και η περιοχή του Νότιου Οχυρού Αίγινας (NOA) έκτασης 349,507 στρεμμάτων στην Πέρδικα, όπως και του Αράξου, αποτελούν περιουσιακό στοιχείο του ΤΕΣ και όχι του δημοσίου.

Ἄλλωστε, το ΤΕΣ σύμφωνα με την απόφαση ΣτΕ υπ. αρ. 2515/1979, έχει τη νομική μορφή της Αποκεντρωμένης Δημόσιας Υπηρεσίας, και όχι ΝΠΔΔ, που λειτουργεί ως «Ειδικό Ταμεῖο» με αποκλειστική αποστολή την ενίσχυση των Ελληνικών Ναυτικών Δυνάμεων.



Εξοπλισμός Οχυρών

Η μεταφορά και εγκατάσταση αυτών των πυροβόλων ήταν μια τεχνικά πολύ δύσκολη εργασία, αλλά πραγματοποιήθηκε με επιτυχία. Τα πυροβόλα που ζύγιζαν 900 τόνους έκαστο, τοποθετήθηκαν στη κορυφή ενός βουνού, επίσης κατασκευάστηκαν οι αντίστοιχες πυριτιδαποθήκες, αναχωρηγίες φυσίγγων-βλημάτων κ.α..

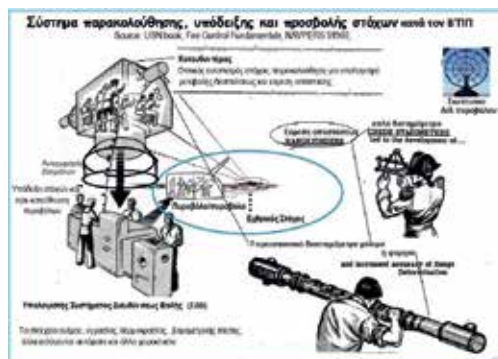


Για τα Ναυτικά Οχυρά Θερμαϊκού (Καραμπουρνού και Τούζλα), χρησιμοποιήθηκαν πυροβόλα από το θωρηκτό «Fetih Bulent» που είχε βυθιστεί στον πρώτο Βαλκανικό Πόλεμο.

πυροβόλα 210mm Krupps, 1 A/A πυροβόλο 37/60 P.M, 1 προβολέα και 1 ακουστικό εντοπισμού αεροσκαφών.

Το σύνολο των δαπανών για όλες τις επά-
κτιες οχυρώσεις ήταν περίπου 288.000.000
δραχμές, ενώ οι δαπάνες για τα Ναυτικά Οχυρά
Σαρωνικού (εξάρμωση, μεταφορά και εγκατά-
σταση των πυροβόλων) ανήλθαν συνολικά σε
99.500.000 δραχμές με τις εργασίες αυτές να
γίνονται από ελληνικές εταιρείες και το Πολε-
μικό Ναυτικό.

Ένα οχυρό περιλαμβάνει πολλές εγκαταστάσεις και εξοπλισμό που δεν φαίνονται αλλά είναι εκεί και είναι επαρκώς θωρακισμένες.



Προδιαγραφές και υποχρεώσεις του εργατικού δυναμικού και προσωπικού Ναυτικών Οχυρών

Μόλις ολοκληρώθηκαν τα τοπογραφικά διαγράμματα στις περιοχές των οχυρών και εγκρίθηκαν οι εργασίες και ο προϋπολογισμός του έργου, το Υπουργείο Ναυτικών υπέγραψε ένα συμφωνητικό εχεμύθειας με όλους τους αναδόχους των έργων.

Οι κατασκευαστικές εταιρείες υποχρεώθηκαν να εκτελέσουν ελέγχους ασφαλείας σε όλους τους εργαζομένους και οι μη πληρούντες τις προϋποθέσεις, απομακρύνθηκαν. Οι εργαζόμενοι που πληρούσαν τα κριτήρια ασφαλείας υπέγραψαν εγγράφως δήλωση εχεμύθειας. Σε περίπτωση παράβασης αυτοί θα παραπεμπόταν στο Ναυτοδικείο με την κατηγορία της «πρόκλησης σημαντικής Εθνικής Ζημιάς». Μετά συντάχθηκαν πίνακες εργατικού δυναμικού με πλήρη στοιχεία και περιγραφή της εργασίας που θα εκτελούσαν. Επίσης, οι εταιρείες υπέβαλαν υπεύθυνη δήλωση για την εξασφάλιση του απορρήτου των σχεδίων και προδιαγραφών και ορίστηκε υπεύθυνο άτομο για τη διακίνηση και χειρισμό των σχεδίων.

Όλο το προσωπικό υποβλήθηκε σε ιατρικές εξετάσεις και στο εργοτάξιο υπήρχε ιατρός. Επιπλέον, έγιναν τακτικές, ανά 15νθήμερο, επισκέψεις από υγειονομικό και επιθεωρητή εργασίας.

Οι εργαζόμενοι σιτίζονταν υποχρεωτικά στην «Εργατική Εστία Αίγινας» και διέμεναν εκεί.

Κοντά στα εργοτάξια, υπήρχαν ξύλινα παρπήγματα κοιτώνων, αποχωρητηρίων και μαγειρείου.

Ο έλεγχος του εργοταξίου και η τήρηση των κανόνων εποπτεύονταν από έναν Επόπτη Μηχανικό, τρεις Επιστάτες και υπήρχε επίσης «ο Διαχειριστής» του έργου που ήταν υπεύθυνος και για τη μισθοδοσία του προσωπικού. Στο Διαχειριστή εκτός από τον Μηχανικό και τους Επιστάτες, λογοδοτούσαν και οι τροφοδότες, όσον αφορά στην ποιότητα και επάρκεια των τροφών, στην ποσότητα των μερίδων, καθώς και στην επάρκεια των σκευών, τραπεζιών και εδράνων.

Οι εργαζόμενοι είχαν ειδικά δελτία ταυτότητας για την είσοδο στο οχυρό, και σε όλες τις εισόδους υπήρχαν ναύτες ειδικού σκοπού. Κανείς δεν μπορούσε να μπει ή να βγει από την περιοχή χωρίς άδεια και χωρίς να έχει συγκεκριμένη εργασία.



Η εκτέλεση των εργασιών στα οχυρά και η επάνδρωσή τους

Οι εργασίες όλων και των 8 Ναυτικών οχυρών, ολοκληρώθηκαν τέσσερις μήνες πριν την έναρξη του Ελληνοϊταλικού πολέμου ενώ το συνολικό κόστος απόκτησης και διαμόρφωσης των ανήλθε περίπου σε 288 εκατομμύρια δραχμές, το οποίο καλύφθηκε όλο από το Ταμείο Εθνικού Στόλου (ΤΕΣ).

Για τα «Οχυρά Σαρωνικού», ορίστηκε ο Υποναύαρχος Γ. Ράλλης ως υπεύθυνος επίβλεψης και ενεργοποίησης που ήταν ταυτόχρονα και διευθυντής της ΑΔΤΑ.

Μετά την ολοκλήρωση των έργων, τα οχυρά επανδρώθηκαν αμέσως από αξιωματικούς και υπαξιωματικούς του ΠΝ και από μαθητές των σχολών. Παρόλο που οι τοποθετηθέντες δεν είχαν προηγούμενη εμπειρία, εκπαιδεύτηκαν γρήγορα στις θέσεις τους και έδειξαν αξιοθαύμαστο ζήλο. Στα τέλη του 1938, για την ετοιμότητα και βελτίωση των δυνατοτήτων τους, έγινε μια συνδυασμένη άσκηση των οχυρών με τα πλοία του Στόλου, τα παρατηρητήρια, τους σταθμούς παράκτιας άμυνας και με τμήματα αεροπορικών και στρατιωτικών δυνάμεων της περιοχής. Οι όποιες διαπιστωθείσες- ελλείψεις, αποκαταστάθηκαν μέχρι τον Απρίλιο του 1939, και έτσι όλα τα Ναυτικά Οχυρά, ήταν έτοιμα για δράση.

Η από θαλάσσης θωράκιση του Πειραιά με ναρκοθέτηση

Μετά τον τορπιλισμό του ΕΛΛΗΣ, το ναυτικό εκπόνησε αμυντικά σχέδια των σημαντικών λιμένων και αμέσως μετά την εκδήλωση της Ιταλικής εισβολής, διέταξε την εκτέλεση τους με πόντιση αμυντικών ναρκοπεδίων στο Ιόνιο,



στον Πατραϊκό, στον Σαρωνικό και στον Ευβοϊκό κόλπο και ταυτόχρονα έκλεισαν με ανθυποβρυχιακά φράγματα οι ζωτικοί μας λιμένες και κόλποι.

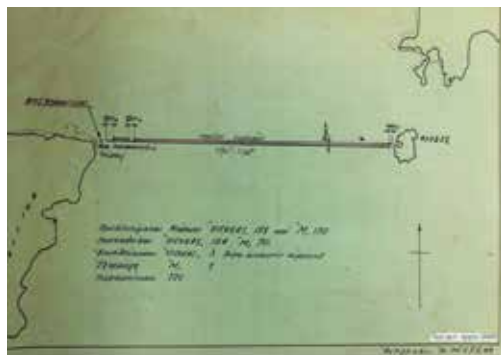
Το μεγαλύτερο και σπουδαιότερο ναρκοπέδιο, ήταν αυτό που μετέτρεπε το Σαρωνικό Κόλπο σε «κλειστή θάλασσα» και προστάτευε το λιμάνι του Πειραιά. Το ναρκοπέδιο αυτό είχε δύο τμήματα. Το ένα ήταν από την Ακ. Τούρλος της Αίγινας μέχρι τη νησίδα Φλέβες, με είσοδο πλοίων από τη περιοχή Φλεβών-Βουλιαγμένης και το άλλο ήταν από τη νησίδα Μονή της Αίγινας μέχρι τον Αγ. Γεώργιο των Μεθάνων.

Η είσοδος στο Σαρωνικό από τη διώρυγα της Κορίνθου και τα στενά Ψυτάλλειας-Σαλαμίνας-Πειραιά (Ακτή Θεμιστοκλέους) και η είσοδος στον προλιμένα του Πειραιά, έκλειναν με συρμάτινα φράγματα.

Για το ναρκοπέδιο «Τούρλος-Φλέβες» προβλεπόταν η πόντιση 155 ναρκών VICKERS και 170 Ελληνικής κατασκευής τύπου «Μ» (Μωραίτη) σε δύο γραμμές αλλά ποντίστηκαν μόνο 154 VICKERS και 70 τύπου Μ.

Από αυτές, 3 νάρκες τύπου VICKERS αποκόπηκαν από το σύρμα τους, ενώ μία τύπου Μ εξερράγη. Έτσι έμειναν στο ναρκοπέδιο μόνο 220 νάρκες.

Η πόντιση του ναρκοπεδίου αυτού, έγινε με πολλά προβλήματα γιατί επειδή τα σχέδια προέβλεπαν να γίνουν (και όλες οι ασκήσεις είχαν γίνει) με το ΒΠ ΕΛΛΗ που το 1926 μετασκευάστηκε και είχε δυνατότητα ταχείας πόντισης 100 ναρκών, λόγω της προσβολής και βύθισης του στην Τήνο από το Ιταλικό υποβρύχιο "ΔΕΛΦΙΝΟ", έγιναν τελικά από το ΒΠ «ΩΡΙΩΝ» και τα αντιτορπιλικά «ΠΑΝΘΗΡ», «ΑΕΤΟΣ», «ΙΕΡΑΞ»,



«ΛΕΩΝ», «ΥΔΡΑ», «Βασ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» και «ΣΠΕΤΣΑΙ», πλοία που δεν είχαν πρότερη εμπειρία.

Στο ναρκοπέδιο «Μονής-Μεθάνων» το ΒΠ «ΣΤΡΥΜΩΝ», «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» και αντιτορπιλικό «Βασ. ΟΛΓΑ», πόντισαν 115 νάρκες τύπου VICKERS.

Μετά την κατάληψη της Ελλάδας από τους Γερμανούς, τα ναρκοπέδια του Σαρωνικού, περιελήφθησαν στην Γερμανική αμυντική σχεδίαση και μάλιστα το 1943 ενισχύθηκαν με πόντιση επιπλέον ναρκών σε τέσσερα επιπλέον ναρκοπέδια στην περιοχή ανατολικά του Τούρλου και δύο στη περιοχή Αιγίνης-Μεθάνων.

Η Αντιαεροπορική Άμυνα (Α/Α)

Η Α/Α άμυνα της περιοχής πρωτεύουσας έγινε διακλαδική και ενιαία για λόγους οικονομίας. Αρχικά, ένας υποστράτηγος του ΣΞ ορίστηκε ως αρχηγός της ΑΑ Άμυνας, που δεν είχε αξιωματικούς του Ναυτικού στο επιτελείο του. Αυτό το πρόβλημα εντοπίστηκε εγκαίρως και κατά την έναρξη του Ελληνοϊταλικού πολέμου, η διοίκηση ανατέθηκε στον Αντιναύαρχο Οικονόμου.

Αυτός ανέλαβε και τον συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων από την Υπηρεσία Επιτήρησης Συναγερμού Αέρος και Θαλάσσης (ΥΕΣΑΘ), η οποία βρισκόταν στο καταφύγιο του Λυκαβηττού. Έτσι προ της έναρξης του πολέμου, το Ναυτικό είχε οργανώσει και λειτουργούσε 4 πυροβολαρχίες πρωτεύοντος πυροβολικού, ενώ ο στρατός είχε αναλάβει τις δευτερεύουσες.

Λόγω όμως των αναγκών του Αλβανικού μετώπου, πολλές από αυτές πέρασαν στο Ναυτικό, το οποίο με την έναρξη του πολέμου είχε 8 πλήρεις πυροβολαρχίες, κατευθυντήρες, προβολείς, ακουστικά αεροπλάνων κ.α. υπό την εποπτεία του Πλωτάρχη Κιοσέ.

Παρέκτα και Αντιαεροπορική Άμυνα Αττικής - Συγκρότημα - Α2 (Αττική, Σαλαμίνα, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ισθμός Κορίνθου, Χαλκίδα) υπό τον Πλωτάρχη Κισσέ			
ΑΑ Πυροβολορχή	Θέση	Κύριος Οπλισμός	Δευτερεύον Οπλισμός & Εξοπλισμός
	Ψαλίδας	75 γλ	1 Δυσμετρία 3 Πυλόνια Saint Etienne 7,62mm 1 Οπισθοκατόβλο Stayer 1 Προβόλος 150 γλ. (Π-14) 1 σιτ Ακουστικών Αεροπλάνων
ΑΑ Πυροβολορχή Π-12	Βροχής (πάνω από Ν2)	KRL/PP 88/69	1 σιτ Ακουστικών Αεροπλάνων
ΑΑ Πυροβολορχή Π-13	Αγρίνου	KRL/PP 88/69	1 σιτ Ακουστικών Αεροπλάνων
ΑΑ Πυροβολορχή Π-14	Κασπίδας	94 γλ	1 Δυσμετρία 4 Πυλόνια Saint Etienne 7,62mm 1 σιτ Ακουστικών Αεροπλάνων
ΑΑ Πυροβολορχή	Τοκερσιονίων	76 γλ	1 Ουλαρός 2 Πυλόνια Saint Etienne 7,62mm 1 σιτ Ακουστικών Αεροπλάνων
Πυροβολείο	Κεράφου (Κασπίδα)	2 Χ 57 γλ παραβόλα 2 Χ Α/Α Teet 40/39	1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-12) 1 σιτ Ακουστικών Αεροπλάνων
Επίσκοο Πυροβόλο	Ποίνικος	150 γλ	1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-5)
Ουλαρός	Βροχής (πάνω από Ν2)	Teet 40/39	
Ουλαρός	Κασπίδας	Teet 40/39	
Ουλαρός	Ελευθερίας	Teet 40/39	
Ουλαρός	Αρσής	Teet 40/39	
Ουλαρός	Δ.Ρ.Υ.Ν	Teet 40/39	
Ουλαρός	Παραδοσιακού	Reinmental 37 mm	
Ουλαρός	Δ.Τ.Ν	Reinmental 37 mm	
Ουλαρός	Ελευθερίας	Reinmental 37 mm	1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-5)
Ουλαρός	Χαλκίδας	Teet 40/39	
Πυροβολορχή	Ισθμός Κορίνθου	Teet 40/39	
Παρατηρητήριο	Παραβή		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-2)
Παρατηρητήριο	Σαλμια		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-3)
Παρατηρητήριο	Σαλαμίνα		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-4)
Παρατηρητήριο	Κορυμνοδόσου		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-6)
Παρατηρητήριο	Παραδοσιακού		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-7)
Παρατηρητήριο	Παλιό Φόβορο		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-15)
Παρατηρητήριο	Ν211		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-16)
Παρατηρητήριο	Αγ. Ιωάννης, Ρίνας		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-18)
Παρατηρητήριο	Σταυρώνα ΑΑ Ν2 (ΑΑΝ2)		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-19)
Παρατηρητήριο	Σταυρώνα		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-10 1-2)
Παρατηρητήριο	Κοινοκτημένο		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-11 1-2)
Παρατηρητήριο	Κοινοκτημένο		1 Πυροβόλος 150 γλ. (Π-8 1-2)

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΟΧΥΡΑ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ

Για την αποτελεσματικότερη άμυνα του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας είχε δημιουργηθεί η Διοίκηση των Ναυτικών Οχυρών Σαρωνικού (Ν.Ο.Σ) που είχε υπό την διοίκηση της τα δύο Ναυτικά Οχυρά της Αίγινας και των Φλεβών.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΟΧΥΡΑ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ Διοίκησης Πλοιάρχου Γεωργίου Παγκάρας			
οχυρό	ΒΟΑ	ΝΟΑ	ΦΛΕΒΩΝ
Διοικητής	Επ. Πλωτάρχης Παπαδόπουλος	Υποπλοίαρχος Ρίτσος	Πλωτάρχης Αγουλάκης
Υποδιοικητής	Υποπλοίαρχος Αθανασίου	Ανθίσκος/Υποχ. Μοραγιής	Επ. Υποχ. Μπουνοπούλης

Με την κήρυξη του πολέμου ανέλαβε την διοίκηση των Ν.Ο.Σ, ο Διοικητής της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ) Πλοίαρχος Παγκάρας, ο οποίος παρέδωσε τη διοίκηση της ΣΝΔ στον Ανθυποπλοίαρχο (Μπχ) Ψύχα και αμέσως μετέβη στην Αίγινα, στο Βόρειο οχυρό στον Τούρλο, όπου θα ήταν η έδρα της Διοίκησης. Την επομένη ανέλαβε καθήκοντα Ναυτικού Διοικητή Αίγινας και είχε υπό τη διοίκηση του και το Ναυτικό Νοσοκομείο Αίγινας.

Στην Διοίκηση Ν.Ο.Σ για την εποπτεία των ναρκοπεδίων και τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας στους διαύλους ασφαλείας της περιοχής είχαν διατεθεί τα εξοπλισμένα πλοία «ΝΑΙΣ», «ΑΥΓΗ», «ΑΡΓΩ», «ΑΦΡΟΔΙΤΗ», «ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ», τα καταδιωκτικά Λαθρεμπορίου Α1 και Α32 και τα εξοπλισμένα επίτακτα πλοία για την ασφάλιση των φραγμάτων «ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ», «ΠΑΝΑΓΙΑ» (ανεμότρατα) και «ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ».

Επίσης είχε δημιουργηθεί μια ομάδα Ναρκαλιείας που αποτελείτο από τα «ΩΡΙΩΝ», «ΠΑΡΑΛΟΣ», «ΚΟΡΙΑΛΕΝΙΟΣ» και «Αγ. ΙΩΑΝΝΗΣ».

Τέλος για τις ανάγκες της Πλοηγικής Υπηρεσίας είχαν διατεθεί τα βενζινόπλοια «Αγ. ΙΩΑΝΝΗΣ» και «ΒΡΥΣΗΙΣ» που ναυλοκούσαν στον λιμένα της Μουνιχίας.

Το Ναυτικό Νοσοκομείο Αίγινας

Για τις ανάγκες του προσωπικού των Ναυτικών Οχυρών Αίγινας, πάνω από 600 άτομα, ιδρύθηκε στις 12/11/1940 το Ναυτικό Νοσοκομείο Αίγινας σε κατάλληλο χώρο του νησιού, εκεί που σήμερα είναι το ξενοδοχείο Μιράντα.



Το νοσοκομείο αυτό παρείχε νοσηλεία στο προσωπικό των Οχυρών, καθώς και σε μέλη των οικογενειών των επιστρατευθέντων και σε άπορους. Επίσης, το μικρό νοσοκομείο του νησιού, Αγ. Διονύσιος, διατέθηκε στο ναυτικό για τις ανάγκες του πολέμου.

Το Ναυτικό Νοσοκομείο διέθετε ένα χειρουργείο και περίπου 60 κλίνες. Ο Διευθυντής του ήταν ο Αντιπλοίαρχος ιατρός Χρ. Περδίκης και προϊσταμένη η αδελφή Μαρία Ρεμπάκου.

Το νοσοκομείο παρείχε ανεκτίμητες υπηρεσίες και περίθαλψη στους τραυματίες ναυαγούς του Α/Τ «ΥΔΡΑ» που βυθίστηκε από Γερμανικά αεροπλάνα την 22/04/1941.



