

θαλασσινοί Απόηχοι

«ΑΡΙΣΤΕΙΟΝ»
ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ
Ε.Ε.Λ.
2024



ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΕΤΟΣ 35ο • ΤΕΥΧΟΣ 190 • ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2026

30 χρόνια

ΙΜΙΑ



Θαλασσινοί
Αποηχοί



ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ
ΤΩΝ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΠΝ ΚΑΙ ΛΣ

ΔΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ

ΤΕΥΧΟΣ 190 • ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2026

ISSN 1105-6779

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Ναυτικού

Ι. Παπαρηγοπούλου & Π.Π. Γερμανού,

Πλατεία Κλαυθμώνος 105 61 Αθήνα

www.eaan.gr

Τηλ: 210 33.10.430 - 210 33.10.431

e-mail: info@eaan.gr

ΕΚΔΟΤΗΣ-ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Αντιναύαρχος ε.α. **ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΕΡΟΥΚΗΣ** ΠΝ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΠΔΔ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Πλοίαρχος (Ε) ε.α. **Γρηγόριος Γεωργακόπουλος** ΠΝ

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ναύαρχος ε.α. **Θεόδωρος Φουστάνος** ΛΣ

Υποναύαρχος ε.α. **Συμεών Κωνσταντινίδης** ΠΝ

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α. **Αναστάσιος Βυτινίδης** ΠΝ

ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ ΣΤΑ ΜΕΛΗ ΕΑΑΝ

Τμή τεύχους: 4 €

Ετήσια συνδρομή: 24 €

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΚΤΥΠΩΣΗ

Κ. Πλέτσας Ζ. Κάρδαρη Ο.Ε.

Χαρ. Τρικούπη 107, 114 73 Αθήνα

τηλ: 210 36 07 132, 210 38 20 148

e-mail: info@typografio.gr

Copyright: © ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΙ ΑΠΟΗΧΟΙ

Το τεύχος αυτό περιέχει

πληροφορίες, σχόλια και ειδήσεις

μέχρι 06/02/2026

Τα ενυπόγραφα άρθρα εκφράζουν τις
προσωπικές απόψεις των συντακτών τους
και σε καμιά περίπτωση δεν δεσμεύουν
την ΕΑΑΝ

φωτό εξώφυλλου εισημμένη στις 13_1_2026 από το:

[https://el.wikipedia.org/wiki/Λίμνα#/media/Αρχείο:Kardak_\(Imia\)_Islets_E-7218.jpg](https://el.wikipedia.org/wiki/Λίμνα#/media/Αρχείο:Kardak_(Imia)_Islets_E-7218.jpg)
Από NASA - <http://eol.jsc.nasa.gov/scripts/sseop/QuickView.pl?directory=ESC&ID=ISS022-E-7218>, Κοινό Κτήμα, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=23322438>

Περιεχόμενα



ΔΕΛΤΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ Επίκαιρα Θέματα

- Ανασκόπηση των γεγονότων **3**

ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΒΗΜΑ Ιστορικά

- Η βάση της ελληνικής ναυτιλίας πριν και κατά την Επανάσταση του 1821. Ο θεσμός της Συντροφοναυτίας και οι Άδειες Ναυσιπλοΐας. Του Ανθυποπλοιάρχου (Ε) Μιχαήλ Κατσικαρέλη ΠΝ **5**
- Το νόημα της Ελληνικής Επανάστασης του 1821 Του Υποναυάρχου Δημητρίου Β. Ζαμπίκου Λ.Σ. **11**
- Ελληνοτουρκικός πόλεμος του 1897 και η Δράση του Ελληνικού Στόλου (3 Απριλίου – 7 Μαΐου 1897) Μέρος Β' Του Ανθυποπλοιάρχου (Ε) Βλάσιου Οικονόμου ΠΝ **13**
- Η μάχη της Κλεισσοβάς (25-3-1826) Μέρος Α' Του Ιστορικού Νίκου Ασημακόπουλου **18**
- Για τα 100 χρόνια Αξιωματικών ΣΝΔ στο ΠΝ - Αξιωματικοί Μηχανικοί στα Υποβρύχια (ΥΜ) Του Αντιπλοιάρχου (ΥΜ) Πάνου Ν. Στάμου ΠΝ **21**
- Αποβατική Επιχείρηση στο Άντζιο της Ιταλίας, στις 21 Ιανουαρίου 1944 Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, Τμήμα Ναυτικής Ιστορίας και Περιοδικών **29**
- Το Ναυτικό Οχυρό του Μεγάλου Εμβόλου (ΟΜΕ) κατά τον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο 1940-1941 Του Αν. Αξ/κού Πέτρου Ηρ. Σκλέπου ΣΞ, ε.α. **33**
- Οι Ανεστραμμένες Πλώρες στα Ελληνικά Πολεμικά Πλοία Του Αντιναυάρχου Κωνσταντίνου Βαρβαρέσου ΠΝ **39**

ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΒΗΜΑ Κοινωνικά

- Ο Ρόλος της Γυναίκας στο Λιμενικό Σώμα – ΕΛΑΚΤ Του Πλοιάρχου Δημητρίου Κουκουβίνου ΛΣ **42**
- Η νοσηλευτική οικογένεια του ΝΝΑ Της Υποναυάρχου Αικατερίνης Μιχελάκου-Στάχτου ΠΝ **45**
- Τοξικός άνθρωπος- Αρρωστημένη συμπεριφορά Της Πλωτάρχου Ανδριανής Διαμάντη ΠΝ **49**
- Η σημασία της άσκησης στη μέση και τρίτη ηλικία Του Θεόδωρου Β. Ρούσσου (PhD) Καθηγητή Φυσικής Αγωγής **50**

Ιατρικά Θέματα

- Στυτική Δυσλειτουργία: Αίτια, Διάγνωση και Θεραπευτικές Επιλογές Του Χειρουργού Ουρολόγου Ευάγγελου Α. Σπυρόπουλου, Υποναυάρχου ΠΝ **53**

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ **55**

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ **57**

ΔΙΑΦΟΡΑ **58**

ΝΕΚΡΟΛΟΓΙΕΣ **59**

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ **61**



Ανασκόπηση γεγονότων

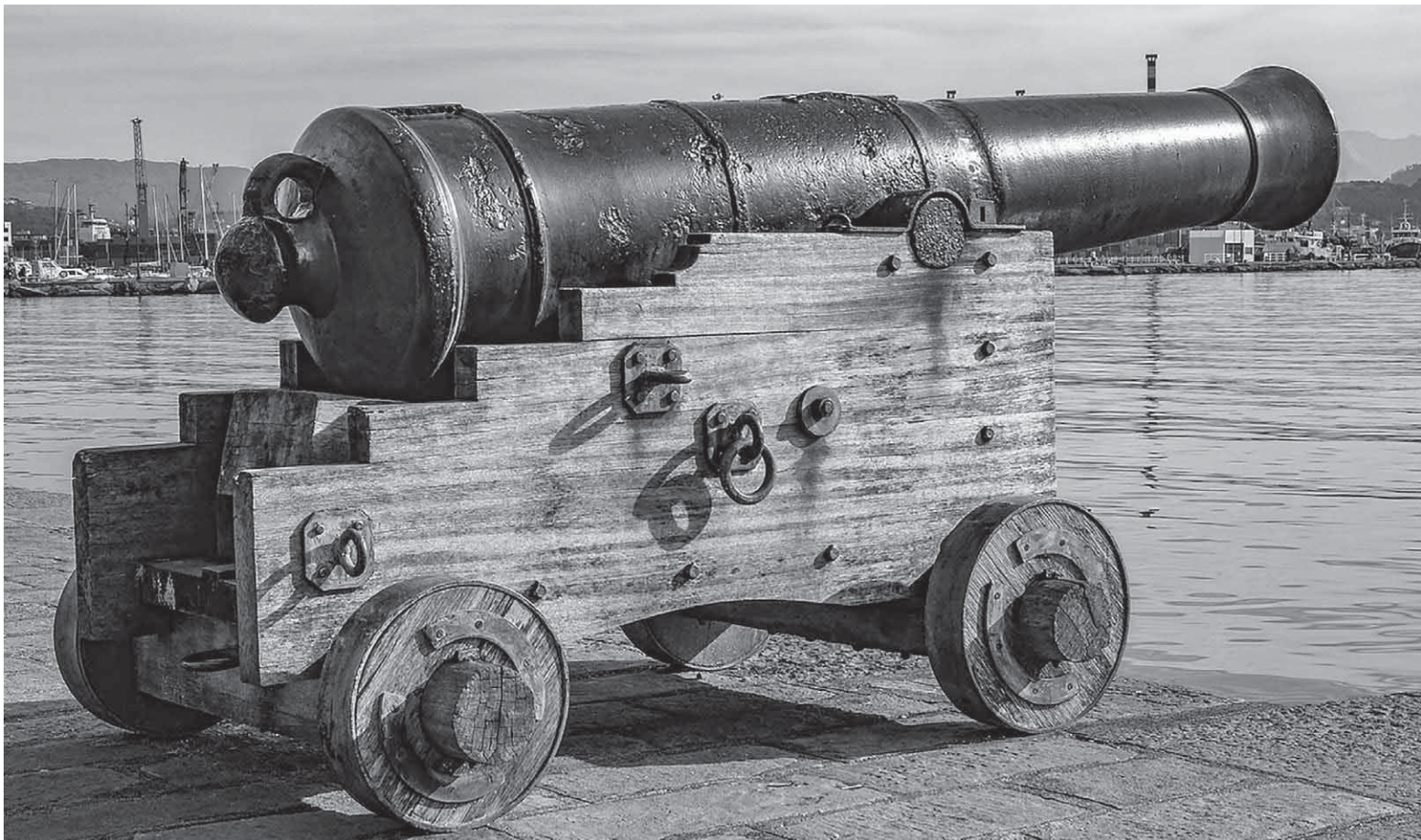
- 29-11-2025** Πρόσκληση Συλλόγου Αποφοίτων ΣΤΥΑ στην Ετήσια Επιμνημόσυνη Δέηση υπέρ αναπαύσεως των ψυχών των πεσόντων κατά την εκτέλεση του καθήκοντος συναδέλφων αποφοίτων ΣΤΥΑ, στο Πνευματικό Κέντρο ΕΑΑΑ. Την ΕΑΑΝ εκπροσώπησε και κατέθεσε στεφάνι ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΑΑΝ, Πλοίαρχος (Ε) Εμμανουήλ Αναγνωστάκης ΠΝ ε.α.
- 2-12-2025** Πρόσκληση Αρχηγού ΓΕΝ, στην εκδήλωση για τον εορτασμό του Προσάτη των Ναυτικών, Αγίου Νικολάου και της επετείου των νικηφόρων ναυμαχιών των Βαλκανικών Πολέμων 1912-1913, στο Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού. Παρευρέθηκε ο Πρόεδρος της ΕΑΑΝ, Αντιναύαρχος Θεόδωρος Γερούκης ΠΝ ε.α.
- 06-12-2025** Πρόσκληση Αρχηγού ΓΕΝ, στον επίσημο εορτασμό του Προσάτη των Ναυτικών Αγ. Νικολάου και της επετείου των νικηφόρων Ναυμαχιών των Βαλκανικών Πολέμων του 1912-1913, στη ΣΝΔ. Παρευρέθηκε ο Πρόεδρος της ΕΑΑΝ, Αντιναύαρχος Θεόδωρος Γερούκης ΠΝ ε.α.
- 07-12-2025** Πρόσκληση Λέσχης Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος στην επιμνημόσυνη δέηση υπέρ των ψυχών των αποθανόντων στελεχών του Λιμενικού Σώματος, στον Ι.Ν. Αγίου Σπυρίδωνος, Πειραιά. Την ΕΑΑΝ εκπροσώπησε, ο Αντιπρόεδρος, Αντιναύαρχος Ιωάννης Σαμαράς ΠΝ ε.α. και το μέλος του ΔΣ, Ναύαρχος Θεόδωρος Φουστάνος ΛΣ ε.α.
- 09-12-2025** Πρόσκληση Διοικητή ΔΝΕ στην τελετή επίδοσης ξιφών σε Αξιωματικούς (Ε). Την ΕΑΑΝ εκπροσώπησε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΑΑΝ, Πλοίαρχος (Ε) Εμμανουήλ Αναγνωστάκης ΠΝ ε.α.
- 13-12-2025** Πρόσκληση Διευθυντή ΠΟΝ, στη Χριστουγεννιάτικη εκδήλωση φωταγώγησης του Χριστουγεννιάτικου δέντρου. Την ΕΑΑΝ εκπροσώπησε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΑΑΝ, Πλοίαρχος (Ε) Εμμανουήλ Αναγνωστάκης ΠΝ ε.α.
- 15-12-2025** Πρόσκληση Πολεμικού Μουσείου σε εγκαίνια έκθεσης. Την ΕΑΑΝ εκπροσώπησε το αναπληρωματικό μέλος του ΔΣ/ΕΑΑΝ, Υποναύαρχος Γεώργιος Σιδεράς ΠΝ ε.α.
- 16-12-2025** Πρόσκληση Διευθυντή ΝΝΑ στη Διεπιστημονική Ημερίδα, στη ΛΑΕΔ. Την ΕΑΑΝ εκπροσώπησε το αναπληρωματικό μέλος του ΔΣ/ΕΑΑΝ, Υποναύαρχος Γεώργιος Σιδεράς ΠΝ ε.α.
- 19-12-2025** -Πρόσκληση από την Βουλή των Ελλήνων, σε συνεδρίαση της Επιτροπής, σχετικά με το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας «Χάρτης Μετάβασης των Ενόπλων Δυνάμεων στη Νέα Εποχή». Παρευρέθηκε ο Πρόεδρος της ΕΑΑΝ, Αντιναύαρχος Θεόδωρος Γερούκης ΠΝ ε.α.





- Συνάντηση Πρόεδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας με Πρόεδρο, Αντιναύαρχο Θεόδωρο Γερούκη ΠΝ ε.α., Αντιπρόεδρο, Αντιναύαρχο Ιωάννη Σαμαρά ΠΝ ε.α. και Διευθύνοντα Σύμβουλο ΕΑΑΝ, Πλοίαρχο (Ε) Εμμανουήλ Αναγνωστάκη ΠΝ ε.α.
- 11-01-2025** -Πρόσκληση κοπή πίτας, ΣΑ/ΣΜΥΝ. Εκπροσώπησε την ΕΑΑΝ, ο Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΑΑΝ, Αντιπλοίαρχος (Ε) Δημήτριος Δέδης.
-Πρόσκληση κοπής πίτας, Παραρτήματος ΕΑΑΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ. Παρευρέθηκε, ο Πρόεδρος, Αντιναύαρχος Θεόδωρος Γερούκης ΠΝ ε.α., ο Αντιπρόεδρος, Αντιναύαρχος Ιωάννης Σαμαράς ΠΝ ε.α. και τα μέλη του ΔΣ/ΕΑΑΝ, Αντιναύαρχος (Μ) Κωνσταντίνος Μανωλιουδάκης ΠΝ ε.α., Αρχιπλοίαρχος Δημήτριος Λαγαρίας και Αντιπλοίαρχος (Ε) Ιωάννης Γαρείος ΠΝ ε.α.
- 14-01-2025** Πρόσκληση κ. ΥΠΕΘΑ, στη κοπή της πίτας. Παρευρέθηκε ο Πρόεδρος της ΕΑΑΝ, Αντιναύαρχος Θεόδωρος Γερούκης ΠΝ ε.α.
- 15-01-2025** Πρόσκληση, κοπή πίτας της Ε.Α.Α.Α, την ΕΑΑΝ εκπροσώπησε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΑΑΝ, Πλοίαρχος (Ε) Εμμανουήλ Αναγνωστάκης ΠΝ ε.α.
- 17-01-2025** -Πίτα Ελληνικού Συνδέσμου Υποβρυχίων, παρευρέθηκε ο Πρόεδρος, Αντιναύαρχος Θεόδωρος Γερούκης ΠΝ ε.α. και ο Αντιπρόεδρος, Αντιναύαρχος Ιωάννης Σαμαράς ΠΝ ε.α.
-Πίτα Ε.Α.Α.Σ, και Βράβευση Αριστούχων Μαθητών. Την ΕΑΑΝ εκπροσώπησε το αναπληρωματικό μέλος του ΔΣ/ΕΑΑΝ, Υποναύαρχος Γεώργιος Σιδερής ΠΝ ε.α.
- 18-01-2025** Κοπή πίτας της Ε.Α.Α.Ν. και Τελετή Απονομής Βραβείων Αριστούχων Μαθητών, στο Πολεμικό Μουσείο.
- 20-01-2025** Πρόσκληση Λέσχης ΛΣ στην κοπή πίτας στη ΛΑΕΔ, παρευρέθηκε, ο Πρόεδρος, Αντιναύαρχος Θεόδωρος Γερούκης ΠΝ ε.α.
- 21-01-2025** Πρόσκληση στην κοπή πίτας του ΓΕΝ, παρευρέθηκε ο Πρόεδρος, Αντιναύαρχος Θεόδωρος Γερούκης ΠΝ ε.α.
- 22-01-2025** -Παράδοση Παραλαβή Διοικητή ΣΝΔ, την ΕΑΑΝ εκπροσώπησε ο Αντιπρόεδρος, Αντιναύαρχος Ιωάννης Σαμαράς ΠΝ ε.α.
-Παράδοση Διοικητή Δ.Δ.Μ.Ν., την ΕΑΑΝ εκπροσώπησε το αναπληρωματικό μέλος του ΔΣ/ΕΑΑΝ, Υποναύαρχος Συμεών Κωνσταντινίδης ΠΝ ε.α.
- 23-01-2025** Πρόσκληση στην κοπή της πίτας Παραρτήματος ΕΑΑΝ/Κρήτης, παρευρέθηκε ο Πρόεδρος, Αντιναύαρχος Θεόδωρος Γερούκης ΠΝ ε.α. και ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΑΑΝ, Πλοίαρχος (Ε) Εμμανουήλ Αναγνωστάκης ΠΝ ε.α.
- 24-01-2025** Πρόσκληση στην κοπή πίτας ΣΑ/ΣΝΔ, την ΕΑΑΝ εκπροσώπησε ο Αντιπρόεδρος, Αντιναύαρχος Ιωάννης Σαμαράς ΠΝ ε.α. και ο Αρχιπλοίαρχος Δημήτριος Λαγαρίας ΠΝ ε.α.





Κανόνι του 19ου αιώνα. Πηγή: <https://pixabay.com/el/photos>

Η βάση της ελληνικής ναυτιλίας πριν και κατά την Επανάσταση του 1821. Ο θεσμός της Συντροφοναυτίας και οι Άδειες Ναυσιπλοΐας.

Του Ανθυποπλοιάρχου (Ε) **Μιχαήλ Κατσικαρέλη** ΠΝ, Ιστορικού

Ο 18^{ος} αιώνας αποτέλεσε περίοδο μεγάλης βιομηχανικής ανάπτυξης των κρατών της Δυτικής Ευρώπης, γεγονός το οποίο με τη σειρά του δημιούργησε πρωτοφανείς ανάγκες για πρώτες ύλες ερχόμενες από την Ανατολή. Από τη διελκυστίνδα των αντικρουόμενων ανταγωνισμών των Ευρωπαϊκών Δυνάμεων στην ανατολική Μεσόγειο, επωφελήθηκαν οι μη μουσουλμάνοι Οθωμανοί Έλληνες υπήκοοι ελληνικής καταγωγής της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, οι Έλληνες Ραγιάδες, αλλά και οι Ρώσοι και Βενετοί υπήκοοι ελληνικής καταγωγής. Κατάφεραν δε, στο δεύτερο μισό του 18^{ου} αιώνα, να αντικαταστήσουν σε μεγάλο βαθμό τους Ευρωπαίους μεσάζοντες, στο χερσαίο και ναυτικό εμπόριο με την

Οθωμανική Αυτοκρατορία.¹

Στην παρούσα εργασία επιχειρείται, να δοθεί φως στον θεσμό της *Συντροφοναυτίας*, την πιο σημαντική ναυτιλιακή πρακτική των ελληνοκτήτων πλοίων του 18^{ου} και των αρχών του 19^{ου} αιώνα, κυρίως μέσα από την μελέτη πηγών της προεπαναστατικής περιόδου, αλλά και της Ελληνικής Επανάστασης του 1821. Με την εξέταση του Αρχείου της Ύδρας, και σε πολύ μικρότερο βαθμό των Σπετσών και των Ψαρών, σκιαγραφείται το

¹ Κωνσταντινίδης Τρύφων, *Καράβια καπετάνιοι και συντροφοναυτία 1800-1830, εισαγωγή εις την ιστορίαν των ναυτικών επιχειρήσεων του Αγώνος*, Ιστορική Υπηρεσία Βασιλικού Ναυτικού, Αθήνα 1954, σ. 59-65.



Μπρίκι ή Πάρων.

Πηγή: Μοντέλο υπό κλίμακα του μικροναυπηγού Ευάγγελου Γρυπιώτη

νομικό πλαίσιο των επιτυχημένων οικονομικών πρακτικών, που οδήγησαν στην ακμή του ελληνόκτητου στόλου ο οποίος μέσω διαταγμάτων, έφερε οπλισμό για αυτοπροστασία ενώ συνέχιζε η εξεταστική της εσωτερικής και εμπορικής τους οργάνωσης μέσα από την ιδιότυπη προσοδοφόρα εταιρική σχέση, τη *συντροφία*.

Οι ναυτικές οικογένειες των νήσων του Αιγαίου και του Ιονίου, δημιούργησαν ένα σπουδαίο ελληνικό επιχειρηματικό δίκτυο, που εκτεινόταν από την Αγγλία έως την Οδησό δημιουργώντας την πρώτη αστική τάξη, που προήγαγε την ελληνική εθνική αφύπνιση. Οι συνθήκες του Κιουτσούκ Καϊναρτζή το 1774² και του Αϊναλί Καβάκ το 1779, απογείωσαν την ελληνόκτητη ναυτιλία, παρέχοντας τη δυνατότητα πλέον τα πλοία της να διαπλέουν τα Στενά, φέροντας έστω και πρόσκαιρα τη ρωσική σημαία και να εμπορεύονται στον Ελλήσποντο και τον Εύξεινο Πόντο. Ένας μεγάλος όγκος



Μεσόστεγο γαλιότας. Το κατεχοχόν πλοίο για καταδρομές.
Πηγή: Μοντέλο υπό κλίμακα του μικροναυπηγού Ευάγγελου Γρυπιώτη

εμπορευμάτων, συνέχισε να διακινείται από ελληνόκτητα πλοία με γραικοοθωμανική σημαία τη λεγόμενη *Greco Ottomana* φέροντας νόμιμο οπλισμό και αποκτώντας πλέον διακριτή ταυτότητα. Τα πλοία αυτά έπλεαν ακόμα και με ευρωπαϊκές σημαίες ευκαιρίας, οι οποίες τους πρόσφεραν ειδικά οικονομικά προνόμια. Με την έναρξη του επαναστατικού Αγώνα ο στόλος των Ελλήνων ή αλλιώς *Greci*³ όπως καταγράφονταν στα Δυτικά λιμάνια, αποτελούνταν τουλάχιστον από 700 πλοία, αν και τα ικανά για παράταξη μάχης, που έφεραν ικανό οπλισμό και ήταν χωρητικότητας πάνω από 180 τόνους, ήταν μόλις 200.

Η σερμαγιά

Τον 18^ο και στις αρχές του 19^{ου} αιώνα μεγάλο μέρος των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου, μετέφερε εμπορεύματα και επιβάτες, με σκοπό την ανταμοιβή για τη

2 Παναγιώτης Γέροντας, *Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821 – 1945*, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, Αθήνα 2019, σ. 16.

3 Τζελίνα Χαρλαούτη, «Το κατ'εμέ αείποτε μεγάλως εθαύμασα τους Έλληνας 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, ό.π., σ. 108.



υπηρεσία τους.⁴ Επρόκειτο για απλού τύπου ναυλώσεις, επί της ουσίας για συμβάσεις θαλάσσιας μεταφοράς. Χαρακτηριστική περίπτωση, στο Αρχείο της Ύδρας, αποτελεί η κατεπείγουσα διαταγή από την Υψηλή Πύλη στις 27 Σεπτεμβρίου του 1806, για μεταφορά σιταριού στις βασιλικές αποθήκες της Κωνσταντινούπολης. Στην επιστολή της η Πύλη απαίτησε από την Ύδρα:

«...διά νά μετακομισθῆ μέ καράβια τῶν χάσιικων νησιῶν τῆς Ἄσπρης θαλάσσης τριακοσίων πενήντα χιλιάδων κοιλῶν⁵ ἰστηρᾶς εἰς τά ἐδῶ βασιλικά ἀμπάρια, ἀπό μέν τοῦ Βώλου ἑκατὸν πενήντα χιλιάδες κοιλᾶ, ἀπό δὲ τῆς Θεσσαλονίκης ἑκατὸν χιλιάδες, καὶ ἀπό τὰς σκάλας τῆς Εὐρίπου ἑκατὸν χιλιάδες κοιλᾶ, καὶ ἐκφορηθέντος ἐδῶ, νά λαμβάνωσιν οἱ καραβοκύριοι διὰ ναῦλον πρὸς δεκαπέντε παράδες εἰς τὸ κοιλόν...».⁶

Η ναυτιλιακή αυτή πρακτική υποχώρησε σε μεγάλο βαθμό, όταν μια πιο προσοδοφόρα ναυτιλιακή πρακτική, κέρδισε έδαφος την εποχή εκείνη: ο θεσμός της συντροφοναυτίας ή αλλιώς σύμφωνα με τον ιστορικό Γεώργιο Ροδολάκη,⁷ η *συντροφία του πλοίου*, μια ιδιότυπη ναυτιλιακή εταιρική σχέση, ανάμεσα στον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα που απαρτιζόνταν από τους *συντροφοναύτες*, δηλαδή τους ναύτες της συντροφίας. Ο όρος «συντροφία» εντοπίζεται κατά τα μεταβυζαντινά χρόνια και υποδηλώνει με σημερινούς όρους την επιχείρηση, την εταιρεία, ενώ την εν λόγω περίοδο, συστηνόταν, συνήθως με επίσημο έγγραφο, στοχεύοντας στην πραγματοποίηση ενός ή μιας σειράς ταξιδιών, με σκοπό το κέρδος.