Το Ναυτικό Οχυρό Φλεβών (ΝΟΦ)

Στις Φλέβες, το ΝΟΦ μαζί με το Οχυρό στον Τούρλο και το μεταξύ τους ναρκοπέδιο απαγόρευαν την είσοδο εχθρικών πλοίων στο Σαρωνικό.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΟΧΥΡΟΥ ΦΛΕΒΩΝ			
	Βαθμός	Ειδικότητα	Όνοματεπώνυμο
Αξιωματικοί			
1	Πλωτάρχης		Ι. Αγιουάντης
2	Υποπλοίαρχος		Εμ. Μπουνούρης
3	Υποπλοίαρχος		Ν. Ρίτσας
4	Υποπλοίαρχος	ιατρός	Θ. Σιδάς
5 εφ.	Ανθυποπλοίαρχος		Ι. Προμπονάς
6 εφ.	Ανθυποπλοίαρχος		Σ. Κουτσουράκης
7 εφ.	Σημαιοφόρος	Οικον.	Δ. Μάστας
8 εφ.	Σημαιοφόρος	Μηχ.	Δ. Νικολαΐδης
9 εφ.	Σημαιοφόρος	Μηχ.	Μαλκώσης
10 εφ.	Σημαιοφόρος		Δ. Καψάλης
11 εφ.	Σημαιοφόρος	Οδοντ.	Δ. Ευθυμιάδης
Υποαξιωματικοί			
12 εφ.	Αρχικελευστής	Πυρ.	Ε. Φραγκίσκος
13 εφ.	Αρχικελευστής	Χημικός	Α. Ριζάκος
14	Αρχικελευστής	Τηλ.	Γ. Κεχαγιόγλου
15	Αρχικελευστής	Μηχ.	Β. Κορυζής
16 Στρ.	Αρχικελευστής	Ιατρός	Ν. Μπισκίνης
17	Κελευστής	Πυρ.	Λαγονίκας
18	Κελευστής	Πυρ.	Ζούλιας
19	Υποκελευστής	Μηχ.	Σ. Δανιάλης
20	Υποκελευστής	Ηλ.	Χριστόπουλος
21	Υποκελευστής	Ηλ.	Κ. Ηλιόπουλος
22	Υποκελευστής Α	Πυρ.	Γ. Μουράτης
23 Εφ.	Υποκελευστής	Πυρ.	Αγγελίδης
24	Υποκελευστής	Μηχ.	Σακκάς
25	Υποκελευστής Α	ΤΠΒ	Αυγουλέας
ναυτοδίοιοι			
26	Δίοιος	Πυρ.	Γ. Φραγκάκης
27	Δίοιος	Ηλ.	Παλάνος
28	ναύτης	Τηλ.	Κληρονόμος
29	ναύτης	Αρμ.	Α. Γαλιατσάτος
30	Εθελ. ναύτης	Πυρ.	Ξάνθος
256	+ 226 ναυτοδίοιοι		
+ 40 στρατιώτες που είχαν τραυματιστεί και επιστρέφει από το Ελληνο-Αλβανικό μέτωπο			

Ο εξοπλισμός του ήταν:

4 πυροβόλα των 8"/45 Αμ. (178 mm) σε 2 δίδυμους πύργους από το Θ/Κ ΛΗΜΝΟΣ

4 ταχυβόλα των 3"/50 Αμ (76 mm) από το Θ/Κ ΛΗΜΝΟΣ

4 αντιαεροπορικά πολυβόλα Τα 40/39 (40 mm)

4 προβολείς 150 cm (δύο σταθεροί και δύο εποχούμενοι)

1 Σύστημα Διευθύνσεως Βολής (Σ.Δ.Β). με στερεοσκοπικό διαστημόμετρο 6 μ. και Κ/Θ για τα πυροβόλα των 8"

1 Σ.Δ.Β. με διαστημόμετρο ταυτισμού για τα ταχυβόλα των 3"

1 Σετ ακουστικών ακροάσεως αεροσκαφών Υπόγειος ηλεκτρικός σταθμός,

Υπόγειες και ημι υπόγειες πυριτιδαποθήκες, βληματαποθήκες και καταφύγια.

Το Βόρειο Οχυρό Αίγινας (ΒΟΑ) (στο Τούρλο)

Στη ΒΑ πλευρά της Αίγινας, θέση Τούρλος, σε μια έκταση 1.215,030 στρεμμάτων, εγκαταστάθηκε το ΒΟΑ το οποίο μαζί με το ΝΟΦ έλεγχαν τις προσβάσεις του Σαρωνικού και με τη βοήθεια του μεταξύ τους ναρκοπεδίου απαγόρευαν την είσοδο εχθρικών πλοίων στον Σαρωνικό κόλπο όπου ήταν το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας.

Ο οπλισμός του Β.Ο.Α. ήταν 2 δίδυμοι ηλεκτροκίνητοι πύργοι με πυροβόλα των 12"/45 Αμ (305 χιλ) και 2 Σ.Δ.Β και Κ/Θ, το ένα ήταν με στερεοσκοπικό διαστημόμετρο 6μ. και το άλλο με



ΝΑΥΤΙΚΑ ΟΧΥΡΑ **Βόρειο Οχυρό Αίγινας (ΒΟΑ) στον Τούρλο**

Οπλισμός-Εξοπλισμός Β.Ο.Α.

2 δίδυμοι ηλεκτροκίνητοι πύργοι με πυροβόλα των 12 ιντσών (305 χιλ.) με 2 συστήματα Διεύθυνσης Βολής (Σ.Δ.Β.) (από ΛΗΜΝΟΣ)
1 Κατευθυντήρας με σπερσοσκοπικό διαστημόμετρο 6 μ. (από ΛΗΜΝΟΣ) και με διαστημόμετρο καθέτου βάσεως (από ΛΗΜΝΟΣ)
Η εγκατάσταση των ΣΔΒ δεν ολοκληρώθηκε ποτέ και συνεπώς αυτά δεν λειτούργησαν αυτόματα
4 ταχυβόλα Β 4' 150 (102 χιλ.) με 1 Σ.Δ.Β. και διαστημόμετρο 4 μ.
2 αντιαεροπορικά ταχυβόλα των 3 ιντσών (76 χιλ.) με 1 Σ.Δ.Β. και διαστημόμετρο κατακόρυφης βάσης. (από ΛΗΜΝΟΣ)
6 αντιαεροπορικά πολυβόλα 37 χιλ. (R.M. 37/60) σε 3 συλαμούς.
4 προβολείς 1 των 200 εκ. σταθερός σε μόνιμη βάση και σε κρύπτη (με ανεγκυστήρα) και 3 των 150 εκ. εποχούμενοι εκ των οποίων ο ένας κοινός με 1 Σ.Δ.Β.
1 Σ.Δ.Β. ακουστικών ακροάσεως αεροσκαφών
Μέγας Υπόγειος Σταθμός Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας
Υπόγειες πυριτιδαποθήκες & βληματοποθήκες
καταφύγια

διαστημόμετρο κατακόρυφης βάσης, των οποίων η εγκατάσταση δεν ολοκληρώθηκε ποτέ και συνεπώς δεν λειτούργησε αυτόματα, 4 ταχυβόλα των 4 ιντσών (102 χιλ.) με Σ.Δ.Β. και διαστημόμετρο 4 μέτρων, 2 αντιαεροπορικά ταχυβόλα των 3 ιντσών (76 χιλ.) με διαστημόμετρο κατακόρυφης βάσης, 6 αντιαεροπορικά πολυβόλα R.M. 37/60 σε 3 συλαμούς, 4 προβολείς. (1 σταθερός των 200 χιλ. και 3 των 150 χιλ. εποχούμενοι), 1 Σ.Δ.Β. ακουστικών ακροάσεως αεροσκαφών, Μέγας Υπόγειος ηλεκτρικός σταθμός, Υπόγειες πυριτιδαποθήκες, βληματοποθήκες και καταφύγια.

Το προσωπικό του οχυρού που αρχικά διέμεναν σε σκηνές, πριν τον χειμώνα του 1940, μεταφέρθηκαν σε ξύλινα παραπήγματα. Η ύπαρξη πευκοδάσους στον οχυρό αύξησε τον κίνδυνο πυρκαγιάς από εχθρικά πυρά, τυχαία γεγονότα ή ατυχήματα. Παράλληλα, με την κατασκευή των ενδιαιτήσεων δημιουργήθηκαν αντιπυρικές ζώνες και το προσωπικό έκανε συστηματική αποψίλωση. Επίσης, η έλλειψη νερού, δικτύου υδροδότησης, υδατο-δεξαμενών, υδροβυτίων και η μεγάλη διάσπαση των εγκαταστάσεων του οχυρού επιδείνωναν το πρόβλημα πυροπροστασίας.





Έργα εργολάβου-μηχανικού Α. Τζιρμίνου στο ΝΟΑ (στην Πέρδικα)			
Κόστος μεταφοράς πυροβόλων από ΝΕ και τοποθέτηση των, διαμόρφωση πυροβολείων & λοιπών χώρων οχυρού, κατασκευή στρατιωτικο-καταφυγίων κλπ			
Έργο	Αριθμός	Τιμή/μονάδα	Σύνολο
Πυροβόλα 7"	2	714.362	1.428.724
Πυροβόλα 3"	3	319.827	959.481
Μεταφορά πυροβόλων από ΝΕ	1	281.000	281.000
Λεκάνες πολυβόλων	2	50.000	100.000
Καταφύγιο και πολυβόλο	1	294.800	294.800
Οδοποιία (ελασματούχες, ασκαρές, αντιστάσεις, λιδοδομές θρολιθοδομές)	1	110.145	110.145
Στρατιωτικές 40 ανδρών	1	271.863	271.863
ΣΥΝΟΛΟ			3.448.013

Έργα από εταιρεία «ΤΕΚΤΩΝ ΑΕ» στο ΝΟΑ στην Πέρδικα			
Κόστος κατασκευής Σταθμών ΔΒ, Προβολεία έρευνας, παρατηρητήριου κ.α.			
Έργο	Αριθμός	Τιμή/μονάδα	Σύνολο
Σταθμός Διεύθυνσης Βολής 3"	1	61.390	61.390
Σταθμός Διεύθυνσης Βολής 7"	1	1.408.310	1.408.310
Κρύπτες προβολείων	2	200.005	400.010
Προστασία υπαρχόντων έργων από διάβρωση (Υλικά, μεταφορά, εργασία)			763.380
Κατασκευή παρατηρητήριου	1	228.200	228.200
Πηγάδι και αντλιοστάσιο του	1	30.490	30.490
Σύνολο			2.174.680

Το Νότιο Ναυτικό Οχυρό Αίγινας (ΝΟΑ) (στη Πέρδικα)

Στη νοτιοδυτική πλευρά της Αίγινας, δίπλα στη Πέρδικα, σε έκταση 349,510 στρεμμάτων δημιουργήθηκε το ΝΟΑ του οποίου ο εξοπλισμός ήταν:

3 πυροβόλα των 7"/45 Αμ (178 mm) και 1 Σ.Δ.Β. με στερεοσκοπικό διαστημόμετρο 6 μ. και κατευθυντήρα για τα πυροβόλα (από Θ/Κ ΛΗΜΝΟΣ)

3 ταχυβόλα 3"/50 (76 mm) με 1 ΣΔΒ (από Θ/Κ ΛΗΜΝΟΣ),

3 αντιαεροπορικά πολυβόλα Τ40/39,
2 προβολείς των 150 εκ. (1 σε μόνιμη βάση και 1 εποχούμενος στη θέση Πύργος

1 θωρακισμένο Παρατηρητήριο-Πολυβόλο-καταφύγιο

1 Στε ακουστικών ακροάσεως αεροσκαφών

Ημι-υπόγειος ηλεκτρικός σταθμός,
Ημιυπόγειες προασπισμένες πυριτιδαποθήκες, βληματοποθήκες και
1 καταφύγιο.

Πριν την έναρξη της εκτέλεσης των έργων, ο Διοικητής ΑΔΤΑ, Υποναύαρχος Ράλης, επισκέφθηκε όλα τα Οχυρά για αναγνώριση των περιοχών. Όλα ήταν ικανοποιητικά αλλά για το Νότιο Οχυρό της Αίγινας εκτίμησε ότι η αρχικά επιλεγμένη θέση «Πύργος» στη ΝΑ πλευρά του νησιού δεν ήταν η καταλληλότερη. Αντιθέτως, αναγνώρισε τα πλεονεκτήματα της περιοχής της Πέρδικας, η οποία προσέφερε μεγαλύτερη περιφερειακή ορατότητα και άμεση επίβλεψη του προβλεπόμενου ναρκοπεδίου στην περιοχή Αίγινας-Μεθάνων. Επιπλέον, οι θέσεις για τα πυ-



ροβόλα στην εν λόγω περιοχή είχαν καλύτερη κάλυψη λόγω της τοπογραφίας του εδάφους.

Προτάθηκε λοιπόν αλλαγή της θέσης του οχυρού, που εγκρίθηκε από το ΓΕΝ μέσα σε 5 μέρες, και άρχισαν άμεσα οι εργασίες. Στη θέση του Πύργου δημιουργήθηκε ένα παρατηρητήριο που θα είχε και τον προβολέα του οχυρού.

Το κόστος υλοποίησης του εξοπλισμού του ΝΟΑ (Πέρδικα) ανερχόταν στα 3.500.000 δραχμές, με την πρόβλεψη να διατεθεί πρόσθετο σημαντικό ποσό για συμπληρωματικά έργα προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα της άμυνας. Εγκρίθηκε λοιπόν ένα ξεχωριστό ποσό ύψους 200.000 δραχμών για την αγορά ενός κινητού (εποχούμενου) προβολέα έρευνας με ένα ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος, που τοποθετήθηκε σε μια κρύπτη στην περιοχή του Πύργου απ' όπου το ανύψωναν για να λειτουργήσει. Παρόμοιο σύστημα είχαν και προβολείς του ΒΟΑ.

Τέλος, στις 9/6/1937 εγκρίθηκε ένα επιπλέον ποσό 1,8 εκατομμυρίων δραχμών για την αγορά εξοπλισμού που περιλάμβανε όργανα Διεύθυνσης Βολής, τηλεφωνικό δίκτυο, ηλεκτρομηχανές, φωτισμό, αερισμό και εξαερισμό που αγοράστηκαν από το εξωτερικό.

Στις 12 Οκτωβρίου 1936, μετά από διαγωνισμό, η εκτέλεση των οχυρωματικών έργων κατοχυρώθηκε στην εταιρεία του μηχανικού **Α. Τζιριμπίνου** που υπέγραψε σύμβαση σύμφωνα με την οποία οι εργασίες των έργων θα ξεκινούσαν σε 3 μέρες και θα ολοκληρωνόταν σε 9 μήνες. Επίσης, η σύμβαση περιλάμβανε ρητά τον όρο ότι δεν θα γίνονταν αλλαγές στις τιμές των υλικών ή του κόστους των εργασιών μετά την υπογραφή.

Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν, υπόκεινταν σε αυστηρό έλεγχο και ήταν υψηλής ποιότητας με ειδικές προδιαγραφές. Τα σίδερα είχαν αντοχή 3700 gr/cm² και ήταν ειδικών προδιαγραφών (DIN 1962). Το τσιμέντο ήταν τύπου LAND ή ερυθρού κύκλου (υψηλής αντοχής) και προερχόταν από Ελληνικές Βιομηχανίες. Η άμμος δεν ήταν θαλασσινή και ήταν ελεύθερη από άλλες χημικές προσμίξεις. Τα χαλίκια ήταν συγκεκριμένης διαμέτρου (0,5-3 cm για τα σιδηροπαγή, και έως 7 cm για τα απλά σκυροδέματα) το δε νερό που χρησιμοποιήθηκε για την παρασκευή του μπετόν και τη διαβροχή του σκυροδέματος, ήταν αυστηρά «γλυκό» και όχι θαλασσινό.

Στις 22 Μαΐου 1939, μετά την ολοκλήρωση των έργων του εργολάβου μηχανικού Τζιριμπίνου, η Α.Δ.Π.Α. προκήρυξε μειοδοτικό διαγωνισμό συμπληρωματικών έργων, που κέρδισε **η κατασκευαστική εταιρεία «Τέκτων**, που περιελάμβαναν τους Σταθμούς Διευθύνσεως Βολής των 7 και 3 ιντσών, την κρύπτη του προβολέα έρευνας, το παρατηρητήριο-πολυβολείο, ένα πηγάδι με το αντλιοστάσιο του και διάφορες εργασίες για την προστασίας των υπάρχοντων έργων από την διάβρωση.

Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν ήταν ίδιας ποιότητας με εκείνη της πρώτης εργολαβίας. Ειδικότερα το τσιμέντο ήταν τύπου PORTLAND και προερχόταν από Ελληνικές Βιομηχανίες της Ελευσίνας, Βόλου ή Δραπετσώνας. Τα υπόλοιπα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν για τις ηλεκτρικές και υδραυλικές εγκαταστάσεις, ήταν αυστηρά ελληνικής προέλευσης με γερμανικούς κανονισμούς, χρησιμοποιούντο αφού πρώτα εγκρίνονταν από το Υπουργείο Ναυτικών και υφίσταντο αυστηρό έλεγχο.

Η ενεργοποίηση των Οχυρών

Οι εργασίες σε όλα τα οχυρά του Σαρωνικού, τέλειωσαν έγκαιρα και μέσα στους προβλεπόμενους χρόνους.

Ο πρωτεύων και δευτερεύων οπλισμός είχε εγκατασταθεί, οι προβολείς έρευνας έπαιζαν, καθώς και οι τηλεφωνικές γραμμές με τις συσκευές επικοινωνιών. Μετά την ολοκλήρωση των σημαντικών έργων έγιναν επιτυχείς έλεγχοι και τα Οχυρά ενεργοποιήθηκαν πριν την ιταλική επίθεση.

Τα ΣΔΒ όλων των οχυρών ήταν εγκατεστημένα και λειτουργούσαν με εξαίρεση το ΣΔΒ των πυροβόλων 7 ιντσών του Βόρειου Οχυρού (Τούρλο) λόγω καθυστερήσεων στις παραδόσεις.

Ο Διοικητής Οχυρών Σαρωνικού, Πλοίαρχος Παγκάρας, επιδόθηκε με ζήλο στην οργάνωση, εκπαίδευση και συνεργασία και των τριών οχυρών.

Εκπόνησε επιχειρησιακές οδηγίες και ειδικό σηματολόγιο για τη μεταξύ των οχυρών και της ΝΑΠ 3 συνεννόηση και επίσης συνέταξε ένα εγκόλπιο με τα καθήκοντα και υποχρεώσεις κάθε βαθμοφόρου των οχυρών.

Λόγω έλλειψης προσωπικού, δεν υπήρχε επιτελείο διοίκησης, οι αξιωματικοί είχαν επιφορτιστεί με διπλά καθήκοντα και οι υπαξιωματικοί ήταν κατά μεγάλο ποσοστό έφεδροι, μεγάλης ηλικίας, χωρίς διοικητικές ικανότητες ή εμπειρία στην εκτέλεση πυρών.

Ένα θέμα για το οποίο δεν βρέθηκε λύση, ήταν η ανεπάρκεια νερού, που επιδεινώνονταν και λόγω έλλειψης υδροφόρου οχήματος, με αποτέλεσμα να υπάρχει συνεχώς κίνδυνος από πυρκαγιά, ιδιαίτερα το καλοκαίρι και από εχθρικές επιθέσεις και κυρίως για το ΒΟΑ που ήταν μέσα σε πευκοδάσος. Για την υδροδότηση είχε διατεθεί το υδροφόρο «ΦΟΝΤΑΝΑ» που μοίραζε εκ περιτροπής νερό στα οχυρά.

Ο Πλοίαρχος στην έκθεση πεπραγμένων που συνέταξε μετά την κατάληψη της Ελλάδας από τους Γερμανούς, αναφέρει ότι βρήκε τα οχυρά, τα πυροβολεία και τον οπλισμό έτοιμα, επιτυχώς δοκιμασμένα και σε λειτουργία. Όσο για το ηθικό του προσωπικού, ήταν ακμαιότατο.

Αλλαγές-Βελτιώσεις για το Νότιο οχυρό Αίγινας

Στις 4 Οκτωβρίου 1940, ο Αντιναύαρχος Οικονόμου, σε επιθεώρηση που έκανε σε όλα τα οχυρά της ΝΑΠ3, διαπίστωσε ότι για το Οχυρό της Πέρδικας οι εργασίες ήταν ικανοποιητικές, αλλά η Α/Α άμυνα ήταν ανεπαρκής. Υπήρχαν μόνο 3 πολυβόλα των 20 mm και δεν υπήρχαν οι αρκετές μεταλλικές ταινίες σύνδεσης βλημάτων.

Ένα ακόμα πρόβλημα ήταν η πληρότητα στελέχωσης του οχυρού. Έλειπαν πάνω από 50 άτομα.

Επίσης, δεν υπήρχε επάρκεια χώρων ενδαιτήσεων και πρότεινε την επίταξη οικίσκων από τρεις γειτονικούς οικισμούς για τη στέγαση των ανδρών των πολυβολείων.

Ο Αντιναύαρχος Οικονόμου πρότεινε επίσης την κατεδάφιση του τρούλου της εκκλησίας εντός του οχυρού, ήταν ευδιάκριτος από μεγάλη απόσταση, αλλά τη διατήρηση του ναού για παραμονή και αποθήκευση υλικών. Επίσης, πρότεινε βάψιμο του ναού με χρώματα παραλλαγής για απόκρυψη.

ΣΤΕΛΕΧΗ ΝΟΤΙΟΥ ΟΧΥΡΟΥ ΑΙΓΙΝΑΣ (Πέρδικα)		
Αξιωματικοί		
1	Υποπλοίαρχος	Ρίτσος
2	Υποπλοίαρχος	Μαραγγής
3	Εφ. Ανθυποπλοίαρχος Μηχ	Ε. Λειβαδέας
4	Ανθυποπλοίαρχος ΠΣ Πυροβ	Γ. Λεγάκης
5	Εφ. Σημαιοφόρος Μηχ	Μπουλούμπασης
6	Εφ. Σημαιοφόρος Μηχ	Ι. Παπαιωάννου
7	Εφ. Σημαιοφόρος Ιατρός	Γρ. Μπακανάκης
8	Σημαιοφόρος ΠΣ Πυροβ	Ν. Καρακώστας
9	Εφ. Σημαιοφόρος Οικονομ	Τρ. Τσέτας
Υπαξιωματικοί		
1	Αρχικελευστής Πυροβ	Μοσχονιάνης
2	Εφ. Αρχικ/στης Μηχ	Σπανάκης
3	Εφ. Αρχικ/στης Πυροβ	Διγώνης
4	Εφ. Αρχικ/στης Πυροβ	Γεροντής
5	Κελευστής Πυροβ	Βαλλιάνης
6	Εφ. Κελευστής Τηλ	Κορδοπάτης
7	Εφ. Κελευστής Νοσοκ	Σκαρβέλης
8	Κελευστής Ηλεκτρ	Καλημέρης
9	Υποκελευστής Πυροβ	Ανδρέου
10	Υποκελευστής Πυροβ	Ζαφειρίου
11	Υποκελευστής Μηχ	Τσαπρούνης
12	Υποκελευστής Μηχ	Λογοθέτης
13	Εφ. Υποκελευστής Πυρ	Ζώρας
14	Εφ. Υποκελευστής Πυρ	Μουδράκης
15	Εφ. Υποκελευστής Πυρ	Μουρτσης
16	Υποκελευστής Πρότ	Μουρίκης
17	Εφ. Υποκελευστής γραφ	Θεοδωράκης
18	Εφ. Υποκελευστής Ηλ	Κασσιανός
19	Εφ. Υποκελευστής Σημ	Παπαμιχαλόπουλος
20	Εφ. Υποκελευστής Πυρ	Ρήγος
Ναυτοδίποιοι		
ΗΚ	294 ναύτες	

Οι μεταφορές εφοδίων-υλικών γινόνταν με ιστιοφόρο που όμως ήταν ασύμφορο γιατί τα έξοδα ενοικίασης του για ένα χρόνο κάλυπταν τα έξοδα αγοράς του. Ο δρόμος για την Αίγινα, αν και είχε τελειώσει, δεν χρησιμοποιήθηκε γιατί το Οχυρό δεν είχε μέσα μεταφοράς και χρειαζόταν τουλάχιστον μια μοτοσυκλέτα, που αγωνιωδώς ζητούσε ο Διοικητής του. Επείγουσες ανάγκες καλύπτονταν από τον Σταθμό Χωροφυλακής.

Για την αντιμετώπιση των ελλείψεων, ο Αντιναύαρχος Οικονόμου πρότεινε τη διάθεση 10.000 δραχμών για τη συντήρηση κάθε πυροβολείου και 2 με 4.000 δραχμές για αγορές σκευών και κλινოსκεπασμάτων για κάθε οχυρό (BOA και NOA).

Η οργανική δύναμη ήταν 323 άτομα, 9 αξιωματικοί, 20 υπαξιωματικοί και 294 ναύτες μεταξύ των οποίων, ένας ιατρός και δύο νοσοκόμοι που επάνδρωναν ένα Σταθμό Πρώτων Βοηθειών και ένα μικρό φαρμακείο.

Η δράση των Οχυρών κατά τον Ελληνοϊταλικό πόλεμο

Η πολεμική δράση όλων των οχυρών κατά τον Ελληνοϊταλικό πόλεμο ήταν ελάχιστη, λόγω των στρατηγικών συνθηκών των εμπολέμων και του τρόπου διεξαγωγής του αγώνα κατά θάλασσα.

Δεν υπήρξαν εχθρικές ναυτικές δυνάμεις που να εμφανίστηκαν στην προστατευόμενη περιοχή, ούτε και πραγματοποιήθηκε κάποια αποβατική ή καταδρομική ενέργεια στον Σαρωνικό. Επίσης, **κανένα από τα οχυρά του Σαρωνικού δεν δέχτηκε επίθεση, και συνεπώς δεν δόθηκε η ευκαιρία να χρησιμοποιήσουν τον κύριο οπλισμό τους.** Μόνο τα αντιαεροπορικά πολυβόλα χρησιμοποιήθηκαν περιστασιακά εναντίον διερχόμενων εχθρικών αεροσκαφών.

Το κυριότερο έργο που επιτέλεσαν όλα τα οχυρά, ήταν η επιτήρηση των ναρκοπεδίων και η προειδοποίηση των διαπλεόντων πλοίων για την ύπαρξη ναρκών. Ένα μοναδικό περιστατικό καταγράφηκε στο ναρκοπέδιο του Τούρλου Αίγινας-Φλεβών, όταν το ρυμουλκό «ΜΙΜΗΣ», λόγω λάθους πορείας, προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε τη νύχτα της 29ης Μαρτίου 1941. Από πλήρωμα 25 ανδρών διασώθηκαν μόνο 5 εκ των οποίων ο ένας απεβίωσε λίγες μέρες μετά.

Επίσης, το Οχυρό των Φλεβών το βράδυ 23/24 Νοεμβρίου 1940, έστω και καθυστερημένα φωτίσε με τους προβολείς του το έβδομο από τα 9 μεταγωγικά πλοία της νηοπομπής Ν-1 από το Ηράκλειο, που μαζί με τα προπορευόμενα Αντιτορπιλικά συνοδείας («ΙΕΡΑΞ»-«ΠΑΝ-ΘΗΡ»), είχαν εισέρθει κατά λάθος στο υφιστά-



μενο ναρκοπέδιο Τούρλου-Φλεβών. Η νηοπομπή αυτή μετέφερε την 5η Μεραρχία Κρητών (5.634 άνδρες και 2.207 κτήνη) από την Κρήτη για να ενισχύσει το Αλβανικό μέτωπο.

Ο Διοικητής του Οχυρού Πλωτάρχης Αγιουτάνης και ο Έφεδρος Υποπλοίαρχος Μπουντούρης ευρισκόταν και οι δύο εντός του Σταθμού Διευθύνσεως βολής. Επίσης σε ετοιμότητα εκείνο το βράδυ στο οχυρό ήταν 1 ταχυβόλο 76 χ/μ., 1 πυροβόλο των 170 χ/μ., όλα τα Α/Α πυροβόλα και τα Φυλάκια των Ευζώνων που ήταν εκεί.

Το τορπιλοβόλο του φράγματος «ΑΛΚΥΟΝΗ» με κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο Καρβέλη ήταν εντός του διαύλου και επέστρεφε από συνοδεία της προπορευόμενης νηοπομπής Ν-2 από τη Σούδα.

Όλοι αυτοί, καθυστερημένα αντελήφθησαν την είσοδο των πλοίων στο ναρκοπέδιο και τα προειδοποίησαν, αλλά τα πλοία στάθηκαν τυχερά και δεν προσέκρουσαν σε νάρκη.

Δράση κατά τον Ελληνογερμανικό Πόλεμο (06 -20 Απριλίου 1941).

Τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού που υπαγόταν στην Διοίκηση ΝΑΠ/3, με διοικητή τον πλοίαρχο Μπακόπουλο, συμμετείχαν ενεργά στην αντιαεροπορική άμυνα της περιοχής αλλά μέχρι και την είσοδο των Γερμανών στην Αθήνα, την 27.04.1941, έλαβαν χώρα ελάχιστα σοβαρά συμβάντα.



Οι συνεχείς βομβαρδισμοί της Γερμανικής αεροπορίας στον Σαρωνικό κόλπο, ιδιαίτερα την περίοδο από 18 έως 23 Απριλίου, τα αεροπλάνα δεν βομβάρδισαν ποτέ τα οχυρά, γιατί είχαν άλλες σημαντικότερες αποστολές. Η όποια δράση των γερμανικών αεροσκαφών περιοριζόταν σε πολυβολισμούς κατ'αυτών όταν αυτά διερχόμενα, έβλεπαν πυρά από τα οχυρά.

Το ΒΟΑ (Τούρλος) από τα πυρά αυτά ανέφερε την προσβολή και κατάρριψη 3 εχθρικών αεροσκαφών. Στο Ν.Ο.Α (Πέρδικα), την νύχτα της 07.04.1941, όπως ανέφερε ο διοικητής του, υποπλοίαρχος Ρίτσος, η Α/Α πυροβολαρχία προσέβαλλε και κατέρριψε «εν εχθρικών βομβαρδιστικών όπερ κατέπεσεν προς Νότον και εις απόστασιν 10 μιλίων από του Οχυρού εις την θάλασσαν». Όμως ο Διοικητής των Οχυρών Πλοίαρχος Παγκάρας στην έκθεση Πεπραγμένων του στην παράγραφο 47. Πολεμική Δράσις, αναφέρει «την καταστροφή και καταποντισμό των 3 αεροσκαφών από το ΒΟΑ», ενώ για το ΝΟΑ αναφέρει «την βλάβην και ίσως την καταστροφή ενός».

Στο Β.Ο.Α (Τούρλος), την νύχτα 14/15 Απριλίου 1941, το βρετανικό φορτηγό – μεταγωγικό ατμόπλοιο «CLAN CUMMING» που είχε αποπλεύσει από τον Πειραιά, έπλευσε νότια, χωρίς προηγουμένως να ζητήσει οδηγίες πλου από την Ν.Α.Π./3, ενώ την ώρα εκείνη ήταν σε εξέλιξη αεροπορικός βομβαρδισμός του Πειραιά. Όταν πλησίαζε στον Τούρλο, το Οχυρό (ΒΟΑ) προσπάθησε να το ενημερώσει με σήματα και βολές πυροβόλου, χωρίς επιτυχία. Μόλις το πλοίο αντελήφθη το λάθος ανέστρεψε, αλλά ήταν αργά. Η πρύμη του προσέκρουσε σε μια νάρκη και βυθίστηκε παίρνοντας μαζί του πε-

ρίπου 20 μέλη του πληρώματος. Τα υπόλοιπα μέλη διεσώθησαν, περιθάλφθηκαν από το ΒΟΑ και μεταφέρθηκαν στον Πειραιά.

Οι συνεχείς αεροπορικοί βομβαρδισμοί των Γερμανών στο Σαρωνικό επηρέασαν δυσμενώς το ηθικό των ανδρών των οχυρών. Παρόλα αυτά, κανένας αξιωματικός, υπαξιωματικός ή ναύτης των 3 οχυρών και των νοσοκομείων, δεν έδειξε απειθαρχία ή δειλία.

Όλοι τους εκτελούσαν «με ζήλο και αυτοπάρνηση το καθήκον τους προς την πατρίδα» σύμφωνα με τη αναφορά πεπραγμένων του Διοικητού Πλοίαρχου Παγκάρα που εξήρε την εξαιρετική τους προσπάθεια, καθώς και την προς το καθήκον προσήλωσή τους.

«Περατών την παρούσαν έκθεσιν, μνημονεύω ευφύμως και ιδιαιτέρως ως διακριθέντας για τας αναπτυχθείσας αποδοτικές προσπάθειάς των, διακεκριμένην πολεμικήν και γενικήν υπηρεσίαν των και την προς το καθήκον προσήλωσιν των τους κάτωθι:



A. BOA

- (1) Έφ. Πλωτ. ΠΑΠΑΣΤΟΦΑΝ και (2) Υποκε-
λευστή Αθανασίου
- (3) Έφ. Αντιπλοίαρχον Κουρουσόπουλον
- (4) Έφ. Ανθυπολοίαρχον Κωνσταντινίδην (ΑΑ πολυ-
βολείον Α)
- (5) Έφ. Σημαιοφόρον Γαλεράκην (ΑΑ πολυ-
βολείον Δ)
- (6) Έφ. Σημ. Πυρ. Βενιζέλον (Πυροβολείον 3"
ΑΑ)

B. NOA

- (1) Υποπλοίαρχον Ρίτσον και (2) Έφ. Σημαιο-
φόρο Παπαϊωάννου
- (3) Σημαιοφόρον Ιατρόν Μπακανάκην

Επι πλέον μνημονεύω όλως ιδιαιτέρως τον Αντιπλοίαρχον Ιατρόν ΠΕΡΔΙΚΗΝ δια το πολύ-
τιμον παρ' αυτού αποδοθέν έργον οργανώ-
σεως και λειτουργίας των Β.Ν. Νοσοκομείων
Αιγίνης, την ικανότητα και πείραν του, και την
τελεία περίθαλψιν των εισαχθέντων εν αυτοίς
τραυματιών στρατιωτών, ναυτών και ασθενών
ιδιωτών».

Μέχρι την 17 Απριλίου 1941, το νηικό
όλων σε όλα τα Οχυρά ήταν ακμαιότατο, αλλά
λόγω της διελεύσεως από το ΝΟΑ πολλών
ιστιοφόρων και λέμβων γεμάτων με αδειού-
χους οπλίτες της περιοχής Αθηνών – Πειραιώς
που επέστρεφαν με Φύλλο Πορείας αορίστου
χρόνου στις εστίες του, δημιουργήθηκε έντο-
νη ανησυχία στο ΝΟΑ που μεταδόθηκε και στη
πόλη της Αίγινας.

Η προετοιμασία των Οχυρών και η παράδοση τους στους Γερμανούς

Μετά την κατάρρευση του μετώπου και την επέ-
λαση του γερμανικού στρατού, δόθηκε από το
Γ.Ε.Ν. το απόγευμα της 26/04/1941, η διαταγή
«καταστρέψατε κλείστρα και πυρίτιδας».

Η διαταγή εξετελέσθη και τα κλείστρα των πυ-
ροβόλων των 7 και 3 ιντσών μετά των αμοιβών,
οι πυρίτιδες των 7 ιντσών και τα πυρομαχικά των
3 ιντσών φορτώθηκαν σε ένα βενζινόπλοιο και
ρίφθηκαν στην θάλασσα σε μεγάλο βάθος.

Αργότερα νωρίς τη νύχτα, ήλθε μια απόρρητη
διαταγή που αφορούσε την απόλυση των εφέ-
δρων και περιέγραφε την εν γένει κατάσταση. Η
απόλυση των εφέδρων άρχισε στις 22.00. Τους
χορηγήθηκε «φύλλο αορίστου αδείας» και τους

παραλάμβαναν τρία βενζινόπλοια (τα περιπολικά
φράγματα «ΝΑΙΣ», «ΑΥΓΗ» και «ΑΦΡΟΔΙΤΗ») για
να τους πάνε στον Πειραιά ή στα Μέθανα ώστε
να επιστρέψουν στα σπίτια τους.

Την επομένη το πρωί, 27 Απριλίου, ελήφθη
διαταγή «Προβείτε εις καταστροφήν μηχανη-
μάτων πύργων, πυροβόλων, κατευθυντήρων
Συστημάτων Διευθύνσεως Βολής, προβολέων,
αποφεύγοντας ισχυράς εκρήξεις» και στις 11.00
η διαταγή «**Πάυστε πυρ, τα κλείστρα των Α/Α
πυροβόλων να αφαιρεθώσι και να φυλαχθώσι
υπό την προσωπικήν ευθύνην των διοικητών**».

Δύο ώρες μετά την λήψη της διαταγής αυ-
τής εκδηλώθηκε αεροπορικός βομβαρδισμός
του λιμανιού της Αίγινας, με ελάχιστες όμως
ζημιές. Αργά το μεσημέρι, ο διοικητής των Οχυ-
ρών Σαρωνικού έλαβε από το Γ.Ε.Ν. την πλη-
ροφορία ότι θα έφταναν στην Αίγινα Γερμανοί
αξιωματικοί για να παραλάβουν τα δύο οχυρά.

Οι διαταγές καταστροφής υλικού εκτελέ-
σθηκαν επακριβώς από όλα τα οχυρά. Τα κλεί-
στρα των πυροβόλων τεμαχίστηκαν με οξυγό-
νο και μαζί με τα πυρομαχικά και τους σάκους
πυρίτιδας των πυροβόλων κυρίου οπλισμού
μεταφέρθηκαν με βάρκες και ποντίστηκαν σε
«βαθέα ύδατα». Ο κατευθυντήρας και το δια-
στημόμετρο του, αφού καταστράφηκαν, ρίχτη-
καν και αυτά σε βαθιά νερά.

Τα όργανα των πυροβόλων και Διεύθυν-
σης Βολής, τα κλεισισκοπία, οι ενδείκτες των
πυροβόλων, τα τηλέφωνα, τα αμοιβά και άλλα
μηχανήματα-συσσκευές, καταστράφηκαν με μη-
χανικά μέσα (βαριοπούλες) και πετάχτηκαν στη
θάλασσα.

Οι προβολείς ερεύνης των οχυρών που
ήταν μόνιμοι κατεστράφησαν πάνω στη βάση
τους, ενώ οι εποχούμενοι (π.χ. του φυλακίου
Πύργος) με τις βενζινομηχανές τους, το όχη-
μα του «ακουστικού» μηχανήματος και οι τη-
λεκινητήρες, αχρηστεύτηκαν και ρίφθηκαν στη
θάλασσα. Το ακουστικό μηχανήμα ακρόασης
αεροσκαφών, ανατινάχθηκε με δυναμίτιδα.

Η καταστροφή του υλικού συνεχίστηκε και
την επομένη μέρα και περατώθηκε το βράδυ
της 28 Απριλίου. Γενικά δεν έμεινε τίποτε μη
κατεστραμμένο, εκτός του Ηλεκτρικού σταθμού
και των αντιαεροπορικών πυροβόλων και πο-
λυβόλων με τα πυρομαχικά τους. Τα κλείστρα

αυτών είχαν εξαχθεί και φυλαχθεί στις αποθήκες, όπως ανέφερε η διαταγή.

Μόλις ολοκληρώθηκε η καταστροφή του οπλισμού, απολύθηκαν οι έφεδροι αξιωματικοί και υπαξιωματικοί των οχυρών και παρέμειναν σε αυτά μόνο οι διοικητές, οι μόνιμοι αξιωματικοί και 136 ναύτες στο ΒΟΑ, 35 στο ΝΟΑ και 20 στις Φλέβες.

Πρώτα διαλύθηκε το **οχυρό των Φλεβών**, ενώ τα **ΒΟΑ** και **ΝΟΑ** διαλύθηκαν οριστικά στις 6 Μαΐου και παρέμενε σ' αυτά μια μικρή δύναμη χωροφυλάκων για φρούρηση. Προβλήματα προσωρινής απειθαρχίας σημειώθηκαν μόνο στα Οχυρά Φλεβών και Πέρδικας, γιατί οι παραμείναντες δυστρόπησαν θεωρώντας ότι υφίστανται άνιση μεταχείριση, αφού οι άλλοι ελάμβαναν Φ.Π με αόριστη άδεια και αυτοί επελέγησαν για να αιχμαλωτιστούν.

Την προηγούμενη μέρα είχαν παραδοθεί κανονικά, σύμφωνα με διαταγή του διοικητή των οχυρών πλοίαρχου Γ.Ν. Παγκάρα, σημαντικές ποσότητες τροφίμων από το ΒΟΑ στις κοινότητες της Σουβάλας και Μεσαγρού και από το ΝΟΑ στις κοινότητες Πέρδικας και Αίγινης, στις οποίες υπήρχε σοβαρότατη έλλειψη τροφίμων.

Την περίοδο που ακολούθησε και παρά την φύλαξη σημειώθηκαν αρκετές αρπαγές υπολοίπων τροφίμων, ιματισμού και χρήσιμων υλικών από ιδιώτες, οι οποίοι συνεπικουρούμενοι από τα απολυμένα πληρώματα που δεν είχαν ακόμη μετακινηθεί στους χώρους καταγωγής τους, λεηλάτησαν τα οχυρά. Ήταν καλύτερα να πέσουν σε χέρια Ελλήνων παρά των κατακτητών.

Για την επιθεώρηση των οχυρών είχε έλθει στην Αίγινα, αρχικά ο Γερμανός Υποπλοίαρχος EBERLEIN που επισκέφτηκε μαζί με τον Υποπλοίαρχο Αθανασίου τα οχυρά και αργότερα, στις 30 Απριλίου, ήλθε ο Υποπλοίαρχος W. Gegner που συνοδευόταν από τον αντιπλοίαρχο Χατζηκωνσταντή, ο οποίος μεταβίβασε στον Διοικητή των Οχυρών Σαρωνικού Πλοίαρχο Γ. Παγγάρα, τη διαταγή του Αντιναυάρχου Οικονόμου που έλεγε να παραδώσει τα οχυρά στον Γερμανό Αξιωματικό. Ο Γερμανός Αξιωματικός αφού συναντήθηκε με τον Διοικητή των Οχυρών, επιθεώρησε τα οχυρά, είδε τις προσκληθείσες καταστροφές, ζήτησε διάφορα στοιχεία και μετά ζήτησε και συναντήθηκε με τον Διευ-

θυντή του Νοσοκομείου Αντιπλοίαρχο Περδίκη, τον Διοικητή Χωροφυλακής Υπομοίραρχο Β. Λύρη, τον Λιμενάρχη Αίγινας Ανθυποπλοίαρχο Χρ. Κουμπανιό και τον πρόεδρο της Κοινότητας Αίγινας κ. Τότη Χατζή.

Το απόγευμα επέστρεψε στον Πειραιά μαζί με τον Πλοίαρχο Παγκάρα και τον Αντιπλοίαρχο Χατζηκωνσταντή. Στο ΒΟΑ παρέμεινε ο Πλωτάρχης Παπαστόφας, αντικαταστάτης Διοικητού και ο Έφεδρος Ανθυποπλοίαρχος Κουρσόπουλος.

Οι Έλληνες Αξιωματικοί, υπαξιωματικοί και ναύτες απεχώρησαν από τα Οχυρά την 6 Μαΐου με εξαίρεση το διοικητή του Ν.Ο.Α., Υποπλοίαρχο Μαράγκη, που έμεινε μέχρι της οριστικής παραλαβής του οχυρού από τους Γερμανούς στις 17 Μαΐου 1941.