Η δραστηριότητα της συντροφίας του θαλάσσιου εμπορίου ξεκινούσε με την εξεύρεση του κεφαλαίου για την αγορά του φορτίου, τη *σερμαγιά*. Ο όρος *σερμαγιά* προέρχεται από την τουρκική λέξη *sermaye*, που σημαίνει κεφάλαιο και εμφανίζεται τον 15^ο αιώνα στις οθωμανικές επαρχίες. Ο συνηθισμένος τρόπος μάζωξης της, ήταν ο δανεισμός, που αποτελούσε τον κύριο τρόπο εύρεσης κεφαλαίου, ενώ με τον καταμερισμό του,

εντός της συντροφίας περιοριζόντουσαν οι κίνδυνοι δανεισμού στο κάθε μέλος της. Έτσι ο πλοίαρχος που ήταν πιθανότατα και συμπλοιοκτήτης, συγκέντρωνε ένα ποσό από ναυτικά δάνεια, το οποίο δανείζονταν από τους κεφαλαιούχους. Η *σερμαγιά* έτσι, αποτελούσε το κεφάλαιο του πλοίου με το οποίο αγοράζονταν τα εμπορεύματα, μεταφέρονταν και μεταπωλούνταν, ενώ δηλώνει καθαρά το κεφάλαιο της επιχείρησης, ανεξάρτητα αν προέρχεται από συνεισφορές εταίρων ή από δάνεια.

Κεφάλαιο στην συντροφία παρέχονταν επίσης με τα *βλησιδία*⁸ από οποιονδήποτε δανειστή. Στην περίπτωση της Ύδρας όμως, τα βλησιδία ήταν αποκλειστικά οι χρηματικές εισφορές (με τόκο κατά ένα τέταρτο) των συντροφοναυτών, στο κεφάλαιο της θαλάσσιας επιχείρησης. Στο Αρχείο της Ύδρας, αναφέρονται συνήθως με τον όρο «τα βλησιδία των συντρόφων» και είναι γεγονός ότι η *σερμαγιά* προέρχονταν είτε από δάνεια των δανειστών, είτε από βλησιδία των συντροφοναυτών. Ο θεσμός λοιπόν της συντροφοναυτίας, που ακολουθούσαν στα *σερμαλίδικα* πλοία, ήταν η κύρια ναυτιλιακή πρακτική που ακολουθούσαν, ειδικά στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, όπου τα κέρδη της συντροφίας μοιράζονταν ανάλογα με τη συνεισφορά, ενώ ανάλογη ήταν και η συμμετοχή στις ζημιές. Ενδεικτική είναι η έκφραση που χρησιμοποιούν οι Προεστοί της Ύδρας σε επιστολή, με ημερομηνία 10 Μαρτίου 1809, προς τον Ιάκωβο Αργυρόπουλο, το Διερμηνέα του Στόλου, καθώς ένα υδραϊκό καράβι είχε συλληφθεί από τους Άγγλους: «...καὶ τὰ αὐτὰ καράβια, μέ χωρίς σερμαγιάν, τί τὰ θέλομεν;»⁹

Σύμφωνα με τον Σπετσιώτη Αναστάσιο Ορλάνδο (1816-1882), κανείς ναύτης δεν έπαιρνε μισθό κατά τους διάπλους της εποχής εκείνης. Προτιμούσαν να ναυτολογηθούν σε πλοία που είχαν ανάγκη από κεφάλαια, για να βάλουν και εκείνοι σε ενέργεια τα λίγα χρήματά τους, με την ελπίδα να λάβουν, εκτός του ατομικού μεριδίου τους, «καὶ τὸ ἐκ κεφαλαίων τὸ ἀνάλογον κέρδος. Οὔτε τὸ πλοῖον ἐνείχεται εἰς τὴν ζημίαν τῶν κεφαλαίων, οὔτε τὰ κεφάλαια εἰς τὴν τοῦ πλοίου».¹⁰

4 Γεώργιος Κριεζής, *Ιστορία της νήσου Ύδρας, προ της Ελληνικής Επαναστάσεως του 1821*, Α.Σ. Αγαπίου, Πάτρα 1860, σ. 19, 24.

5 Το κοιλό του σιταριού Κωνσταντινούπολης ισοδυναμούσε με 24,215 χιλιόγραμμα. Πηγή: <http://www.eie.gr/nhrf/institutes/inr/instr-studiorumbalk/tsiflikia.htm>. Με όρους σημερινής αναλογίας, τα τριακόσιες πενήντα χιλιάδες κοιλᾶ, αναλογούν σε 8.475,25 τόνους.

6 Αρχείο της κοινότητας της Ύδρας 1778-1832, τ. Β' (1921), δημοσιευμένο υπό του Αντωνίου Λιγνού, Σφαίρα, Πειραιάς, σ. 423.

7 Γεώργιος Ροδολάκης, «Καράβια "εις ναύλον" και καράβια "σερμαγελίδικα" στο Αιγαίο (μέσα 17^{ου}-πρώτο τέταρτο 19^{ου} αιώνα)», στο *Επετηρίς του Κέντρου Ερεύνης της Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου (ΕΚΕΙΕΔ) και των παραρτημάτων*, τόμος ΜΑ', Ακαδημία Αθηνών, 2008, σ. 211.

8 Γεώργιος Ροδολάκης, «Το "βλησιδί" και η "σερμαγιά" στο εμπόριο κατά τους μεταβυζαντινούς χρόνους», στο *Επετηρίς του Κέντρου Ερεύνης της Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου (ΕΚΕΙΕΔ) και των παραρτημάτων*, τ. ΛΓ', Ακαδημία Αθηνών, 1997, σ. 459. Η πραγματική έννοια του όρου παραπέμπει στις γαμικές παροχές προς τον άνδρα.

9 Αρχείο της κοινότητας της Ύδρας 1778-1832, τ. Γ' (1922), δημοσιευμένο υπό του Αντωνίου Λιγνού, Σφαίρα, Πειραιάς, σ. 458.

10 Αναστάσιος Ορλάνδος, *Ναυτικά ήτοι Ιστορία των κατά των υπέρ ανεξαρτησίας της Ελλάδας Αγώνα πετραγμένων υπό των τριών Ναυτικών νήσων, ιδίως δε των Σπετσών υπό Αναστασίου*



Σαλιτριμάδες.

Πηγή: Ιδιωτική συλλογή Δημητρίου Γιαννουλάτου

Στις περιπτώσεις που συνέβαινε ζημιά, από την πώληση του φορτίου, το σύνολο του πληρώματος με τα εναπομείναντα κεφάλαια, ήταν υπόχρεο να ανανεώσει τον απόπλου και να υπηρετήσουν δωρεάν οι ναύτες, ώσπου να διορθωθεί η ζημιά. Σε αυτή την περίπτωση όμως μετριάζονταν οι τόκοι των δανειστών των κεφαλαίων. Πολύ λίγοι ναύτες αποσκιρτούσαν, γιατί οι περισσότεροι, ως κεφαλαιούχοι, είχαν άμεσο συμφέρον στη συνέχιση των ταξιδιών.

Σύμφωνα με τον Υδραίο ναυμάχο Αντώνιο Μιαούλη (1800-1836), δευτερότοκο γιο του Υδραίου ναυάρχου της Επανάστασης Ανδρέα Μιαούλη, με την επιτυχή επιστροφή των υδραϊκών καραβιών γίνονταν και η διανομή των κερδών. Αρχικά εξαιρούνταν το κεφάλαιο της ποσότητας του φορτίου και ένα 5% από όλο το κέρδος για τα έξοδα της κοινότητας, καθώς ο τόκος ήταν προσδιορισμένος στο κεφάλαιο. Το ήμισυ του κέρδους ανήκε στον κύριο του πλοίου, το υπόλοιπο μοιράζονταν σε όμοια μερίδια μεταξύ του πληρώματος, χωρίς να εξαιρέσουν ούτε τα μικρά παιδιά, εκβάλλοντας και ένα μερίδιο στην Παναγιά της Ύδρας.¹¹ Ο σκοπός που προβάλλονταν η μοιρασιά σε όμοια μερίδια, ήταν ώστε το κάθε μέλος του πληρώματος να έχει το απαραίτητο κίνητρο για την μεγαλύτερη δυνατή ευημερία της συντροφιάς. Όσον αφορά τα παιδιά, έπαιρναν και εκείνα μερίδιο, προκειμένου να μπορέσουν να βοηθούν στο υστέρημα των οικογενειών τους, ειδικά εάν ήταν ορφανά από πατέρα, αλλά και για να υπάρχει η δυνατότητα να παντρεύονται σε νεαρή ηλικία.¹²

Ο Ορλάνδος περιγράφει και την ιδιότυπη εταιρική πειθαρχία στα σερμαλίδικα καράβια. Ο πλοίαρχος όφειλε να ζητήσει την συναίνεση του πληρώματός του

για την αγορά του φορτίου, αλλά και για τον τόπο πώλησής του. Όμως παρά τις συχνές διαφωνίες στο πλήρωμα, πολύ σπάνια συνέβαινε να επικρατήσει η αντίθετη γνώμη από εκείνη του πλοίαρχου.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ήταν κατά κανόνα οικογενειακές, διατηρούσαν και προήγαν ένα σύνολο δίκαιων θεσμών, προκειμένου να εξασφαλίσουν τους απαραίτητους πόρους αλλά και τη διασφάλιση για την συνέχιση και την επιβίωσή τους. Ήταν μάλιστα γενικά αποδεκτό, ότι οι θαλάσσιοι νόμοι της Ύδρας ήταν δίκαιοι και διατηρούνταν από τους κατοίκους της με μεγάλη ακρίβεια. Στην περίπτωση της Ύδρας, το βασικό αντικείμενο του ναυτιλιακού δικαίου του νησιού αποτέλεσαν ο *Ναυτικός Νόμος* του 1804 που συντάχθηκε όταν οι συνθήκες ήταν κερδοφόρες, αλλά και ο *Ναυτεμπορικός Νόμος* του 1818, όταν το υδραϊκό εμπόριο παρουσίασε κάμψη.

Ακόμα και μετά την έναρξη της Επανάστασης, ο όρος «συντροφοναύτες» εξακολουθεί να εμφανίζεται στο Αρχείο σε συμφωνητικά αλλά και σε επιστολές, όπως του Κοινού της Ύδρας προς τους ναυμάχους της, στα θαλάσσια θέατρα των πολεμικών επιχειρήσεων, που συνήθως έφεραν τον τίτλο: «*Πρός τούς γενναιοτάτους ναύαρχον, άντιναύαρχον, καπιτάνους και άνδρείους συντροφοναύτας τών πλοίων τής Ύδρας*»,¹³ ενώ σε άλλες τους προτρέπουν: «*Μήν άμελήσετε λοιπόν και σεις, γενναίοι καπετάνοι και συντροφοναῦται, τήν σωτηρίαν τής πατρίδος, τοῦ χριστιανικοῦ ἡμῶν ἔθνους, και τήν δόξαν τής ἔθνικῆς ἡμῶν Διοικήσεως...*».¹⁴

Η διατήρηση του συντροφοναυτικού θεσμού, ακόμα και σε καράβια που ναυλώνονταν για πόλεμο, οφείλεται στην αποδοτική άσκηση της συγκεκριμένης πρακτικής σε βάθος χρόνου. Εξάλλου, οι πολεμικές επιχειρήσεις¹⁵ αποτελούσαν μόνο ένα μέρος της επαγγελματικής καθημερινότητας των πληρωμάτων, αφού όταν τα καράβια τους δεν ναυλώνονταν για πόλεμο, τον υπόλοιπο καιρό συνέχιζαν το ναυτεμπόριο ως βασική επαγγελματική δραστηριότητα. Επίσης στην περίπτωση λαφύρων, οι λείες μοιράζονταν σε μερίδια, πρακτική με μεγάλη ομοιότητα με τη διανομή του κέρδους στα σερμαλίδικα καράβια. Χαρακτηριστική είναι η επιστο-

Ορλάνδου, τ. Α', Τυπογραφείο Χ.Ν Φιλαδέλφους, Αθήνα 1869, σ. 33.

11 Στις Σπέτσες το αντίστοιχο μερίδιο πήγαινε προς όφελος της Μονής του Αγίου Νικολάου βλ. Αναστάσιος Ορλάνδος, *ό.π.*, σ. 33.

12 Αντώνιος Μιαούλης, *Υπόμνημα περί της νήσους Ύδρας, αφ'ής εποχής κατωκήθη μέχρι του έτους 1821*, Δράκου, Αθήνα 1864, σ. 33.

13 Αρχείον της κοινότητας της Ύδρας 1778-1832, τ. Ι' (1928), δημοσιευμένο υπό του Αντωνίου Λιγνού, Σφαίρα, Πειραιάς, σ. 485. Πρόκειται για επιστολή με ημερομηνία 2 Οκτωβρίου 1824.

14 Στο ίδιο, σ. 429.

15 Στο ίδιο, σ. 437. Σε επιστολή του Υδραίου Ναυάρχου Ανδρέα Μιαούλη προς Το Κοινό της Ύδρας με ημερομηνία την 30 Αυγούστου 1824, αναγιγνώσκουμε: «...Οί πυρπολισταί μάς, ό καθείς πλησίον τοῦ συντροφευτικοῦ τοῦ πλοίου κατά τάξιν, ἤτοι μάσθησαν, και δέν ἐπερίμενον παρά μικράν άνέμου πνοήν διά νά όρμήσωσι.»



Οθωμανικά νομίσματα του 19ου αιώνα.

Πηγή: Προσωπική συλλογή του Μίμη Χριστοφιλάκη

λή των Υδραίων ναυμάχων προς την Καγκελαρία της Ύδρας, στις 14 Ιουλίου του 1824, όπου δηλώνεται: «Διά τοῦ παρόντος... δηλοποιούμεν οἱ ὑπογεγραμμένοι καπιτάνιοι τῶν πολεμικῶν καὶ πυρπολικῶν τοῦ στόλου Ὑδρας, ὅτι κατὰ τὴν ἐφετεινὴν ἡμῶν ἐκστρατείαν... ὅσας λείας νομίμου, πέμψει ἡ θεία πρόνοια... ἐσυμφωνήσαμεν... δι' ὅλα τὰ πλοῖα τοῦ στόλου μας, πολεμικά καὶ πυρπολικά... νὰ μοιράζωνται μεταξύ ὄλων τῶν καπιτάνων καὶ συντροφοναυτῶν, ἀναλόγως τῶν ὄσων τὸ κάθε πλοῖον ἔχει συντροφοναυτῶν.»¹⁶

Οι άδειες ναυσιπλοΐας

Κατὰ πόσο όμως η Οθωμανική Αυτοκρατορία είχε ξεκάθαρη εικόνα για τα πλοία των ραγιαδων υπηκόων της; Προκειμένου η Πύλη να γνωρίζει τον ακριβή αριθμό των ραγιαδικων πλοίων αλλά και από τον φόβο στην

περίπτωση Επανάστασης, μεριμνούσε για τον έλεγχο της ναυπήγησης των καραβίων τους, απαιτώντας να μην ναυπηγείται καράβι *πραματευτάρικο*, αν δεν είχε σταλεί σε εκείνη η αντίστοιχη αίτηση για ηγεμονική άδεια, που θα επέτρεπε την αντίστοιχη ναυπήγηση αλλά και την διενέργεια ναυτικού εμπορίου. Ήταν απαραίτητο με άλλα λόγια ο πλοιοκτήτης να είναι «*έφωδισμένος με ὑψηλὸν ἡγεμονικὸν μπουγιουρουουλδί*»,¹⁷ αφού πρώτα είχε προηγηθεί από το κοινό της νήσου εγγύηση για το καράβι αυτό, στην οθωμανική ηγεσία. Κάθε τρία χρόνια ή ακόμα και λιγότερα, οι προεστοί της Ύδρας ήταν υποχρεωμένοι να στέλνουν προς τον Δραγουμάνο του οθωμανικού στόλου, όπως αναφέρεται σε επιστολή με ημερομηνία 14 Ιουλίου 1806: «*έσφράγιστον κατάλογον ὄλων τῶν ραγιαδικων καραβίων ὄνομαστί τὸν κάθε ρεΐσην, δηλωτικὸν καὶ τῆς πορτάδας κοιλῶν ὅπου τὸ καθ' ἕκαστον καράβι χωρεῖ, καὶ περιπλέον ἐν ὑποσχέσει τῶν προεστῶτων καὶ ἐπιστατῶν, ὅτι ἡμεῖς οἱ ρεΐσηδες νὰ μὴν ἡμποροῦμεν ἐν οὐδεμιᾷ προφάσει νὰ ἀλλάξωμεν τὴν Ὀθωμανικὴν παντιέραν καὶ νὰ βάλωμεν παντιέραν ἄλλης τινὸς αὐλῆς...*».¹⁸

Για να δοθούν οι απαραίτητες άδειες ναυσιπλοΐας, οι προεστοί της Ύδρας εγγυούταν επίσημα στο οθωμανικό κράτος, ώστε να τους παρασχεθούν τα αντίστοιχα φερμάνια, όπως αναφέρεται σε επιστολή που ανασύρεται από το Αρχείο το 1806: «*Διὰ τοῦ παρόντος ἐγγυητικοῦ ἡμῶν γράμματος δηλοποιούμεν, ὅτι ὁ Λάζαρος τοῦ Γιάννη ἔχοντας χρεῖαν ἀπὸ ἀποδεικτικά καὶ ἀσφαλιστήρια ὑψηλὰ φερμάνια καὶ ἡγεμονικὸν μπουγιουρουουλδί διὰ τὸ καράβι του τρικάρταρον ὄνόματι ἡ Παναγία με νεφέρια*¹⁹ *πενήντα, με τόπια δέκα καὶ μετὰ λιανὰ ἄρματα, ὁ αὐτός Λάζαρος ρεΐσης εἶναι συμπατριώτης μας ἀπὸ τοὺς ἐγκατοίκους τῆς νήσου μας καὶ τὸν γνωρίζομεν γνήσιον καὶ πιστὸν ραγιαῖν τῆς κραταιοστάτης Ὀθωμανικῆς βασιλείας...*».²⁰

Σε αρκετές περιπτώσεις μάλιστα μετά από την σκληροσύνη της στάσης των Οθωμανών, καράβια Υδραίων με ρωσική σημαία, εξαναγκάστηκαν να την αλλάξουν σε ραγιαδική, όπως ο *ρεΐσης* Βαγγέλης Αναγνώστης αναφέρει σε δηλωτικό του, στο Κοινό της Ύδρας την

16 Στο ίδιο, σ. 310-311, 396. Σε επιστολή του Κοινού της Ύδρας με ημερομηνία 13 Αυγούστου 1824, προς την υδραϊκή μοίρα που επιχειρούσε στο θαλάσσια περιοχή του Σουνίου σημειώνεται μεταξύ άλλων «...*Σὰς πέμπομεν δὲ καὶ καντάρια ἐξήκοντα παξιμάδι, διὰ νὰ τὸ μοιράσετε εἰς τὰ ἕξ ἀπὸ Σάμον ἐρχόμενα πλοῖα μας, ἀναλόγως τῆς ἐκάστου συντροφίας.*»

17 Αρχεῖον της κοινότητος της Ύδρας 1778-1832, τ. Γ' (1922), ὁ.π., σ. 39.

18 Αρχεῖον της κοινότητος της Ύδρας 1778-1832, τ. Γ' (1922), ὁ.π., σ. 392.

19 Ναύτες. Άλλες ονομασίες των ναυτῶν ἦταν μαρνέροι ἀπὸ τὸ ἰταλικὸ *marinero*, δηλαδή ναύτης στα ἰταλικά ἢ γεμιτζήδες, ἀπὸ τὴν τουρκικὴ ονομασία τοῦ πλοίου: *gemi*.

20 Αρχεῖον της κοινότητος της Ύδρας 1778-1832, τ. Γ' (1922), ὁ.π., σ. 409.



Σπαθιά και τσεκούρια που χρησιμοποιούνταν από τα πληρώματα των ελληνόκτητων πλοίων στην Επανάσταση του 1821. Πηγή: Ιδιωτική συλλογή του Δημητρίου Γιαννουλάτου.

30ή Οκτωβρίου 1806: «...τὸ καράβι ὅπου ἐγὼ καραβοκυρεῦω, λοιπὸν ἐγὼ οἰκειοθελῶς ἐμαῖνάρησα τὴν ρούσικην παντιέραν ὅπου μὲ αὐτὴν τὸ ἔταξιδευσα τόσον καιρὸν, καὶ σήμερον ἔλαβον παρὰ τῆς κοινῆς ἡμῶν καντζελλαρίας τὰ ἀποδεικτικά καὶ ἀσφαλιστήρια φερμάνια καὶ τὸ ἡγεμονικὸν μπουγιουρτί ἐν ὑποσχέσει καὶ συμφωνίᾳ ὅπου εἰς τὸ ἐξῆς τὸ αὐτὸ μου καράβι νὰ ταξιδεῦεται μὲ ραγιαδικὴν ὀθωμανικὴν παντιέραν...».²¹

Εν κατακλείδι

Ο ελληνόκτητος στόλος προεπαναστατικά παρουσίασε αξιοσημείωτη άνοδο χάρη στο θεσμό της συντροφοναυτίας. Μέσα από αυτή τη δοκιμασμένη και παγιωμένη εταιρική σχέση, μπορούσαν εύκολα να συγκεντρωθούν κεφάλαια για το ταξίδι του πλοίου από τους συντροφοναύτες, τον καπετάνιο και τους συμπλοικτίτες. Τα κέρδη συνήθως ήταν μεγάλα, ενώ το ρίσκο μοιράζονταν. Ο νόμιμος οπλισμός που έφεραν τα πλοία ακόμα και ακίνδυνες μεταφορές φορτίων, απαιτούσε συνεχή επαγρύπνηση για τη χρήση του, γεγονός που

επίδρασε στα πληρώματα δίνοντάς τους αυτοπεποίθηση αλλά και ένα πιο στρατιωτικό χαρακτήρα.

Τούτων δοθέντων, τα εμπορικά πλοία αρματώθηκαν ή καλύτερα μετατράπηκαν σχετικά εύκολα σε πολεμικά εφοδιασμένα, με υλικά πολέμου αλλά και έγγραφα, που τους έδιναν μια σχετική νομιμότητα, η οποία από το 1823 αναγνωρίστηκε για πρώτη φορά από τους Ευρωπαίους και συγκεκριμένα από τους Άγγλους, στις 25 Μαρτίου του 1823. Ακόμα και καΐκια μπορούσαν να εξοπλισθούν στοιχειωδώς και να συμβάλουν σε δευτερεύουσες ναυτικές ανάγκες, όπως η επαγρύπνηση και η φρούρηση στις ακτές. Από όλα τα καράβια των ατρόμητων θαλασσοκαταδρομένων, τα *πυρπολικά* αποτέλεσαν τον πολλαπλασιαστή ισχύος των Ελλήνων ναυμάχων, αφού όταν οι συνθήκες ευνοούσαν, προκάλεσαν την σύγχυση και πολλές απώλειες. Αρκεί, όπως ο Ανδρέας Μιαούλης έγραψε στους προκρίτους της Ύδρας μετά την νικηφόρα ναυμαχία του Γέροντα στις 30 Αυγούστου του 1824, ο στόλος να είχε τα τρία χρειαζόμενα: «...Τροφαί, πολεμοφόδια και πυρπολικά...».²²

ΠΗΓΕΣ

Αρχείον της κοινότητας της Ύδρας 1778-1832, τ. Β' (1921), τ. Γ' (1922), τ. Γ' (1928), δημοσιευμένο υπό του Αντωνίου Λιγνού, Σφαίρα, Πειραιάς.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γέροντας Παναγιώτης, *Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821 – 1945*, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, Αθήνα 2019.
- Κριεζής Γεώργιος, *Ιστορία της νήσου Ύδρας, προ της Ελληνικής Επανάστασης του 1821*, Α.Σ. Αγαπίου, Πάτρα 1860.
- Κωνσταντινίδης Τρύφων, *Καράβια καπετάνιοι και συντροφοναύται 1800-1830, εισαγωγή εις την ιστορίαν των ναυτικών επιχειρήσεων του Αγώνος*, Ιστορική Υπηρεσία Βασιλικού Ναυτικού, Αθήνα 1954.
- Μεταλλήνος Κωνσταντίνος, *Ο Ναυτικός πόλεμος κατά την ελληνική επανάσταση 1821-1829*, τ. Β', Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, Αθήνα 2020.
- Μιαούλης Αντώνιος, *Υπόμνημα περί της νήσου Ύδρας, αφ'ής εποχής κατακλήθη μέχρι του έτους 1821*, Δράκου, Αθήνα 1864.
- Ορλάνδος, Αναστάσιος, *Ναυτικά ήτοι Ιστορία των κατά των υπέρ ανεξαρτησίας της Ελλάδας Αγώνα πετραγμένων υπό των τριών Ναυτικών νήσων, ιδίως δε των Σπετσών υπό Αναστασίου Ορλάνδου*, τ. Α-Β, Τυπογραφείο Χ.Ν Φιλαδέλφειος, Αθήνα 1869.
- Ροδολάκης Γεώργιος, «Το «βλησίδι» και η «σερμαγιά» στο εμπόριο κατά τους μεταβυζαντινούς χρόνους», στο *Επετηρίς του Κέντρου Ερεύνης της Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου (ΕΚΕΙΕΔ) και των παραρτημάτων*, τ. ΛΓ', Ακαδημία Αθηνών, 1997.
- Ροδολάκης Γεώργιος, «Καράβια «εις ναύλον» και καράβια «σερμαγελίδικα» στο Αιγαίο (μέσα 17^{ου}–πρώτο τέταρτο 19^{ου} αιώνα)», στο *Επετηρίς του Κέντρου Ερεύνης της Ιστορίας του Ελληνικού Δικαίου (ΕΚΕΙΕΔ) και των παραρτημάτων*, τόμος ΜΑ', Ακαδημία Αθηνών, 2008.
- Χαρλαύτη Τζελίνα, «Το κατ'εμέ αείποτε μεγάλως εθαύμασα τους Έλληνας 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.

²¹ Στο ίδιο, σ. 442. Ρεΐσης ήταν ο καπετάνιος από την τουρκική λέξη *reis*.

²² Αρχείον της κοινότητας της Ύδρας 1778-1832, τ. Γ' (1928), ό.π., σ. 440.



Το νόημα της Ελληνικής Επανάστασης του 1821

Του Υποναυάρχου **Δημητρίου Β. Ζαμπίκου** Λ.Σ. ε.α.
Τακτικού Μέλους Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδος

Εφέτος συμπληρώνονται 206 χρόνια από την έναρξη της Ελληνικής Επανάστασης για την αποτίναξη του Τουρκικού ζυγού και την μορφοποίηση του μακραίωνα Έθνους των Ελλήνων σε ένα σύγχρονο δημοκρατικό κράτος. Η έννοια του Ελληνικού Έθνους στην αρχαιότητα είχε προσδιορισθεί από τον Ηρόδοτο, ο οποίος αναφερόταν στο «όμαιμον, ομόγλωσσον και ομότροπον» των Ελλήνων οι οποίοι είχαν συγκροτήσει τις ελληνικές Πόλεις-Κράτη και είχαν μία πολιτοκεντρική αντίληψη. Εμπνευστής της πανελληνίας ιδέας ήταν ο Ρήτορας **Ισοκράτης**, ιδέα που είχε υιοθετήσει και ο οραματιστής του μεγάλου κράτους βασιλιάς **Φίλιππος Β΄** ο Μακεδών, πατέρας του Μ. Αλεξάνδρου. Η συγκρότηση του Ελληνικού κράτους, όπως προαναφέρθηκε, επιτεύχθηκε με την εθνεγερσία του 1821.

Η Επανάσταση του 1821 υπήρξε ένα δυναμικό φαινόμενο της ωριμότητας του υποδουλωμένου ελληνικού λαού, που ύψωσε το ανάστημά του σε μία αυτοκρατορία, πολέμησε χωρίς οργανωμένο στρατό και πέτυχε μετά από πολυετή αγώνα την εθνική ανεξαρτησία του. Σημειώνεται ότι όταν εξερράγη η Επανάσταση στην Ευρώπη η καθεστηκυία Τάξη της **Ιεράς Συμμαχίας** υπό τον **Μέττερνιχ** ήταν αντίθετη σε κάθε φιλελεύθερη κίνηση και αλλαγή του καθεστώτος (status quo) που είχε δημιουργήσει.

Η επιτυχία της Επανάστασης οφείλεται στην ομοψυχία των Ελλήνων και ήταν εξ ολοκλήρου εθνική. Δεν υποκινήθηκε από συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα ή οικονομική κακοδιαμονία ή οργή του λαού κατά ανίκανων και κακών αρχόντων και άνοδο στην εξουσία άλλων καλύτερων, που αποτελούσαν τα χαρακτηριστικά των επαναστατικών κινημάτων στη νεώτερη ιστορία. Μετά από αποτυχημένες εξεγέρσεις που καταπνίγηκαν στο αίμα, χαρακτηριστικότερες οι επαναστάσεις στην Πελοπόννησο με τις μονάδες του **Ορλώφ** και του Σφακιανού εμπόρου **Δασκαλογιάννη** στην Κρήτη (1770-71), είχε διαμορφωθεί στον λαό η πεποίθηση ότι μόνο με τις δικές του δυνάμεις έπρεπε να πραγματοποιηθεί η μεγάλη επιχείρηση απολύτρωσης από την τυραννεία. Επίσης δεν είχε εμφανισθεί μία ηγετική μορφή ικανή να συνεγείρει τον πληθυσμό, να οργανώσει και να επιβάλει την εξέγερση.

Τον Μάρτιο του 1821 εξεγέρθηκαν όλοι, πλούσιοι



Η Ελλάς ευγνωμονούσα γράφει εις την πλάκα της αθανασίας τα ονόματα των αγωνισθέντων υπέρ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΤΗΣ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ.

άρχοντες, πρόκριτοι, έμποροι, πλοιοκτήτες και οπλαρχηγοί ακόμη και οι ευρισκόμενοι σε επαφή με την τουρκική εξουσία -οι αρματωλοί- οι άνθρωποι των πόλεων, ο αγροτικός πληθυσμός και οι φτωχοί άνθρωποι. Όλος ο ελληνικός λαός ποθούσε να ανακτήσει την ελευθερία του.

Τρεις όχι ιδιαίτερα πλούσιοι ή επιφανείς άνδρες και έμποροι στο επάγγελμα, οι **Αθ. Τσακάλωφ**, **Νικ. Σκουφάς**, **Εμμ. Ξάνθος** ίδρυσαν με μεγάλη μυστικότητα την **Φιλική Εταιρεία** -που προετοίμασε τη λαϊκή εξέγερση- και μύησαν στη συνέχεια ως μέλη Έλληνες κυρίως στην Ρωσία και την Μολδοβλαχία. Η φλόγα όμως της Επανάστασης άναψε στον Ελλαδικό χώρο. Στις πολυετείς πολεμικές επιχειρήσεις μέχρι την αποφασιστική ναυμαχία του Ναυαρίνου, στην ξηρά και τη θάλασσα αγωνίσθηκαν ηρωικά και διακρίθηκαν οι



Θεοδ. Κολοκοτρώνης, Αθ. Διάκος, Γρηγ. Δικαίος ή Παπαφλέσσας, Οδ. Ανδρούτσος, Μάρκ. Μπότσαρης, Γεωρ. Καραϊσκάκης, Ανδρ. Μιαούλης, Γ. Σαχτούρης, η Μπουμπουλίνα, Κων. Κανάρης, Δ. Παπανικολής, Ιακ. Τομπάζης και πολλοί άλλοι, γνωστοί και λιγότερο γνωστοί πρωταγωνιστές του εθνικού αγώνα.

Αξιοσημείωτη είναι η επίγνωση της στενής σχέσης των Ελλήνων του 1821 με τους ένδοξους αρχαίους προγόνους τους. Οι επαναστατημένοι Έλληνες είχαν συνείδηση της δόξας των αρχαίων προγόνων τους και αντλούσαν δύναμη από αυτούς. Χαρακτηριστική είναι η ομιλία του Θ. Κολοκοτρώνη σε νέους το 1838 στην Πνύκα όπου έλεγε «εις τον τόπον αυτό όπου εγώ πατώ σήμερα επατούσαν και δημηγορούσαν τον παλιό καιρό άνδρες σοφοί και άνδρες με τους οποίους δεν είμαι άξιος να συγκριθώ και ούτε να φθάσω στα ίχνη τους... Σας λέγω μόνο πως ήταν σοφοί και από εδώ επήραν και εδανείσθησαν τα άλλα έθνη την σοφίαν τους. Εις τον τόπον τον οποίον κατοικούμεν, εκατοικούσαν οι παλιοί Έλληνες, από τους οποίους και ημείς καταγόμεθα και έλάβαμε το όνομα τούτο...».

Στον αντίποδα του εχθρικού Ευρωπαϊκού περιβάλλοντος των ανακτοβουλιών που έδειχναν απέχθεια προς τις λέξεις «ελευθερία» και «δημοκρατία», σημαντικότερη συνεισφορά στην έκβαση του αγώνα των επαναστατημένων Ελλήνων είχαν οι **Φιλέλληνες**. Με αγάπη προς την Ελλάδα και τον Ιερό Αγώνα οι Φιλέλληνες συνέδραμαν ηθικά και υλικά στην Επανάσταση, ενώ άλλοι ήρθαν στην Ελλάδα και έλαβαν ενεργό μέρος με τα όπλα στο πλευρό των Ελλήνων.

Αξίζει να αναφερθούμε σε κάποιους από αυτούς που έλαβαν μέρος σε διάφορες μάχες και έπεσαν ηρωικά ή επέζησαν και παρέμειναν στην Ελλάδα μετά την απόκτηση της ανεξαρτησίας της.

- ο Κορσικανός **Βαλέστρας ή Βαλέστας**, μετείχε στις επιχειρήσεις της Τριπολιτσάς, της Μεσσηνίας και της Κρήτης και έπεσε στο Ρέθυμνο (14-4-1822)
- ο Κορσικανός **Ιωσήφ Αμπάτης**, έλαβε μέρος καθ' όλο τον Ιερό Αγώνα και παρέμεινε στην Ελλάδα
- ο **Πασχάλης Γκαμπίνι**, έπεσε στη μάχη του Φαλήρου (6-5-1827)
- ο πρίγκηπας **Παύλος Βοναπάρτης**, γιός του Λουκιανού και ανηψιός του Μ. Ναπολέοντος, φονεύθηκε την 5-9-1824
- ο **Κάρολος -Νικόλαος Φαβιέρος**, γενικός διοργανωτής του τακτικού στρατού
- ο **Ιωσήφ Ροζαλόρ** από τη Νεάπολη, έπεσε στο Μεσολόγγι (1824)
- ο **Πέτρος Τορέλλας** από το Τορίνο, έπεσε στη μάχη του Πέττα (1822)
- ο **Κόμης Σαντόρε ντι Σανταρόζα**, έπεσε ηρωικά στη Σφακτηρία (7-5-1825)

- ο Γερμανός **Νόρμαν ντ'Ερενφελς**, έπεσε στο Μεσολόγγι (1822)
- ο **Βαρώνος ντι Γκίλμεν**, έπεσε στα Ψαρά (1824)
- ο **Λόρδος Βύρων**, μεγάλος Φιλέλληνας, πέθανε στο Μεσολόγγι
- ο **Γεώργιος Κάνιγγ**, μεγάλος Φιλέλληνας-πρωθυπουργός της Αγγλίας
- ο στρατηγός **Τσωρτς**, ο **Κάρολος Μωραΐη**, ο ιστορικός **Φίνλεϋ**, ο **Άστιγξ**, ο **Γόρδων**, οι οποίοι έλαβαν ενεργό μέρος στις επιχειρήσεις κατά των Τούρκων
- ο Αμερικανός συνταγματάρχης **Γουλιέλμος Ουάνσινκτων (Τάουνζεντ)**, έπεσε στο Ναύπλιο (1827)
- ο Ελβετός **Ιωάννης-Γαβριήλ Ευνάρδος**, προσέφερε μεγάλες υπηρεσίες και οικονομική βοήθεια
- ο επίσης Ελβετός **Ιάκωβος Μάγερ**, έπεσε κατά την έξοδο του Μεσολογγίου (10-4-1826)
- οι Ναύαρχοι **Χέϋδεν**, **Κόνδριγκτον** και **Δεριγγύ** που ηγήθηκαν της νικηφόρας Ναυμαχίας του Ναυαρίνου. Οι Φιλέλληνες που προσήλθαν και έλαβαν μέρος στον Ιερό Αγώνα υπολογίζονται περισσότεροι από 1.800. Από αυτούς φονεύθηκαν ή παρέμειναν στην Ελλάδα οι 300.

Στην Εθνοσυνέλευση του Άργους το 1829 αποφασίστηκε να απονεμηθεί το **Παράσημο του Σωτήρος** στους Φιλέλληνες που προσέφεραν μεγάλες υπηρεσίες στον Ιερό Αγώνα.

Η απόφαση αυτή όμως άργησε να πραγματοποιηθεί (Διάταγμα του 1834) με συνέπεια να λάβει τη διάκριση μικρός αριθμός Φιλελλήνων και όχι το σύνολο των ευεργετών αυτών της Πατρίδας μας.

Η σημασία της Ελληνικής Επανάστασης έλαβε διεθνείς διαστάσεις καθώς έδειξε και σε άλλους σκλαβωμένους λαούς ότι η φλόγα της ελευθερίας που άναψε σ' αυτόν τον τόπο δεν θα μπορούσε να σβήσει γιατί ο αγώνας αυτός ήταν αγώνας εθνικοαπελευθερωτικός, ένας αγώνας ψυχής με τίμημα την ελευθερία ή τον θάνατο.

Ο ένδοξος αυτός αγώνας ενέπνευσε και τον ποιητή μας **Κωστή Παλαμά** στην αρχή του Ελληνοϊταλικού πολέμου του 1940 που έγραψε την 1/11/1940 «**αυτό το λόγο θα σας πω δεν έχω άλλο κανένα, μεθύστε με τ' αθάνατο κρασί του εικοσιένα**», εμπυχώνοντας τον λαό για την απόκρουση της νέας εχθρικής εισβολής.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Νέο Εγκυκλοπαιδικό Λεξικό «Ηλίου».
- Σαράντου Καργάκου «ΤΟ ΘΑΥΜΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ».
- Θ. ΒΕΡΕΜΗ «21 ερωτήσεις και απαντήσεις για το '21».



Πεζοναύτες στις 6 Απριλίου 1897, λίγο πριν από την αναχώρηση του αγήματος για το Άκτιο.

Ελληνοτουρκικός πόλεμος του 1897 και η Δράση του Ελληνικού Στόλου (3 Απριλίου – 7 Μαΐου 1897)

Του Ανθυποπλοιάρχου (Ε) **Βλάσιου Οικονόμου** ΠΝ,
Ιστορικού στην Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού

Μέρος Β΄

Από τα τέλη Ιανουαρίου του 1897, το κλίμα στην Ελλάδα ήταν ενθουσιώδες και διακατέχεται από εθνικό παροξυσμό, καθόσον πιστεύεται ότι ήρθε η ώρα να εκπληρωθούν οι εθνικές επιδιώξεις. Επιπλέον, η συμπολίτευση και αντιπολίτευση και, κυρίως, η Εθνική Εταιρεία, με εξάρσεις πατριωτισμού εξήγειραν ακόμη περισσότερο την κοινή γνώμη ενώ όλοι θεωρούσαν την νίκη του ελληνικού Στρατού βέβαιη. Στο μεταξύ ελληνικά αντάρτικα σώματα είχαν ήδη εισβάλει στο τουρκικό έδαφος και είχαν αρχίσει μεθοριακές συγκρούσεις. Ο μόλις 29 ετών διάδοχος Κωνσταντίνος είχε διοριστεί Αρχιστράτηγος και είχε εγκατασταθεί με το επιτελείο

του στη Λάρισα. Στις 5/17 Απριλίου η Πύλη ανακάλεσε τον πρέσβυ της στην Αθήνα και τα μεσάνυκτα της 5ης/17ης προς 6η/18η Απριλίου η Οθωμανική Αυτοκρατορία κήρυξε τον πόλεμο εναντίον της Ελλάδας.¹

Το ίδιο βράδυ ξημερώνοντας Κυριακή Βαΐων, ο Οθωμανός Υπουργός εξωτερικών κάλεσε τον Έλληνα πρεσβευτή Ν. Μαυροκορδάτο στην Κωνσταντινούπολη και του ανακοίνωσε ότι λόγω εμπλοκής καταστάσεως

1 Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, Η επιχειρησιακή απουσία του Βασιλικού Ναυτικού στον «ατυχή πόλεμο» του 1897, Ένθετο Περιοδικού Ναυτική Επιθεώρηση τ. 630, ΓΕΝ, Αθήνα, 2025, σελ. 12.



διακόπτονται οι διπλωματικές σχέσεις των δύο κρατών, και πως πρέπει να εγκαταλείψει το οθωμανικό έδαφος. Το βράδυ της ίδιας ημέρας ο Έλληνας Υπουργός Εξωτερικών ειδοποίησε τον Διάδοχο για την παύση των διμερών σχέσεων. Το πολεμικό σχέδιο κατά της Ελλάδας είχε εκπονηθεί από τον Φον Ντε Γκολτς το 1886. Μεριμνούσε για την άμυνα της Ηπείρου και τη γρήγορη επίθεση της Θεσσαλίας. Ήθελε την περικύκλωση του εκεί συγκεντρωμένου ελληνικού στρατού.²

Για τις επιχειρήσεις στο μέτωπο της Ηπείρου είχε εκπονηθεί σχέδιο από το επιτελείο του Στρατού ξηράς και του Υπουργείου Ναυτικών που περιελάμβανε την κατάληψη της Πρέβεζας και τον αποκλεισμό του στομίου του Αμβρακικού κόλπου από το Πολεμικό Ναυτικό για να διακοπεί ο ανεφοδιασμός του Οθωμανικού στρατού στην Ήπειρο. Ωστόσο, τόσο ο βομβαρδισμός της Πρέβεζας όσο και το συνολικό σχέδιο απέτυχαν, καθώς οι Οθωμανοί είχαν προλάβει να οχυρώσουν καλά την Πρέβεζα με συνέπεια ο βομβαρδισμός (από πολύ μακριά), που ξεκίνησε στις 6 Απριλίου 1897, να αποβεί ατελέσφορος. Σημαντικό ρόλο για την ατυχή έκβαση των επιχειρήσεων έπαιξε η κακή συνεννόηση μεταξύ του Στρατού ξηράς και του Υπουργείου Ναυτικών.³

Εν κατακλείδι, εκτιμάται ότι με κατάλληλο σχεδιασμό μιας συνδυασμένης ενέργειας, η κατάληψη της Πρέβεζας θα μπορούσε να είχε, ίσως, επιτευχθεί. Αν η επιδρομική ενέργεια στα ηπειρωτικά και βορειοηπειρωτικά δεν είχε συμβεί και τα πλοία δεν είχαν απομακρυνθεί από την Πρέβεζα και συνέχιζαν τον βομβαρδισμό, ίσως η Πρέβεζα να είχε παραδοθεί. Επιπλέον, τα πλοία διέθεταν υπεροχή όγκου πυρός έναντι των πυροβολείων των Οθωμανών ενώ είχαν τη δυνατότητα, μετακινούμενα, να συγκεντρώνουν τα πυρά τους σε επιλεγμένους στόχους, από μικρές αποστάσεις και από θέσεις στις οποίες να μην είναι δυνατή η προσβολή τους από το σύνολο των πυροβολείων του αντιπάλου. Ωστόσο, η κατάληψη μίας οχυρωμένης πόλης, υπερασπιζόμενης από σημαντική στρατιωτική δύναμη, δεν είναι δυνατό να συμβεί μόνο με τη δράση ναυτικού πυροβολικού.⁴

Τις νυκτερινές ώρες της 24ης Φεβρουαρίου/8ης Μαρτίου 1897, το θωρηκτό «Ύδρα», στο οποίο επέβαινε ο Πλοίαρχος Κωνσταντίνος Σαχτούρης ως Μοίραρχος της Ανατολικής Μοίρας που επιχειρούσε στην

περιοχή της Κρήτης, διατάχθηκε να κινηθεί και να καταπλεύσει στη νήσο Σκιάθο, όπου συγκεντρωνόταν ο κύριος όγκος του Ελληνικού Στόλου. Κατά το διάστημα μέχρι την κήρυξη του πολέμου, ο Σαχτούρης, που στο μεταξύ είχε μεταφέρει την έδρα του στο θωρηκτό «Ψαρά», ασχολήθηκε με την εκπαίδευση και την πολεμική προετοιμασία των πλοίων, τα οποία του είχαν διατεθεί, εκτελώντας εν πλω γυμνάσια επαύξησης μαχητικής ικανότητας, πυρά κυρίου και δευτερεύοντος οπλισμού και βολή. Στις 28 Μαρτίου/9 Απριλίου, το υπουργείο των Ναυτικών διέταξε τη μεθόρμιση της Μοίρας από τη Σκιάθο στους Ωρεούς και την εγκατάσταση περιπολίας τορπιλοβόλων στο Στενό του Τρίκερι. Επί δύο μέρες μετά την κήρυξη του πολέμου, η Ανατολική Μοίρα ανέμενε διαταγές από το Υπουργείο των Ναυτικών, με αποτέλεσμα ο Σαχτούρης να απευθυνθεί στον Υπουργό Νικόλαο Λεβίδη αποστέλλοντας τηλεγράφημα αιτώντας προθέσεις. Κατόπιν, ο Νικόλαος Λεβίδης γνωστοποίησε τις οδηγίες του και συγκεκριμένα όπως αποπλεύσει τάχιστα πλέοντας προς τον Πλαταμώνα και μέχρι την Κατερίνη προσβάλλοντας τυχόν εντοπιζόμενα Οθωμανικά πλοία και παράλληλα βομβαρδίζοντας στρατιωτικά οχυρώματα/έργα έτσι ώστε να συντελεστεί διακοπή των Οθωμανικών θαλάσσιων συγκοινωνιών και να καταστραφούν τα εχθρικά οχυρωματικά έργα στην ξηρά αντίστοιχα. Τέλος, να προκαλέσει τον αντιπερισπασμό της προσοχής των εχθρικών δυνάμεων από τη μάχη στα σύνορα στη δράση στη θάλασσα δημιουργώντας ευνοϊκή κατάσταση για τα ελληνικά στρατεύματα που μάχονται εκεί.⁵

Από εκεί, ο Σαχτούρης έλαβε νέες οδηγίες από το Υπουργείο Ναυτικών και συγκεκριμένα όπως να βομβαρδίσει το Καραμπουρνού της Θεσσαλονίκης και να προσβάλλει εντοπιζόμενες οθωμανικές μονάδες και με το πέρας να επαναπλεύσει στο Τσάγεζι. Σε εκτέλεση αυτής της διαταγής, ο Σαχτούρης απέπλευσε το πρωί της 10ης/22ας Απριλίου, αλλά δεν προχώρησε πέρα από τη Σκάλα Αικατερίνης, όπου βομβάρδισε οθωμανικές εγκαταστάσεις και αποβίβασε αγήματα, τα οποία κατέκαυσαν στρατιωτικά κτήρια, υλικά και τρόφιμα. Στη συνέχεια, επανέλαβε τα ίδια στους Αγίους Θεοδώρους και επανέπλευσε στο Τσάγεζι για ανθράκευση, αλλά χωρίς να εκτελεσθεί ο διαταχθείς βομβαρδισμός του Καραμπουρνού ή έστω να επιχειρηθεί αναγνώριση προς τα εκεί.^{6,7}

Πριν από το μεσημέρι, ο Σαχτούρης έστειλε ένα

2 Μεταπτυχιακή Διπλωματική Διατριβή, Μαρίας Διονυσοπούλου, «Από τον πόλεμο του 1897 στη βαλκανική εποποιία 1912-1913», ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ, Καλαμάτα, 2022, σελ. 31.

3 <https://www3.ascsa.edu.gr/gennadius/detail2.php?id=1611>

4 Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, Η επιχειρησιακή απουσία του Βασιλικού Ναυτικού στον «ατυχή πόλεμο» του 1897, Ένθετο Περιοδικού Ναυτική Επιθεώρηση τ. 630, ΓΕΝ, Αθήνα, 2025, σελ. 18.

5 Βλέπε Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, σελ. 18.

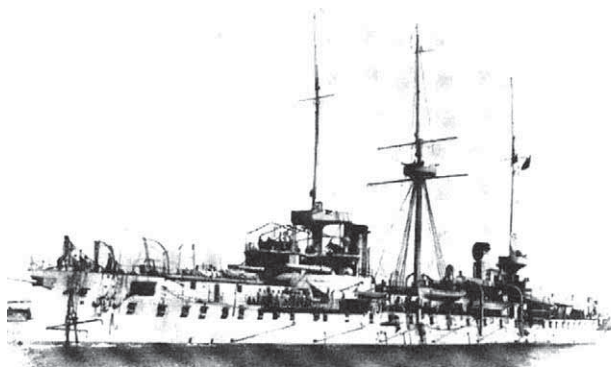
6 Σπηλιωτόπουλος Α. (1902). Ιστορία του Ελληνοτουρκικού Πολέμου, τόμος Α' και Β' (Αθήνα: Χαϊρόπουλος Κωστής, 1902)

7 Βλέπε Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, σελ. 19.