Την φρούρηση των Οχυρών ανέλαβε μετά την αποχώρηση του Ναυτικού, μικρή δύναμη χωροφυλακής.

Η Γερμανική κατοχή

Τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού επανδρώθηκαν με δυναμικό της Ναυτικής Επάκτιας Πυροβολαρχίας Marine - Artillerie - Abteilung 603 (Μ.Α.Α. 603), που είχε διοικητή τον Kapltl. Immo Hornman. Διοικητικά υπαγόταν στον Ναυτικό Διοικητή Αττικής (Seekommandanten Attika) και είχε τέσσερις λόχους.

Τα πυροβόλα, οι Κ/Θ και τα ΣΔΒ, άλλα επισκευάστηκαν και άλλα αντικαταστάθηκαν με νέα. Οι προβολείς, οι υπόγειες πυριτιδαποθήκες, οι βληματαποθήκες και τα καταφύγια, όλων των πυροβολαρχιών, επισκευάστηκαν και ενισχύθηκαν και ακόμη προστέθηκαν και νέα κτίρια.

Την 01.06.1941, αποβιβάστηκε στην Πέρδικα ένα μικρό άγημα του 3ου λόχου της γερμανικής πυροβολαρχίας Ναυτικού (ΜΑΑ 603), εγκαταστάθηκε στα κτίρια του Ν.Ο.Α. και χαρακτηρίστηκε **Batterie III Perdika**.

Αμέσως οι Γερμανοί άρχισαν την αποκατάσταση των ζημιών και την ενεργοποίηση του οπλισμού.

Η πυροβολαρχία είχε τρία πυροβόλα των 76 χιλ. και Α/Α πυροβόλα των 20 χιλ. Την 07/06/1941 όλα ήταν έτοιμα και έγιναν δοκιμαστικά πυρά.

Την 23.06.1941 αποβιβάστηκε και εγκαταστάθηκε στο Β.Ο.Α, ένας ουλαμός του 1ου λόχου της Μ.Α.Α. 603. Στην συνέχεια, ήλθε και εγκαταστάθηκε όλος ο 1ος λόχος που ενεργοποίησε ξανά το Οχυρό και τακτοποίησε τους χώρους σίτισης και διαμονής.

Αρχικά το προσωπικό έμενε σε αντίσκηνα και προοδευτικά σε ξύλινα παραπήγματα και αργότερα σε κανονικά κτίσματα.

Στο Οχυρό εγκαταστάθηκε και το Τάγμα Mar.Fest. Pi.Btl. 330 που ανέλαβε να επισκευάσει και να επεκτείνει τα οχυρωματικά έργα εκεί με προσθήκη πολυβολείων κ.α.

Το οχυρό του Τούρλου, είχε 2 πυροβολαρχίες:

α. την **Batterie Turlos I**, με τρία πυροβόλα των 150 χιλ. και Oerlikon των 20 χιλ. για την Α/Α άμυνα.

β. την **Batterie Turlos II**, με τρία πυροβόλα των 88 χιλ, δυο διδυμους πύργους με τα πυροβόλα των 305 χιλ. του θωρηκτού «ΛΗΜΝΟΣ», που δεν λειτούργησαν ποτέ πλήρως, και Oerlikon των 20 χιλ. για την αντιαεροπορική άμυνα.

Εκτός των προαναφερόμενων πυροβολαρχιών I, II και III, εγκαταστάθηκαν επιπλέον η Βορειοανατολική Πυροβολαρχία (Batterie Nordost), νοτιότερα του Τούρλου, η οποία είχε δύο πυροβόλα των 76 χιλ. και μια Πυροβολαρχία στη θέση Πλακάκια, που είχε τέσσερα πυροβόλα των 150 χιλ., εκ των οποίων τα δυο μεταφέρθηκαν το φθινόπωρο του 1942, στην πόλη της Αίγινας.

Επιπλέον, δημιουργήθηκαν από τους Γερμανούς παρατηρητήρια και πολυβολεία στη νησίδα Μονή, στον Άγιο Αντώνιο, στην Βάρδια της Κυψέλης, όπου επίταξαν ένα σπίτι και στο λιμάνι της Αίγινας, εκεί που σήμερα είναι ο Ναυτικός Όμιλος.

Επίσης, πολυβολεία εγκαταστάθηκαν στο γήπεδο, στο κτίριο του Βογιατζή και στην εκκλησία Παναγίτσα, την οποία μετέτρεψαν σε αποθήκη πυρομαχικών.

Στην πόλη της Αίγινας στο Ξενοδοχείο Μηράουν εγκαταστάθηκε το Φρουραρχείο (πρώτος διοικητής, του οποίου ήταν ο Ανθυποπλοίαρχος Nikolaus Helmut, που ήταν ταυτόχρονα και στον Τούρλο) και το Λιμεναρχείο στο κτίριο Βογιατζή στο λιμάνι.

Τέλος, στο κτήριο του «κυβερνείου» που επιτάχθηκε εγκαταστάθηκε η Γερμανική φρουρά της Αίγινας.

ΓΕΡΜΑΝΙΚΕΣ ΚΑΤΟΧΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ			
Μονάδα	Διοικητής	Περίοδος	
Marine Artillerie Abteilung (MAA)	MAA 603	Leut. Kelm/ Nikolaus	Jun 41- Dec 41
		Kpitt Immo Hopman	Dec 41- Sep 42
		Korv Kpt Franz Petersen	Sep 42- Jun 43
		Korv Kpt Wilhelm Ebdinghaus	Jun 43- Mar 44
		Freg Kpt John Voelsch	Mar 44- Oct 44
nördliches Marinefort (BOA)	Batterie I Turlos Batterie II Turlos	Kpitt Immo Hopman + Oberleutnant Arthur Engels	June 41- Oct 42
		Oblt Weise	Oct 42- Aug 44
		Kpitt Siebrecht	Aug 44- Okt 44
		X	
		Oblt Johann Schmidt	
südliches Marinefort (NOA)	Batterie III Perdika	Ob Iekdw Wilczek	
		Kpitt Johannes Dammrich	
		Oblt Friedrich Wieneckl	
		Oblt Ludwig Hoffmann	
		Oblt Trappe	
Leitor der Insel Kommandantur	Aegina	Helmut Nikolaus	- Jun 41- Sep 41
		Ltn Lubbo Janssen	Sep 41- Dec 41
		Oblt Erwin Wagner	Jan 42- May 42
		Oblt Fritz Wienecke	May 42- Dec 42
		Oblt Ludwig Hoffmann	Jan 43- Oct 44
Militärkrankenhaus	Aegina	Dr Kuse	1941
		Dr Buhke	1942
		Dr Hallmann	1943
		Dr Klaus Buchholz	1944
Marine-Festungs-Pionier-Bataillon 330			

Συνολικά ήλθαν στην Αίγινα πάνω από χίλιοι Γερμανοί που στα μέσα της κατοχής ενισχύθηκαν από Πολωνούς στρατιώτες.

Οι Γερμανοί μετά την εγκατάστασή τους και ενεργοποίηση των οχυρών της Αίγινας, δεν κατήργησαν τα ελληνικά ναρκοπέδια, αλλά τα διατήρησαν και μάλιστα τοποθέτησαν παράλληλα προς αυτά, δικά τους ναρκοπέδια.

Επίσης, ναρκοθέτησαν με νάρκες ξηράς την περιοχή των οχυρών, από τις οποίες πολλοί Αιγινήτες σκοτώθηκαν και τραυματίστηκαν κατά την είσοδο τους εκεί, όταν οι Γερμανοί αποχώρησαν.

Η δράση των οχυρών κατά τη Γερμανική κατοχή

Γενικά τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού δεν είχαν άμεση εμπλοκή σε σημαντικές μάχες κατά την διάρκεια της κατοχής. Οι επάκτιες πυροβολαρχίες των οχυρών Πέρδικας και Φλεβών, περιστασιακά έβαλαν εναντίον συμμαχικών πλοίων το φθινόπωρο του 1944, ενώ την περίοδο 41-44 τα αντιαεροπορικά πυροβόλα έβαλαν όποτε περνούσε κοντά τους εχθρικό αεροπλάνο χωρίς όμως κάποια επιτυχία.

Την περίοδο αυτή, σημειώθηκαν δύο περιστατικά στο ΒΟΑ και ένα στο ΝΟΑ.

Στο ΒΟΑ:

Α. την 20/05/1941 βυθίστηκε το ιταλικό торπιλοβόλο "CURTATONE" στο ναρκοπέδιο Τούρλου-Φλεβών. Το πλοίο αυτό είχε ενταχθεί στην Ιταλική Ναυτική δύναμη του Αιγαίου και θα υποστήριζε τις Γερμανικές επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, θα ελάμβανε μέρος στην συνοδεία νηοπομπής από καΐκια για την επιχείρηση MERKUR (Μάχη της Κρήτης). Όμως, το μεσημέρι της 20 Μαΐου 1941, το торπιλοβόλο εισήλθε κατά λάθος στο ναρκοπέδιο, προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε. Έχασε 94 άνδρες ενώ σώθηκαν μόνο 34.

Β. την 14/03/1942, το γερμανικό Υ/Β U-133 του 23ου Στολίσκου Υποβρυχίων, η καθέλκυση του οποίου είχε γίνει πριν 9 μήνες στα ναυπηγεία Bremen και είχε βάση στον Ναύσταθμο της Σαλαμίνας, μπήκε και αυτό κατά λάθος στο ναρκοπέδιο Τούρλου-Φλεβών, προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε αψάνδρο.

Στο ΝΟΑ: Την 15.06.1942, το ιταλικό ναρκαλιευτικό R.D. 7, που εκτελούσε εποπτεία του ναρκοπεδίου Μονής-Μεθάνων, προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε χάνοντας τα



17 από τα 24 μέλη του πληρώματος. Αμέσως έσπευσαν από την Πέρδικα τα επίτακτο καΐκια «ΕΛΛΗΝΙΣ» και «ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ», που διέσωσαν τους επιζήσαντες ναυαγούς.

Η αποχώρηση των Γερμανών

Λόγω της δυσμενούς έκβασης του πολέμου για τους γερμανούς, διετάχθη την 04/09/1944 η προετοιμασία εγκατάλειψης των Ναυτικών Οχυρών Σαρωνικού και ανατίναξης των σημαντικότερων τμημάτων του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων των οχυρών.

Τις επόμενες μέρες, πολλές πυριτιδαποθήκες, πυροβόλα και κτίρια ανατινάχθηκαν. Ήταν η τακτική τους. Έτσι έκαναν και με τους φάρους. Παρά του ότι οι φάροι αποτελούσαν εύκολο και εμφανή στόχο, τόσο στις αεροπορικές, όσο και στις ναυτικές επιθέσεις, οι μεγαλύτερες καταστροφές δεν έγιναν κατά τη διάρκεια του πολέμου, μα έγιναν κατά την αποχώρηση των Γερμανικών στρατευμάτων από την Ελλάδα, από τις ανατινάξεις τους. Όταν μπήκαμε στον πόλεμο είχαμε 388 φάρους και όταν έφυγαν οι Γερμανοί είχαν μείνει μόνο 28.

Το απόγευμα της 06/10/1944, και το πρωί της 7/10/1944, κατέπλευσαν στον Τούρλο και στην Πέρδικα επιταγμένα καΐκια και πλοία, τα οποία παρέλαβαν και μετέφεραν στον Πειραιά το προσωπικό των οχυρών.

Οι Γερμανοί έφυγαν και μας άφησαν πίσω συντρίμια. Όμως, μας άφησαν γραμμένο στον τοίχο της τραπεζαρίας του υπόγειου καταφυγίου στον Τούρλο, την πολύ φιλοσοφημένη ρήση: «Όποιος μάχεται έχει δίκιο. Όποιος δε μάχεται έχει κάθε δίκαιο χαμένο».

Επίλογος

Από όλα τα Ναυτικά οχυρά το ισχυρότερο και επιβλητικότερο ήταν αυτό στον Τούρλο και ακολουθούσε των Φλεβών και της Πέρδικας.

Το κόστος δημιουργίας των Ναυτικών οχυρών στο Σαρωνικό ήταν δυσβάστακτο και δυστυχώς δεν δόθηκε ποτέ η ευκαιρία να αποδείξουν την αξία τους. Ίσως όμως, αυτά να λειτούργησαν αποτρεπτικά, αν και Ναυτικές Επιχειρήσεις δεν σχεδιάστηκαν από τους εχθρούς, ούτε και έγινε στην περιοχή κάποια αποβατική επιχείρηση για την κατάληψη της Ελλάδας. Άλλωστε, οι Γερμανοί δεν είχαν κανένα πολεμικό τους πλοίο στη Μεσόγειο. Ακόμη και για την μεταφορά δυνάμεων και εφοδίων στην Κρήτη, κατά την Μάχη της Κρήτης, οι Γερμανοί συγκρότησαν 2 νηοπομπές από επιταγμένα μικρά Ελληνικά πλοία και καΐκια, τα οποία προστάτευσαν 2 Ιταλικά αντιτορπιλικά από την Ιταλική βάση στη Λέρο. Η Γερμανική εισβολή στην Κεντρική Ευρώπη και την Βαλκανική χερσόνησο, βασίστηκε μόνο στον μηχανοκίνητο στρατό και στην πανίσχυρη αεροπορία τους. Όσον τώρα αφορά τις Ιταλικές δυνάμεις, ούτε αυτές σχεδίασαν εισβολή στην Ελλάδα από θαλάσσης.

Τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού, ουδέποτε δέχθηκαν επίθεση από εχθρικές δυνάμεις η δε δράση τους κρίνεται σχεδόν μηδενική, αφού τα πυροβόλα του **κύριου οπλισμού** δεν έβαλαν κατά του εχθρού, επειδή αυτός δεν εμφανίστηκε ποτέ. Έβαλαν μόνο σε πυρά αξιολόγησης πριν την έναρξη του πολέμου. Τα **αντιαεροπορικά πυροβόλα** των οχυρών, παρά τα προβλήματα τους, έβαλαν μερικές φορές σε διερχόμενα αεροσκάφη και η μόνη επιτυχία ήταν η αναφερθείσα κατάρριψη 3 αεροσκαφών από το Βόρειο Οχυρό στο Τούρλο (BOA) και ενδεχομένως ενός που υπέστη βλάβη από βολή του Νότιου Οχυρού στην Πέρδικα (NOA) την νύχτα 7/8 Απριλίου 1941, που όμως αυτή αμφισβητήθηκε από τον Διοικητή των Οχυρών Σαρωνικού.

Τα «**αμυντικά ναρκοπέδια**» από το αποτέλεσμα, λειτούργησαν αντίθετα, αφού τα 5 σκάφη που προσέκρουσαν σε νάρκες, ήταν τις χρονικές εκείνες στιγμές, φίλια.

Όταν τα ναρκοπέδια ήταν υπό Ελληνικό έλεγχο χάθηκε κοντά στον Τούρλο το ρυμουλκό «MIMΗΣ» και το Βρετανικό φορτηγό "CLAN CUMMING".

Όταν τα ναρκοπέδια ήταν υπό Γερμανικό έλεγχο, βυθίστηκαν κοντά στον Τούρλο το ιταλικό αντιτορπιλικό "CURTATONE" και το Γερμανικό υποβρύχιο "U-133", ενώ κοντά στην Πέρδικα το Ιταλικό ναρκαλιευτικό "R.D. 7".

Πηγές – Βιβλιογραφία

Γέροντας Παν, Μεθ' ορμής ακαθέκτου, Επίτομη Ιστορία ΠΝ 1821-1945, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού. Γκαλών Δημ, Τα ναυτικά Οχυρά Αιγίνης, άρθρο Ναυτικής Επιθεώρησης τεύχος 594, τόμος 176, Ιαν-Φεβ 2016.

Ζαγοριανάκος Χαρ., Η κατασκευή του Οχυρού Πέρδικας Αιγίνης και η δράση του στον Β΄ ΠΠ, Πόλεμο, Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχος 589, τόμος 174, Ιούνιος – Αύγουστος 2014.

Καββαδίας Επαμεινώνδας, Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940 όπως τον έζησα, εκδόσεις ΠΥΡΣΟΣ, 1950 Καλτσούδας Αθαν., Ελληνικά Ναυτικά Οχυρά, άρθρο στο ιστολόγιο fortifications, 9/11/2012.

Κυρίμης Κων, Η πυροβολαρχία των 178 κιλ. του Ναυτικού Οχυρού Φλεβών, <https://www.ww2wrecks.com/portfolio>.

Κώνστας Παν, Η Ελλάς Δεκαετίας 1940- 1950, Ιδ. Έκδοση, 1955.

Λωρής, Δ., Ελληνικό Ναυτικό 1940-44, Πολεμώντας με αυτοθυσία τις δυνάμεις του Άξονα, Στρατιωτική Ιστορία, Νοέμβριος 2009.

Οικονόμου Δ., Η ναυτική αντιαεροπορική οργάνωση και άμυνα κατά τον τελευταίο πόλεμο, Ναυτική Επιθεώρηση τεύχος 198 ΣΕΠ-ΟΚΤ 1946, ΓΕΝ Ιστορική Υπηρεσία ΒΝ.

Οικονόμου, Δ., Τα πεπραγμένα του ΒΝ από 10 μέχρι και 27 Απριλίου 1941, Εκδ. Αλικιώτης, Αθήνα, 1947.

Παπαφλωράτος Ι., Η Ελληνοϊταλική κρίση του 1923, Σάκουλας, Αθήνα, 2009.

Πλακίδα Γεωργία, Αξιοποίηση Ακίνητης περιουσίας του ΠΝ μέσω ΣΔΙΤ, Διπλωματική εργασία στο Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Δημόσια Διοίκηση, Φεβ 2017.

Σακελλαρίου Αλ. Υποναύαρχου, Η θέσις της Ελλάδος εις τον Βον ΠΠ, Εκδόσεις Δημητράκου, Αθήνα, 1945.

Τούμπας Ιωάν., Αντιναύαρχος, Εχθρός εν όψει, Ιδιωτική έκδοση, Β έκδοση, Αθήνα 1987.

Φουρτούνας Αργύρης, Αίγινα στα χρόνια της γερμανικής κατοχής, εκδόσεις Οσελότος. 2012.

Φουρτούνας Αργύρης, Οι αναμνήσεις μου- Αίγινα 1941-1944, εκδόσεις Κήπος της Αίγινας. 2007.
Φωκάς, Δ. Αντιναύαρχος, (1968), Έκθεσις επί της Δράσεως του ΒΝ κατά τον πόλεμο 1940-44, Α Τόμος, ΙΥΝ, 1953.

Πηγές Διαδικτύου

Άρθρο Βόρειο Ναυτικό Οχυρό Αίγινας, <https://fortifications.gr/2014/11/09/voreio-naytiko-oxi-ro-aiginas/>.

Άρθρο Ναυτικά Οχυρά Θεσσαλονίκης, <https://fortifications.gr/2016/09/05/naftika-oxyra-thessalonikis/>.

Άρθρο Ναυτικό Οχυρό Φλεβών, <https://fortifications.gr/category/ναυτικά-οχυρά/ναυτικό-οχυρό-φλεβών/>.

Άρθρο Νότιο Ναυτικό Οχυρό Αίγινας, <https://fortifications.gr/2014/11/09/notio-naytiko-oxyro-aiginas/>.

Αρχεία Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού (ΥΙΝ)

Εκθέσεις Πεπραγμένων

Έκθεση. Πεπραγμένων ΑΔΠΑ. Πλοίαρχου Βανδώρου 30/06/1941.

Έκθεση. Πεπραγμένων Διοικητού Οχυρών Σαρωνικού Πλοίαρχου Γ. Παγκάρα από 26/5/1941.

Έκθεση. Πεπραγμένων Διοικητού ΝΑΠ/3 Πλοίαρχου Μπακόπουλου από 16/6/1941.

Έκθεση Πεπραγμένων Διοικητού ΝΟΑ Υποπλοίαρχου Αγ. Μαράγκη από 27/4/1941 και από 10/6/1941.

Έκθεση Πεπραγμένων Υποδ/του ΝΟΑ Υποπλοίαρχου Ν. Ν. Ρίτσου από 23/04/41.

Έκθεση Πεπραγμένων Πλωτάρχου Διοικητού Οχυρού Φλεβών Ι. Αγιουτάντη από 18/5/1941.

Έκθεση Πεπραγμένων Διοικητού Ναυτ. Νοσοκομείου Αίγινας, Ανγκου Χ. Περδίκη από 23/5/1941.

Έκθεση για λεηλασίες οχυρών του Διοικητού Χωροφυλακής Υπομοιράρχου Β. Λύρη από 13/5/1941.

Πρακτικά Αρχείου Ανωτέρας Διοίκησης Παρακτίου Άμυνας (ΥΙΝ).

Αρ. Πρ.78 στο αρχείο Α.Δ.Π.Α. «Προσφορά “Τέκτων” εις δημοπρασίαν».

Αρ. Πρ. 216 στο αρχείο Α.Δ.Π.Α. «Πυροβολείον Πέρδικας».

Αρ. Πρ. 456 στο αρχείο Α.Δ.Π.Α «Πρακτικά Εργολαβίας μηχανικού Τζιρμπίνου 1937» σελ. 7.

Αρ. Πρ. 462 στο αρχείο Α.Δ.Π.Α. «Πρακτικόν Επιτροπής Ελέγχου Δια τα Έργα Ι (Ν.Ο.Α.) 20/08/1938».

Αρ. Πρ. 478 στο Α.Δ.Π.Α «Πρόσκληση συμμετοχής εις δημοπρασίαν».

Αρ. Πρ. 714 στο αρχείο Α.Δ.Π.Α.«Δια την κατασκευήν οχυρωματικών έργων εις την θέσιν Πέρδικα (Αιγίνης)».

Αρ. Πρ.1521 στο αρχείο Α.Δ.Π.Α. «Σχέδιο Ανεγέργεως οχυρού εις Πέρδικαν».

Αρ. Πρ. 3031 στο Α.Δ.Π.Α. «Γενικοί όροι σύμβασης Δια τα νέα Έργα ΙΙ εις Περδικαν».

Αρ. Πρ. 3214 στο αρχείο ΑΔΠΑ «Πρακτικά Εργολαβίας “Τέκτων Α.Ε.” (1939-1940).

Αρ. Πρ. 3219 στο αρχείο Α.Δ.Π.Α «Περίληψη περί συμπλήρωσης τιμολογίου “Νέων έργων ΙΙ”».

Αρ. Πρ. 3429 στο αρχείο ΑΔΠΑ «Πρακτικόν Επιτροπής Ελέγχου Δια τα Νέα Έργα ΙΙ (Ν.Ο.Α.) 15/08/1940».

Αρχείο του Εθνικού ιδρύματος «Ελευθέριος Βενιζέλος» (ψηφιακό),

Φάκελος 2009. Δαπάνες εγκαταστάσεως πυροβόλων στα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Αντιναύαρχος (εα) Ηρακλής Καλογεράκης ΠΝ γεννήθηκε στη Κρήτη, φοίτησε στη ΣΝΔ και υπηρέτησε το ΠΝ επί 37 χρόνια. Μετεκπαιδεύτηκε στις Η.Π.Α στον Ανθυποβρυχιακό πόλεμο και υπήρξε για τρία χρόνια Σύμβουλος Ναυτικών Επιχειρήσεων και προγραμματισμού του Κέντρου Υποθαλάσσιων Ερευνών ΝΑΤΟ (SACLANTCENT). Διετέλεσε κυβερνήτης σε 3 πολεμικά πλοία (Ναρκοθέτιδα ΑΜΒΡΑΚΙΑ, Αρματαγωγό ΛΕΣΒΟΣ και Αντιτορπιλικό ΤΟΜΠΑΖΗΣ). Υπηρέτησε ως τμηματάρχης Επιχειρήσεων του Αρχηγείου Στόλου, τμηματάρχης Ασκήσεων ΝΑΤΟ στο ΓΕΕΘΑ και Διευθυντής των Ναυτικών Επιχειρήσεων στο Ανώτατο Στρατηγείο Συμμαχικών Δυνάμεων Ευρώπης (SHAPE). Επίσης, διετέλεσε διευθυντής της Διεύθυνσης Επιχειρησιακής Υποστήριξης του ΓΕΕΘΑ. Το 2002, τοποθετήθηκε Διευθυντής στη ΓΤΠΠ για την προετοιμασία και εκτέλεση των Ολυμπιακών αγώνων όπου αναθεώρησε το Σχέδιο ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ και συνέταξε τα Εθνικά Σχέδια Αντιμετώπισης Φυσικών και Τεχνολογικών καταστροφών. Ασχολείται με την ιστορική έρευνα. Αρθρογραφεί στη Ναυτική επιθεώρηση, Στρατιωτική ιστορία των εκδόσεων Γκοβόστη, και στις περιοδικές εκδόσεις του Ινστιτούτου Ναυτικής Ιστορίας. Επίσης αρθρογραφεί και σε διάφορες εφημερίδες και έντυπα.

Το Πολεμικό Ναυτικό ...με άλλη ματιά



Ταξίδι στο παρελθόν της Σημαιοφόρου (Ε) Κατερίνας Γαγανέλη ΠΝ

Ο Λεύτερης ξύπνησε αχάραγα. Άργησε να κοιμηθεί, σκεφτόταν συνέχεια τη σημερινή εκδρομή και τα μάτια του αρνούνταν πεισματικά να κλείσουν.

Παρόλα αυτά, μόλις άκουσε το ξυπνητήρι σε σχήμα τιμονιού που του είχε χαρίσει ο παππούς, πετάχτηκε όρθιος κι έτρεξε να τηρήσει όλους τους κανόνες υγιεινής. Σκούνησε κατά λάθος το τραπεζάκι που έπαιζε ναυμαχία με αποτέλεσμα να πέσουν δύο πλοία κάτω. Τα μάζεψε προσεκτικά και τα φύλαξε στο κουτί τους. Έπλυνε το πρόσωπό του, τα δόντια του, χτενίστηκε φόρεσε και το τζιν του μαζί με τη μπλούζα που επίσης του είχε χαρίσει ο παππούς του. Ήταν ολόλευκη και είχε κεντημένη με μπλε γράμματα τη λέξη Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ.

Εκεί θα πήγαιναν σήμερα. Το τεράστιο καράβι είχε δέσει στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και επιτέλους θα μπορούσε να το δει από κοντά. Ο παππούς Νικόλας, απόστρατος εδώ και πολλά χρόνια από το Πολεμικό Ναυτικό του μιλούσε συχνά για το θρυλικό πλοίο.

Ο καπετάν Νικόλας -όπως τον φώναζαν όλοι γιατί λάτρευε να ψαρεύει με τη βάρκα του- αγαπούσε πολύ την Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού και φρόντιζε να μεταφέρει τις γνώσεις του και στον μικρό Λεύτερη. Μαγεμένος εκείνος τον άκουγε με το στόμα ανοιχτό. Όλες οι περιγραφές του παππού ήταν συγκλονιστικές. Όταν όμως μιλούσε για το θωρηκτό ΑΒΕΡΩΦ, τα μάτιά του γυάλιζαν από έξαψη και ο εγγονός τους τον παρακολουθούσε με μεγάλη προσοχή. Αυτό το σκαρί ήταν αήττητο.

Πριν ακόμα πάει στο Δημοτικό, παρακαλούσε τους γονείς του να το επισκεφθούν αλλά οι υποχρεώσεις ήταν μεγαλύτερες και το ταξίδι στο Φάληρο όλο και ξεμάκρυνε. Περνούσαν τα χρόνια, μεγάλωνε ο Λεύτερης, άλλαζε στην όψη. Η αγάπη του όμως για τα πολεμικά πλοία έγινε ακόμα μεγαλύτερη. Τετάρτη δημοτικού πήγαινε τώρα και λάτρευε να μαθαίνει ιστορία.

Πώς θα μπορούσε να ξεχάσει τη μέρα που η δασκάλα στο σχολείο τους μίλησε για την επίσκεψη του Θωρηκτού στη Θεσσαλονίκη. Άστραψε το βλέμμα του Λευτέρη. Έτρεξε στο σπίτι και σχεδόν θα απαιτούσε να ταξιδέψουν μέχρι τη νύμφη του Θερμαϊκού. Δεν χρειάστηκε όμως. Ο παππούς Νικόλας είχε ακούσει για την επίσκεψη του πλοίου στη Θεσσαλονίκη και την είχε ήδη προγραμματίσει στο μυαλό του. Τη φυλούσε σαν έκπληξη για τον εγγονό του.

Σήμερα ήταν η πολυπόθητη μέρα και ο Λευτέρης δεν έβλεπε την ώρα να ξεκινήσουν.

Ο καπετάν Νικόλας κατέβηκε ντυμένος με το κοστούμι του. Ποτέ δεν τον είχε δει ο Λευτέρης τόσο καλοντυμένο εκτός από τα Χριστούγεννα και το Πάσχα.

- Παππού γιατί φόρεσες τα καλά σου;

- Γιατί είναι μεγάλη τιμή και χαρά και για μένα παιδί μου να επισκεφτώ το Πλωτό Μουσείο ΑΒΕΡΩΦ.

- Γι' αυτό το έφεραν στο λιμάνι άλλα καράβια; Δεν έχει μηχανές, είναι μόνο Μουσείο; Δεν πολεμάει πια;

Όχι αγόρι μου, άλλα πλοία έχουν αναλάβει να προστατεύουν την χώρα μας. Το Θωρηκτό έγινε μουσείο για να θυμίζει σε εμάς τους μεγαλύτερους και να μαθαίνει εσάς τους μικρότερους τη Ναυτική κληρονομιά της Ελλάδας.

- Άντε όμως να ξεκινήσουμε παππού. Μην αργήσουμε πολύ.

- Ούτε μια στάλα καφέ να μην πω βρε Λευτέρη μου; Φάε κι εσύ τα δημητριακά σου και φεύγουμε αμέσως.

- Εντάξει πιας γρήγορα, απάντησε ο μικρός κι άρχισε να καταπίνει αμάσητα σχεδόν τα δημητριακά.

Τον έβλεπε η μητέρα του και χαμογελούσε. Ο μπαμπάς του Λευτέρη ήταν οδηγός σε νταλίκια και ταξίδευε συνέχεια. Η μαμά του, μετά που χήρεψε ο πεθερός της, τον παρακάλεσε να έρθει να μείνει μαζί τους για να έχει και το παιδί παρέα να νιώθει και η ίδια πιο ασφαλής με έναν άντρα στο σπίτι. Τώρα κοιτάζε παππού και εγγονό και τους καμάρωνε. Ο βουνίσιος πεθερός της λάτρευε τη θάλασσα από μικρό παιδί και κατάφερε να μεταδώσει την αγάπη του και στο μονάκριβό της. Υπηρέτησε από τη θέση του μηχανικού σε πολλά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού και πάντα μιλούσε με αγάπη για τα χρόνια της θητείας του. Ποτέ δεν διαμαρτυρήθηκε, ούτε για τις υπηρεσίες ούτε για τα πολλά ταξίδια, «αυτό μπορώ να προσφέρω στην πατρίδα» της έλεγε, «αυτό θα προσφέρω».

Η διαδρομή με το αυτοκίνητο ήταν υπέροχη. Μεγάλες εκτάσεις με καπνοφυτείες εναλλάσσονταν με συστοιχίες από οπωροφόρα δέντρα που σχημάτιζαν σκιές στο αυτοκίνητο. Ο αέρας μύριζε φύση και φρεσκοποτισμένη γη, όμως ο Λευτέρης δεν έβλεπε τίποτα από όλα αυτά. Ανυπομονούσε να φανεί η θάλασσα και να μπουν το συντομότερο στο μεγάλο πολεμικό πλοίο.

Όταν έφτασαν, συνάντησαν αρκετό κόσμο στην προβλήτα που ήταν δεμένο το επιβλητικό σκαρί και έπρεπε κι εκεί να περιμένουν υπομονετικά τη σειρά τους.

Όταν επιτέλους ήρθε η ώρα, ανέβηκαν τη μεταλλική σκάλα και η καρδιά του Λευτέρη χόρευε στο στήθος του. Κρατούσε γερά το χέρι του παππού του όσο εκείνος συνομιλούσε με έναν αξιωματικό που στους ώμους του γυάλιζαν χρυσά σιρίτια.

Στάθηκαν πολύ τυχεροί. Ο ίδιος ανέλαβε να τους ξεναγήσει, μαζί με ακόμα σαράντα ανθρώπους στο εσωτερικό του θηρίου, όπως αποκάλεσε το Θωρηκτό.

Ο Λευτέρης σε κάθε έκθεμα έτρεχε μπροστά για να έχει πλήρη ορατότητα. Είδε το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου, θαύμασε τα κανόνια τύπου Armstrong. Εντυπωσιάστηκε από τα διαμερίσματα του Ναυάρχου που ήταν όλο από ξύλο.

Όταν ο αξιωματικός ξεκίνησε να μιλάει για την ιστορία του πλοίου, ο μικρός κρεμάστηκε από τα χείλη του.....» το ΑΒΕΡΩΦ, με ολικό μήκος 140 μέτρων και εκτόπισμα 10.200 τό-

νων, με τον Παύλο Κουντουριώτη επικεφαλής, συνέδεσε άρρηκτα το όνομά του με τη διαμόρφωση ιστορικών γεγονότων, χωρίς να γνωρίσει την ήττα ή την καταστροφή. Η «Ναυαρχίδα όλων των Ελλήνων» φέρει πλήρωμα 670 ανδρών σε καιρό ειρήνης και 1.200 σε καιρό πολέμου. Τα ήξερε όλα αυτά, του τα είχε πει και ο παππούς. Η άγνωστη λέξη ήταν μία και έτρεξε ξανά κοντά του για να λυθεί και αυτή η απορία.

- Τι σημαίνει Ναυαρχίδα;

- Είναι το πλοίο πάνω στο οποίο επιβαίνει ο Ναύαρχος και είναι επικεφαλής όλων των πλοίων μιας αποστολής, εξήγησε.

Αμέσως μετά, τους οδήγησαν σε ένα χώρο και παρακολούθησαν όλοι μαζί ένα βίντεο για τη συμβολή του Θωρακισμένου Καταδρομικού στην περίοδο των Βαλκανικών Πολέμων αλλά και στον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο. Μετά τους οδήγησαν σε όλους τους υπόλοιπους χώρους. Είδε τα μικρά κρεβατάκια που κοιμόντουσαν οι ναύτες, το καρέ των αξιωματικών που ήταν φτιαγμένο από ξύλο καρυδιάς. Είδε μέσα σε βιτρίνες όπλα, μια μινιατούρα του ίδιου του πλοίου, κούκλες που φορούσαν τις στολές της εποχής, χάρτες, πίνακες ζωγραφικής και πολλές φωτογραφίες. Εικόνες μιας άλλης εποχής.

Μαγεμένος κοιτούσε ο Λευτέρης και κάθε λίγο και λιγάκι έκανε ερωτήσεις. Δεν ήθελε να τελειώσει η σημερινή βόλτα και περίμενε καρτερικά να δει το εσωτερικό της καμπίνας του Ναυάρχου Κουντουριώτη. Μόλις άνοιξαν οι πόρτες, του ξέφυγε ένα «ουαου». Τόσο πολύ ενθουσιάστηκε.

Το πορτρέτο του δέσποζε. Στάθηκε από κάτω και τον κοίταζε με δέος.

Ήταν πολύ επιβλητικός με τη στολή του, τα πολλά παράσημα και το παχύ μουστάκι του.

Δεξιά στο στήθος του ένα μεγάλο αστέρι θάμπωσε το μικρό Λευτέρη.

Αυτό το παράσημο κάτι πολύ μεγάλο σήμαινε. Ο παππούς του έλεγε συχνά ότι δεν δίνονται εύκολα τα παράσημα. Κάποιος έχει συμβάλει τα μέγιστα για την ελευθερία της πατρίδας.

Κοίταξε δεξιά κι αριστερά. Όλοι ήταν απασχολημένοι, κανείς δεν τον κοίταζε. Μόνο ο Ναύαρχος. Αλλά ήταν ένας πίνακας. Δεν μπορεί να σε μαλώσει ένας πίνακας; Μπορεί; Άπλωσε κι εκείνος το μικρό του χεράκι να αγγίξει το υπέροχο αστέρι και ένωσε σα να τον χτύπησε ηλεκτρικό ρεύμα.

Μάλλον ζαλίστηκε.

Όταν συνήρθε, άκουσε ομιλίες και έτριψε τα μάτια του. Ένας αξιωματικός κοιτούσε σε ένα μεγάλο τραπέζι χάρτες και τραβούσε γραμμές με τον μεγαλύτερο χάρακα που είχε δει ποτέ το παιδί. Με την πλάτη γυρισμένη προς τον αξιωματικό στεκόταν ένας άντρας. Είχε σταυρωμένα τα χέρια του πίσω και αγνάντευε την αγριεμένη θάλασσα.

- Κύριε Ναύαρχε περιμένουμε εντολές σας προκειμένου να καταδιώξουμε το Χαμιδιέ.

Το Χαμιδιέ; Κύριε Ναύαρχε; Μα που βρίσκομαι; σκέφτηκε ο Λευτέρης και έξυσε το κεφάλι του.

- Τι ζημιές προκλήθηκαν στη Σύρο, ρώτησε κοφτά ο άντρας με τη γυρισμένη πλάτη.

- Βομβαρδίστηκε το λιμάνι της Ερμούπολης, και έχουν προκληθεί πολλές ζημιές στο εμπορικό πλοίο και πλωτό νοσοκομείο Μακεδονία, απάντησε ένας άλλος αξιωματικός υπερβολικά ψηλός για το συγκεκριμένο χώρο.

- Γιατί βρισκόταν εκεί;

- Είχε βλάβη στο πηδάλιο κύριε Ναύαρχε.

- Μάλιστα.

Ο άντρας γύρισε και στάθηκε δίπλα τους και κοίταξε τους χάρτες στρίβοντας το μουστάκι του.

Ο Λευτέρης τσιμπήθηκε. Ήταν ξύπνιος; Έβλεπε όνειρο; Πώς γίνεται να στέκεται ολοζώντανος μπροστά του ο Ναύαρχος Κουντουριώτης και οι επιτελείς του; Σηκώθηκε και

πλησίασε στο μεγάλο τραπέζι. Κανένas δεν του έδωσε σημασία εκτός από τον αξιωματικό με τον μεγάλο χάρακα. Κοίταξε τα χαρτιά που ήταν απλωμένα μπροστά του, 2 Ιανουαρίου 1913. Ανοιγόκλεισε τα μάτια του και ξαναδιάβασε. Ήταν σωστή η ημερομηνία. Κοίταξε τον αξιωματικό που κρατούσε τους χάρτες, εκείνος του ανταπέδωσε το βλέμμα και του έκανε με το χέρι το γνωστό σημάδι που σημαίνει «σώπασε».

Έριξε μια ματιά στα ρούχα του, δεν είχε αλλάξει τίποτα. Ήταν ακόμα ντυμένος με ό,τι φόρεσε από το σπίτι του. Η φωνή του Ναύαρχου ακούστηκε σαν βροντή μέσα στην αίθουσα.

- Δε θα καταδιώξουμε το Χαμιδιέ, είπε ο Ναύαρχος.

Ο Λευτέρης κατάλαβε. Αυτή την ιστορία, του την είχε πει ο παππούς τόσες πολλές φορές κι εκείνος ακόμα περισσότερες στους φίλους του.

Το Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ είχε βυθίσει το μισό τουρκικό στόλο στην Έλλη. Τώρα βρισκόταν στη Λήμνο, εκεί αποφάσισε το Χαμιδιέ να επιτεθεί στον δικό μας στόλο μετά τη ντροπιαστική τους ήττα.

Ο Ναύαρχος απευθύνθηκε σε όλο το επιτελείο.

- Ειδοποιείτε τους κυβερνήτες των Ύδρα, Σπέτσες, Ψαρά και των αντιτορπιλικών να σχηματιστούν με τέτοιο τρόπο, ώστε να θεωρήσει ο τουρκικός στόλος ότι απουσιάζει το ΑΒΕΡΩΦ.

Όλοι οι αξιωματικοί κοιτάχτηκαν μεταξύ τους.

- Κι εμείς που θα βρισκόμαστε κύριε Ναύαρχε; Τόλμησε να του απευθύνει το ερώτημα ο αξιωματικός με τους χάρτες.

- Πριν τη Λήμνο, να μη φαινόμαστε Μάρκο.

- Δεν είναι πολύ τολμηρό Αρχηγέ; ρώτησε ο ψηλός.

- «Εμμονή στον σκοπό». Αν ο Ναύαρχος του τουρκικού στόλου σκέφτεται όπως εγώ, η νίκη μας είναι βεβαία.

Ο Λευτέρης δεν πίστευε στα αυτιά του. Θα εκτυλισσόταν μια ναυμαχία μπροστά στα μάτια του και εκείνος ήξερε εκ των προτέρων ότι ο Ναύαρχος είχε δίκιο.

Α, ρε παππού ευτυχώς που σε άκουγα προσεκτικά και τώρα ξέρω τι θα γίνει, σκέφτηκε ο Λευτέρης.

Έπιασε ένα χαρτί και ξεκίνησε να γράφει όσα ήξερε. Πιο κοντά του βρισκόταν ο μεγάλος αξιωματικός. Προσπάθησε να του το δώσει αλλά... τι στο καλό, αόρατος είμαι; Δεν με βλέπει; Ο Ναύαρχος σηκώθηκε και βγήκε από το γραφείο, ενώ τον ακολουούθησαν όλοι εκτός από τον αξιωματικό που τον έλεγαν Μάρκο. Όση ώρα δίπλωνε τους χάρτες, ο μικρός ακούμπησε μπροστά του το σημείωμα κι εκείνος τον κοίταξε παράξενα. Ξαναπήρε το χαρτί ο Λευτέρης και έγραψε με κεφαλαία γράμματα «ΕΤΣΙ ΘΑ ΓΙΝΕΙ. ΠΙΣΤΕΨΤΕ ΜΕ. ΕΡΧΟΜΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ».

- Δεν ξέρω τι έχεις πει ούτε και πως βρέθηκες σε αυτή την αίθουσα ναύτη. Πήγαινε στο πόστο σου ταχέως και κράτα το στόμα σου κλειστό. Θα σε περάσουν για τρελό.

- Μα είμαι παιδί, είπε ο Λευτέρης.

- Παιδί; Αν ανακαλύψω ότι έχεις πει έστω και μια γουλιά κρασί εν ώρα υπηρεσίας θα τιμωρηθείς αυστηρά. Άκου παιδί. Εγώ δε βλέπω κανένα παιδί, έναν αυθαδή σηματορώ βλέπω.

Κοίταξε ο Λευτέρης γύρω του και πρόσεξε έναν καθρέφτη. Πλησίασε και πράγματι στη θέση του είδε έναν νεαρό άντρα, ντυμένο ναύτη. Του ήρθε να ουρλιάξει από τη χαρά του. Μα τι απίθανη εμπειρία ζούσε σήμερα!