τορπιλοβόλο στη νήσο Σκιάθο για να διαβιβάσει στο Υπουργείο ένα τηλεγράφημα με το οποίο ανέφερε ότι κατευθύνεται προς τα Δαρδανέλια για να εντοπίσει τον εχθρικό στόλο. Ωστόσο, λίγες ώρες αργότερα, η δύναμη καταλήφθηκε από σφοδρή κακοκαιρία, η οποία επηρέασε τον πλου των τορπιλοβόλων προκαλώντας τους μάλιστα βλάβες. Ο Σαχτούρης τότε προτίμησε να επιστρέψει στη νήσο Σκιάθο με το σύνολο των πλοίων του αντί της λύσης να προφυλαχθούν αυτά σε κάποια από τις πλησίον ακτές της Χαλκιδικής. Εδώ αξίζει να αναφερθεί πως ακόμη και αν κατάφερναν εν τέλει να διασχίσουν το Βόρειο Αιγαίο, η επιχειρησιακή τους αξία θα αποδεικνυόταν μικρή, αφού, όπως αποκαλύφθηκε μετά το τέλος του πολέμου, οι τορπίλες που έφεραν είχαν πρόβλημα πλευστότητας και τα εμπύρειά τους ήταν κενά που σημαίνει ότι ήταν μη λειτουργικές.^{8,9}

Το πρωί της επομένης, επιδόθηκε στον Υπουργό Ναυτικών Νικόλαο Λεβίδη ένα πρωτοφανούς περιεχομένου τηλεγράφημα με το οποίο ο Σημαιοφόρος Κόκκορης που υπηρετούσε στο Θ/Κ «Ψαρά» καταγγέλει τον Σαχτούρη ότι πρόδωσε το έθνος και πρότεινε την αντικατάστασή του με τον Υποναύαρχο Κανάρη ή Σταματέλλο.¹⁰ Το τηλεγράφημα αυτό, σε συνδυασμό με την ασυνεννοησία μεταξύ Σαχτούρη και Λεβίδη, που είχε φανεί από τις πρώτες μέρες του πολέμου και είχε ενταθεί στη διάρκειά του, είχε ως αποτέλεσμα την άμεση ανάκληση του Σαχτούρη, την αντικατάστασή του από τον Υποναύαρχο Γεώργιο Σταματέλλο και να τεθεί σε διαθεσιμότητα. Κατόπιν τούτου, ο Σαχτούρης παρέδωσε προσωρινά τη διοίκηση στον αρχαιότερο παρόντα αξιωματικό, τον κυβερνήτη της Ύδρας Πλοίαρχο Ιωάννη Βώκο και αναχώρησε αυθημερόν για τον Πειραιά με την ατμοτελωνίδα «Πειραιεύς». Παραδόξως, τα σοβαρά αυτά γεγονότα δεν είδαν το φως της δημοσιότητας τις αμέσως επόμενες μέρες. Τα μόνα που αναφέρθηκαν ήταν η αφαίρεση της αρχηγίας από τον Σαχτούρη και η κλήση του σε απολογία, συνοδευόμενα από το ότι τούτο χαιρετίσθηκε πανηγυρικώς από τα πληρώματα των πλοίων. Ο Κόκκορης, μετά τον πόλεμο, αφού δικάστηκε για την παραπάνω πράξη του, αθώ-



ΘΩΡΗΚΤΟ «ΨΑΡΑ» 1890-1932.
(ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ ΨΙΝ)

θηκε.¹¹

Στο μεταξύ, καθώς συνεχιζόταν η υποχώρηση του ελληνικού στρατού και προβλεπόταν η εκκένωση του Βόλου, ζητήθηκε από τις εκεί αρχές η αποστολή πλοίου και αγήματος για τη φόρτωση του στρατιωτικού υλικού, πριν πέσει στα χέρια των Οθωμανών. Ο προσωρινός μοίραρχος έστειλε, αμέσως, τον ατμομυδρομώνα «Αλφειό» και το επίτακτο «Αργολίς», καθώς δε η κατάσταση στον Βόλο χειροτέρευε, έστειλε και το οπλιταγωγό «Μυκάλη» και το εμπορικό πλοίο «Κρήτη». Οι ενέργειες αυτές προκάλεσαν την οργή του Υπουργείου και δριμύτατες παρατηρήσεις προς τον Βώκο, επειδή αναλήφθηκαν χωρίς διαταγή. Μόλις ο Σταματέλλος παρέλαβε τη διοίκηση στις 17/29 Απριλίου 1897, έχοντας φθάσει με τον ατμομυδρομώνα «Πηνειός», το Υπουργείο μετέβαλε γνώμη και τον διέταξε να πλεύσει με ολόκληρη τη δύναμή του για την προστασία του πληθυσμού και την υποστήριξη του υποχωρούντος στρατού.¹²

Η θωρηκτή μοίρα κατέπλευσε στον Βόλο στις 18/30 Απριλίου, την ίδια μέρα που αναλάμβανε η κυβέρνηση Δημητρίου Ράλλη, ο οποίος ανέλαβε και τα καθήκοντα του Υπουργού των Ναυτικών. Σύντομα, άρχισαν να καταφθάνουν και ξένα πολεμικά πλοία για την προστασία των ομοεθνών τους από την επικείμενη είσοδο των Οθωμανικών στρατευμάτων.¹³

Στις 25 Απριλίου/7 Μαΐου, η Ελλάδα κήρυξε σε αποκλεισμό τα παράλια μεταξύ των εκβολών του Πηνειού και του Αλιάκμονα και το Υπουργείο ανέθεσε την

8 Δημητρακόπουλος Κ. Αναστάσιος, Αντιναύαρχος ΠΝ ε.α. (2015). Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1874 – 1912 τόμος Α'. Πειραιάς: Ναυτικόν Μουσείον της Ελλάδος, σελ. 317.

9 Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, Η επιχειρησιακή απουσία του Βασιλικού Ναυτικού στον «ατυχή πόλεμο» του 1897, Ένθετο Περιοδικού Ναυτική Επιθεώρηση τ. 630, ΓΕΝ, Αθήνα, 2025, σελ. 18. Βλέπε Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, σελ. 22.

10 Δημητρακόπουλος Κ. Αναστάσιος, Αντιναύαρχος ΠΝ ε.α. (2015). Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1874 – 1912 τόμος Α'. Πειραιάς: Ναυτικόν Μουσείον της Ελλάδος, σελ. 317-318

11 Βλέπε Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, σελ. 22.

12 Δημητρακόπουλος Κ. Αναστάσιος, Αντιναύαρχος ΠΝ ε.α. (2015). Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1874 – 1912 τόμος Α'. Πειραιάς: Ναυτικόν Μουσείον της Ελλάδος, σελ. 318.

13 Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, Η επιχειρησιακή απουσία του Βασιλικού Ναυτικού στον «ατυχή πόλεμο» του 1897, Ένθετο Περιοδικού Ναυτική Επιθεώρηση τ. 630, ΓΕΝ, Αθήνα, 2025, σελ. 23.



εφαρμογή του στον «Κανάρη», στον «Αχελώο», τον «Αλφειό», τη «Μυκάλη» και τα τορπιλοβόλα. Συνελήφθησαν μερικά ιστιοφόρα και στις 6/18 Μαΐου ο «Κανάρης» και ο «Αλφειός» συνέλαβαν το ατμόπλοιο «Μίνερνα» του Αυστριακού Λούδ, που μετέφερε πυρομαχικά, στρατιώτες με πολιτική περιβολή και κρατικούς λειτουργούς. Το «Μίνερνα» οδηγήθηκε στους Ωρεούς, αλλά αφέθηκε ελεύθερο μετά από παραστάσεις της αυστροουγγρικής κυβέρνησης. Μερικές μέρες νωρίτερα, συνελήφθη από τον Πηνειό και το τορπιλοβόλο «14», στα ανοικτά της νήσου Τενέδου, το ατμόπλοιο «Γεώργιος» της εταιρείας Χατζή-Δαούτ, το οποίο μετέφερε Οθωμανικό στρατό. Οι περιπολίες συνεχίστηκαν επί μέρες μέχρι και τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, ακόμη και από τα θωρηκτά, χωρίς ίχνος εμφάνισης του Οθωμανικού Στόλου ή μεμονωμένων μονάδων του.

Η εξέλιξη, όμως, των χερσαίων επιχειρήσεων συνεχώς επιδεινωνόταν. Το πρωί της 5ης/17ης Μαΐου, ο οθωμανικός στρατός επιτέθηκε στον Δομοκό με υπέρτερες δυνάμεις και οι Έλληνες αναγκάστηκαν σε νέα υποχώρηση προς τη Λαμία η οποία, πλέον, κινδύνευε και αυτή. Καθώς ο διοικητής της δεξιάς πτέρυγας Σμολένσκης έκρινε ότι ήταν αναγκαία η από τη θάλασσα υποστήριξη της οπισθοχώρησης της ταξιαρχίας του, ο Σταματέλλος διέθεσε για τον σκοπό αυτό το Θ/Κ «Ψαρά». Όταν η ενέργεια ολοκληρώθηκε και το εξοπλισμένο επίτακτο ατμόπλοιο «Θράκη» παρέλαβε τα τρόφιμα, πυρομαχικά και υλικό του στρατού, το θωρηκτό κατέπλευσε στους Ωρεούς, όπου συνενώθηκαν και τα άλλα δύο αδελφά του πλοία. Έτσι, χάρη στην υποστήριξη της Ανατολικής Μοίρας, επιτεύχθηκε η σύμπτυξη της ταξιαρχίας Σμολένσκη.¹⁴

Την επόμενη μέρα, ο Σταματέλλος κατέπλευσε με το «Ψαρά» στον Μύλο για να υποστηρίξει την αποβίβαση του εκστρατευτικού σώματος του Συνταγματάρχη Τιμολέοντος Βάσσου, το οποίο είχε ανακληθεί από την Κρήτη σύμφωνα με τις έντονες απαιτήσεις των Μεγάλων Δυνάμεων. Κατόπιν, την 8η/20ή Μαΐου συμφωνήθηκε η αναστολή των εχθροπραξιών στο μέτωπο της Θεσσαλίας ενώ την προηγούμενη μέρα στο μέτωπο της Ηπείρου. Στις 2 Μαΐου/3 Ιουνίου, με απαίτηση της Τουρκίας, προστέθηκαν οι ακόλουθοι όροι ναυτικού περιεχομένου:

- Η υποχρέωση του Ελληνικού Στόλου να εγκαταλείψει τα οθωμανικά ύδατα και τα παράλια των κατεχόμενων εδαφών.
- Η ελευθερία εισόδου και εξόδου των οθωμανικών και ξένων πλοίων σε όλους τους οθωμανικούς λιμένες και σε αυτούς που βρίσκονταν βορείως της συμ-

φωνημένης από την ανακωχή γραμμής.

- Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας των εμπολέμων εφόσον τα πλοία τους δεν εισέρχονταν σε λιμένες του αντιπάλου.
- Η ελευθερία της ναυσιπλοΐας στον Κόλπο της Άρτας (δηλαδή τον Αμβρακικό) για αμφοτέρωτα μέρη.
- Η απαγόρευση της μεταφοράς τουρκικών στρατευμάτων και στρατιωτικού υλικού προς την ευρύτερη περιοχή των επιχειρήσεων.¹⁵

Στις 6/18 Σεπτεμβρίου 1897 υπογράφηκαν στην Κωνσταντινούπολη μεταξύ των εκπροσώπων των Μεγάλων Δυνάμεων και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας οι Προκαταρκτικοί Όροι Ειρήνης και στις 22 Νοεμβρίου/4 Δεκεμβρίου η Συνθήκη Ειρήνης.¹⁶ Αρχικά, οι αξιώσεις της Τουρκίας ήταν εξευτελιστικές για την Ελλάδα, καθώς απέβλεπαν στην επάνοδο των ελληνικών συνόρων σε αυτά του 1832. Οι αξιώσεις αυτές δεν είχαν βρει σύμφωνες τις Μεγάλες Δυνάμεις και, τελικά, περιορίστηκαν σε μικρής έκτασης διευθετήσεις της συνοριακής γραμμής σε βάρος της ελληνικής επικράτειας. Όσον αφορά το ζήτημα της Κρήτης, η Ελλάδα είχε αποδεχθεί την αυτονόμησή της αντί της ένωσης. Επιπλέον, το θέμα της πολεμικής αποζημίωσης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας εκ μέρους της Ελλάδας καθοριζόταν στους Προκαταρκτικούς Όρους της Κωνσταντινούπολης και ανερχόταν σε τέσσερα εκατομμύρια τουρκικές λίρες. Λόγω της οικτρής οικονομικής κατάστασης της χώρας, συμφωνήθηκε να δοθεί στην Ελλάδα δάνειο 120.000.000 γαλλικών φράγκων με την εγγύηση της Αγγλίας, Γαλλίας και Ρωσίας επιβάλλοντας παράλληλα τον Διεθνών Οικονομικό Έλεγχο.¹⁷

Ο Ελληνο-τουρκικός Πόλεμος του 1897 κατέληξε σε μία συντριπτική ήττα της Ελλάδας μην εκπληρώνοντας τις προσδοκίες του ελληνικού λαού ενώ, επιπλέον, ντρόπιασε τον εγωισμό του εντός και εκτός της χώρας του. Η πολιτική ηγεσία βρέθηκε εγκλωβισμένη στο πολεμικό κλίμα που επικράτησε στην ελληνική κοινωνία και ακολούθως υποτάχθηκε στο δημόσιο αίσθημα, δίχως να ζυγίσει επιτυχώς τον διεθνή παράγοντα και τον συσχετισμό δυνάμεων, υπερεκτιμώντας παράλληλα το επίπεδο προετοιμασίας των ελληνικών όπλων για πολεμικές επιχειρήσεις. Στον τομέα των ναυτικών επιχειρήσεων, τόσο η Δυτική όσο και η Ανατολική μοίρα παρότι είχε εξασφαλι-

14 Βλέπε Δημητρακόπουλος Κ. Αναστάσιος, σελ. 320.

15 Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, Η επιχειρησιακή απουσία του Βασιλικού Ναυτικού στον «ατυχή πόλεμο» του 1897, Ένθετο Περιοδικού Ναυτική Επιθεώρηση τ. 630, ΓΕΝ, Αθήνα, 2025, σελ. 24.

16 Δημητρακόπουλος Κ. Αναστάσιος, Αντιναύαρχος ΠΝ ε.α. (2015). Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1874 – 1912 τόμος Α'. Πειραιάς: Ναυτικόν Μουσείον της Ελλάδος, σελ. 322-323.

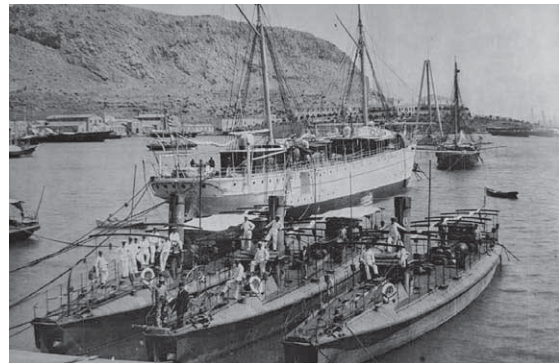
17 Βλέπε Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, σελ. 24.



στεί η θαλάσσια κυριαρχία και έλεγχος και στις δυο θάλασσες (Ιόνιο και Αιγαίο Πέλαγος) λόγω βέβαια της απουσίας και αδυναμίας δράσης του Οθωμανικού Στόλου εξαιτίας της κατάστασης στην οποία είχε περιέλθει, δεν κατάφεραν να εκμεταλλευθούν αυτό το πλεονέκτημα και κατ' επέκταση να εκπληρώσουν τα έργα που τους ανατέθηκαν με την ευθύνη να βαραίνει τόσο το Υπουργείο Ναυτικών όσο και τους αρχηγούς των Μοιρών.¹⁸

Οι λόγοι που ο Ελληνικός Στόλος ουσιαστικά «απουσίασε» από τον ατυχή / ταπεινωτικό πόλεμο του 1897 είναι οι ακόλουθοι¹⁹:

- Η πειθαρχία εντός των πληρωμάτων των μονάδων δεν ήταν αυτή που επιτάσσει και απαιτεί ένας πόλεμος. Συμπληρωματικά, ως προς αυτό, ήταν εμφανής η έλλειψη ηγεσίας και σε όλα τα επίπεδα της ιεραρχίας.
- Η απουσία επιχειρησιακού επιτελείου υπό τον Υπουργό Ναυτικών δεν επέτρεψε την έκδοση κατάλληλων σχεδίων (Ιδέα ενέργειας – επιχειρησιακή σχεδίαση) κατά το στάδιο της προπαρασκευής, παρά το σύνολο των διαταγών δόθηκε κατά την εκτέλεση των επιχειρήσεων.
- Η παντελής έλλειψη συντονισμού Υπουργείου Ναυτικών με το Υπουργείο Στρατιωτικών και η αδυναμία εκπόνησης ενός κοινού σχεδίου ενέργειας που να προβλέπει κατάληψη κύριων νήσων/μικρονήσων/ενδιάμεσων νήσων (Βόρειο Αιγαίο) – πόλεων (εν προκειμένω της Πρέβεζας, όπου οι κινήσεις της Δυτικής Μοίρας δεν δημιούργησαν εν τέλει τις συνθήκες εκείνες που θα προκαλούσαν την πτώση της πόλης) αποφέροντας τοιουτοτρόπως την επιθυμητή τελική κατάσταση που θα μπορούσε να αποδειχθεί πολύτιμη στις μετέπειτα διαπραγματεύσεις με την Υψηλή Πύλη και τις Μεγάλες Δυνάμεις και να διασωθεί το γόητρο της χώρας τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.
- Στο υποθετικό σενάριο που τελικά ο ελληνικός Στόλος αντιμετώπιζε τον οθωμανικό που εξερχόταν από τα Δαρδανέλια, είναι αμφίβολο κατά πόσον αυτό θα γινόταν με επιτυχία ακόμη και εάν βρισκόταν σε τόσο άσχημη κατάσταση, αφού είχε φανεί ότι τα ελληνικά πλοία αντιμετώπιζαν προβλήματα με πολλά από το σύνολο του φόρτου πυρομαχικά ενώ παράλληλα υπήρχε έλλειψη αυτών.
- Ο διαχωρισμός των αξιωματικών σε εκείνους που



Τα τορπιλοβόλα 14, 15 και 16 πρυμοδοτημένα στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας.

αποφοίτησαν από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και σε εκείνους που η κατάρτισή τους βασιζόταν αποκλειστικά στην κτηθείσα εμπειρία δημιούργησε ένα χάσμα / διάσταση που είχε σαν αντίκτυπο να διαρραγεί η εμπιστοσύνη μεταξύ τους και να κλονιστεί η πειθαρχία και η υπακοή.

- Η προβληματική συνεργασία μεταξύ του Υπουργού Ναυτικών και του Μοιράρχου της ανατολικής ναυτικής δύναμης καταδίκασε τη δράση του Στόλου σε ήσσονος σημασίας αποστολές. Ο Σαχτούρης, διακατεχόμενος από άκρα συντηρητικότητα, και μη θεωρώντας τον Λεβίδη σε θέση να κατευθύνει ναυτικές επιχειρήσεις, ακολουθούσε τις δικές του επιλογές. Γενικά, η όλη αρχηγία/ηγεσία του Σαχτούρη χαρακτηρίστηκε από αδράνεια και έλλειψη του δυναμισμού που πρέπει να διακρίνει έναν Αρχηγό, ιδίως αν αυτός κρίνει ότι οι διαταγές που λαμβάνει αφήνουν περιθώρια πρωτοβουλίας. Θα μπορούσε να είχε καταλάβει ορισμένα νησιά του Βόρειου Αιγαίου (την Τένεδο, την Ίμβρο, τα Ψαρά ή τον Άγιο Ευστράτιο), αντισταθμίζοντας τις ήττες στην ξηρά.

Βιβλιογραφικές Πηγές

Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ (2025). Η επιχειρησιακή απουσία του Βασιλικού Ναυτικού στον «ατυχή πόλεμο» του 1897, Ένθετο Περιοδικού Ναυτική Επιθεώρηση τ. 630, ΓΕΝ, Αθήνα.

Δημητρακόπουλος Κ. Αναστάσιος, Αντιναύαρχος ΠΝ ε.α. (2015). Ιστορία του πολεμικού Ναυτικού 1874 – 1912 τόμος Α'. Πειραιάς: Ναυτικόν Μουσείον της Ελλάδος.

Σπηλιωτόπουλος Α. (1902). Ιστορία του Ελληνοτουρκικού Πολέμου, τόμος Α' και Β' (Αθήνα: Χαϊρόπουλος Κωστής, 1902).

Ροδάς Μ. (1978). Πως η Γερμανία κατέστρεψε τον Ελληνισμό της Τουρκίας, Αθήνα.

The American School of Classical Studies «Ιστοριογραφία F' Πόλεμος του 1897».

<https://www3.ascsa.edu.gr/gennadius/detail2.php?id=1611>

ΣΑΝ ΣΗΜΕΡΑ, Ο Ελληνοτουρκικός Πόλεμος του 1897.

<https://www.sansimera.gr/articles/242>

18 Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, Η επιχειρησιακή απουσία του Βασιλικού Ναυτικού στον «ατυχή πόλεμο» του 1897, Ένθετο Περιοδικού Ναυτική Επιθεώρηση τ. 630, ΓΕΝ, Αθήνα, 2025, σελ. 25.

19 Βλέπε Πλωτάρχης Χρήστος Μπαλιάς ΠΝ, σελ. 25-27.



Η μάχη της Κλείσοβας (25-3-1826)

Του **Νίκου Ασημακόπουλου**, ιστορικού, διευθυντή του εκδοτικού οίκου «Βεργίνα»

Μέρος Α΄

Το νησάκι της Κλείσοβας βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της λιμνοθάλασσας και νοτιοδυτικά του Μεσολογγίου, απέχοντας μισή ώρα από την πόλη. Είχε μεγάλη στρατηγική σημασία για τον ανεφοδιασμό της πόλης, όπως είχε αποδειχτεί κατά την πρώτη πολιορκία, το 1822. Επάνω του είναι κτισμένο από τους χρόνους της Ενετοκρατίας ένα μικρό εκκλησάκι, η Αγία Τριάδα, που είναι ναός σταυρωτός και θολωτός και γύρω από την οροφή του έχει πολεμίστρες.

Στις 18 Φεβρουαρίου τοποθετήθηκε φρούραρχος της Κλείσοβας ο οπλαρχηγός Χριστόδουλος Χατζηπέτρου από το Βετέρνικο Τρικάλων, με υποσωματάρχες τον Παναγιωτάκη Σωτηρόπουλο και τον Κώστα Διαμάντη Τζαβέλλα.¹

Ο Χατζηπέτρος είχε εβδομήντα άνδρες και με τους τριάντα που είχε ο Σωτηρόπουλος, έφταναν τους εκατό. Στις 22 Μαρτίου, ο Χατζηπέτρος μεταφέρθηκε στο Μεσολόγγι, με υψηλό πυρετό και δυνατούς ρευματικούς πόνους στην πλάτη και έτσι καθήκοντα φρουράρχου ανέλαβε ο Παναγιωτάκης Σωτηρόπουλος, ο οποίος ήταν άριστος υπονομοποιός και «τερτιπιτζής στον πόλεμο», όπως τον έλεγε ο Μακρυγιάννης, που δοξάστηκε με τα περιβόητα λαγούμια του, δηλαδή τους υπονόμους που έσκαβαν κάτω από τους προμαχώνες του εχθρού και στη συνέχεια τους τίνιζαν στον αέρα. Επίσης ήταν εκείνος που εφάρμοσε την πρόταση του Μιαούλη, να κλέβουν το χώμα από τους τεράστιους χωμάτινους όγκους που μετακάλιε ο εχθρός. Καταγόταν από τα Μεγάλα Λομποτινά, τη σημερινή Άνω Χώρα των Κραβάρων της Ναυπακτίας.

Αν και η επίθεση των εχθρών κατά της Κλείσοβας έγινε την ημέρα που απουσίαζε ο Φρούραρχος Χριστόδουλος Χατζηπέτρου, ο Παναγιωτάκης Σωτηρόπουλος κατόρθωσε να υπερνικήσει τις δυσκολίες αυτές και να οργανώσει κατάλληλα την άμυνα, για να αντέξει στις προσβολές του εχθρού.

Είχαν φτιάξει περιμετρικά στο νησάκι ένα χωμάτινο ταμπούρι, που είχε δύο μέτρα ύψος με ενάμισι πάχος και το περιέβαλλε μικρή τάφρος, η οποία σχηματίστηκε από την αφαίρεση των χωμάτων για τη δημιουργία

του οχυρώματος.

Στη σαμαρωτή κεραμοσκεπή της εκκλησούλας και στο καμπαναριό είχαν τοποθετήσει καλάθια με χώμα και πέτρες, για να του φεκίζουν προφυλαγμένοι απ' τα βόλια του εχθρού. Στο κυκλικό χωμάτινο ταμπούρι είχαν τοποθετήσει τέσσερα πυροβόλα, δύο των δεκαοχτώ λιβρών και δύο μικρά των έξι λιβρών, τα οποία θα τα γέμιζαν με μισδράλια για την αποτελεσματικότερη εξολόθρευση των εχθρών. Το ιδιοφυές και σωτήριο όμως μέτρο που πήρε ο Παν. Σωτηρόπουλος, το οποίο, κυριολεκτικά, τους έσωσε τη ζωή, ήταν το εξής: περιμετρικά του νησιδίου, που δεν ξεπερνούσε τα τριακόσια βήματα, μπήξαν πολλές σειρές από πασσάλους με κλίση προς τα έξω, που τους σκέπαζε ελαφρώς η θάλασσα και δεν φαίνονταν. Τα εχθρικά πλοία θα εμποδίζονταν από τους πασσάλους και θα σταματούσαν, δίνοντας τον χρόνο στους πολιορκημένους να πυροβολούν πιο εύστοχα και να ξαναγεμίζουν τα τουφέκια τους.

Ο Αναστάσιος Γούδας αναφέρει τα εξής για την οχύρωση της Κλείσοβας: «*Ούτος (ο Σωτηρόπουλος), ειδώντας προπαρασκευάς του εχθρού, ενέπηξε περίξ των ευπροσίτων μερών του νησιδίου πασσάλους τινάς οριζοντίως εν είδη ακοντίων, τινάς δε άλλους καθέτως εις όσσην έφθαναν ταύτα απόστασιν εις την θάλασσαν από της γης, αλλά άπαντα αφανή εντός του ύδατος· εν τη ξηρά δε ανήγειρεν εκ του προχείρου και προχώματα τινά και όπισθεν αυτών ετοποθέτησε τους ανδρείους πολεμιστάς*».²

Γύρω από την Κλείσοβα τα νερά προς τον νότο και τη δύση έχουν κάποιο σχετικό βάθος, ενώ προς τον βορρά και την ανατολή είναι πιο ρηχά και μπορούσε εύκολα κάποιος να τα περάσει. Ακόμη, υπάρχει μια σειρά νησίδων, ανατολικά της πόλης και από τη θέση «Αρμυρικάκι» που εκτείνονται από τον βορά προς τον νότο και φτάνουν κοντά στην Κλείσοβα, με πιο γνωστή τη Μολόχα. Στον θαλάσσιο χώρο μεταξύ Ανεμόμυλου και Κλείσοβας (ο Ανεμόμυλος τότε ήταν νησάκι) υπήρχε κανάλι που ένωνε τα δύο νησάκια, και εκεί ήταν τοποθετημένες και υποστήριζαν το νησί οι μονοκάνονες μεσολογγίτικες πάσσαρες του Δήμου Δενδραμής και

1 Αρτεμ. Μίχου, *Απομν. γ. τ. Β΄ πολιορ. τ. Μεσολογγίου*, εκδ. Βεργίνα, σελ. 77.