Στάθηκε προσοχή φωνάζοντας ένα «ΜΑΛΙΣΤΑ». Με ένα νεύμα του αξιωματικού βγήκε από το δωμάτιο και άρχισε να τρέχει προς την αίθουσα των μηχανικών όταν ακούστηκε σε όλο το πλοίο: «Έγερσις!...

Έγερσις!...

Έγερσις!...

Ε εεεε! Έγερσις».

- Άπαν το πλήρωμα εις το κατάστρωμα!

- Οι οιακισταί (δηλ. οι σηματοωροί) εις τας θέσεις των.

- Εις τάξιν απάρσεως.

Ωχ, εμένα λέει, κι εγώ σηματοωρός είμαι σκέφτηκε.

Μα πως περνούσε έτσι η ώρα, αλλά και τι σημασία είχε. Ο Λευτέρης ήταν παρόν σε αυτή τη ναυμαχία και θα έδινε τον καλύτερό του εαυτό.

Ακολούθησε τους άντρες που φορούσαν τα ίδια διακριτικά προς το κατάστρωμα. Ο Ναύαρχος με το επιτελείο του ήταν ήδη στη γέφυρα και με τα κιάλια του προσπαθούσε να δει πως είχε παραταχθεί ο τουρκικός στόλος. Κάτι φώναζε, αλλά ο Λευτέρης ήταν πολύ μακριά για να μπορέσει να ακούσει.

Οι δύο στόλοι πλησίαζαν. Όλο το πλήρωμα, αξιωματικοί, υπαξιωματικοί, ναύτες ήταν στις θέσεις τους. Πιο αποφασισμένοι από ποτέ. Δεν φοβόντουσαν. Όπλιζαν τα πυροβόλα όπλα και περίμεναν το «ΑΡΞΑΤΕ ΠΥΡ». Ήταν εκπαιδευμένοι και προετοιμασμένοι για όλες τις επιθετικές ενέργειες των Τούρκων. Μετά τη νίκη τους στον Ελλήσποντο, το ηθικό τους ήταν πολύ υψηλό και ήθελαν να βυθίσουν και τον εναπομείναντα τουρκικό στόλο. Έπρεπε να επιτύχουν τον στόχο τους με οποιοδήποτε τίμημα.

Την αρχή έκαναν οι Τούρκοι. Αφού δεν είδαν το ΑΒΕΡΩΦ να πλέει μαζί με τα αντιτορπιλικά Ύδρα, Σπέτσες, Ψαρά, θεώρησαν ότι μπορεί να μας αντιμετωπίσουν και ξεκίνησαν τις βολές. Από το πουθενά όμως, εμφανίστηκε το Θωρηκτό και με ταχύτητα και ελιγμούς εξολόθρευε τα εχθρικά πλοία.

Οβίδες έπεφταν, αλλά ο Λευτέρης δεν φοβήθηκε ούτε για ένα λεπτό. Έδινε στο κατάστρωμα τα σήματα προς τα άλλα πλοία σα να το έκανε από πάντα, σα να το είχε διδαχθεί από την κοιλιά της μάνας του. Ρίγη, ενθουσιασμός και τεράστια περηφάνια διέτρεχαν το κορμί και το μυαλό του. Όχι μόνο τα δικά του, αλλά και όσων μάχονταν δίπλα του. Πολύ κοντά του ένας σηματοωρός φώναζε πως θα αυξήσει τη συλλογή του από τις οβίδες των τούρκων που έριχναν όπου να΄ ναι.

Ένα ένα τα τουρκικά πλοία αποχωρούσαν από τη μάχη και τρεπόντουσαν σε φυγή. Το Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ έμοιαζε με μαντρόσκυλο, έτσι όπως τα κυνηγούσε και τα οδηγούσε στα στενά των Δαρδανελίων.

Όλα τελείωσαν πολύ γρήγορα, κόσμος αγκαλιαζόταν ενώ ο Ναύαρχος χαμογελούσε κάτω από τα παχιά του μουστάκια.

Δάκρυα έτρεχαν από τα μάτια του Λευτέρη αλλά δεν ήταν ο μόνος. Ο εχθρός κατατροπώθηκε.

Το φαγητό δεν πρόλαβε να μαγειρευτεί. Μόλις το πλοίο επέστρεψε στη βάση του δύο τενεκέδες με ελιές και ένα τσουβάλι κρεμμύδια ήταν το γεύμα του πληρώματος. Ο Λευτέρης στάθηκε λίγο παραπέρα, όταν άκουσε τον Ναύαρχο να φωνάζει με όλη τη δύναμη της ψυχής του «Εις την τρίτην συνάντησιν ο εις εκ των δύο στόλων πρέπει να εκλείψει».

Ανατρίχιασε!!

Δε θα ήταν η τελευταία ναυμαχία του ΑΒΕΡΩΦ. Το ήξερε, το είχε διαβάσει. Ήξερε ότι λίγο καιρό αργότερα, ένα ακόμα τουρκικό πλοίο το Μετζιδιέ θα προκαλούσε τον ελληνικό στόλο σε ναυμαχία, αλλά βλέποντας τον παραταγμένο θα υποχωρούσε άρον άρον. Η Ναυαρχίδα και μόνο στη θέα της προκαλούσε τον φόβο.

Ένωσε να μην τον κρατάνε τα πόδια του από τη συγκίνηση. Μπροστά του βρέθηκε μια καρέκλα. Έκατσε και έκλεισε για λίγο τα βλέφαρα.

Κάποιος του χαίδευε τα μαλλιά. Άνοιξε τα μάτια του και είδε τον παππού.

Τινάχτηκε όρθιος και κοίταξε γύρω του.

- Μα που είμαι, τι συμβαίνει, ρώτησε όλο αγωνία.

- Ησύχασε αγόρι μου, μάλλον κουράστηκες πολύ σήμερα και λιποθύμησες. Με τρόμαξες, αλλά τώρα που σε βλέπω έτσι ζωηρό ηρέμησα λίγο. Έλα, πιες λίγο νερό.

- Παππού έζησα κάτι μαγικό. Ήμουν κι εγώ στη Ναυμαχία της Λήμνου.

- Ναι αγόρι μου, είδες πόσο ζωντανή ήταν η περιγραφή του ξεναγού μας.

- Όχι παππού, αλήθεια σου λέω, την έζησα.

- Μπράβο αγόρι μου. Αυτό σημαίνει ότι όσα χρόνια κι αν περάσουν, τη σημερινή μέρα δεν θα την ξεχάσεις.

Δεν τον πίστεψε. Το κατάλαβε ότι κανείς δε θα τον πίστευε και δεν θα ξαναμιλούσε ποτέ γι' αυτό. Ξεκίνησαν να φύγουν και περνώντας από το πορτρέτο του Κουντουριώτη, ο Λευτέρης τον χαιρέτησε στρατιωτικά. Ο Ναύαρχος του έκλεισε το μάτι συνωμοτικά ή μπορεί και να το φαντάστηκε.

Σημασία έχει ότι μια σπίθα φούντωσε μέσα του και αποφάσισε πως σε λίγα χρόνια θα φορούσε κι εκείνος της στολή του Πολεμικού Ναυτικού.

- Παππού θα γίνω κι εγώ Ναυτικός σαν εσένα.

- Να γίνεις αγόρι μου και εγώ θα σε καμαρώνω με τη λευκή στολή σου και τα σπαθόλουρα, είπε και τον αγκάλιασε από τους ώμους. Πώς όμως το αποφάσισες;

- Αυτό το πλοίο φτάνει παππού. Έχει κάτι μαγικό.

- Έτσι είναι. Κι εγώ το ίδιο δέος ένιωσα σήμερα. Να κοίτα, κάποιος εκεί βγάζει φωτογραφίες πολαρόιντ. Πάμε να βγάλουμε μία για να την έχουμε ενθύμιο.

Στάθηκαν στο πλάι της κλίμακας και χαμογέλασαν πλατιά στο φακό.

Μέχρι να στεγνώσει η φωτογραφία ο παππούς απομακρύνθηκε και κοίταξε από μακριά το υπέροχο πλοίο.

- Τι σκέφτεσαι παππού; ρώτησε ο Λευτέρης.

- Σκέφτομαι ότι το ιστορικό ΑΒΕΡΩΦ θα στέκει περήφανο με τη σημαία του ψηλά πολλά χρόνια ακόμη για να ξεσηκώνει ψυχές όπως τη δική σου, και να τιμά όσους υπηρέτησαν και έπεσαν κατά τη διάρκεια της ένδοξης ιστορίας του.

- Παππού σ' ευχαριστώ που με έφερες.

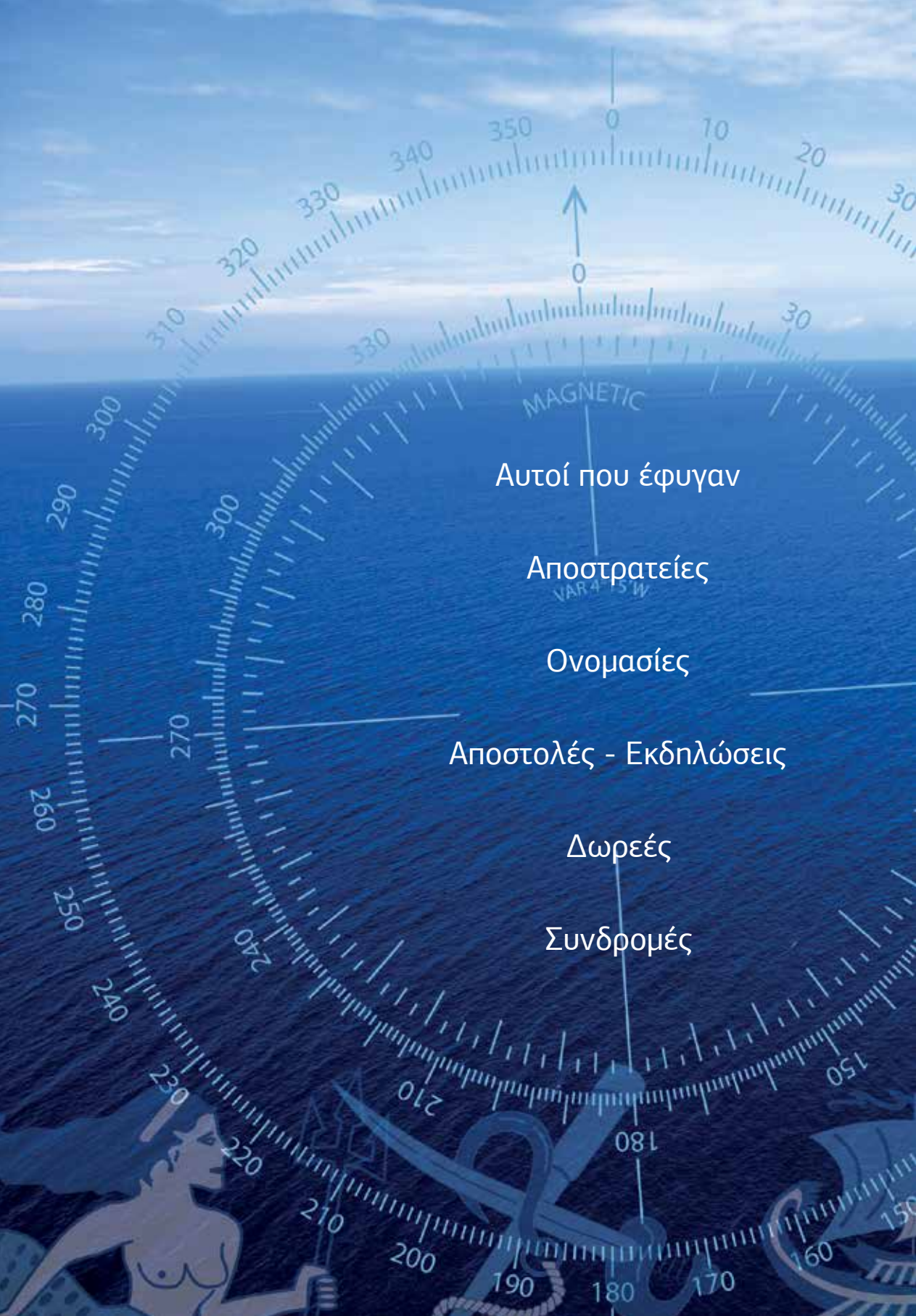
- Εγώ σε ευχαριστώ Λευτέρη μου. Με κάνεις περήφανο!

Τέλος

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Η Κατερίνα Γαγανέλη γεννήθηκε στις Σέρρες. Ζει στα Χανιά και είναι εν ενεργεία Αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού. Έχει ασχοληθεί με το ραδιόφωνο, αλλά και με το ερασιτεχνικό θέατρο, το οποίο παραμένει μεγάλη της αγάπη. Η πρώτη της εμφάνιση στο χώρο της συγγραφής έγινε με το παιδικό μυθιστόρημα "Με λένε Πάτρα". Εκδόθηκε το 2021 και κυκλοφορεί από τις εκδόσεις ΚΟΜΝΗΝΟΣ. Ακολούθησε μια συλλογή διηγημάτων με τίτλο «Θυαί Υμίν» από τις Εκδόσεις Suenobooks, ενώ το 2023 κυκλοφόρησε το σιωπηλό βιβλίο (χωρίς λόγια) με τίτλο «ΤΣΙΜΠΑΕΙ!» από τις ίδιες εκδόσεις. Το 2024 θα εκδοθούν δύο ακόμα εικονοβιβλία της με επίκεντρο τα παιδιά. Αρθρογραφεί για δύο ηλεκτρονικά περιοδικά, το familives και το BESTMAGAZINE CRETE.



Αυτοί που έφυγαν

Αποστρατείες

Ονομασίες

Αποστολές - Εκδηλώσεις

Δωρεές

Συνδρομές





ΑΥΤΟΙ ΠΟΥ ΕΦΥΓΑΝ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ

Αντιναύαρχος (Μ) ε.α.

Βασίλειος Μπτσάκος ΠΝ

Απεβίωσε την 4η Νοεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1924 στον νομό Λακωνίας. Το 1940 εισήλθε στην ΣΝΔ και το 1977 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποναύαρχος (ΥΝ) ε.α.

Ευαγγελία Μπενάκη-Κυριαζή ΠΝ

Απεβίωσε την 25η Σεπτεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1945 στον νομό Χανίων Κρήτης. Το 1965 εισήλθε στην ΣΑΝ και το 2001 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποναύαρχος ε.α.

Χρήστος Βενιζέλος ΠΝ

Απεβίωσε την 24η Σεπτεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1962 στον νομό Χανίων Κρήτης. Το 1980 εισήλθε στη ΣΣΑΣ και το 2014 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αρχιπλοίαρχος ε.α.

Ιωάννης Παππάς ΠΝ

Απεβίωσε την 13η Σεπτεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1941 στην Αθήνα. Το 1958 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1988 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αρχιπλοίαρχος ε.α.

Πέτρος Φατούρος ΠΝ

Απεβίωσε την 30η Αυγούστου 2023. Γεννήθηκε το 1950 στην Λευκάδα. Το 1969 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1998 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αρχιπλοίαρχος ε.α.

Γεώργιος Καφαράκης ΠΝ

Απεβίωσε την 14η Σεπτεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1950 στην Κέρκυρα. Το 1968 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1994 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αρχιπλοίαρχος ε.α.

Δημήτριος Κρυστάλλης ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Σεπτεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1944 στην Αθήνα. Το 1962 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1991 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ιωάννης Μηλιάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 12η Αυγούστου 2023. Γεννήθηκε το 1951 στον Πειραιά. Το 1968 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος Η/Ν και το 2003 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος (Μ) ε.α.

Αγνσίλαος Παπαγεωργίου ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Οκτωβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1939 στην Αθήνα. Το 1956 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1981 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ευάγγελος Ζάχαρης ΠΝ

Απεβίωσε την 1η Σεπτεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1937 στον νομό Φθιώτιδος. Το 1957 κατετάγη στο ΠΝ ως Υποκελευστής Β' Μηχανικός και το 1992 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ιωάννης Βασιλείου ΠΝ

Απεβίωσε την 27η Αυγούστου 2023. Γεννήθηκε το 1949 στην Σαλαμίνα. Το 1969 κατετάγη στο ΠΝ ως Κελευστής Διαχειριστής και το 2004 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ευστράτιος Καραγιαννάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 4η Νοεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1956 στα Χανιά. Το 1971 κατετάγη στο ΠΝ ως Μαθητής Τεχνίτης και το 2006 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Δημήτριος Φεργάδης ΠΝ

Απεβίωσε την 4η Οκτωβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1934 στον Νομό Ευβοίας. Το 1953 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος εθελοντής Τηλεγραφητής και το 1985 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Σπυρίδων Αρκούδης ΠΝ

Απεβίωσε την 27η Οκτωβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1942 στην Κέρκυρα. Το 1958 κατετάγη



στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1990 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Δήμος Σουραβλής ΠΝ

Απεβίωσε την 23η Αυγούστου 2023. Γεννήθηκε το 1939 στον νομό Φωκίδος. Το 1960 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος Η/Ν και το 1995 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (ΥΝ) ε.ε.

Γλυκερία Μεμεκίδου ΠΝ

Απεβίωσε την 17η Σεπτεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1977 στην Κομοτηνή. Το 1996 εισήλθε στην ΣΑΝ. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο ΓΕΕΘΑ.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ιωάννης Γεμελιάρης ΠΝ

Απεβίωσε την 11η Αυγούστου 2023. Γεννήθηκε το 1934 στις Λεύκες Πάρου. Το 1948 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1984 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος ε.α.

Δημοσθένης Ιωαννίδης ΠΝ

Απεβίωσε την 6η Ιουλίου 2023. Γεννήθηκε το 1926 στην Αθήνα. Το 1944 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1966 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Μ) ε.α.

Χρήστος-Μάριος Χατζηνικολής ΠΝ

Απεβίωσε την 14η Σεπτεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1954 στον νομό Αττικής. Το 1972 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1993 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.ε.

Ηλίας Ράπτης ΠΝ

Απεβίωσε την 28η Αυγούστου 2023. Γεννήθηκε το 1974 στον νομό Φθιώτιδος. Το 1993 εισήλθε στην ΣΜΥΝ. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο ΓΕΕΘΑ.

Πλωτάρχης (ΕΜ) ε.α.

Νικόλαος Μήλιος ΠΝ

Απεβίωσε την 10η Σεπτεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1957 στην Αθήνα. Το 1979 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1995 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Μιχαήλ Κοτσιφάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 1η Νοεμβρίου 2023. Γεννήθηκε το 1958 στον νομό Χανίων. Το 1973 εισήλθε στη ΣΔΥΝ και το 2010 τέθηκε σε αποστρατεία.

Σημαιοφόρος (Ε) ε.α.

Θωμάς Χαζιρογλου ΠΝ

Απεβίωσε την 6η Αυγούστου 2023. Γεννήθηκε το 1938 στη Νέα Ιωνία Βόλου. Το 1953 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1977 τέθηκε σε αποστρατεία.

Σημαιοφόρος (Ε) ε.α.

Ιωάννης Βουλγαρέλης ΠΝ

Απεβίωσε την 19η Ιουλίου 2023. Γεννήθηκε το 1945 στον νομό Ρεθύμνου Κρήτης. Το 1960 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1982 τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυπασπιστής (Ρ/Ε) ε.α.

Παναγιώτης Γεωργίου ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Αυγούστου 2023. Γεννήθηκε το 1956 στην Αθήνα. Το 1969 κατετάγη στο ΠΝ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός και το 1990 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.

ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΕΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ

■ Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως Ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Αντιναύαρχος Μάχιμος** Γεώργιος Καμπουράκης, διατηρώντας τον τίτλο του **Επίτιμου Υπαρχηγού Γενικού Επιτελείου Ναυτικού**.

■ Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία η **Υποναύαρχος Υγειονομικού/Νοσηλευτικής** Γλυκερία Μεμεκίδου, ως ευδοκίμως τερματίσασα τη σταδιοδρομία της από 17 Σεπτεμβρίου 2023, ημερομηνία του θανάτου της.

■ Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Αρχιπλοίαρχοι Μάχιμοι**: Εμμανουήλ Ζέρβας, Αθανάσιος Ράπτης.

■ Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Αρχιπλοίαρχοι Μάχιμοι**: Γεώργιος Κατσούλης, Θεόδωρος Παναγιωτακόπουλος, Αριστοτέλης Βαρσαμίδης.

■ Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλοίαρχος Μάχιμος** Βλάσιος Σαλάτας.

■ Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλοίαρχος (Ε)** Κωνσταντίνος Ρινάκης.

■ Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Πλοίαρχος Μάχιμος** Ιωάννης Κορνάρος.

■ Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Πλοίαρχοι (Ε)**: Βασίλειος Τρίτσας, Νεκτάριος Χατζογιαννάκης, Ιωάννης Κούγιας, Κωνσταντίνος Χωνιανάκης, Άγγελος Μάντζιος, Σταύρος Καγιούλης, Στυλιανός Νικέλλης, Ευθύμιος Ξενιάς, Δημήτριος Ρούπας, Σπιριδών Μέξιας.

■ Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι**:
Μάχιμοι: Γεώργιος Καραγιάννης
Μηχανικοί: Ιωάννης Παπάρας, Δημήτριος Κώστας.

■ Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι (Ε)**: Αναστάσιος Καλότυχος, Άγγελος Κουφός.

■ Τέθηκε σε αποστρατεία ο **Αντιπλοίαρχος (Ε)** Ηλίας Ράπτης, αποστρατεία λογιζόμενη από 28 Αυγούστου 2023, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε.

■ Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι (Ε)**: Χρήστος Μαραβέλιας, Νεκτάριος Βιέννας, Σταμάτιος Κωστόπουλος, Παύλος Σιούλας.

■ Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλωτάρχης Μηχανικός** Γεώργιος Καλαθάκης.

■ Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Πλωτάρχες (Ε)**: Κωνσταντίνος Χατζηπέτρου, Ελένη Νακατσιάδου, Βαρβάρα Κουρτίδου, Βασιλική Σακκά, Παναγιώτα Λώλου, Ελένη Κανελάκη, Ευσταθία Κόκκαλη, Μαρία Αθανασακοπούλου, Αθηνά Μουζή, Μαρία Κοντοπούλου, Σταυρούλα Κοντομίχαλου, Σταυρούλα Σκιαδά, Μαρία Χριστοδούλου, Ευμορφία Σαραβάνη, Αλεξάνδρα Καρανάσου.

■ Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλωτάρχης (Ε)** Αλέξανδρος Παπούλιας.

■ Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Υποπλοίαρχος Μηχανικός** Θεόδωρος Κουβάτσος.

■ Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Υποπλοίαρχος Μηχανικός** Ιωάννης Φτούλης.

■ Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως «Ευδοκίμως τερματίσας τη σταδιοδρομία του» λόγω συμπλήρωσης τριανταπενταετίας (35ετίας) ο **Υποπλοίαρχος (Ε)** Ιωάννης Φτούλης.

ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΕΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ

■ Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι (Ε)**: Κωνσταντίνος Τσάντος, Ιωάννα Τάκου.

■ Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυποπλοίαρχοι**:

Μάχιμος: Σπυρίδων Γελάτσορας

Μηχανικός: Θωμάς Πιλάκης.

■ Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Ανθυποπλοίαρχος (Ε)** Παναγιώτης Γαβράς.

■ Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Ανθυποπλοίαρχοι (Ε)**: Όλγα Ρακιντζή, Θεόδωρος Φωτόπουλος, Κωνσταντίνα Κουναβέλη.

■ Τέθηκε σε αποστρατεία ο **Ανθυποπλοίαρχος (Ε)** Σωκράτης Χαλδαίος, αποστρατεία λογιζόμενη από 03 Ιουλίου 2023, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε.

■ Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Σημαιοφόροι (Ε)**: Γεωργία Χατζοπούλου, Αικατερίνη Αγγελόγλου, Αναστάσιος Βυζανιάρης, Ιωάννης Μπακαούκας, Μαρία Μπλάτσου, Γεώργιος Καραμπίνης.

■ Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Σημαιοφόροι (Ε)**: Κωνσταντίνα Αγγελοπούλου, Αντώνιος Μοσχόπουλος.

■ Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές**: Ανδρέας Χριστοδούλου (ΗΛ), Κωνσταντίνος Δούρος (ΕΣΧ), Νικόλαος Ζαγαρέλος (Τ/ΜΗΧ), Λάζαρος Δεληπογλάνης (Τ/ΜΗΧ), Αργυρώ Γούλα (ΕΕ-ΣΗΜ).

■ Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Ανθυπασπιστής (Τ/ΗΝ-ΑΥ)** Ευστράτιος Γιαννούλης.

■ Απολύθηκε ο **Δίοπος Επαγγελματίας Οπλίτης ΕΠΟΠ (Τ/ΜΗΧ)** Γεώργιος Κόντης.

■ Απολύθηκαν οι παρακάτω **Επαγγελματίες Οπλίτες Ναύτες ΕΠΟΠ**: Γιαννακούρα Δήμητρα (ΔΙΑΧ/ΥΛ), Ναστούλης Ιωάννης (ΑΡΜ), Καλούδη Βιργινία (Δ/ΥΠ/ΘΑΛ), Κορκίδης Γεώργιος-Ματθαίος (Τ/ΗΝ/ΣΝ), Αραμπατζής Αθανάσιος (ΕΕ-ΡΕ), Γιούρτσος Γεώργιος (ΗΛ), Γιούρτσος Κωνσταντίνος (ΗΛ), Σιδέρης Ζήσης-Γεώργιος (Τ/ΜΗΧ), Σαββίδης Αθανάσιος-Φώτιος (Τ/ΗΝ/ΡΕ), Αглаΐα Καρτσάνα (ΔΙΑΧ/ΛΟΓ), Κωνσταντίνος Αραμπατζής (Τ/ΗΝ/ΑΥ), Ευάγγελος Παράκης (Τ/ΗΝ/ΔΒ), Μεγακλής Παναγόπουλος (Τ/ΣΥΝ/ΞΥΛ), Παναγιώτης Καλογεράς (ΕΕ/ΣΗΜ), Γεώργιος Γεραλής (ΕΕ/ΠΕΣ), Αθανάσιος Φαρμάκης (ΗΝ/ΥΔ).

ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ



■ Ονομάζονται **Μόνιμοι Σπαιοφόροι** και κατατάσσονται στο Πολεμικό Ναυτικό οι παρακάτω Ναυτικοί Δόκιμοι που αποφοίτησαν ευδόκιμα από τη **Σ.Ν.Δ.** το έτος 2023:

Μάχιμοι: Παπαδάκης Δημήτριος, Παναγιωτάκης Δημήτριος, Σαρρηγεωργίου Χρήστος, Κότσαλος Κωνσταντίνος-Δημήτριος, Μηδιάτης Νικόλαος, Ρήγας Οδυσσεύς, Μεσσήνης-Φίλιππος Αλέξανδρος, Κατιδενιός Γεώργιος, Βρανάς Σεραφείμ, Κυριαφίνης Κωνσταντίνος, Γκόγκας Κωνσταντίνος, Βλάμης Διονύσιος, Σταθακόπουλος Χρήστος, Νταχμίρης Κωνσταντίνος, Παντελιάς Γεώργιος, Γαλάνη Ζηνοβία-Ζωή, Παντελόπουλος Γεώργιος, Ζησιμόπουλος Θεόδωρος, Λάμπας Θωμάς-Νεκτάριος, Νατσίδης Ευάγγελος, Παρλάντζας Δημήτριος, Μισόκαλος Ιωάννης.

Μηχανικοί: Μπαρλαμπά Γεωργία, Βόσικας Πέτρος, Κουμούσης Βλάσιος, Χατζημητάκου Άννα, Αποστολόπουλος Απόστολος, Δημητροπούλου Μαρία-Ιωάννα, Μπουγατσός Διονύσιος, Δουμένης Αντώνιος, Χατζηπαντελής Παναγιώτης, Κωνσταντινίδης Λεωνίδας, Αναστασίου Λάμπρος, Σύρμας Φίλιππος.



Υγειονομικού/Οδοντίατρος: Σταμάτης Δάρατζης.



■ Ονομάζονται **Μόνιμοι Κελευστές** και κατατάσσονται στο Πολεμικό Ναυτικό οι παρακάτω Δόκιμοι Υπαξιωματικοί που αποφοίτησαν ευδόκιμα από τη **Σ.Μ.Υ.Ν.** το έτος 2023:

Χειλάκου Μαριάνθη-Αφροδίτη, Λάσκαρης Δημήτριος, Πάσιου Ελένη, Κονταρή Ευφροσύνη, Γκουντεβένου Στυλιανή, Στεργίου Αναστάσιος, Σκεφαλέ Σταματία, Πουρλιώτης Μιχαήλ, Αμαξοπούλου Μαρία, Μητσιμπόνας Γεώργιος-Ραφαήλ, Μπαριτάκη Αλεξάνδρα, Πάλιουρα Ελένη, Γερογιάννης Δημοσθένης, Κατσαφάδος Παναγιώτης, Βασιλειάδου Ελένη, Αποστολοπούλου Ηλιάνα, Μολυβάς Κωνσταντίνος, Χρυσασκόπουλος Ιωάννης, Σχίζας Βασίλειος, Μερτζεμεκιανού Μαριάνθη, Καλογιαννάκη Στυλιανή, Λειβαδιτάκης Ευάγγελος, Σκυλοδήμος Κωνσταντίνος, Κωστή Αγγελική, Γκίνη Αικατερίνη, Λάμπα Μαρία, Μαλκίδης Κωνσταντίνος, Σημιακάκης Παναγιώτης, Θώδης Κωνσταντίνος, Χαρακίδα Ιωάννα, Πόγκα Μαρία, Αντώνογλου Αντριάνα, Γαλερή Κωνσταντίνα, Τόλης Χρήστος, Παπαπορφυρίου Βασιλική, Κούτσικος Κωνσταντίνος, Παπαδόπουλος Δημήτριος Βασίλειος, Γάπαλη Φωτεινή, Παΐσιος Συμεών, Λιανού Ευαγγελία, Δεδούση Άννα, Λυμπέρη Άννα, Τσίγκος Μιχαήλ, Σπυρόπουλος Μιλτιάδης, Νασόπουλος Κωνσταντίνος, Μοσχάκης Βασίλειος, Αναγνώστου Ποσειδώνας, Ζερβάκη Γεωργία, Γεωργούλας Γεώργιος, Νικολαΐδης Γεώργιος, Καμονάχου Ευτυχία, Κατσή Κωνσταντίνα, Δαράβαλη Στυλιανή, Ψωρομύτης Δημήτριος-Εφραίμ, Λιώσης Αθανάσιος, Αβραμόπουλος Νικόλαος, Ντουραντώνη Νεκταρία, Κοτρώτσος Αλέξανδρος, Καλογήρου Μάριος, Λαμπίρης Ιωάννης, Χριστόδουλος Δημήτριος, Γαλανάκη Στεφανία.

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ

1. Εθνικές Ασκήσεις

■ Από 27 Σεπτεμβρίου έως 04 Οκτωβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε η εθνική διακλαδική άσκηση, μεγάλης κλίμακας «ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ 23» στο σύνολο της Ελληνικής επικράτειας. Συμμετείχαν σε διάφορα αντικείμενα της άσκησης το σύνολο των μονάδων σε ενέργεια του ΠΝ.

■ Από 16 έως 21 Οκτωβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε η άσκηση «ΔΟΥΡΕΙΟΣ ΙΠΠΟΣ», με συμμετοχή της Φ/Γ «ΕΛΛΗ», της Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ», του ΤΠΚ «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ» και του ΠΓΥ «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ».

■ Από 30 Οκτωβρίου 2023 πραγματοποιείται η άσκηση μικρής κλίμακας «ΑΣΤΡΑΠΗ 2/23 – ΛΟΓΧΗ 2/23» σε συνδυασμό με την άσκηση «ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ 24/23». Η άσκηση διεξάγεται στη θαλάσσια περιοχή Μυρτώου πελάγους με συμμετοχή της Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ», της Φ/Γ «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ», της Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ», του ΠΓΥ «ΑΙΑΣ», του ΠΓΥ «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ», του ΤΠΚ «ΛΑΣΚΟΣ», του ΤΠΚ «ΒΛΑΧΑΚΟΣ», του ΤΠΚ «ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗΣ», της Κ/Φ «ΜΑΧΗΤΗΣ», της Κ/Φ «ΑΗΤΤΗΤΟΣ», του Υ/Β «ΠΟΙΣΕΙΔΩΝ», του Υ/Β «ΩΚΕΑΝΟΣ», του ΠΑΤ «ΑΡΑΞΟΣ» καθώς και ιπταμένων μέσων.

2. Συμμαχικές – Διακρατικές Ασκήσεις

■ Την 20 Αυγούστου 2023 πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση «PASSEX», στη θαλάσσια περιοχή βορείως νήσου Χίου, με συμμετοχή της Κ/Φ «ΚΑΣΟΣ» και του γερμανικού ΠΓΥ «FGS FRANKFURT AM MAIN».

■ Από 01 έως 14 Σεπτεμβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε η διακρατική άσκηση «BRIGHT STAR 23», στην θαλάσσια περιοχή Αλεξάνδρειας Αιγύπτου, με συμμετοχή της Φ/Γ «ΕΛΛΗ», του Α/Γ «ΧΙΟΣ», του Κυπριακού ΠΓΥ «ΑΛΑΣΙΑ», του Ινδικού περιπολικού «SUMEDHA» και του

Ιταλικού πλοίου Αμφίβιων Επιχειρήσεων «ITS SAN GIORGIO».

■ Από 04 έως 08 Σεπτεμβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε η διακρατική άσκηση «JOINT IONIAN LIVEX 23», στο Ιόνιο Πέλαγος, με συμμετοχή του ΤΠΚ «ΤΡΟΥΠΑΚΗΣ» και των Αλβανικών Περιπολικών «ILIRIA» και «ORIKU».

■ Την 07 Σεπτεμβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε Συνεκπαίδευση «PASSEX», στη θαλάσσια περιοχή βόρεια νήσου Χίου, με συμμετοχή του ΤΠΚ «ΛΑΣΚΟΣ» και του γερμανικού ΠΓΥ «FGS FRANKFURT AM MAIN».

■ Από 11 έως 15 Σεπτεμβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε η διακρατική άσκηση «EUNOMIA 2023», στην Ανατολική Μεσόγειο, με συμμετοχή της Φ/Γ «ΨΑΡΑ», του Υ/Β «ΩΚΕΑΝΟΣ», των Κυπριακών ΠΑΘ «ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ», ΠΠ «ΤΣΟΜΑΚΗΣ», ΠΠ «ΓΕΩΡΓΙΟΥ», της Γαλλικής Φ/Γ «FS PAUL CHEVALIER», της Ιταλικής Κ/Φ «ITS BORSINI», καθώς και Ιπταμένων Μέσων.

■ Την 15 Σεπτεμβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε Συνεκπαίδευση «PASSEX», στη θαλάσσια περιοχή βόρεια νήσου Χίου, με συμμετοχή της Κ/Φ «ΚΑΣΟΣ» και του γερμανικού ΠΓΥ «FGS FRANKFURT AM MAIN».

■ Από 16 έως 17 Σεπτεμβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση «PASSEX», στη θαλάσσια περιοχή νότια Κρήτης, με συμμετοχή της Φ/Γ «ΕΛΛΗ» και του Ινδικού περιπολικού «SUMEDHA».

■ Την 10 Οκτωβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση «PASSEX», στη θαλάσσια περιοχή νήσου Λέσβου, με συμμετοχή του ΤΠΚ «ΞΕΝΟΣ» και του γερμανικού ΠΓΥ «FGS FRANKFURT AM MAIN».

■ Την 18 Οκτωβρίου 2023 πραγματοποιή-

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ

Θηκε συνεκπαίδευση PASSEX», στη θαλάσσια περιοχή βόρεια νήσου Χίου, με συμμετοχή του ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ» και του γερμανικού ΠΓΥ «FGS FRANKFURT AM MAIN».

■ Την 31 Οκτωβρίου 2023 διατέθηκε το ΣΑΠ/ΤΑ ΑΓΗΝΩΡ για τη διεξαγωγή αντικειμένου JTAC (κατάδειξης πυρών) στο πλαίσιο της δια-συμμαχικής άσκησης «NEPTUNE STRIKE 23-3», στη θαλάσσια περιοχή Μυρτώου πελάγους.

3. Επισκέψεις Ξένων Αντιπροσωπειών

■ Τις 12 και 13 Σεπτεμβρίου 2023, αντιπροσωπεία του Ιταλικού Ναυτικού επισκέφθηκε την Αθήνα, στο πλαίσιο της Διμερούς Στρατιωτικής Συνεργασίας των Ναυτικών Ελλάδας και Ιταλίας.

■ Τις 17 και 18 Οκτωβρίου 2023, αντιπροσωπεία του Ισπανικού Ναυτικού επισκέφθηκε την Αθήνα, στο πλαίσιο της Διμερούς Στρατιωτικής Συνεργασίας των Ναυτικών Ελλάδας και Ισπανίας.

■ Τις 18 και 19 Οκτωβρίου 2023, ο Α/ΓΕΝ της Ιταλίας πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη στην Ελλάδα κατόπιν πρόσκλησης του Έλληνα ομολόγου του, στο πλαίσιο της ενίσχυσης και διεύρυνσης της Διμερούς Συνεργασίας των Ναυτικών των δύο χωρών.

■ Από 24 έως 27 Οκτωβρίου 2023, αντιπροσωπεία του Γερμανικού Ναυτικού επισκέφθηκε την Αθήνα, στο πλαίσιο της Διμερούς Στρατιωτικής Συνεργασίας των Ναυτικών Ελλάδας και Γερμανίας.

4. Συμμαχικές - Πολυεθνικές Επιχειρήσεις

α. Επιχείρηση UNIFIL MAROPS:

Το ΠΝ συμμετέχει καθ' όλο το έτος με μία Φ/Γ στην επιχείρηση UNIFIL MAROPS, η οποία διε-

ξάγεται στη θαλάσσια περιοχή της ανατολικής Μεσογείου. Από 27 Ιουνίου 2023 έως την 07 Σεπτεμβρίου 2023 συμμετείχε η Φ/Γ «ΨΑΡΑ», η οποία αντικαταστάθηκε την 07 Σεπτεμβρίου 2023 από τη Φ/Γ «ΣΑΛΑΜΙΣ».

β. Επιχείρηση SEA GUARDIAN (OSG):

Το ΠΝ συμμετέχει καθ' όλο το έτος στην επιχείρηση «SEA GUARDIAN» με ένα (1) Πολεμικό Πλοίο (ΤΠΚ ή Κ/Φ) υπό 8ωρη ετοιμότητα στο ΝΣ, με μία (1) Ομάδα Ειδικών Επιχειρήσεων 12 ατόμων της ΔΥΚ. Η συμμετοχή πολεμικού πλοίου στην εν λόγω επιχείρηση ήταν ως ακολούθως:

■ Εν όρμω ΝΣ:

- Από 01 έως 31 Αυγούστου 2023 με το ΤΠΚ «ΡΟΥΣΣΕΝ».
- Από 01 έως 18 Σεπτεμβρίου 2023 με το ΤΠΚ «ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ».
- Από 18 έως 30 Σεπτεμβρίου 2023 με το ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ».
- Από 01 έως 11 Οκτωβρίου 2023 με το ΤΠΚ «ΡΙΤΣΟΣ».
- Από 11 έως 31 Οκτωβρίου 2023 με το ΤΠΚ «ΒΛΑΧΑΚΟΣ».

■ Κατά το χρονικό διάστημα από 01 Αυγούστου έως 31 Οκτωβρίου 2023, διεξήχθησαν συνολικά οκτώ (8) αποστολές σε ρόλο «Associated Support», από πλοία του ΠΝ στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου.

■ Εξειδικευμένο ιπτάμενο προσωπικό του ΠΝ επιβαίνει σε αεροσκάφη της ΠΑ για πτήσεις «AIS SWEEP» στο πλαίσιο της επιχείρησης OSG. Για το χρονικό διάστημα 01 Αυγούστου έως 31 Οκτωβρίου 2023, πραγματοποιήθηκαν έντεκα (11) πτήσεις σε ρόλο «Associated Support» και τρεις (3) πτήσεις σε ρόλο «Direct Support».

■ Από 14 Σεπτεμβρίου έως 04 Οκτωβρίου 2023, στο πλαίσιο της επιχείρησης FOCOPS 23-1, στη θαλάσσια περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, συμμετείχε η Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ» και το Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ».

γ. Συμμετοχή σε Μόνιμες Ναυτικές Δυνάμεις NATO.

ΤG 441.02 (πρώην SNMG-2):

■ Από 17 Φεβρουαρίου 2016, στο πλαίσιο της δραστηριότητας «NATO SUPPORT TO ASSIST WITH THE REFUGEE AND MIGRANT CRISIS IN THE AEGEAN SEA», στοιχείο της Δύναμης CTU 1100.02.01 διεξάγει περιπολίες στη θαλάσσια περιοχή του ανατολικού Αιγαίου. Στην εν λόγω δραστηριότητα συμμετείχαν για το χρονικό διάστημα από 01 Αυγούστου έως 31 Οκτωβρίου 2023 οι ακόλουθες μονάδες του ΠΝ: ΤΠΚ «ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ», ΤΠΚ «ΛΑΣΚΟΣ», ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ», ΤΠΚ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ», ΤΠΚ «ΞΕΝΟΣ», Κ/Φ «ΤΟΛΜΗ», Κ/Φ «ΠΟΛΕΜΙΣΤΗΣ», Κ/Φ «ΚΑΖΟΣ», Κ/Φ «ΒΟΤΣΗΣ», ΝΘΗ «ΕΥΡΩΠΗ», ΝΘΗ «ΕΥΝΙΚΗ» καθώς και το ΝΘΗ «ΚΑΛΥΨΩ».

■ Από 11 Οκτωβρίου 2023, στο πλαίσιο ανωτέρω Δύναμης, που επιχειρεί στη θαλάσσια περιοχή της κεντρικής και ανατολικής Μεσογείου, η Φ/Γ «ΨΑΡΑ» συμμετέχει ως πλοίο του TU 441.02.01

ΤG 441.04 (πρώην SNMCMG-2):

Ουδέν.

δ. Συμμετοχή σε Αποστολές Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το ΠΝ συμμετέχει καθ' όλο το έτος με μία Φ/Γ στην επιχείρηση «IRINI» η οποία διεξάγεται στη θαλάσσια περιοχή της κεντρικής Μεσογείου. Από 01 έως 04 Αυγούστου 2023, συμμετείχε η Φ/Γ «NABAPINON». Από 04 Αυγούστου έως 01 Οκτωβρίου 2023, συμμετείχε η Φ/Γ «ΚΑΝΑΡΗΣ», η οποία αντικαταστάθηκε την 01 Οκτωβρίου 2023, από την Φ/Γ «ΑΙΓΑΙΟΝ».

ε. Επιχειρήσεις Αεροπλανοφόρων

■ Από 01 Αυγούστου έως 12 Αυγούστου 2023, η Φ/Γ «ΥΔΡΑ» και από 13 έως 25 Αυγούστου 2023, η Φ/Γ «ΣΑΛΑΜΙΣ» συμμετείχαν στη συνοδεία του αεροπλανοφόρου «GERALD R. FORD» στην Ανατολική Μεσόγειο.