2 Αναστ. Γούδα, *Σουλιώτες και Ρουμελιώτες Καπεταναίοι*, εκδ. Βεργίνα, σελ. 64.



του Κωνσταντή Τρικούπη, αδελφού του Σπυρίδωνος Τρικούπη.³

Μετά την κυρίευση του Βασιλαδιού, του Ντολμά, του Πόρου και την παράδοση του Αιτωλικού με συνθήκη, είχε απομείνει μόνο το νησάκι της Κλείσοβας. Η κυρίευσή της κρίθηκε άκρως απαραίτητη από τους δύο πασάδες, διότι αφ' ενός ήταν για τους πολιορκημένους το μοναδικό σημείο ανεφοδιασμού τους από τη θάλασσα, μέσω της «φάλασα-μπουκάς» (κρυφό αυλάκι που συνδέει την Κλείσοβα με την ανοιχτή θάλασσα) και αφ' ετέρου θα τοποθετούσαν επάνω της κανόνια και θα έβαζαν το Μεσολόγγι ανάμεσα σε διασταυρούμενα πυρά.⁴

Ο Ιμπραήμ είχε ναυπηγήσει 32 λαντζόνια (μεγάλες κανονιοφόρες βάρκες χωρίς καρίνα και ξάρτια) και τα είχε μεταφέρει από τα μέσα Φεβρουαρίου δια μέσου ξηράς από το Κρουονέρι στις Άσπρες Αλυκές Φοινικιάς.

Επίσης, ένα ατμοκίνητο δίκροτο του τουρκικού στόλου είχε ρυμουλκήσει από το λιμάνι της Πάτρας και είχε μεταφέρει στη λιμνοθάλασσα εννέα λέμβους, δεκαοχτώ λατζόνια, πέντε κανονιοφόρες σχεδίες και πολλά μικρότερα πλοιάρια, με τα οποία έκλεισε όλα τα περάσματα της λιμνοθάλασσας.⁵

Η πείνα μάστιζε πλέον τους πολιορκημένους και τα σκληραγωγημένα παλικάρια είχαν αρχίσει να χάνουν τις δυνάμεις τους και ο πονόστομος με την αρθρίτιδα και τις άλλες ασθένειες τους είχαν καταβάλλει. Έχοντας μειωμένες σωματικές δυνάμεις και αντοχές, εξ αιτίας της πείνας, τα παλικάρια της Κλείσοβας θα έδιναν τον υπέρτατο αγώνα.

Ο Κιουταχής αποφάσισε να κυριεύσει εκείνος την Κλείσοβα, για να αποκαταστήσει την υπόληψη και το χαμένο του γόητρο, διότι το Βασιλάδι, τον Ντολμά, τον Πόρο και το Αιτωλικό τα είχε κυριεύσει ο Ιμπραήμ.

Το χάραμα της 25ης Μαρτίου, ο Κιουταχής έστειλε δύο χιλιάδες Τούρκους και Τουρκαλβανούς Γκέκηδες στην Άσπρη Αλυκή και αφού επιβιβάστηκαν σε όλα τα πλοιάριά τους, πλησίασαν στο Μεσολόγγι και άρχισαν σφοδρότατο κανονιοβολισμό από ξηρά και θάλασσα. Η ηρωική φρουρά απάντησε με τη συνήθη αποφασιστικότητα, ενώ τα οχυρώματα του Ανεμόμυλου και του Λιοτριβειού ανταπέδωσαν τους κανονιοβολισμούς. Η επίθεση στην πόλη ήταν προσπονητή, ώστε να αποσπάσει εκεί την προσοχή τους, ενώ ο αντικειμενικός σκοπός τους ήταν η επίθεση στην Κλείσοβα.

Ο Νικόλαος Κασομούλης, ο οποίος είδε όλη τη μάχη



Ιμπραήμ



Κιουταχής

με τα κιάλια από τον Ανεμόμυλο, αναφέρει ότι τη στιγμή της επίθεσης του στολίσκου του Κιουταχή, υπήρχε τόσο πολύ ομίχλη, που με δυσκολία έβλεπαν τα σπίτια του Μεσολογγίου. Ξαφνικά άκουσαν απ' τη λιμνοθάλασσα έναν φοβερό θόρυβο, που έμοιαζε με τη βουή μεγάλου καταρράχτη. Σε λίγο είδαν να βγαίνουν μέσα απ' την ομίχλη εκατοντάδες πλοιάρια και ο θόρυβος προερχόταν από το χτύπημα των κουπιών τους. Προς στιγμήν νόμισαν ότι οι Τούρκοι θα επιτίθονταν στον Ανεμόμυλο, γ' αυτό ανέβηκαν γρήγορα στον Μύλο και ετοιμάστηκαν για πόλεμο. Ο στολίσκος όμως έστριψε ξαφνικά και στράφηκε προς την Κλείσοβα.

Λίγο πριν απ' την επίθεση του Κιουταχή, είχαν βρεθεί κοντά στη Κλείσοβα ο υποσωματάρχης Κίτσος Πάσχος και οι αξιωματικοί: Γρηγόρης Γαλάνης ή Μεγαπάνου και ο (Δήμος) Γεροθανάσης ή Γιάγκος με έως σαράντα περίπου άνδρες, που είχαν πάει από βραδύς με μικρά πλοιάρια για ψάρεμα. Όταν το πρωί είδαν τον στολίσκο των Τούρκων να έρχεται κατ' επάνω τους, αναγκάστηκαν να κλεισθούν και εκείνοι στην Κλείσοβα, και έτσι ο συνολικός αριθμός των ανδρών της φρουράς ανέβηκε στους εκατόν τριάντα ένα. Όλοι τους έπιασαν τις θέσεις τους στο κυκλικό οχύρωμα και είδαν ότι έρχονταν κατ' επάνω τους όχι μόνο ο στολίσκος των Τούρκων αλλά και άλλα πλοιάρια από το Βασιλάδι, καθώς και Τούρκοι στρατιώτες από την ανατολική θέση Αρμιρικάκι, τσαλαβουτώντας στα αβαθή νερά και περνώντας πάνω από τις μικρές νησίδες που βρίσκονταν ανατολικά της Κλείσοβας.⁶

Σύμφωνα με τον Νικόλαο Κολόμβα, τη στιγμή που οι εχθροί με τα πλοιάριά τους είχαν αρχίσει να κανονιοβολούν το νησί και το τουρκικό στράτευμα ήταν έτοιμο για την πρώτη έφοδο, ο Κίτσος Τζαβέλλας, που βρέθηκε από τους πρώτους στην παραλία, στην τοποθεσία Καραγκελέικα (Μπαγιωργέικα) με λίγα παλικάρια, όταν είδε τον θανάσιμο κίνδυνο που αντιμετώπιζαν οι

3 Νικόλαου Κολόμβα, *Η εποποιία της Κλείσοβας*, Γ' έκδ, σελ. 18.

4 Σπυρομήλιου, *Απομν. γ. τ. δεύτ. πολιορ. τ. Μεσολογγίου*, εκδ. Βεργίνα, σελ. 163.

5 Λάμπρου Κουτσονίκα, *Γεν. Ιστορ. Ελλην. Επανάστ.*, εκδ. Βεργίνα, τόμ. 2ος, σελ. 115.

6 Νικ. Κασομούλη, *Ενθυμ. Στρατ. Επαν. Ελλήν.*, εκδ. Βεργίνα, τόμ. 3ος, σελ. 33-45.



Κλείσοβα

λιγιστοί υπερασπιστές της Κλείσοβας από τον σφοδρό κανονιοβολισμό των πλοιαρίων του εχθρού, καθώς και από το τουρκικό στράτευμα που είχε προσεγγίσει το νησί και ετοιμαζόταν για την πρώτη έφοδο, απέπλευσε αμέσως με δύο πλοιάρια, παίρνοντας μαζί του 6-7 άνδρες, (κατά τον Ζαλοκώστα ήταν 9), μεταξύ των οποίων ο Σουλιώτης υποσωματάρχης Κίτσος Πάσχος και ο αξιωματικός Γεώργιος Ναβαρίκος (σκοτώθηκαν και οι δύο αργότερα, κατά τη διάρκεια της μάχης). Τα πλοιάρια οδηγούμενα από δύο αμούστακα Μεσολογγιτόπουλα, μεταξύ των οποίων ο δεκαεξάχρονος Νταής Βορίλας, αψηφώντας τα καταγιστικά πυρά του εχθρού και περνώντας ανάμεσα στον εχθρικό στολίσκο, την ώρα που αποβιβάζονταν στην Κλείσοβα, μία σφαίρα πυροβόλου τσακίζει την πάλα (σπαθί) του Κίτσου Τζαβέλλα χωρίς να τραυματίσει τον ίδιο, αλλά σκοτώνοντας τον Μεσολογγίτη γραμματικό του, Σπύρο Παπανδρέου.^{7,8}

Ο ερχομός στην Κλείσοβα του μεγάλου Σουλιώτη στρατηγού με τους λίγους άνδρες του, γέμισε με απεριγραπτο ενθουσιασμό και θάρρος τους άνδρες της φρουράς και εξύψωσε το ηθικό τους. Τα κομμάτια του σπαθιού του, ο Τζαβέλλας τα αφιέρωσε στην εικόνα της Θεοτόκου

της μικρής εκκλησίας, όπου γονυπετής την παρακάλεσε να τους βοηθήσει να νικήσουν τους εχθρούς.

Όλες οι δυνάμεις του Κιουταχί, τόσο αυτές που ήταν επιβιβασμένες στον στολίσκο όσο και τα πεζικά τμήματα, είχαν ήδη ξεκινήσει την επίθεσή τους εναντίον της Κλείσοβας. Όταν όμως τα πλοιάριά τους έφθασαν πολύ κοντά, τους περίμενε μια δυσάρεστη έκπληξη. Προσέκρουσαν όλα στους υπόγειους πασσάλους και σταμάτησαν, ενώ την ίδια στιγμή δόθηκε το σύνθημα και τα καριοφίλια των πολιορκημένων μαζί με τα κανόνια τους, που ήταν γεμισμένα με μισδράλια, άρχισαν να ξερνούν τον θάνατο, αποδεκατίζοντας τους Τούρκους που βρίσκονταν στις πρώτες σειρές και κάθε βόλι αντιστοιχούσε και μ' ένα τούρκικο κουφάρι. Οι Τούρκοι έπεφταν στη θάλασσα και έβαζαν τα πλοιάρια μπροστά τους για να προφυλαχθούν από τα πυρά των Ελλήνων, σπρώχνοντάς τα με τους ώμους. Προσπαθούσαν να καλύψουν τη μικρή απόσταση που τους χώριζε απ' το ελληνικό οχύρωμα, βαδίζοντας με δυσκολία μέσα στο βουρκάρι και περνώντας ανάμεσα από τους πασσάλους. Η αναγκαστική αυτή βραδυπορία τους, έδινε την ευκαιρία στους πολιορκημένους να τους σκοπεύουν καλύτερα, ενώ είχαν την ευκαιρία να ξαναγεμίζουν γρήγορα τα τουφέκια τους και να τους αποδεκατίζουν.

Στην πρώτη έφοδο κατάφεραν να πατήσουν στην Κλείσοβα μερικοί Τουρκαλβανοί μαζί με δύο σημαιοφόρους, αλλά από τα καταγιστικά πυρά της φρουράς έπεσαν νεκροί οι σημαιοφόροι και, παρά την πεισματώδη και αποφασιστική επίθεσή τους, η καρτεροψυχία, η γενναιότητα και η αποφασιστικότητα των ηρωικών υπερασπιστών υπερίσχυσε, και οι επιτιθέμενοι εχθροί, βλέποντας να θερίζονται σαν στάχια, άρχισαν να υποχωρούν πανικόβλητοι, ενώ οι αξιωματικοί του Κιουταχί τους κύπαγαν με τα σπαθιά και τους ανάγκαζαν να πιασγυρίσουν.⁹

Γύρω από την Κλείσοβα έπλεαν πολυάριθμα κουφάρια που μαζί με τις τρομακτικές κραυγές των τραυματισμένων που πνίγονταν, δημιουργούσαν μία εφιαλτική ατμόσφαιρα. Την ίδια τύχη είχαν και οι πεζοί Τούρκοι που είχαν επιτεθεί από τα νότια, βουτηγμένοι μέχρι τη μέση στα νερά, καθώς και οι άλλοι που είχαν ξεκινήσει από τα βορειοανατολικά, περνώντας από τις μικρές αμμονησίδες και τσαλαβουτώντας στα αβαθή νερά. Όταν έφτασαν πολύ κοντά στην Κλείσοβα, έπαθαν πανωλεθρία από τα εύστοχα πυρά των πολιορκημένων, που οπισθοχώρησαν πανικόβλητοι και έτρεξαν να σωθούν προς την ξηρά.

Συνεχίζεται στο επόμενο τεύχος

Κλείσοβα φωτο εισημμένη στις 14_01_2026 από το: <https://www.agriniculture.gr/2016/03/23/afieroma-i-machi-tis-klisovas-25-martiou-1826/>

7 Νικόλαου Κολόμβα, *Η εποποιία της Κλείσοβας*, Γ' έκδ., σελ. 21.

8 Σημείωση του συγγραφέα: *Ο Κασομούλης αναφέρει (Ενθυμ. Στρ. Επαν. Ελλήν., εκδ. Βεργίνα, τόμ. 3ος, σελ. 34), ότι μαζί με τον Κίτσο Τζαβέλλα μπήκαν στο πλοιάριό του και δύο παλικάρια απ' τη Χειμάρρα, ο Κώστας Στρατής και ο Στέφος, ενώ άλλοι έξι μπήκαν σε άλλα δύο πλοιάρια. Ο Νικόλαος Κολόμβας αναφέρει ότι, σύμφωνα με τον Μεσολογγίτη Ιωάννη Ιωαννίδη (σελ. 31), στα δύο πλοιάρια ήταν οι Μεσολογγίτες προύχοντες: Σπύρος Τσαγκαράκης, Σπύρος Μακρυνίτης και Στάμος Σιδέρης, των οποίων η συμμετοχή στη μάχη πιστοποιείται και από άλλες πηγές. Επίσης και ο Αποστόλης Κ. Παπούλης ή Παπούλιας, όπως πιστοποιείται από ανέκδοτο έγγραφο, ως Παράρτημα «Β!» των Γ.Α.Κ / Γ. Γραμμ.Φ. 234 αα 80. Αναφέρει ακόμη ότι ο ψαράς Βασίλης Γκλάβανος, όταν είδε τους εχθρούς να λάμνουν προς την Κλείσοβα, ξεπήκωσε με τις φωνές του τη φρουρά. (Νικόλαος Κολόμβας, *Η Εποποιία της Κλείσοβας*, Γ' έκδ., σελ. 20, 21).*

9 Αρτεμίου Μίχου, *Απομν. γ. τ. Β' πολιορ. τ. Μεσολογγίου*, εκδ. Βεργίνα, σελ. 80.



Για τα 100 χρόνια Αξιωματικών ΣΝΔ στο ΠΝ Αξιωματικοί Μηχανικοί στα Υποβρύχια (ΥΜ)

Του Αντιπλοιάρχου (ΥΜ) Πάνου Ν. Στάμου ΠΝ ε.α.
Διδάκτορος Ν. Ιστορίας της Ρωσικής Ακαδημίας Επιστημών

Η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων

Η πρόδρομος της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ) σχολή, το «Ναυτικόν Σχολείον», ιδρύθηκε με το Β. Διάταγμα του Όθωνα της 24/11/1845 και λειτούργησε επί της κορβέτας «ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΣ». Κύριοι συντελεστές ήταν ο υπουργός Ναυτικών Ναύαρχος Κ. Κανάρης και ο Υποπλοίαρχος Λεωνίδα Παλάσκας¹. Το 1884 ιδρύθηκε η «Σχολή των Ναυτικών Δοκίμων».

Μετά από αρκετές μεταλλαγές ονόματος και τόπου λειτουργίας η «Σχολή των Ναυτικών Δοκίμων» εγκαταστάθηκε το 1905 στα κτίρια, όπου βρίσκεται και λειτουργεί έως σήμερα. Ο νέος Οργανισμός του 1924 θέσπισε το σημερινό όνομα της σχολής, «Σχολή Ναυτικών Δοκίμων»!

Ειδικά μετά το Κίνημα του 1909² οι αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού ήταν αποκλειστικά απόφοιτοι της ΣΝΔ. Για την ακρίβεια τότε απόφοιτοι της ΣΝΔ ήταν μόνον Μάχιμοι αξιωματικοί!

Οι ενεργός συμμετοχή των αξιωματικών στις πολεμικές επιχειρήσεις της εποχής, με ανάγκη υψηλού βαθμού ικανότητας αντιμετώπισης βλαβών και διατηρήσεως ετοιμότητας Στόλου, σε συνδυασμό με τη συνεχή βελτίωση της σχεδίασης, μηχανολογικής σύνθεσης και εξειδικευμένης τεχνολογικής λειτουργίας των πολεμικών πλοίων, δημιούργησε την ανάγκη αναβάθμισης της τεχνογνωσίας των συνεργείων και των εν γένει φορέων υποστηρίξεως των πλοίων, αλλά προπαντός του προσωπικού του Πολεμικού Ναυτικού. Η δημιουργία ικανών μάντζερς της τεχνικής υποδομής και συντήρησης των πλοίων κατέστη πλέον αναγκαία.

Αξιωματικοί Μηχανικοί στο Πολεμικό Ναυτικό

Η δημιουργία πλέον της ειδικής κατηγορίας των Αξιω-

ματικών Μηχανικών, και η συνεργασία στα πλαίσια ενιαίου πνεύματος στους απόφοιτους της ΣΝΔ, πρόβαλε ως απολύτως αναγκαία. Αποφασίστηκε τότε ως η πλέον ορθή λύση, η εκπαίδευση και αποφοίτηση από την ΣΝΔ και αξιωματικών μηχανικών. Οπότε οι Ναυτικοί Δόκιμοι θα είναι πλέον δύο χωριστών κατευθύνσεων γνωστικού αντικειμένου, Μάχιμοι και Μηχανικοί.

Επιπλέον, όπως παρατηρεί ο ναύαρχος Φακίδης³ «... Είχε πια ωριμάσει η πεποίθηση ότι κάθε αξιωματικός του Ναυτικού, οποιασδήποτε ειδικότητας, έπρεπε να έχει υποστεί συστηματική και επιστημονική εκπαίδευση σε ναυτική σχολή. Επίσης ...η προέλευση όλων των αξιωματικών από μια κοινή σχολή με τμήματα για κάθε ειδικότητα, ήταν δυνατό να πετύχει το ενιαίο πνεύμα του σώματος...».

Σημειώνεται ότι οι μέχρι τότε μηχανικοί του Ναυτικού, διαφόρων προελεύσεων, διακρίνονταν ανά βαθμό σε: Μηχανικός β' τάξεως, Μηχανικός α' τάξεως, Επιμηχανικός, Αρχιμηχανικός β' τάξεως, Αρχιμηχανικός α' τάξεως, και Ανώτερος Αρχιμηχανικός⁴.

Έτσι, το 1925 συστήθηκε στη ΣΝΔ η «Σχολή Δοκίμων Μηχανικών». Η Σχολή αυτή ιδρύθηκε με τον Νόμο 3333, από 5/6/1925, και το Διάταγμα από 21/8/1925 «Περί Σχολής Δοκίμων Μηχανικών»⁵. Η «Σχολή Δοκίμων Μηχανικών» αποτελούσε συμπλήρωμα/αναβάθμιση της ΣΝΔ, υπό τους ίδιους Κανονισμούς και Διατάξεις λειτουργίας, και με τον ίδιο Διοικητή! Τα προσόντα εισαγωγής, οι εισαγωγικές εξετάσεις, η ύλη και διαβίωση ήταν ίδια με των Μαχίμων Δοκίμων.

Οι πρώτοι 13 δόκιμοι μηχανικοί εισήχθησαν το 1925 στη ΣΝΔ και έλαβαν τον χαρακτηριστικό Αριθμό Μητρώου Μ-1 έως Μ-13! Μέσα σε 2,5 χρόνια, τον Ιανουάριο του 1928 οι Δόκιμοι Μηχανικοί παρουσίασαν πολύ καλά αποτελέσματα απόδοσης και «... πέτυχαν τον πλήρη χειρισμό μηχανών και λεβήτων του Τορπιλοβόλου «Προύσα»...», εκτελέσαντες πλήρως και ικανοποιητικώς τα

1 Σημαντικές πηγές της ιστορίας της ΣΝΔ τα Ι. Φακίδη, Αντιναύαρχου ΠΝ ε.α., Ιστορία της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, ΝΜΕ 1996, και Αγ. Παπαγεωργίου, Πλοιάρχου (Μ) ε.α., ΣΝΔ 100 Χρόνια στον Πειραιά.

2 Φακίδη, ό.π., σελ. 82 «... αποφασιστική εκκαθάριση του σώματος των αξιωματικών. Απομακρύνθηκαν 35 από τους 40 αρχαιότερους ... από εκείνους που δεν ήταν προέλευσης της ΣΝΔ...».

3 Φακίδης, ό.π., σελ.99.

4 Ίδιο.

5 Ίδιο, σελ. 100.



αντίστοιχα καθήκοντα. Ειδική δε επιτροπή υπό τον Επόπτη Ναυτικής Εκπαιδεύσεως, μετά από ειδική εξέταση της προόδου των, διάρκειας ενός μηνός «... παρουσίασε κολακευτικά πορίσματα και προκάλεσαν την ευαρέσκεια του υπουργού...». Το 1828 κτίστηκε κτίριο με σχεδιαστήριο, εργαστήρια και συνεργείο για τις εκπαιδευτικές ανάγκες των Δοκίμων Μηχανικών, ενώ το 1930 παραγγέλθηκαν μηχανήματα και επιστημονικά όργανα, τα οποία εγκαταστάθηκαν στο κτίριο αυτό.

Ο νέος Οργανισμός του 1926 κατήργησε τυπικά τη Σχολή Μηχανικών Δοκίμων, και πλέον δεν γινόταν καμία διάκριση μεταξύ δοκίμων μαχίμων και μηχανικών στη διαβίωση και λειτουργία στη ΣΝΔ, παρά μόνον σε μερικά χωριστά μαθήματα και την ειδική εκπαίδευση των μηχανικών.

Μετά το 1940 και μέχρι το τέλος του '50 εισάγονται στη ΣΝΔ 6 δόκιμοι μηχανικοί, ανά έτος κατά μέσο όρο, και αποφοιτούν σε ποσοστό 86%.

Πρώτος εισαχθείς Μηχανικός στη ΣΝΔ ήταν⁶ ο Πάτροκλος Γιάγκος του Ιωάννου (Μ1), ο οποίος μετά την αποφοίτησή του από τη ΣΝΔ, το 1929 ως Σημαιοφόρος Μηχανικός, μετατάχθηκε το 1930 στην Πολεμική Αεροπορία και αποστρατεύτηκε ως Αντισμήναρχος⁷ το 1940.

Η Διοίκηση Υποβρυχίων (ΔΥ)

Το 1910 το Πολεμικό αποφάσισε τη δημιουργία υποβρυχιακής δύναμης. Παραγγέλθηκαν τα πρώτα «καταδύμενα» σκάφη, στα ναυπηγεία Schneider της Γαλλίας, που ονομάστηκαν ΔΕΛΦΙΝ και ΞΙΦΙΑΣ. Ειδικότερα, το καταδύμενο ΔΕΛΦΙΝ παρελήφθη το 1912 και έλαβε μέρος στον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο. Ήταν το πρώτο παγκοσμίως Υ/Β, το οποίο πραγματοποίησε επιθετική περιπολία (21 Νοεμβρίου 1912) και την πρώτη τορπιλική επίθεση εν καταδύσει (9/11/12) εναντίον του Τουρκικού Καταδρομικού «Μετζητιέ» στην έξοδο των Δαρδανελίων⁸, με κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Στ. Παπαρρηγόπουλο ΒΝ. Το 1920 τα ΞΙΦΙΑΣ και ΔΕΛΦΙΝ παροπλίσθησαν.

Κατά την περίοδο από τη λήξη του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου μέχρι την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι Επιχειρησιακές ανάγκες και η επιθυμία αποτελεσματικής διοίκησης και συντήρησης των Υ/Β οδήγησαν το Ναυτικό στη απόφαση ιδρύσεως χωριστής Διοίκησης Υ/Β Δυναμικού. Στις 5 Ιουνίου 1914 δημιουργείται η πρώτη Διοίκηση Υ/Β, που έφερε τον τίτλο «Σταθμός

Καταδυομένων», με πρώτο Διοικητή τον Αντιπλοίαρχο Στέφανο Παπαρρηγόπουλο ΒΝ.

Το Ναυτικό παρήγγειλε το 1925 στη Γαλλία δύο νέα Υ/Β, το ΚΑΤΣΩΝΗΣ (Υ1) και το ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (Υ2), τα οποία παρελήφθησαν μέχρι τον Ιούνιο του 1928. Πριν από την άφιξη των νέων Υ/Β δημιουργήθηκε η νέα Διοίκηση των Υ/Β, η «Ανωτέρα Διοίκηση Υ/Β» (ΑΔΥ), με πρώτο Διοικητή τον Πλοίαρχο Ι. Δεμέστιχα ΒΝ⁹.

Η έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου βρήκε τη ΔΥ με 6 Υ/Β. Τέσσερα από αυτά Υ/Β (ΠΡΩΤΕΥΣ, ΓΛΑΥΚΟΣ, ΚΑΤΣΩΝΗΣ, ΤΡΙΤΩΝ) βυθίστηκαν με απώλειες 106 Αξιωματικών, Υπαξιωματικών και Ναυτών. Μετά τον πόλεμο (1945) το Ναυτικό διέθετε 6 Υ/Β που παρέλαβε με δανεισμό από το Βρετανικό Ναυτικό κλάσεως «V» και «U». Επεστράφησαν στη Βρετανία μέχρι το 1958 και αντικαταστάθηκαν από 3 Υ/Β αμερικάνικης κατασκευής κλάσεως GATO (ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ, ΤΡΙΑΙΝΑ, ΠΟΣΕΙΔΩΝ).

Στην αρχή της δεκαετίας του '70 παραγγέλθηκαν στη Γερμανία 4 Υ/Β τύπου 209/1100 κλάσεως «ΓΛΑΥΚΟΣ» (ΓΛΑΥΚΟΣ, ΝΗΡΕΥΣ, ΤΡΙΤΩΝ, ΠΡΩΤΕΥΣ), τα πρώτα παγκοσμίως του τύπου «209», είχε παροπλιστεί το ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ, και στη συνέχεια αντικαταστάθηκαν τα αμερικάνικα Υ/Β κλάσεως GATO με 2 κλάσεως GUPPY (ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ, ΚΑΤΣΩΝΗΣ). Στο τέλος της ίδιας δεκαετίας 4 νέα Υ/Β τύπου 209/1200 κλάσεως «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» (ΠΟΣΕΙΔΩΝ, ΠΟΝΤΟΣ, ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ, ΩΚΕΑΝΟΣ) εντάχθηκαν στο ΠΝ. Τα 10 αυτά Υ/Β παρέμειναν μέχρι το 1995, οπότε και παροπλίζονται τα 2 αμερικάνικης κατασκευής.

Στην αρχή του 21^{ου} αιώνα αποφασίστηκε η πρόσκτηση τεσσάρων νέων Υ/Β τύπου «214», κλάσεως «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ», καθώς και ο εκσυγχρονισμός (πρόγραμμα NEPTUNE-II) των τριών Υ/Β τύπου 209/1200 κλάσεως «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

Στα τέλη του 2010 εντάχθηκε στο ΠΝ το Υ/Β ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ το πρώτο από τα Υ/Β τύπου «214», και στη συνέχεια τα υπόλοιπα 3 (ΠΙΠΙΝΟΣ, ΜΑΤΡΩΖΟΣ, ΚΑΤΣΩΝΗΣ), ενώ το καλοκαίρι του 2011 παροπλίστηκε το Υ/Β ΓΛΑΥΚΟΣ. Το Μάιο του 2022 παροπλίστηκε το Υ/Β ΠΡΩΤΕΥΣ, και αποφασίστηκε να τοποθετηθεί στο Ναυτικό Πάρκο Φαλήρου ως μουσειακό έκθεμα. Τοποθετήθηκε στην τελευταία του θέση στο Φάληρο την 1^η Φεβρουαρίου 2025.

Σήμερα, η Διοίκηση Υποβρυχίων διαθέτει σε Επιχειρησιακή ετοιμότητα 3 Υ/Β τ. ΓΛΑΥΚΟΣ (τύπου 209/1100), 3 Υ/Β τ. ΠΟΣΕΙΔΩΝ (τύπου 209/1200), 4 Υ/Β τ. ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (τ.214), 1 Υ/Β τ. ΠΟΣΕΙΔΩΝ εκσυγχρονισμένο (Υ/Β ΩΚΕΑΝΟΣ)¹⁰.

6 Αν. Δημητρακόπουλου, Αντιναυάρχου ΠΝ ε.α., Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων της ΣΝΔ, ΓΕΝ, Αθήνα 2006, Τομ. Ι, σελ. 87.

7 Δημητρακόπουλος, ίδιο, ο.π., σελ. 197.

8 Τ. Μασούρα & Θ. Κατωπόδη Τα Ελληνικά Υποβρύχια, ΝΜΕ, Πειραιάς 2010, σελ. 29. Σημαντικό αρχειακό υλικό στο βιβλίο αυτό για τα Υ/Β, με συστηματική καταγραφή πληροφοριών πλοίων και μελών των πληρωμάτων.

9 Μασούρα-Κατωπόδη, ό.π., σελ. 31.

10 Ιστοσελίδα του ΠΝ: <https://hellenicnavy.gr/archigeio-stoloyas/dioikisi-ypovrychion/>



Λαμβάνοντας υπόψη τα εξελισσόμενα τεχνολογικά στοιχεία και τις εφαρμογές της αντίστοιχα ταχύτατα μεταβαλλόμενης ανάγκης υιοθετήσεως νέων αμυντικών συστημάτων, τα πιο πάνω παρουσιαζόμενα συνοπτικά ιστορικά στοιχεία αναδεικνύουν τη σταδιακά σημαντική αναβάθμιση της τεχνολογίας, σχεδιάσεως και κατασκευής των Υ/Β, και επομένως την ανάγκη σημαντικής αναβάθμισης της γνώσεως και εμπειρίας των αρμόδιων οργάνων για τη συντήρηση της ετοιμότητας των Υ/Β!

Η Σχολή Υποβρυχίων (ΣΥΒ)

Η λειτουργία του Υ/Β 'εν επιφανεία' και 'εν καταδύση', και οι επιχειρησιακές του δυνατότητες και αποστολές, απαιτούν ειδική εκπαίδευση και ετοιμότητα του προσωπικού των. Ο βαθμός επικινδυνότητας του παραμικρού λάθους χειρισμού, ή ακόμα και μιας μικρής βλάβης, είναι πολύ μεγαλύτερος από ό,τι συμβαίνει στα πλοία επιφανείας. Κατά συνεκδοχή, η εκπαίδευση και εμπειρία των πληρωμάτων των Υ/Β, σε συνδυασμό με σωματική αντοχή, απαιτεί υψηλό βαθμό αντίληψης, ετοιμότητας και αποτελεσματικότητας, μεγαλύτερο από των πλοίων επιφανείας. Η ειδική εκπαίδευση του προσωπικού που θα αποτελέσει πλήρωμα των Υ/Β, από την περίοδο ακόμα της πρόσκτησης των πρώτων Υ/Β, έστω και εκείνων των «καταδυομένων», απαιτούσε την ιδιαίτερη μέριμνα του Ναυτικού.

Η εκπαίδευση των πληρωμάτων, που θα υπηρετούσαν στα Υ/Β, πραγματοποιούνταν μέσα στα Υ/Β, από της προσκτήσεως του ΔΕΛΦΙΝ στα 1912, μέχρι του αποπλοισμού των το 1920. Αυτοί που θα υπηρετούσαν στα Υ/Β εκπαιδεύονταν επί τόπου από τα πιο έμπειρα στελέχη των Υ/Β αυτών. Μετά από προφορικές εξετάσεις τοποθετούνταν δοκιμαστικά στα Υ/Β, και εφόσον είχαν και τη σωματική και ψυχολογική αντοχή, σταδιοδρομούσαν στα Υ/Β.

Ουσιαστικά την πρώτη περίοδο 1912-1920 λειτουργούσε άτυπα Σχολή Υ/Β (ΣΥΒ) επί των πλοίων. Από το 1930 όμως η ΣΥΒ άρχισε να λειτουργεί πιο συστηματικά σε χωριστό κτίριο της Βάσης Υ/Β. Κατά το διάστημα όμως των ετών 1941-1945 η ΣΥΒ λειτούργησε επί του συνοδού Υ/Β του ΚΟΡΙΝΘΙΑ, ενώ από το 1945, την επάνοδο δηλαδή της ΔΥ στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας, λειτουργεί σε εγκατάσταση ξηράς.

Η ΣΥΒ λειτουργεί υπό τον αρχαιότερο Κυβερνήτη της περιοχής των Υ/Β.

Σκοπός της ΣΥΒ είναι να εκπαιδεύει το προσωπικό του Ναυτικού που θα υπηρετήσει στα Υ/Β, αλλά παρέχει επίσης την περαιτέρω εξειδίκευση και βελτίωση των γνώσεων του. Η Σχολή Υ/Β παρέχει τα ακόλουθα Πτυχία:

- Κυβερνήτη Υ/Β (ΥΚ)
- Υπάρχου Υ/Β/ (ΥΥ)
- Αξιωματικού Μάχιμου Υ/Β (ΑΑ)

- Αξιωματικού Μηχανικού Υ/Β (ΥΜ)
- Υπαξιωματικού Υ/Β (Υ1)
- Ναυτοδιόπων Υ/Β (Υ2)

Διατρέχοντας την ιστορία των Ελληνικών Υ/Β, κατά την οποία υπάρχει αλματώδης εξέλιξη σχεδιάσεως και τεχνολογίας της ναυπηγήσεώς των, και πολυπλοκότητα συστημάτων και εν γένει νέων προηγμένης τεχνολογίας μηχανημάτων, αβίαστα παρατηρεί κανείς την ανάδειξη ανάγκης, όπως το ανάλογο στα πλοία επιφανείας, υπηρεσίας Αξιωματικού Μηχανικού στα Υ/Β!

Από τους φοιτήσαντες αξιωματικούς ΥΜ, για διάφορους λόγους, δεν σταδιοδρόμησαν όλοι ως πληρώματα Υ/Β. Όπως για τους πτυχιούχους ΑΑ, έτσι και για τους ΥΜ, μέχρι πριν μερικά χρόνια, η υπηρεσία στα Υ/Β ήταν εθελοντική, και πραγματοποιούνταν με δήλωση επιθυμίας, σε σχετική πρόσκληση/Σήμα του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (ΓΕΝ), κατά τις ανάγκες και κατά Τάξη ΣΝΔ. Αργότερα, και εφόσον δεν υπήρχαν δηλώσεις επιθυμίας, το ΓΕΝ αποφάσιζε ποιοι Αξιωματικοί θα φοιτήσουν στη ΣΥΒ. Στις περιπτώσεις όμως της μη εθελοντικής επιλογής Αξιωματικών υπηρεσίας στα Υ/Β παρατηρούνται αποχωρήσεις από την περιοχή των Υ/Β μικρού αριθμού Αξιωματικών ΥΥ και ΥΜ, χωρίς να σταδιοδρομήσουν στα πλοία αυτά.

Επίσης, κατά τα χρόνια πριν το Β' ΠΠ, και κατά τη διάρκειά του, διάφορα γεγονότα που σημειώθηκαν (Κινήματα, απειθαρχίες και στάσεις) επέδρασαν περιοδικά στη μεταβολή του αριθμού των Αξιωματικών ΥΜ που υπηρετούσαν στην Διοίκηση Υ/Β.

Αξιωματικοί Μηχανικοί πτυχίου ΥΜ

Ο αριθμός και ο βαθμός των εισερχομένων στη ΣΥΒ για εξειδίκευση ΥΜ διέφερε κατά περιόδους, και εξαρτιόταν κυρίως από τις υπάρχουσες ειδικές συνθήκες (π.χ. πολεμικές περίοδοι) και από τον αριθμό των διατιθεμένων Υ/Β στη Διοίκηση Υποβρυχίων. Οι περισσότεροι απόφοιτοι ΥΜ της ΣΥΒ ήσαν Σημαιοφόροι (Μ) ή Ανθυποπλοίαρχοι (Μ) και σε μερικές μόνον περιπτώσεις Υποπλοίαρχοι.



Τα Β.Π. Υ/Β Κατσώνης (Υ1), Παπανικολής (Υ2) και Πρωτεύς (Υ3), πλευρισμένα στο πλωτό συνεργείο ΗΦΑΙΣΤΟΣ, στο λιμάνι της Πάτρας, στα τέλη της δεκαετίας του '30. (Φωτογραφικό αρχείο Διοικήσεως Υποβρυχίων)



Επίσης, σχολεία ΥΜ πραγματοποιούνταν όχι σε τακτική χρονική βάση, αλλά ανάλογα με τις ανάγκες και την έγκαιρη πρόβλεψη της Διοικήσεως των Υ/Β. Η πρόσκτηση των νέων Υ/Β τύπου ΓΛΑΥΚΟΣ επέβαλε πλέον, και στη συνέχεια, την αυξημένου πλέον αριθμού φοίτησης Αξιωματικών Μηχανικών στη ΣΥΒ.

Μετά την αποφοίτηση από τη ΣΥΒ ο Αξιωματικός ΥΜ τοποθετείται σε Υ/Β ως πλήρωμα προς εκπαίδευση και εξοικείωση στις συνθήκες λειτουργίας του Υ/Β. Όταν κριθεί ως αρκούντως εκπαιδευμένος, με αρκετές ώρες κατάδυσης στο Κέντρο Καταδύσεως, διατίθεται για να αναλάβει τη θέση Πρώτου (Α') Μηχανικού Υ/Β, ουσιαστικά τα καθήκοντα Διευθυντού Μηχανών. Ο βαθμός του Α' Μηχανικού Υ/Β κυμαίνεται από Σημαιοφόρος μέχρι και Υποπλοίαρχος.

Σημειώνεται εδώ, ότι οι Αξιωματικοί ΥΜ αναλαμβάνουν και επί πλέον ειδικά καθήκοντα στα Υ/Β. Εν όρμω εκτελούν Φυλακή Αξιωματικού Φυλακής (ΑΦ), και εν καταδύσει καθήκοντα Αξιωματικού Καταδύσεως (εναλλασσόμενοι με τον Ύπαρχο στα καθήκοντα αυτά, ως οι δύο πλέον έμπειροι Αξιωματικοί του Υ/Β). Όταν το Υ/Β πλέει «εν επιφάνεια» ο Α' Μηχανικός αναλαμβάνει συνήθως, και εναλλάξ, καθήκοντα Αξιωματικού Γεφύρας και Αξιωματικού Διαμερίσματος Διευθύνσεως (Ναυτιλία). Το γεγονός επιβεβαιώνει τις αυξημένες ικανότητες που πρέπει να διαθέτει ο Αξιωματικός ΥΜ, ώστε πέραν των καθηκόντων της ειδικότητας του Μηχανικού να μπορεί να αναλαμβάνει και καθήκοντα Αξιωματικού βάρδιας ναυτιλίας!

Η εκτίμηση της ανάγκης της υπηρεσίας Αξιωματικών Μηχανικών στα Υ/Β επιβεβαιώνεται και από το γεγονός, ότι από την αμέσως πρώτη Τάξη Μηχανικών της ΣΝΔ, εισόδου 1925, ένας Μηχανικός υπηρέτησε στα Υ/Β, ο Καρδαράς Αησιλάος του Γεωργίου (Μ12)!

Η σημασία της υπηρεσίας Αξιωματικών ΥΜ στην περιοχή Υ/Β, πέρα από την αποφασιστική συμμετοχή τους στην αντιμετώπιση επιτυχώς πολλών και σημαντικών βλαβών των Υ/Β, πριν και κατά το Β' ΠΠ, αναδείχθηκε ακόμα περισσότερο κατά τα έτη από το 1970 και έπειτα. Τα Υ/Β που εντάχθηκαν στην δύναμη του Υ/Β δυναμικού του Ναυτικού από το 1970 και έπειτα αποτελούν τεχνολογικά ό,τι καλύτερο και αποτελεσματικότερο διατίθεται σήμερα στο παγκόσμιο δυναμικό των συμβατικών (δηλαδή, όχι πυρηνικών) Υ/Β!

Όπως προελέχθη, η ταχύτατη ανάπτυξη της τεχνολογίας γενικά, αλλά και ειδικότερα των έξυπνων συστημάτων που έχουν ενταχθεί στις παραμέτρους σχεδιάσεως, ναυπηγήσεως και επιχειρησιακής εκμετάλλευσής των Υ/Β, έχουν δημιουργήσει υψηλότερες απαιτήσεις ικανότητας και μορφώσεως των πληρωμάτων των Υ/Β. Η επάνδρωση επομένως της Διοικήσεως Υ/Β, πέραν των Μαχίμων, και με Αξιωματικούς ΥΜ υψηλών προσόντων είναι επιβεβλημένη.

Η ΔΥ διαθέτει πλέον, στο Επιτελείο της και στα πλοία της, σημαντικό αριθμό Αξιωματικών ΥΜ με εξειδίκευση

στα Ηλεκτρολογικά και Ηλεκτρονικά συστήματα, στον τομέα Ναυπηγείας (όχι απαραίτητα ΥΜ), και στα σύγχρονα μηχανικά συστήματα των διατιθεμένων Υ/Β. Σημειώνεται, ότι ενώ στα Υ/Β, κατά παράδοση, οι Ύπαρχοι είναι αρμόδιοι για το ηλεκτρολογικό και ηλεκτρονικό υλικό, στις επιτελικές θέσεις (ΔΥ, Κλιμάκια) την αρμοδιότητα έχουν πλέον Αξιωματικοί ΥΜ αντιστοίχου εξειδικεύσεως!

Ενδεικτικά, και όπως προκύπτει από τα Αρχεία¹¹, κατά το διάστημα 1925 (έναρξη εισόδου Μηχανικών στη ΣΝΔ) μέχρι και το 2002¹² είχαν εισέλθει στη ΣΝΔ 2.612 Μάχιμοι, έναντι 1.293 των εισελθόντων Μηχανικών. Αν υπολογιστεί ένα 10% Μηχανικών, που για διάφορους λόγους, δεν σταδιοδρόμησαν στο Ναυτικό, από τους εισελθόντες στη ΣΝΔ, τότε οι Αξιωματικοί Μηχανικοί που παρέμειναν στο Ναυτικό ήσαν περίπου 1.293 - 129 (10%) = 1.164. Από τους σταδιοδρομήσαντες Αξιωματικούς Μηχανικούς 80 περίπου ΥΜ υπηρέτησαν στα Υ/Β, δηλαδή περίπου το 7% των εισελθόντων Μηχανικών στη ΣΝΔ, κατά την ίδια περίοδο. Το μέγεθος, του φαινομένου μικρού ποσοστού αυτού των υπηρετησάντων επί Υ/Β ΥΜ, πρέπει να εκτιμηθεί αποτελεσματικότερα λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός του πολύ υψηλότερου αριθμού Αξιωματικών Μ στα πλοία Επιφανείας (λόγω του αντίστοιχα μεγάλου αριθμού των πλοίων και θέσεων μηχανικών), έναντι του εξαιρετικά μικρού αριθμού Υ/Β εν ενεργεία, ο οποίος κυμαινόταν από 2 μέχρι 10 πλοία την περίοδο αυτή.

Εξάλλου, πρέπει να παρατηρήσει κανείς, ότι η υπηρεσία στα Υ/Β των Αξιωματικών Μηχανικών δεν προϋποθέτει μόνον να διαθέτουν τα ικανοποιητικά προσόντα και την τεχνική επάρκεια, ώστε να ανταποκρίνονται στα εξειδικευμένα καθήκοντα και στις απαιτήσεις της πολυπλοκότητας των συστημάτων των Υ/Β. Προϋποθέτει προπαντός να διαθέτουν τα ψυχικά προσόντα και τις αντοχές που απαιτούνται σε μακρόχρονες αποστολές εν καταδύσει (σε κλειστό χώρο δηλαδή, χωρίς ροή φυσικού αέρα/οξυγόνου), και την ικανότητα λειτουργίας ως ηγετικού στοιχείου, σε μια κλειστή ομάδα επαγγελματιών υψηλής τεχνικής κατάρτισης, που όλοι μαζί εκτελούν κινήσεις απόλυτης ακρίβειας, μέσα σε ελάχιστο χρόνο!

Ενδεικτικά έργα υψηλών τεχνικών απαιτήσεων στα Υ/Β

Η υπηρεσία και συνεισφορά των Αξιωματικών ΥΜ στη συντήρηση και την διατήρηση υψηλής ετοιμότητας των

11 Και Λεξικό Αν. Δημητρακόπουλου, ό.π..

12 Σημειώνεται ότι το 2000 υπεγράφη η σύμβαση προακτώσεως των νέων Υ/Β τύου ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ, η ναυπήγηση άρχισε στη HDW το 2001 και η καθέλκυση έγινε το 2004. Οπότε ο αριθμός των Αξιωματικών ΥΜ στην περιοχή των Υ/Β και στις λοιπές θέσεις, εσωτερικού και εξωτερικού, είχαν περίπου σταθεροποιηθεί αριθμητικά.



Υ/Β καταδεικνύεται από τα ακόλουθα, ενδεικτικά, σημαντικά μεγάλα έργα, υψηλών απαιτήσεων γνώσεως και εμπειρίας, που υλοποιήθηκαν υπό την Εποπτεία Αξιωματικών ΥΜ τα τελευταία χρόνια.

A. Παρακολούθηση εγγυήσεων των συστημάτων και ορθής λειτουργίας των νέων κάθε φορά Υ/Β.

Για την παρακολούθηση των εγγυήσεων των προβλεπομένων από τις συμβάσεις κατασκευής και προσκλήσεως νέων Υ/Β ανατίθεται το καθήκον αυτό σε Αξιωματικό ΥΜ. Ο Αξιωματικός ΥΜ, ως Επόπτης Εγγυήσεων της ΔΥ, συνεργάζεται με τον αλλοδαπό αρμόδιο Εγγυήσεων του κατασκευαστού του Υ/Β, ο οποίος εγκαθίσταται στην περιοχή και επιβλέπει, σε συνεργασία με τον έλληνα Αξιωματικό ΥΜ, την αποκατάσταση των προβλεπομένων από τις συμβάσεις αποκλίσεων.

Στον τομέα αυτόν μεγάλη ήταν η εμπειρία που αποκτήθηκε από την ΔΥ¹³, κατά και μετά την άφιξη του πρώτου γερμανικής κατασκευής Υ/Β του ΓΛΑΥΚΟΣ (S110) στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας (ΝΣ). Τα βασικά θέματα τότε υπήρξαν:

Η αποκατάσταση της έντονης φθοράς του δικτύου ψύξεως μηχανών και μηχανημάτων (διάτρηση δικτύων από 'επιθετικής' μορφής φθορά και τελικά διάτρηση των σωληνωμάτων). Ειδικότερα παρατηρήθηκε δημιουργία επαγωγικών ρευμάτων από το ένα τμήμα του σωληνώματος στο άλλο και πρόκληση διάτρησης δίπλα στις ενώσεις (φλάτζες). Η αποκατάσταση έγινε από προσωπικό Ελλήνων τεχνιτών του Ναυστάθμου, μετά από μελέτη και εύρεση λύσεως από τα γερμανικά ναυπηγεία. Τοποθετήθηκε ενδιάμεση ένωση (φλάτζα) από πλαστικό υλικό (beracrit) στα σημεία ενώσεως των σωληνωμάτων, οπότε με την μόνωση της ροής επαγωγικών ρευμάτων σταματούσε η φθορά. Η αποκατάσταση έγινε σε μεγάλη χρονική περίοδο, λόγω της φύσεως της εργασίας (διακοπή ετοιμότητας του Υ/Β για αρκετό χρόνο, διαμόρφωση και προσαρμογή του επισκευαζόμενου δικτύου, μετά από την αποκατάσταση της φθοράς/αναγόμωσης των σωληνωμάτων στο Χαλκουργείο του ΝΣ) και απαιτούσε άρτιο συντονισμό εργασιών και ετοιμότητας πλοίου.

Τοποθέτηση Θαλάμου Διαφυγής στα 3 Υ/Β (ΝΗΡΕΥΣ, ΤΡΙΤΩΝ, ΠΡΩΤΕΥΣ) μετά την άφιξή των στο ΝΣ. Ο Θάλαμος Διαφυγής τοποθετήθηκε στο Υ/Β ΓΛΑΥΚΟΣ στη

Γερμανία και στη συνέχεια από Γερμανούς και Έλληνες τεχνίτες στα άλλα 3 στο ΝΣ. Η εργασία ήταν πολύ υψηλού βαθμού τεχνολογίας και δυσκολίας, ειδικότερα λόγω των απαιτούμενων συγκολλήσεων (με ειδική διαδικασία) στο ανθεκτικό σκάφος του Υ/Β.

B. Πρώτη Γενική Επιθεώρηση Μακράς Ακινήσιας (ΜΑΚ) των Υ/Β τύπου ΓΛΑΥΚΟΣ

Η ΜΑΚ των πλοίων του Ναυτικού αποτελεί μια σημαντική περίοδο επιθεωρήσεων, συντηρήσεως και επισκευών των συστημάτων των πλοίων επιφανείας και Υ/Β¹⁴.

Για τα Υ/Β τύπου ΓΛΑΥΚΟΣ, η πρώτη ΜΑΚ του πρώτου Υ/Β, προβλεπόταν να εκτελεστεί στο ναυπηγείο του κατασκευαστή (HDW Κιέλου), λόγω απαιτήσεων τεχνολογίας, εργαλείων και εμπειρίας, να συμμετάσχει για να εκπαιδευτεί στο Κίελο ελληνικό προσωπικό του ΝΣ και στη συνέχεια να πραγματοποιηθεί η ΜΑΚ των υπολοίπων 3 Υ/Β στο ΝΣ.

Για το σκοπό αυτό διατέθηκαν (1978) στη Διεύθυνση Τεχνικής του ΝΣ εγκαίρως δύο Αξιωματικοί ΥΜ¹⁵, οι οποίοι ανέλαβαν να προετοιμάσουν τις ΜΑΚ στο τεχνικό επίπεδο του Ναυστάθμου. Από τα μισά της προετοιμασίας και μετά, καθώς και την Εποπτεία της εκτέλεσης των ΜΑΚ των τεσσάρων Υ/Β ανέλαβε και ολοκλήρωσε ο δεύτερος των Αξιωματικών ΥΜ, ως Γενικός Επόπτης Υ/Β του ΝΣ, με διευρυμένα καθήκοντα και «εξουσία ενεργειών» από ΓΕΝ και ΝΣ.

Ο Γενικός Επόπτης Υ/Β (ΓΕ Υ/Β) εκπόνησε Πρόγραμμα ΜΑΚ με χρήση σύγχρονων μεθόδων Διαχείρισεως Μεγάλου Έργου (Μέθοδος Κρισίμου δρόμου, διαγράμματα Gant κ.λ.π.), με τη χρήση Ηλ. Υπολογιστών του ΓΕΕΘΑ! Προσδιορίστηκε κατ' αυτόν τον τρόπο απαιτούμενος χρόνος υλοποίησης ΜΑΚ σε διάρκεια 6 μήνες για κάθε Υ/Β. Τότε έγινε τεκμηριωμένη πρόταση στο ΓΕΝ και ο Α/ΓΕΝ Αντιναύαρχος Σπ. Κονοφάος ΠΝ συμφώνησε με πρόταση του ΓΕ Υ/Β όλες οι ΜΑΚ των Υ/Β τύπου Γλαύκος να εκτελεστούν στο ΝΣ (1977), παρά τα συμβατικά προβλεπόμενα! Έτσι και έγινε (1977-1980)!...