■ Από 22 έως 31 Αυγούστου 2023, η Φ/Γ «ΑΙΓΑΙΟΝ» συμμετείχε σε τήρηση ετοιμότητας παροχής MSA σε CARRIER STRIKE GROUP GERALD R. FORD, εντός FIR Αθηνών (Associated Support).

■ Από 31 Οκτωβρίου 2023, η Φ/Γ «ΚΑΝΑΡΗΣ» συμμετέχει σε επιχείρηση συνοδείας της ομάδας κρούσης του Αεροπλανοφόρου «USS EISENHOWER» (CARRIER STRIKE GROUP 2), εντός του FIR Αθηνών.

5. Κοινωνική προσφορά των Ενόπλων Δυνάμεων

α. Αποστολές Εσωτερικού – Εξωτερικού:

■ Διατέθηκαν τον μήνα Αύγουστο 2023 σε πολλαπλές αποστολές παροχής ποσίμου ύδατος στη νήσους Σύμη και Σαλαμίνα αντίστοιχα οι Υ/Φ «ΔΟΙΠΑΝΗ» και «ΚΕΡΚΙΝΗ».

■ Στο πλαίσιο του προγράμματος προληπτικής Ιατρικής αναβαθμισμένης δυνατότητας «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ 23» διατέθηκε η ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ» για μεταφορά της επταμελούς Στρατιωτικής Υγειονομικής ομάδας από τη νήσο Σάμο στη νήσο Θύμεια από 01 έως 06 Σεπτεμβρίου 2023, στις νήσους Κίμωλο, Φολέγανδρο και Σίκινο.

■ Από 08 έως 15 Σεπτεμβρίου 2023, διατέθηκε το Α/Γ «ΡΟΔΟΣ» και η Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ» στο πλαίσιο συνδρομής των ΕΔ στην πληγείσα από τις καταστροφικές πλημμύρες περιοχή της Θεσσαλίας.

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ

■ Διατέθηκαν τον μήνα Σεπτέμβριο 2023, σε πολλές αποστολές παροχής ποσίου ύδατος στη νήσους Σύμη και Πάτμο οι Υ/Φ «ΚΑΛΛΙΡΟΗ» και «ΠΡΕΣΠΑ».

■ Στο πλαίσιο του προγράμματος «ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ» διατέθηκε η Κ/Φ «ΚΡΑΤΑΙΟΣ» για μεταφορά από τη νήσο Μεγίστη στη νήσο Σύμη την 11 Οκτωβρίου 2023, και από τη νήσο Σύμη στη νήσο Ρόδο την 13 Οκτωβρίου 2023.

■ Στο πλαίσιο των Περιφερειακών και Δημοτικών Εκλογών της 8ης Οκτωβρίου 2023, διατέθηκε η Κ/Φ «ΤΟΛΜΗ», η Κ/Φ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ» και η ΤΠΚ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ» την 9 Οκτωβρίου 2023 για τη μεταφορά δικαστικών αντιπροσώπων και εκλογικών σάκων στις νήσους Λέσβο, Σάμο και Σύρο αντίστοιχα.

■ Στο πλαίσιο του προγράμματος «ΑΝΟΙΧΤΗ ΑΓΚΑΛΙΑ» διατέθηκε για μεταφορά από τη νήσο Σάμο στη νήσο Φούρνοι την 16 Οκτωβρίου 2023, από τη νήσο Φούρνοι στις νήσους Αγαθονήσι και Λειψοί την 19 Οκτωβρίου 2023, και από τη νήσο Λειψούς στη νήσο Σάμο την 23 Οκτωβρίου 2023.

■ Στο πλαίσιο συνεργασίας με τον εθελοντικό οργανισμό μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα «ΤΟ ΧΑΜΟΓΕΛΟ ΤΟΥ ΠΑΙΔΙΟΥ» διατέθηκε το Α/Γ «ΡΟΔΟΣ» για μεταφορά κινητού πολυιατρείου από το Ν.Σ. στη νήσο Κω από 14 έως 15 Οκτωβρίου 2023 και από 19 έως 21 Οκτωβρίου 2023.

■ Στο πλαίσιο των Περιφερειακών και Δημοτικών Εκλογών της 15ης Οκτωβρίου 2023, διατέθηκαν η Κ/Φ «ΤΟΛΜΗ» και η Κ/Φ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ» την 16 Οκτωβρίου 2023, για τη μεταφορά δικαστικών αντιπροσώπων και εκλογικών σάκων στις νήσους Λέσβο και Σάμο αντίστοιχα.

■ Διατέθηκε τον μήνα Οκτώβριο 2023, σε αποστολή παροχής ποσίου ύδατος στη νήσους Σύμη και Ρόδο η Υ/Φ «ΔΟΪΡΑΝΗ».

■ Στο πλαίσιο συνεργασίας με την ΜΚΟ καταπολέμησης της υπογονιμότητας «HOPE GENESIS», διατέθηκε η Κ/Φ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ» για μεταφορά μελών της από την ΥΝΤΕΛ στη νήσο Λειψοί και τη νήσο Αρκισοί την 21 Οκτωβρίου 2023.

β. Κατάσβεση πυρκαγιών – Περιπολίες – Επιτήρηση

■ Από 01 Αυγούστου έως 31 Οκτωβρίου 2023, διατέθηκαν οχήματα και προσωπικό από διάφορες υπηρεσίες του ΠΝ για συμμετοχή στην επιτήρηση δασικών εκτάσεων σε διάφορες περιοχές της Ελλάδος στο πλαίσιο πρόληψης των δασικών πυρκαγιών.

γ. Έρευνα - Διάσωση

Μονάδες του ΠΝ συμμετείχαν, στις κάτωθι αποστολές Έρευνας-Διάσωσης (Ε-Δ):

■ Την 01 Αυγούστου 2023, διατέθηκε ένα (1) Ε/Π S-70B-6 στην θαλάσσια περιοχή Λαγανά νήσου Ζακύνθου στο πλαίσιο αναζήτησης μιας αγνοούμενης κολυμβήτριας.

■ Την 04 Αυγούστου 2023, διατέθηκε ένα (1) Ε/Π S-70B-6 στην θαλάσσια περιοχή νοτιοδυτικά Πελοποννήσου στο πλαίσιο παραλαβής 2 ατόμων από Μ/Β CAPE SCOTT και μεταφορά αυτών στην Καλαμάτα.

■ Την 11 Αυγούστου 2023, διατέθηκε ένα (1) Ε/Π S-70B-6 στη θαλάσσια περιοχή νοτιοδυτικά Πύλου στο πλαίσιο αναζήτησης αγνοούμενου.

■ Τις 15 και 16 Αυγούστου 2023, διατέθηκε ένα (1) Ε/Π S-70B-6 στη θαλάσσια περιοχή νήσου Πάρου στο πλαίσιο αναζήτησης αγνοούμενου χειριστή ιστιοσανίδας.

■ Την 04 Σεπτεμβρίου 2023, διατέθηκε ένα (1) Ε/Π S-70B-6 στην θαλάσσια περιοχή νοτιοδυτικά νήσου Λευκάδας στο πλαίσιο διάσωσης

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ

δύο (2) επιβαινόντων σε ιστιοφόρο το οποίο βρισκόταν σε δυσχερή θέση.

■ Την 07 Σεπτεμβρίου 2023, διατέθηκε ένα (1) Ε/Π S-70B-6 στον Παλαμά Καρδίτσας σε επιχειρήσεις απεγκλωβισμού κατοίκων του χωριού μετά τα πλημμυρικά φαινόμενα που έπληξαν την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας.

■ Την 15 Σεπτεμβρίου 2023, διατέθηκε ένα (1) Ε/Π S-70B-6 για τη μεταφορά ασθενούς από το χωριό Ψαροπούλι Ευβοίας στην Κάρυστο.

■ Την 28 Σεπτεμβρίου 2023, διατέθηκε ένα (1) Ε/Π S-70B-6 στο πλαίσιο εντοπισμού του πληρώματος πολιτικού Ε/Π το οποίο κατέπεσε στην θαλάσσια περιοχή βορειοανατολικά νήσου Εύβοιας.

■ Την 04 Οκτωβρίου 2023, διατέθηκε ένα (1) Ε/Π S-70B-6 για τη μεταφορά ενός Καναδού ασθενούς και μιας συνοδού του από το κρουαζιερόπλοιο «NORWEGIAN BREAKWAY» το οποίο έπλεε στην θαλάσσια περιοχή νοτιοδυτικά νήσου Ζακύνθου στην Καλαμάτα.

■ Την 31 Οκτωβρίου 2023, διατέθηκε ένα (1) Ε/Π S-70B-6 στην περιοχή Γοργοποτάμου στο πλαίσιο αναζήτησης αγνοούμενου ζεύγους Ελβετών υπηκόων.

6. Εκδηλώσεις – Επισκέψεις

■ Από 05 έως 06 Αυγούστου 2023, η Κ/Φ «ΚΡΑΤΑΙΟΣ» κατέπλευσε στη νήσο Σάμο, στο πλαίσιο των εκδηλώσεων μνήμης για την επέτειο της ναυμαχίας της Μυκάλης. Ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του πληρώματος του πλοίου συμμετείχαν στις εκδηλώσεις.

■ Από 14 έως 15 Αυγούστου 2023, η Φ/Γ «ΛΗΜΝΟΣ», το Α/Γ «ΣΑΜΟΣ» και η ΤΠΚ «ΞΕΝΟΣ»

κατέπλευσαν στη νήσο Τήνο, στο πλαίσιο του Εορτασμού Κοιμήσεως της Θεοτόκου και της βύθισης του Κ/Δ «ΕΛΛΗ». Οι κυβερνήτης και αντιπροσωπείες των πληρωμάτων των πλοίων συμμετείχαν στις εκδηλώσεις.

■ Από 14 έως 15 Αυγούστου 2023, η ΤΠΚ «ΒΛΑΧΑΚΟΣ» κατέπλευσε στη νήσο Πάρο, στο πλαίσιο του Εορτασμού Κοιμήσεως της Θεοτόκου. Ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του πληρώματος του πλοίου συμμετείχαν στις εκδηλώσεις.

■ Από 26 έως 27 Αυγούστου 2023, η ΤΠΚ «ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΗΣ» κατέπλευσε στη νήσο Ύδρα, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΕΙΑ 2023» για την 88η επέτειο από το θάνατο του Ναυάρχου Παύλου Κουντουριώτη.

■ Από 09 έως 10 Σεπτεμβρίου 2023, η ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ» κατέπλευσε στη νήσο Σπέτσες, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων «ΑΡΜΑΤΑ 2023» για την επέτειο της ναυμαχίας του 1822. Ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του πληρώματος του πλοίου συμμετείχαν στις εκδηλώσεις.

■ Την 14 Σεπτεμβρίου 2023, η ΤΠΚ «ΝΤΕΓΙΑΝ-ΝΗΣ» κατέπλευσε στη νήσο Σκιάθο, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων «ΚΑΤΣΩΝΕΙΑ» 2023» για την επέτειο της βύθισης του Υ/Β «ΚΑΤΣΩΝΗΣ» το 1943. Ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του πληρώματος του πλοίου συμμετείχαν στις εκδηλώσεις.

■ Την 14 Σεπτεμβρίου 2023, η ΤΠΚ «ΛΑΣΚΟΣ» κατέπλευσε στο λιμένα Ελευσίνας, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων «ΛΑΣΚΕΙΑ 2023» στη μνήμη του Αντιπλοιάρχου Βασιλείου Λάσκου. Ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του πληρώματος του πλοίου συμμετείχαν στις εκδηλώσεις.

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ

■ Την 26 Σεπτεμβρίου 2023, η Κ/Φ «ΑΗΤΤΗ-ΤΟΣ» κατέπλευσε στη νήσο Λέρο, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για την 80η επέτειο της βύθισης του Α/Τ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ». Ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του πληρώματος του πλοίου συμμετείχαν στις εκδηλώσεις.

■ Την 22 Σεπτεμβρίου 2023, η τριήρης «ΟΛΥΜΠΙΑΣ» κατέπλευσε στη νήσο Σαλαμίνα, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων ΣΑΛΑΜΙΝΕΙΑ 2023.

■ Την 18 Οκτωβρίου 2023, η Κ/Φ «ΤΟΛΜΗ» κατέπλευσε στη νήσο Θάσο, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για την επέτειο της απελευθέρωσης της νήσου. Ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του πληρώματος του πλοίου συμμετείχαν στις εκδηλώσεις.

■ Την 18 Οκτωβρίου 2023, η Κ/Φ «ΜΑΧΗΤΗΣ» κατέπλευσε στη νήσο Άγιο Ευστράτιο, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για την απελευθέρωση της νήσου. Ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του πληρώματος του πλοίου συμμετείχαν στις εκδηλώσεις.

■ Από 19 έως 20 Οκτωβρίου 2023, η Φ/Γ «NABAPINON» κατέπλευσε στην Πύλο, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για την 196η επέτειο της ναυμαχίας του Ναβαρίνου. Ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του πληρώματος του πλοίου συμμετείχαν στις εκδηλώσεις.

■ Από 26 έως 28 Οκτωβρίου 2023, η Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ», το ΠΓΥ «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ» και το Α/Γ «ΣΑΜΟΣ» κατέπλευσαν στο λιμένα Θεσσαλονίκης, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για την επέτειο της εισόδου της Ελλάδας στον Β΄ Π.Π. Τα πλοία μετέφεραν αγήματα των ΣΝΔ και ΣΜΥΝ, τα οποία συμμετείχαν στην μεγάλη Στρατιωτική Παρέλαση της πόλης.

■ Από 27 έως 29 Οκτωβρίου 2023, η Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ» και η ΤΠΚ «ΒΛΑΧΑΚΟΣ» κατέπλευσαν στο λιμένα του Πειραιά, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για την επέτειο της εισόδου της Ελλάδας στον Β΄ Π.Π. Κατά τις ημέρες παραμονής των πλοίων στον Πειραιά πραγματοποιήθηκε επισκεπτήριο κοινού.

■ Από 27 έως 29 Οκτωβρίου 2023, η Κ/Φ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ» κατέπλευσε στη νήσο Λειψοί, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για την επέτειο της εισόδου της Ελλάδας στον Β΄ Π.Π. Κατά τις ημέρες παραμονής του πλοίου στους Λειψούς πραγματοποιήθηκε επισκεπτήριο κοινού.

■ Από 27 έως 29 Οκτωβρίου 2023, η Κ/Φ «ΤΟΛΜΗ» κατέπλευσε στο λιμένα Μύρινas, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για την επέτειο της εισόδου της Ελλάδας στον Β΄ Π.Π. Κατά τις ημέρες παραμονής του πλοίου στη Μύρινα πραγματοποιήθηκε επισκεπτήριο κοινού.

■ Από 27 έως 29 Οκτωβρίου 2023, η Κ/Φ «ΠΟΛΕΜΙΣΤΗΣ» κατέπλευσε στη νήσο Σύμη, στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων για την επέτειο της εισόδου της Ελλάδας στον Β΄ Π.Π. Κατά τις ημέρες παραμονής του πλοίου στη Σύμη πραγματοποιήθηκε επισκεπτήριο κοινού.

7. Διάφορα Θέματα:

■ Από 20 Ιουλίου έως 31 Αυγούστου 2023, διεξήχθη ο ετήσιος Θερινός Εκπαιδευτικός Πλους της ΣΝΔ με συμμετοχή της Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ» και του ΠΓΥ «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ». Οι Ναυτικοί Δόκιμοι επισκέφθηκαν λιμένες της Ισπανίας, της Γαλλίας, της Πορτογαλίας, της Μάλτας και της Κύπρου.

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ

■ Από 21 Ιουλίου έως 18 Αυγούστου 2023, διεξήχθη ο ετήσιος Θερινός Εκπαιδευτικός Πλους της ΣΜΥΝ με συμμετοχή του Α/Γ «ΣΑ-ΜΟΣ». Οι Δόκιμοι Υπαξιωματικοί επισκέφτηκαν λιμένες της Αίγυπτου, του Ισραήλ, της Ιταλίας, καθώς και τις νήσους Κέρκυρα, Τήνο και Μήλο.

■ Από 02 έως 05 Οκτωβρίου, ο Αρχηγός ΓΕΝ πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη στη Γαλλία. Την 04 Οκτωβρίου παραβρέθηκε, μαζί με τον ΥΕΘΑ, στην τελετή καθέλκυσης της Φ/Γ «ΚΙ-ΜΩΝ», η οποία πραγματοποιήθηκε στην Λοριάν της Γαλλίας, ενώ την ίδια μέρα συναντήθηκε με τον Γάλλο ομόλογο του.

ΕΞΟΥΔΕΤΕΡΩΣΗ ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΩΝ ΑΠΟ ΟΜΑΔΕΣ ΟΕΝ/ΔΥΚ

A.A	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ
1	30/07-2/08/2023	στη θαλάσσια περιοχή Τουρκοπήγαδου νήσου Λέρου.
2	11/08/2023	στη θαλάσσια περιοχή έξωθεν λίμνης Ηραίου Κορινθίας.
3	04-11/08/2023	στη θαλάσσια περιοχή Αγίας Πελαγίας Ηρακλείου νήσου Κρήτης.
4	24/08/2023	στη θαλάσσια περιοχή κόλπου Δεξιά Πίκρα Βούλας και όρμου Βουλιαγμένης.
5	23-25/08/2023	στη θαλάσσια περιοχή Κάριανης Παγγαίου Καβάλας.
6	28-30/08/2023	στη θαλάσσια περιοχή Θόλου νήσου Τήνου.
7	29/08/2023	στη θαλάσσια περιοχή Κεχριών Κορινθίας (Αρχαία Ρωμαϊκά Λουτρά).
8	30/08-01/09/2023	στη θαλάσσια περιοχή όρμου Ιεράπετρας νήσου Κρήτης.
9	05-07/09/2023	στη θαλάσσια περιοχή βιολογικού Μεθώνης Μεσσηνίας.
10	11/09/2023	στη θαλάσσια περιοχή Μπουρνώντα Βόρειου Ευβοϊκού κόλπου.



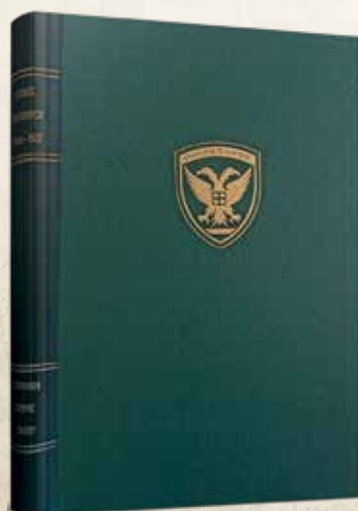
Το τρίμηνο που πέρασε, έγιναν οι ακόλουθες παραχωρήσεις αρχειακού υλικού στην Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού και ευχαριστούμε θερμά για την ευγενική χορηγία:

■ Ο Αρχιμανδρίτης Μελέτιος Π. Κουράκλης (Ταξίαρχος – Διευθυντής, ΓΕΕΘΑ, Διεύθυνση Σώματος Στρατιωτικών Ιερέων, ΔΣΣΙ-Β7), παραχώρησε στην Βιβλιοθήκη της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού, το βιβλίο με τίτλο: Αρχιμ. Μελέτιος Π. Κουράκλης, Στρατιωτικός Ιεροκήρυκας (2023), «ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΙ ΙΕΡΕΙΣ ΣΤΑ ΠΕΔΙΑ ΤΩΝ ΜΑΧΩΝ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΜΩΝ 1912-1913», Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας-Διεύθυνση Σώματος Στρατιωτικών Ιερέων, ΤΥΕΣ, Αθήνα, ιδίας συγγραφής.

■ Ο Πλοίαρχος ε.α. ΠΝ Κωνσταντίνος Κουτρουλάκης, παραχώρησε στην Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού πλήθος αρχειακού υλικού, από την προσωπική του συλλογή.

■ Ο Σημαιοφόρος (Ε) Σωτήριος Σδούκος ΠΝ, παραχώρησε στην Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού πλήθος αρχειακού υλικού και έντυπου τύπου, από την προσωπική του συλλογή.

■ Ο Σημαιοφόρος (Ε) Νικόλαος Γιαννιτσάνος ΠΝ, παραχώρησε στην Βιβλιοθήκη της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού το βιβλίο με τίτλο: Γενικό Επιτελείο Στρατού (1990), «ΑΓΩΝΕΣ και ΝΕΚΡΟΙ 1940-1945», Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, ΤΥΕΣ, Αθήνα, από την προσωπική του συλλογή.



ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ



ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

- Ετήσια Συνδρομή Εσωτερικού
- Στρατιωτικό προσωπικό Ε.Ε., Ε.Α.
και πολιτικό προσωπικό Πολεμικού Ναυτικού10€
- Ιδιώτες & νομικά πρόσωπα.....12€
- Ετήσια Συνδρομή Κύπρου.....30€

Η εγγραφή των νέων στελεχών του ΠΝ διενεργείται σύμφωνα με το έγγραφο ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ Φ.800/05/05 από 6 Σεπτεμβρίου 2005. Η εγγραφή ιδιωτών, νομικών προσώπων και πολιτικού προσωπικού ΠΝ υλοποιείται ως ακολούθως: Οι ενδιαφερόμενοι καταθέτουν την ετήσια συνδρομή τους στον λογαριασμό της τράπεζας ALPHA BANK (χωρίς χρέωση εξόδων κατάθεσης) IBAN GR 0601404370437002001000022, δηλώνοντας στην κατάθεση αυτή τα στοιχεία τους και αποστέλλουν 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_syndromes@navy.mil.gr

ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΕΠΩΝΥΜΙΑ:
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:
ΙΔΙΟΤΗΤΑ:
ΟΔΟΣ: ΑΡΙΘΜΟΣ: Τ.Κ.:
ΠΟΛΗ:
ΤΗΛ.:
E-MAIL:
ΑΡ. ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ:



ΚΙΜΩΝ 510 π.Χ - 450 π.Χ

F601