Κατά την προετοιμασία των εργασιών ΜΑΚ, και των Συνεργειών του ΝΣ (αναπτύχθηκαν τότε ειδικά τμήματα εργασιών Υ/Β μέσα στα διάφορα εξειδικευμένα συνεργεία), δημιουργήθηκε ειδικός χώρος (απέναντι από τις τότε Φυλακές ΝΣ), στον οποίο εγκαταστάθηκαν φορητές ευκολίες άμεσης επίβλεψης και συντονισμού

13 Ο συγγραφέας του παρόντος ήταν ο πρώτος Αξιωματικός της ΔΥ που εκτέλεσε τα καθήκοντα Επόπτου Εγγυήσεων (1971) μετά την άφιξη του Υ/Β ΓΛΑΥΚΟΣ στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Η αποκτηθείσα εμπειρία (σε τεχνικά και συμβατικά θέματα) αποτέλεσε σημαντικό εφόδιο κατά την στη συνέχεια υπηρεσία του (1972) στο Κίελο Γερμανίας για την παραλαβή του Υ/Β ΠΡΩΤΕΥΣ και υπηρεσία του στο Υ/Β αυτό ως Α' Μηχανικού!

14 Η ΜΑΚ προγραμματίζεται εγκαίρως, και υλοποιείται κάθε τέσσερα χρόνια σε κάθε πλοίο. Κατά την ΜΑΚ το πλοίο τίθεται εκτός λειτουργίας και επιχειρησιακής ετοιμότητας.

15 Πλωτάρχης (ΥΜ) Γ. Νυδριώτης ΠΝ και Υποπλοίαρχος (ΥΜ) Π. Στάμου ΠΝ



των ΜΑΚ, το Γραφείο ΜΑΚ των Υ/Β (προκατασκευασμένος οικίσκος κ.ά. ευκολίες). Το κάθε Υ/Β μεταφερόταν επάνω σε πλωτή δεξαμενή (μποτόνι), η οποία παρέβαλε εμπρός από τις εγκαταστάσεις του Γραφείου Επιβλεψής ΜΑΚ, για την υλοποίηση των εργασιών. Κατ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνονταν σύμπτυξη χρόνου εκτελέσεως παράλληλων εργασιών δεξαμενισμού και λοιπών εργασιών.

Τα Υ/Β εκτέλεσαν κατά σειρά τις αντίστοιχες ΜΑΚ, με άμεση και αποτελεσματική παροχή υψηλών τεχνικών υπηρεσιών από όλα τα συνεργεία ΝΣ, και άφρονη συνεργασία του προσωπικού των Υ/Β και της ΔΥ. Πέρα από τις εργασίες επιθεωρήσεως και επισκευών των ηλεκτρονικών/ηλεκτρολογικών συστημάτων και συσκευών, από τις βασικές εργασίες μηχανολογικού εξοπλισμού ήταν η ανύψωση των κυρίων μηχανών, αντικατάσταση των σωληνωμάτων ψύξεως με καλύτερης ποιότητας σίδηρο (Stal 45) και των αντιδονιστικών βάσεων των μηχανών. Σημαντική επίσης η εργασία αναγομώσεως φθορών ανθεκτικού, εσωτερικά στο χώρο συστοιχίων, κατά την εξαγωγή και αντικατάσταση της μπαταρίας. Η εξαγωγή και αντικατάσταση της μπαταρίας ήταν από τις επίσης σημαντικές εργασίες (εργασία που απαιτεί πολύπλοκους χειρισμούς προγραμματισμού μεταφοράς και εξαγωγής/ επανεισαγωγής των 520 στοιχείων των δύο τμημάτων μπαταρίας του Υ/Β, σε συνδυασμό με τις άλλες παράλληλα εκτελούμενες εργασίες).

Η εκτέλεση των ΜΑΚ των Υ/Β στο ΝΣ προσέδωσε στο προσωπικό του ΠΝ εμπειρία και αναβάθμιση εξειδικεύσεως και δεξιοτεχνίας αναλήψεως σημαντικών έργων, σε συνδυασμό με την πρόσκτηση επί πλέον συστημάτων και εργαλείων στα συνεργεία. Έτσι, με την δημιουργία νέας υποδομής, υποστηρίχθηκε απολύτως η δυνατότητα εκτελέσεως του Εκσυγχρονισμού Μέσης Ζωής των Υ/Β, που ακολούθησε λίγοαργότερα. Η εγκαθίδρυση αρχών και εμπειρίας διαχειρίσεως μεγάλου έργου (project management) από Αξιωματικούς ΥΜ, και του συντονισμού των συνεργαζομένων φορέων, που αποχτήθηκε κατά τις 4 ΜΑΚ των Υ/Β τύπου ΓΛΑΥΚΟΣ στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας, οικοδόμησαν κλίμα εμπιστοσύνης και αναβάθμισαν προσδιοριστικά τις ικανότητες του προσωπικού του ΠΝ, για την μελλοντική ανάληψη ακόμα πιο σημαντικών τεχνικών έργων.

Γ. Εκσυγχρονισμός Μέσης Ζωής (EMZ) των Υ/Β, Πρόγραμμα Neptune I

Ο EMZ πραγματοποιήθηκε στο Ναυπηγείο του κατασκευαστού HDW Κιέλου στο Υ/Β ΤΡΙΤΩΝ, από Σεπτέμβριο 1991 μέχρι 18/9/1993. Στα υπόλοιπα Υ/Β τ. ΓΛΑΥΚΟΣ εκτελέστηκε στο ΝΣ, από 11/1/1996 μέχρι 9/8/1999.

Σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστού, αλλά και από την επιχειρησιακή εκμετάλλευση των Υ/Β, κρίθηκε απαραίτητος ο εκσυγχρονισμός των Υ/Β, ώστε να

ανταποκρίνονται αποτελεσματικά και στα επόμενα 20 χρόνια της προβλεπόμενης ζωής των. Η προετοιμασία από το Επιτελείο της ΔΥ, με την ουσιαστική συμμετοχή των Αρχιμηχανικών της, και οι προτάσεις του κατασκευαστού, είχαν ως αποτέλεσμα να πραγματοποιηθούν στα Υ/Β οι ακόλουθες μείζονες εργασίες¹⁶:

- Περιμετρικά, εγκάρσια τομή του ανθεκτικού σκάφους σε δύο σημεία
- Γενική αμμοβολή ανθεκτικού, υπερκατασκευών και τορπιλοσωλήνων
- Γενική επιθεώρηση του σκάφους και επισκευή φθορών ανθεκτικού
- Σκάφους, ανθεκτικών δεξαμενών και τορπιλοσωλήνων
- Αντικατάσταση των ανθεκτικών σωληνωμάτων και σωληνωμάτων αερισμού
- Ανακατασκευή υπερκατασκευών
- Διάνοιξη οπών ανθεκτικού για διέλευση ιστών και καλωδίων
- Μετασκευή κινητήρα πρόωσης
- Αντικατάσταση κυρίων μηχανών
- Επανασυγκόλληση των τμημάτων ανθεκτικού σκάφους
- Αντικατάσταση των περισσότερων ηλεκτρομηχανολογικών και ηλεκτρονικών συσκευών
- Τοποθέτηση νέων ιστών
- Αντικατάσταση μπαταρίας

Κατά την πραγματοποίηση του πρώτου EMZ στο Κιέλο της Γερμανίας το προσωπικό του ΠΝ (ΔΥ και ΝΣ) απέκτησαν σημαντική εμπειρία και αναβαθμίστηκε η δεξιοτεχνία τους στην εξειδικευμένη επιθεώρηση και επισκευή πιο σύγχρονων συστημάτων. Γίνεται αμέσως δε αντιληπτή η υπεύθυνη θέση και ο βαθμός συμμετοχής των Αξιωματικών ΥΜ (Επιτελείο Κλιμακίου Κιέλου, ΔΥ και ΝΣ) κατά τις διαδικασίες αυτές. Η συμμετοχή των ΥΜ, σε αρμοδιότητες Μηχανικού και Ηλεκτρολόγου/ Ηλεκτρονικού, ήταν ασφαλώς βασική και στην απαιτούμενη σημαντική προετοιμασία και αναβάθμιση των μέσων του ΝΣ, και με την επιπλέον δημιουργία Γραφείων Επιβλέψεως EMZ των Υ/Β, στη ΔΥ και στη ΔΤ/ΝΣ, ώστε να πραγματοποιηθεί ο EMZ στη συνέχεια στο ΝΣ!

Οι EMZ πραγματοποιήθηκαν στα 3 Υ/Β στο ΝΣ:

- Στο Υ/Β ΠΡΩΤΕΥΣ από 11/1/1996 μέχρι 25/6/1996,
 - Στο Υ/Β ΓΛΑΥΚΟΣ από 29/3/96 μέχρι 29/4/1998
 - Στο Υ/Β ΝΗΡΕΥΣ από 6/3/98 μέχρι 9/8/1999, ταχύτερα από τα άλλα Υ/Β, λόγω της κηθείσης εμπειρίας !
- Μετά την εκτέλεση του EMZ κάθε ένα Υ/Β έπλευσε στο Κιέλο, όπου πραγματοποίησαν ειδική δοκιμή ελέγ-

16 Όλα τα απαραίτητα στοιχεία δάνεια από το βιβλίο Τ. Μασούρα-Θ. Κατωπόδη, ό.π..



χου ανθεκτικού σκάφους, μέσα σε δεξαμενή πιέσεως του ναυπηγείου HDW, κατά την οποία έγινε επιτυχώς προσομοίωση κατάδυσης μέχρι τα 500 μέτρα βάθος.

Σχετικά με τα επόμενα 4 Υ/Β τύπου ΠΟΣΕΙΔΩΝ, και σε συνδυασμό με τη σύμβαση (2000) για την πρόσκτηση νέων Υ/Β, υπεγράφη και σύμβαση (2002) με τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά (ΕΝΑΕ), για την εκτέλεση ΕΜΖ σε 3 Υ/Β, με option εκτελέσεως και στο τέταρτο. Αργότερα αποφασίστηκε να μην ασκηθεί η option, και προγραμματίστηκε η εκτέλεση στα 3 Υ/Β στα ΕΝΑΕ με υποκατασκευαστή την HDW, όπως πιο κάτω:

- ΩΚΕΑΝΟΣ Δεκέμβριος 2004 μέχρι Δεκέμβριος 2007
- ΠΟΝΤΟΣ Νοέμβριος 2007 μέχρι Σεπτέμβριος 2010
- ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ Μάρτιος 2010 μέχρι Δεκέμβριος 2012.

Στη συνέχεια αποφασίστηκε και διετέθη (2004) στα ΕΝΑΕ το Υ/Β ΩΚΕΑΝΟΣ για ΕΜΖ, αλλά να μην εκτελεστεί ο ΕΜΖ στα άλλα 2 Υ/Β. Για τους σκοπούς της εκτελέσεως του ΕΜΖ στο Υ/Β ΩΚΕΑΝΟΣ δημιουργήθηκε Κλιμάκιο του Ναυτικού στα ΕΝΑΕ, για τον έλεγχο και εποπτεία των εργασιών. Στο Κλιμάκιο ΠΝ/ΕΝΑΕ τοποθετήθηκαν αξιωματικοί έμπειροι, στην πλειονότητα στελέχη της ΔΥ και ασφαλώς μεταξύ των ΥΜ (Μηχανικοί, Ηλεκτρολόγοι και Ηλεκτρονικοί). Στα ΕΝΑΕ μετατέθηκαν μεγάλος αριθμός έμπειρων τεχνιτών του ΝΣ, που εκπαιδύσε και αντίστοιχο προσωπικό του Ναυπηγείου και εκτέλεσε εργασίες σημαντικής εξειδίκευσης και όγκου. Όλο αυτό το έμπειρο προσωπικό του Ναυτικού έλαβε μέρος στη συνέχεια και συνεισέφερε τα μέγιστα στην κατασκευή των 3 από τα 4 Υ/Β τύπου ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ S120 στα ΕΝΑΕ!

Ο εκσυγχρονισμός του Υ/Β περιελάμβανε εργασίες μείζονος μεγέθους και εξειδίκευσης, με την πλέον σημαντική εργασία την ενσωμάτωση στο ανθεκτικό του σκάφους νέου ανθεκτικού τμήματος μήκους 6,40 μέτρων, το οποίο περιείχε το σύστημα Αερονόβιας Πρόωσης (ΑΙΡ), του συστήματος κυψελίδων ενέργειας (Fuel Cell).

Πέρα από την αντικατάσταση ηλεκτρονικών και ηλεκτρικών συστημάτων και συσκευών, νέας τεχνολογία και καλύτερης επιχειρησιακής απόδοσης, έγιναν και οι ακόλουθες μεγάλες εργασίες, οι οποίες απαιτούσαν την επίβλεψη και τον συντονισμό προσωπικού ΠΝ και ΕΝΑΕ:

- Ολική αντικατάσταση της υπερκατασκευής, με υλικό GRP (πλαστικό υψηλής αντοχής)
- Αντικατάσταση της μπαταρίας, με τοποθέτηση της ελληνικής Sunlight,
- Γενική επισκευή κυρίων μηχανών στο εργοστάσιο του κατασκευαστού MTU, Γερμανία,
- Γενική επισκευή του κινητήρα πρόωσης στη Siemens στη Γερμανία,
- Γενική επισκευή γεννητριών στη Γερμανία,

- Μετασκευή Αναπνευστήρα,
- Αντικατάσταση όλων των αντιδονοστικών δικτύων και μηχανημάτων και συσκευών.

Η απαραίτητη συνεισφορά και η μεγάλη εμπειρία πλέον των Αξιωματικών ΥΜ στην επιτυχή υλοποίηση των πιο πάνω έργων είναι αφ' εαυτής πρόδηλος!

Αρχιμηχανικοί ΔΥ

Η τοποθέτηση αξιωματικού ΥΜ στη ΔΥ, και η ανάληψη καθηκόντων του ως Αρχιμηχανικού ΔΥ, φαίνεται ότι ήταν αναγκαία και θεσμοθετήθηκε πριν αρκετά χρόνια. Η εξέλιξη της τεχνολογίας και κατασκευής των Υ/Β, όπως επίσης η ανάγκη συντονισμού, συντήρησης και εκσυγχρονισμού των Υ/Β στα συνεργεία ΝΣ και εκτός Ναυτικού, είχε πλέον καταστήσει αναγκαία την ύπαρξη Αξιωματικού ΥΜ στη ΔΥ. Ο βαθμός των αξιωματικών αυτών θα είναι Ανωτέρου Αξιωματικού ΥΜ (πλωτάρχης ή αντιπλοίαρχου), ώστε να υπάρχει η ευελιξία διοικήσεως προς τους υπηρέτούντες στα Υ/Β (συνήθως ανθυποπλοίαρχοι, ή υποπλοίαρχοι), αλλά και η εμπειρία εμπλοκής των σε συναλλαγές με ανώτερα κλιμάκια της Διοικήσεως (ενδεικτικά, συμμετοχή σε συσκέψεις, εισηγήσεις επί θεμάτων συμβάσεων μεγάλων έργων, κ.ά.).

Από το αρχείο των Αξιωματικών ΥΜ προκύπτει ότι πρώτος Αξιωματικός ΥΜ που ανέλαβε στα 1960 καθήκοντα Αρχιμηχανικού ΔΥ ήταν ο Διον. Παπαγεωργίου (ΣΥΒ 1955), τον οποίο ακολούθησε ο Κ. Μαραβέας, ΣΥΒ (1957), στα 1966. Σημειώνεται επίσης, η τοποθέτηση του Αθ. Σέκερη, ΣΥΒ (1955), στο Κλιμάκιο Κιέλου (1970-71) για την παρακολούθηση της κατασκευής και παραλαβής των νέων Υ/Β, ενώ την ίδια περίοδο (1971-73) Αρχιμηχανικός στη ΔΥ ήταν ο Ευστράτιος Αργυρόπουλος ΣΥΒ (1962).

Από την περίοδο κατασκευής, παραλαβής και αφίξεως των νέων Υ/Β τύπου ΓΛΑΥΚΟΣ ο Αρχιμηχανικός ΔΥ είναι πλέον αξιωματικός με αυξημένες απαιτήσεις γνώσεων, εμπειρίας και ικανότητας. Είναι βασικό καθήκον του να γνωρίζει και να χειρίζεται συμβατικά θέματα (π.χ. σύνθεση προδιαγραφών και παρακολούθηση συμβάσεων), καθώς και εκκρεμότητες που ανακύπτουν από τα νέα δεδομένα επιχειρησιακής εκμεταλλεύσεως των νέων Υ/Β.

Οι ανάγκες όμως που εμφανίστηκαν, και η πολυπλοκότητα των νέων μοντέρνων μηχανημάτων και συσκευών, οδήγησαν στην τοποθέτηση επί πλέον Αξιωματικών ΥΜ στη ΔΥ, μεγαλύτερης εξειδίκευσης. Από το 1975 έμπειροι αξιωματικοί ΥΚ¹⁷ έχουν αντιληφθεί και

17 Ο αείμνηστος ναύαρχος Τιμόθεος Μασούρας ήταν από τους πρώτους (1975), που εισηγήθηκαν την τοποθέτηση Αξιωματικού ΥΜ, εξειδικεύσεως ΗΛ/Ην, στη ΔΥ. Μαρτυρία αντιναυάρχου ΥΜ – ΗΛ/Ην Δ. Λαδόπουλου.



εισηγούνται την ανάγκη υπάρξεως εξειδικευμένου Αξιωματικού ΗΛ/Ην-ΥΜ Επιτελούς στη ΔΥ. Έτσι ο πρώτος αξιωματικός ΥΜ που τοποθετείται στη ΔΥ (1978-80), ως αρμόδιος για τον τομέα ΗΛ/Ην ήταν ο Δ. Λαδόπουλος ΣΥΒ (1972).

Οι αυξημένες ανάγκες σε Αξιωματικούς ΥΜ κατά την περίοδο των μεγάλων έργων δημιούργησαν θέση και στη Βάση Υ/Β (Β.Υ/Β). Κατά τις περιόδους αυτές η Β.Υ/Β ανελάμβανε σημαντικό αριθμό εργασιών στα επισκευαζόμενα Υ/Β. Συντονιστής και Επόπτης των εργασιών των συνεργείων της Β.Υ/Β ανελάμβανε τότε Αξιωματικός ΥΜ, συνήθως πλωτάρχης, ως ένας ακόμη ΥΜ στην περιοχή των Υ/Β.

Εάν ληφθούν υπόψη τα πιο πάνω αναφερθέντα μεγάλα έργα που πραγματοποιήθηκαν, κατά περιόδους μέχρι σήμερα, για την επιχειρησιακή βελτίωση των Υ/Β, γίνεται αμέσως αντιληπτή η επιβεβλημένη παρουσία ανώτερων Αξιωματικών ΥΜ σε καθήκοντα επιπέδου Επιτελείου ΔΥ. Αλλά και αργότερα, η τοποθέτηση των πρώην Αρχιμηχανικών και Επιτελών ΥΜ της ΔΥ σε ανώτερα κλιμάκια της διοικήσεως του Ναυτικού, αποδείχτηκε ότι ήταν άκρως σημαντική, απαραίτητη και επιβοηθητική, λόγω της εξειδικευμένης γνώσης και εμπειρίας των.

Η επίδραση των μεγάλων έργων Υ/Β στους Αξιωματικούς Μηχανικούς του Ναυτικού

Όπως είναι φυσικό, κατά τη διάρκεια των μεγάλων έργων στα Υ/Β, στον ΝΣ, στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά (ΕΝΑΕ), ή/και στο εξωτερικό, ένας μεγάλος αριθμός Αξιωματικών Μηχανικών απασχολείται 'εκ του πλησίον', ως άμεσα εμπλεκόμενοι και υπεύθυνοι τομέων του έργου που υλοποιείται στα Υ/Β. Αυτοί οι Αξιωματικοί Μηχανικοί, για μεγάλα χρονικά διαστήματα, χειρίστηκαν πολύ σημαντικά θέματα εξειδικεύσεως των Υ/Β, από την πλευρά της άμεσης τεχνικής υποστήριξης. Ειδικά δε Ναυπηγοί και Αξιωματικοί Ηλεκτρολόγοι και Ηλεκτρονικοί, που δεν ήσαν ΥΜ, προσέφεραν τεράστιο όγκο υπηρεσιών και εργασίας, για την αποτελεσματική διεκπεραίωση των μεγάλων έργων, συνεργαζόμενοι με τους αρμόδιους Αξιωματικούς ΥΜ της ΔΥ και τους Πρώτους Μηχανικούς των Υ/Β.

Η απόκτηση της εμπειρίας των Αξιωματικών Μ σχετικά με τα θέματα των Υ/Β, από την πιο πάνω συνεργασία, βελτίωσαν σημαντικά την εν γένει απόδοση του Ναυτικού, δεδομένου ότι αυτοί οι αξιωματικοί στη συνέχεια

υπηρέτησαν σε ανώτερα κλιμάκια της διοικήσεως, έχοντας πλέον αυξημένες δυνατότητες να κατανοήσουν ειδικά θέματα σχετικά με τις επισκευές και τη συντήρηση των Υ/Β. Ειδικά δε στον τομέα παρακολούθησης και εποπτείας των εργασιών εγγυήσεων, απόκτησαν ειδικές γνώσεις «αναγνώσεως και τήρησης» πολύπλοκων όρων των συμβάσεων των αντιστοίχων έργων.

Επίλογος

Η ανάγκη υπάρξεως Αξιωματικών Μηχανικών στο Ναυτικό εμφανίστηκε πιεστικά στις αρχές του 20^{ου} αιώνα και δικαίως η ηγεσία του Ναυτικού αποφάσισε την εισαγωγή των στη ΣΝΔ το 1925. Όπως αναφέρθηκε, εισήλθαν τότε 13 και αποφοίτησαν 12 το 1929, ως Σημαιοφόροι Μηχανικοί.

Η πιο πάνω διατυπωθείσα ανάγκη κατέστη ακόμα πιο πιεστική κατά την παραγγελία και ναυπήγηση Υ/Β σε ναυπηγεία της αλλοδαπής. Ομοίως, πιεστικές υπήρξαν οι ανάγκες για τον πιο αποτελεσματικό έλεγχο, συντονισμό και εκτέλεση των εξειδικευμένων εργασιών στα Υ/Β, εκκινώντας ως Πρώτοι Μηχανικοί των Υ/Β. Οι ανάγκες αυτές άρχισαν να αντιμετωπίζονται με την εξειδίκευση Αξιωματικών Μηχανικών στα Υ/Β, την επιμόρφωση των δηλαδή στη Σχολή Υ/Β (ΣΥΒ).

Πρώτος Αξιωματικός που φοίτησε επιτυχώς στη ΣΥΒ εμφανίζεται, ένας από τους πρώτους φοιτησαντες 13 στη ΣΝΔ, ο Αγησίλαος Καρδαράς (Είσοδος ΣΝΔ 1925, με αριθμ. Μητρώου Μηχανικών Μ12). Μετά την έξοδό του από τη ΣΝΔ το 1929, φοίτησε στη ΣΥΒ (1933) και υπηρέτησε στο Υ/Β ΚΑΤΣΩΝΗΣ (Υ1) στα 1933-1937!

Έκτοτε, έχουν φοιτήσει και έλαβαν Πτυχίο ΥΜ (Μηχανικού Υ/Β) πάνω από 110 (στοιχεία μέχρι το 2002) Αξιωματικοί Μηχανικοί, οι οποίοι με το σημαντικό έργο τους, κάτω από πολύ ειδικές συνθήκες, έχουν προσφέρει στο Ναυτικό ένα πλούσιο έργο διατηρώντας τα Υ/Β σε υψηλόβαθμο ετοιμότητας και συνεισφέροντας στις λοιπές θέσεις της διοικήσεως εμπειρία και αυξημένη ικανότητα αντιλήψεως και επιλύσεως πολύπλοκων τεχνικών έργων.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός, ότι σημαντικός αριθμός Αξιωματικών ΥΜ, προσέφεραν και προσφέρουν επίσης σημαντικές υπηρεσίες Ναυτικού Μηχανικού στο Εμπορικό Ναυτικό, σε διευθυντικό επίπεδο, με υψηλό και αποτελεσματικό μάνατζμεντ, μετά την αποστρατεία των!





Αποβατική Επιχείρηση στο Άντζιο της Ιταλίας, στις 21 Ιανουαρίου 1944

Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, Τμήμα Ναυτικής Ιστορίας και Περιοδικών

Σύμφωνα με την «Έκθεση Πεπραγμένων» του Αρχηγού Στόλου, Αντιναυάρχου Πέτρου Βούλγαρη για το έτος 1944, γίνεται αναφορά σχετικά με την αποβατική επιχείρηση που πραγματοποιήθηκε από συμμαχικές δυνάμεις στο Άντζιο της Ιταλίας τον Ιανουάριο του 1944. Σε αυτήν έλαβαν μέρος και ελληνικές ναυτικές μονάδες. Για την ενίσχυση των συμμαχικών δυνάμεων στο ιταλικό μέτωπο, αποφασίστηκε από το συμμαχικό στρατηγείο να πραγματοποιηθεί αποβατική επιχείρηση στο Άντζιο με σκοπό την αποδυνάμωση της γραμμής άμυνας των εχθρικών στρατευμάτων. Με το ξημέρωμα της 21ης Ιανουαρίου 1944, πραγματοποιήθηκε απόβαση των συμμαχικών δυνάμεων στην περι-

οχή για την εγκατάσταση προγεφυρώματος. Στην επιχείρηση αυτή συμμετείχαν τα ελληνικά Αντιτορπιλικά (Α/Τ) «ΚΡΗΤΗ» και (Α/Τ) «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» καθώς και τα Αρματαγωγά (Α/Γ) «ΣΑΜΟΣ» και (Α/Γ) «ΛΗΜΝΟΣ», στα οποία προστέθηκε αργότερα και το Α/Γ «ΧΙΟΣ».

Ειδικότερα στοιχεία για τον ρόλο και τη δράση που ανέπτυξαν τα ελληνικά πλοία περιγράφονται στα τεκμήρια που παρατίθενται αμέσως παρακάτω. Τα τεκμήρια αυτά αποτελούν απόσπασμα από το «Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ 1940-1944». Οι φωτογραφίες που συνοδεύουν το κείμενο ανήκουν στο Φωτογραφικό Αρχείο της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού (Υ.Ι.Ν.).



Εικ. 1 (ΑΤ ΚΡΗΤΗ)



Εικ. 2 (ΑΤ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ)



Εικ. 3 (ΑΓ ΛΗΜΝΟΣ)



21.1.44.-/α.-/Ι.-

10-22

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ , 21 Ιανουαρίου 1944



α.- Αποβατική επιχείρησις ΑΝΤΖΙΟ

Ι.- Ο Αρχηγός του Στόλου Αντιναύαρχος ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ εις τήν έκθεσιν ΠΕΙΡΑΓΜΕΝΩΝ του Στόλου 1944 αναφέρει τά κάτωθι σχετικώς μέ τήν Αποβατικήν επιχείρησιν του ΑΝΤΖΙΟ εις τήν ἔλαβον μέρος Ἑλληνικάι μονάδες.

Ἐπὶ ἐνίσχυσιν τῶν μαχημένων Συμμαχικῶν στρατιῶν εἰς τό Ἰταλικόν μέτωπον ἀπεφασίσθη ὑπὸ τοῦ Συμμαχικοῦ Στρατηγεῖου νά ἐπιτελεσθῇ τολμηρά ἀποβατική ἐπιχείρησις εἰς ΑΝΤΖΙΟ πρὸς πλευροκόπησιν τοῦ ἐχθροῦ.

Ἐντάυθα τήν χαραυγὴν τῆς 21ης Ἰανουαρίου ἀποβατικαί δυνάμεις ἀπεβιβάσθησαν ἐπιτυχῶς εἰς ΑΝΤΖΙΟ ἐγκαταστήσασαι προγεφύρωμα. Εἰς τήν ἐπιχείρησιν ταύτην ἔλαβον μέρος τά κάτωθι πλοῖα τοῦ Ἑλληνικοῦ Στόλου.

α) Τά ἀντιτορπιλλικά "ΚΡΗΤΗ" καί "ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ"

β) Τά ἀρματαγωγά "ΣΑΜΟΣ" καί "ΛΗΜΝΟΣ" εἰς τά ὅποια προσετέθη βραδύτερον καί τό "ΧΙΟΣ"

Τά ἀντιτορπιλλικά ἐχρησιμοποιήθησαν διὰ τήν προστασίαν τῆς προσκελάσεως καί τῆς ἀποβάσεως, παρέμειναν δέ εἰς τό θέατρον τῶν ἐπιχειρήσεων κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας μέχρι τῆς 26ης Ἰανουαρίου, ὁπότε σταθεροποιηθέντες τοῦ προγεφυρώματος ἐπανῆλθον ταῦτα εἰς τὰς συνήθεις ἀποστολάς των.

Τά ἀρματαγωγά "ΣΑΜΟΣ" καί "ΛΗΜΝΟΣ" ἔλαβον μέρος εἰς τήν πρώτην ἀπόβασιν, ἀκολούθως δέ ἐχρησιμοποιήθησαν διὰ τήν ὑπηρεσίαν μεταφορᾶς



21.1.44.-/α.-/2.-

1023

" βαρέων όχημάτων και παντοειδούς υλικού εν τού παρα την ΝΕΑ-
 " ΠΟΛΙΝ λιμένος και ΠΟΤΖΟΥΟΛΙ και αποβιβάσεων αυτών εις τους
 " αιγιαλους του ΑΝΤΖΙΟ.



2.- Έν συνεχείᾳ προς την καθέσαστα δράσιν των εις άνωτέρω επιχείρη-
 σιν λαβόντων μέρος πλοίων, ό Α.Σ. αναφέρει τά κάτωθι:

" Άντιτορπιλλιόν "ΚΡΗΤΗ"

" Τήν 21ην Ιανουαρίου τό "ΚΡΗΤΗ" λαμβάνει μέρος εις την απο-
 " βατιήν επιχείρησιν του ΑΝΤΖΙΟ και έν συνεχείᾳ έντελει πε-
 " ριπολιάς εις τά πρό του προγεφυρώματος ύδατα.

" Άντιτορπιλλιόν "ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ"

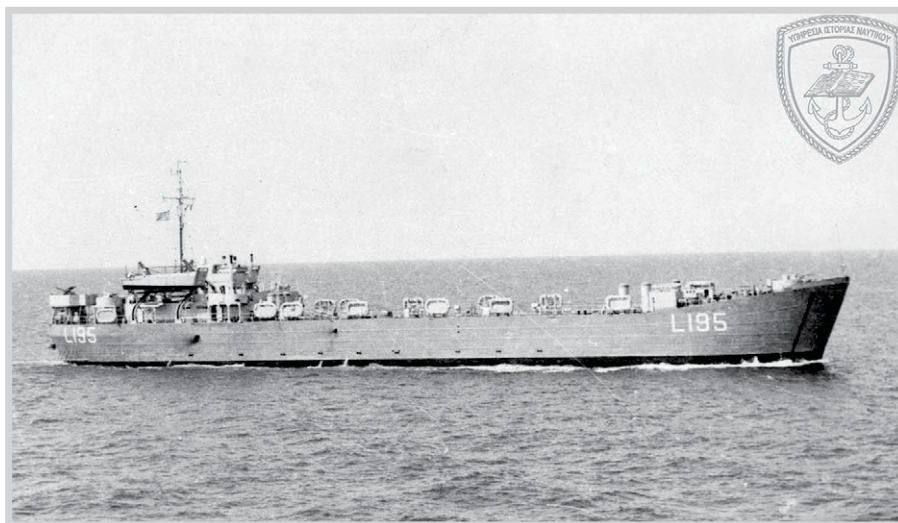
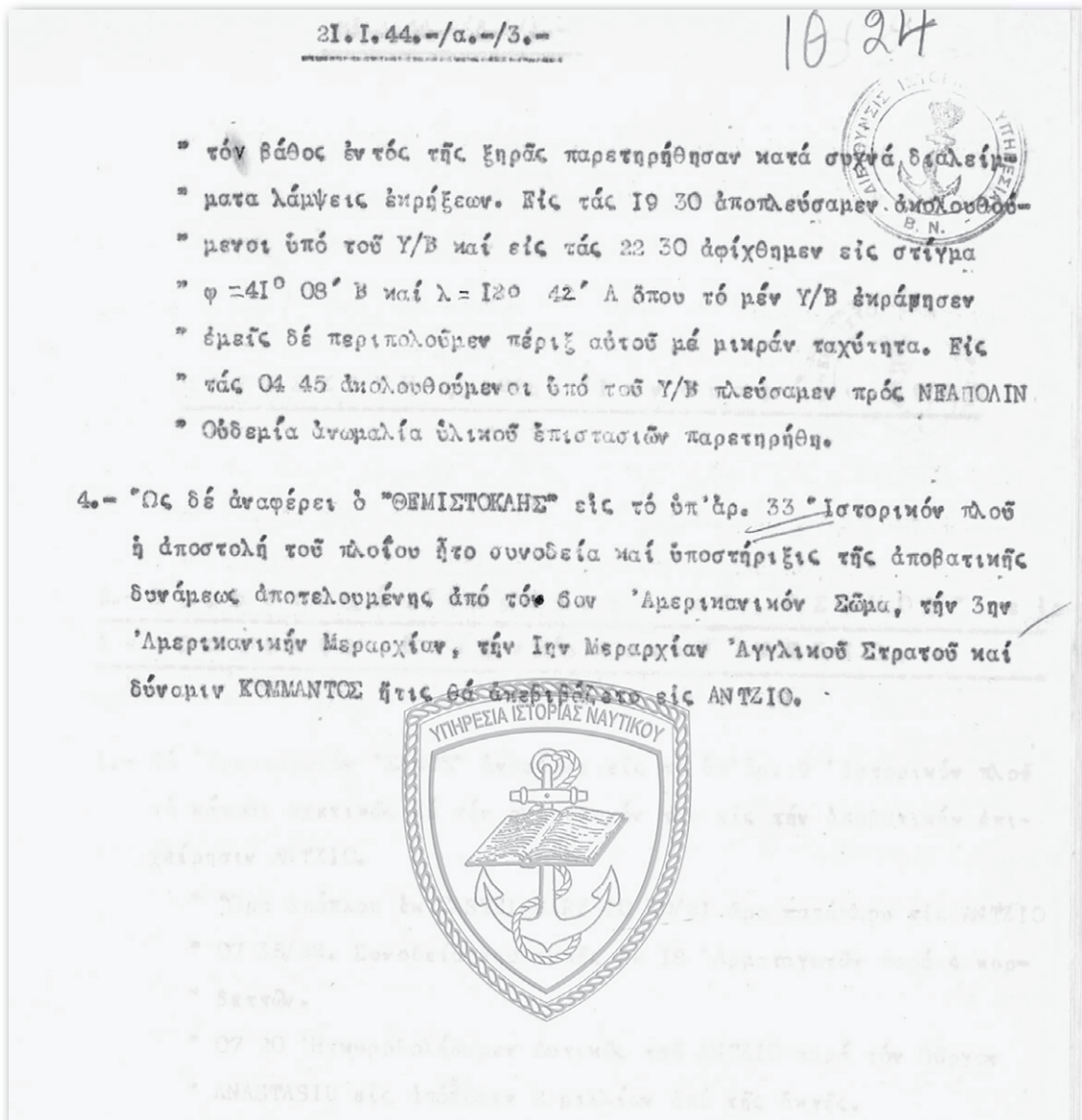
" Τήν 18/1 λαμβάνει μέρος εις άσκήσεις ύποστηρίξεως αποβιβά-
 " σεως και την 21/1 συμμετέχει εις τας αποβατινάς επιχειρήσεις
 " του ΑΝΤΖΙΟ.



3.- Έν του ύπ'άρ. 23 (άρ. πρ. 46) "Ιστορικού πλοῦ της ΚΡΗΤΗΣ" εξάγε-
 ται ότι εις την άνωτέρω επιχείρησιν ή "ΚΡΗΤΗ" είχε όρισθῆ ως Δι-
 οικητής Όμάδος πλοίων άναγνωρίσεως.

Εις τό άνωτέρω Ιστορικόν πλοῦ ή όμάς της "ΚΡΗΤΗΣ" κατά την έ-
 πιχείρησιν ταύτην έντίθενται ός κάτωθι:

" Αποπλεύσαμεν άμολουθοῦντες τό "ΒΙΣΚΑΥΝΕ" και άμολουθοῦμενοι
 " ύπό των σχηματιζομένων αποβατιῶν και συνοδῶν. Εις τας 07 30
 " εξήλθομεν του διαύλου και έλάβομεν την θέσιν μας έν τῷ προ-
 " πετάσματι της νηοπομπῆς των αποβατιῶν. Εις τας 14 30 άπεχω-
 " ρίσθημεν της νηοπομπῆς και άμολουθοῦμενοι ύπό των λοιπῶν πέν-
 " τε πλοίων σημάσεως της γραμμῆς προσεγγίσεως πλέομεν προς
 " την άκτήν αποβάσεως. Εις τας 18 15 όφθη τό Υ/Β και εις τας
 " 18 30 έκρατήσαμεν εις άπόστασιν 1000 από τό Υ/Β και προς τό
 " μέρος της άκτῆς απέχοντες έν ταύτης περί τά 4 μίλλια. Τά λοι-
 " πά πλοῖα σημάσεως έλαβον τας θέσεις των επί της γραμμῆς
 " προσεγγίσεως. Κατά την όραν παραμονήν μας εις τό σημείον του
 " τοπλησίον της έχθρικῆς άκτῆς δις έρρίφθησαν φωτιστικά έν
 " της ξηρᾶς χωρίς νά φωτίσωσιν τό πλοῖον μας. Επίσης εις άρμε-



Εικ. 4 (ΑΓ ΧΙΟΣ)

Πηγή: Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού



Το Ναυτικό Οχυρό του Μεγάλου Εμβόλου (ΟΜΕ) κατά τον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο 1940-1941

Χοροθέτηση του ΟΜΕ

Του Αν. Αξ/κού Πέτρου Ηρ. Σκλέπου ΣΞ, ε.α.
Οικονομολόγου ΑΠΘ, Μέλους της Εταιρίας Μακεδονικών Σπουδών

Κατά τον πλου μέσα στον Θερμαϊκό κόλπο μετά το ακρωτήριο Παλιούρι της χερσονήσου της Κασσάνδρας, υπάρχουν κατά σειρά τέσσερα ακρωτήρια. Το Ποσειδί στο μέσον της χερσονήσου, το ακρωτήριο της Επανωμής (η Γιγώνης άκρα των αρχαίων), το Μεγάλο Έμβολο (Μεγάλο Καραμπουρνού) και το Μικρό Έμβολο (Καραμπουρνάκι).

Κατά την τελευταία περίοδο της Οθωμανικής κατάκτησης (κατοχής) στον μυχό του Θερμαϊκού κόλπου ευρίσκετο η πόλη της Θεσσαλονίκης, διοικητικό-οικονομικό, εμπορικό, εκπαιδευτικό, συγκοινωνιακό και στρατιωτικό κέντρο της Μακεδονίας και της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής.

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1870 η πόλη περικλείονταν από τα βυζαντινά τείχη που από τον Λευκό Πύργο έφθαναν κατ' ευθείαν στο Επταπύργιο, συνέχιζαν πλαγίως προς το Βαρδάρη κατέληγαν στην παραλία και συνενώνονταν σε όλο το μήκος τους με τον Λευκό Πύργο. Για την προστασία της πόλης από θαλάσσιες και χερσαίες επιδρομές-επιθέσεις υπήρχαν τρία πυροβολεία· στον Λευκό Πύργο, στο Επταπύργιο και στο Τοπ Χανέ (κοντά στο λιμάνι). Τότε (περίπου 1875) για την ανάπτυξη της πόλης κατεδαφίσθηκαν τα παράλια τείχη και για την προστασία του Έσω Θερμαϊκού κατασκευάσθηκε παραθαλάσσιο πυροβολείο στο Μικρό Έμβολο (Καραμπουρνάκι).

Ο Αναστάσιος Δημητρακόπουλος στο έργο του "Η ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1874-1912" αναφέρει ότι κατά τον Ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897, είχε ανατεθεί στην Ανατολική Μοίρα του Στολου (Αιγαίου Πελάγους), εκτός των άλλων αποστολών της και ο βομβαρδισμός του πυροβολείου του Μικρού Εμβόλου που όμως τελικά δεν πραγματοποιήθηκε.

Κατασκευή και Λειτουργία έως το 1912

Το 1909 έπειτα από υπόδειξη Γερμανών στρατιωτικών συμβούλων για την προστασία από την θάλασσα, κατασκευάσθηκαν δύο νέα πυροβολεία στην περιοχή του Μεγάλου Εμβόλου, στις τοποθεσίες Καραμπουρνού και

Τούζλα σε απόσταση από ξηράς 36 περίπου χιλιομέτρων από την Θεσσαλονίκη που τότε ήταν ανοίκηστη και όπου από το 1923 αναπτύχθηκαν οι προσφυγικοί οικισμοί Νέα Κερασιά, Έμβολο (Αγγελοχώρι) και Νέα Μηχανιώνα.

Ελληνική Διοίκηση – Μεσοπόλεμος

Το 1912 μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης το πυροβολείο του Μικρού Εμβόλου περιήλθε στον Στρατό Ξηράς (και από το 1929 στο ΤΕΘΑ) και τα πυροβολεία του Μεγάλου Εμβόλου στο τότε Βασιλικό Ναυτικό.

Κατά την περίοδο του Α΄ ΠΠ (1915-1918) όλα τα πυροβολεία χρησιμοποιήθηκαν από τους Συμμάχους της ENTENTE.

Το Φρούριο του Μεγάλου Καραμπουρνού έγινε γνωστό σε όλη την Ελλάδα όταν την 18η Οκτωβρίου του 1912 το Ελληνικό τορπιλοβόρο Ν°11, με κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο (ΒΝ) Νικόλαο Βότση, εβύθισε με τορπιλισμό στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης την Τουρκική θωρακοβάριδα Φετχί Μπουλέν. Κατά τον είσπλου του και τον έκπλου του πέρασε κάτω από τα φοβερά πυροβόλα του Μεγάλου Καραμπουρνού χωρίς να γίνει αντιληπτό χάρη στην ικανότητα του κυβερνήτη του.

Επίσης σημαντικό γεγονός ήταν όταν τον Ιανουάριο του 1916 οι Σύμμαχοι κατέλαβαν διά της βίας το Φρούριο του Μεγάλου Καραμπουρνού με την αιτιολογία για να προστατεύσουν τις συμμαχικές νησοπομές μέσα στον Θερμαϊκό από την δράση των Γερμανικών και των Αυστροουγγρικών Υποβρυχίων.

Τα δύο φρούρια του Μεγάλου Εμβόλου, του Καραμπουρνού και της Τούζλας νοτιότερα, απείχαν μεταξύ τους περίπου 3 km, ενώ παρεμβάλλονταν από αιλώδεις εκτάσεις και μεγάλη αλυκή (τουρκικά Τούζλα). Ευρίσκονταν ακριβώς απέναντι από την παλαιά κοίτη του ποταμού Αξιού και από την αρχική κατασκευή τους υπήρχαν στο μεν πρώτο τρεις στρατώνες και διοικητήριο και στο δεύτερο ένας στρατώνας. Επίσης είχαν κατασκευασθεί ημιυπόγειες πυριταποθήκες, κρύπτες προβολέων, μόνιμες βάσεις πυροβόλων με άριστη προκάλυψη οχυρωμένες θέσεις διευθύνσεως βολής,



πλάγια παρατηρητήρια και πλήρες το εσωτερικό τηλεφωνικό δίκτυο.

Κατά την περίοδο του μεσοπολέμου (1920-1940) τα δύο φρούρια του Μεγάλου Εμβόλου παρέμειναν ανενεργά, και υπηρετούνταν από ένα μικρό άγημα του ΒΝ, δύναμης δέκα περίπου ανδρών, για την φύλαξη και την υποτυπώδη συντήρησή τους.

Επανεργοποίηση του ΟΜΕ

Πόλεμος – πολεμική συγκρότηση

Από το 1936 επειδή επιδεινώνονταν η διεθνής πολιτική κατάσταση, η πολιτική και η στρατιωτική ηγεσία του ΒΝ απεφάσισε για την ασφάλεια των θαλασίων μεταφορών και την προστασία ζωτικών περιοχών της χώρας, να κατασκευασθούν ναυτικά οχυρά όπως της ξηράς, στον Σαρωνικό (Αίγινα και Φλέβες) στον Πατραϊκό (Άραξος-Ρίο), στον Βόρειο Ευβοϊκό (Βουλίκι) και στον νότιο Ευβοϊκό.

Επίσης αποφασίσθηκε να επανεργοποιηθεί το μοναδικό ναυτικό οχυρό της χώρας, στον Θερμαϊκό, το Οχυρό Μεγάλου Εμβόλου.

Μόνον όμως μετά τον τορπιλισμό του καταδρομικού Έλλη από ιταλικό υποβρύχιο στην Τήνο την 15η Αυγούστου του 1940, άρχισε με προφυλάξεις η εφαρμογή σχεδίων επιστράτευσης των ενόπλων δυνάμεων. Το ΟΜΕ υπάγονταν στην Ανωτέρα Διοίκηση Παρακτίου Άμυνας και ευρίσκονταν στην περιοχή της Ναυτικής Αμυντικής Περιοχής Ν°5 (Θερμαϊκού) που είχε έδρα την Θεσσαλονίκη.

Ο οπλισμός του κάθε φρουρίου του ΟΜΕ αναλυτικά είχε ως εξής:

Του Καραμπουρνού

2 πυροβόλα Κρουπ των 210/40 με ασπίδες του Φετχί Μπουλέν (Γερμανίας)

3 πυροβόλα των 76 χιλ. (ταχύβολα)

1 Α/Α πολυβόλο Ραϊμένταλ των 37/60 (Γερμανίας) και

1 Α/Α προβολέα, και επιφανείας, 150 cm μεταφερόμενο.

Της Τούζλας

2 πυροβόλα Κρούπ των 210/40 με απίδες του Φετχί Μπουλέν (Γερμανίας)

1 Α/Α πολυβόλο Ραϊμένταλ των 37/60 (Γερμανίας)

1 Α/Α προβολέα, και επιφανείας, 150 cm μεταφερόμενο και

1 ηχητικό εντοπιστήρα αεροσκαφών (Γερμανίας).

Τα όργανα διευθύνσεως βολής (κατευθυντήρας) ήταν πλήρη, χωρίς όμως να υπάρχουν σταθμοί διαταγών. Στις αρχές Σεπτεμβρίου 1940 συνεργείο τεχνητών πυροβολικού της Υπηρεσίας “Π” της Ανώτερης Διοίκησης παράκτιας Άμυνας εκτέλεσε συντήρηση των πυροβόλων των ΟΜΕ.

Την 6η Σεπτεμβρίου 1940 τοποθετήθηκε ως Διοικητής

του ΟΜΕ, ο έφεδρος Πλωτάρχης (ΒΝ) Ιωάννης Τούμπας (ΣΝΑ 1922) μετέπειτα Αρχηγός Στόλου και Ακαδημαϊκός.

Η όλη κατάσταση του ΟΜΕ την εποχή αυτή, που αντιμετώπισε ο νέος Διοικητής, ήταν τραγική, εκτός του οπλισμού που η κατάστασή του ήταν αρίστη, λόγω διάθεσης περιορισμένων πιστώσεων.

Συγκεκριμένα:

Οι κτηριακές εγκαταστάσεις ήταν ασυντήρητες, εγκαταλελειμμένες, και δεν εξυπηρετούσαν τις στοιχειώδεις ανάγκες του προσωπικού ως προς την διαμονή και την εκτέλεση της πολεμικής τους αποστολής.

Δεν υπήρχε ηλεκτροφωτισμός και κατά συνέπεια σχετικό δίκτυο διανομής ηλεκτρικού ρεύματος και χρησιμοποιούνταν λάμπες ΛΟΥΞ.

Δεν υπήρχε υδραυλικό δίκτυο και η παροχή νερού γίνονταν από πηγάδια. Του μεν Φ. ΚΑΡΑΜΠΟΥΡΝΟΥ από το πηγάδι του Αγγελχωριού σε απόσταση 1500 μέτρων, του δε Φ. ΤΟΥΖΛΑΣ από κοντινό πηγάδι σε απόσταση 100 μέτρων από αυτό. Επίσης υπήρχαν στέρνες βρόχινου νερού. Εντός του περιβάλλοντος του Φ. ΤΟΥΖΛΑΣ το Υπουργείο Γεωργίας ενεργούσε γεώτρηση αρτεσιανού φρέατος.

Για την επικοινωνία από την θάλασσα υπήρχε μόνον στο Φ. ΚΑΡΑΜΠΟΥΡΝΟΥ μια μικρή ξύλινη αποβάθρα όπου προσέγγιζε το βενζινόπλοιο που εκτελούσε την γραμμή Λευκός Πύργος – Ν. Μηχανιώνα.

Για την επικοινωνία με την πόλη της Θεσσαλονίκης το ΟΜΕ εξυπηρετείτο από την οδό Θεσσαλονίκης – Νέας Μηχανιώνας (επαρχιακή) μέσης απόδοσης που χρησιμοποιούσαν τα τοπικά υπεραστικά λεωφορεία. Το ΟΜΕ διέθετε για τις χερσαίες μετακινήσεις μια υπήλατη άμαξα (σουστά) και για τις θαλάσσιες δύο κωπήλατες βάρκες μια για κάθε φρούριο. Μετά την κήρυξη του πολέμου παρέλαβε ένα φορτηγό ιδιωτικής χρήσεως από επίταξη.

Και στα δύο φρούρια δεν υπήρχε δίκτυο επικοινωνίας των διαφόρων θέσεων μάχης ούτε με το τηλέφωνο ούτε με φωταγωγούς. Στο Φ. ΤΟΥΖΛΑΣ υπήρχε γραμμή τηλεφώνου εκστρατείας μεταξύ της θέσης του ηχητικού εντοπιστήρα και ενός γραφείου για τις ανάγκες της αντιαεροπορικής άμυνας. Μεταξύ των δύο φρουρίων υπήρχε τηλεφωνική γραμμή μεσω τηλεφωνικού κέντρου αμφίβολης όμως αποδόσεως κατά τη χειμερινή περίοδο. Επίσης υπήρχε απ’ ευθείας τηλεφωνική γραμμή του ΟΜΕ με τον ασύρματο του Ναυτικού στην Θεσσαλονίκη (περιοχή Βυζάντιο) της ίδιας απόδοσης όπως η παραπάνω, κυρίως λόγω της πτώσης των επίγειων στύλων μεταφοράς τηλεφωνικών καλωδίων εξαιτίας του ισχυρού Β.Δ. ανέμου (ΒΑΡΔΑΡΗ) που έπνεε συχνά στην περιοχή.

Από άποψη εγκαταστάσεων στρατωνισμού δεν υπήρχαν στεγασμένα μαγειρεία με κουζίνα-τροφαπο-



θήκες, πλυντήριο ιματισμού, αφοδευτήρια-λουτήρες-αποθήκες οπλισμού και υλικών, ευπρόσωποι χώροι ενδίαίτησης Αξιωματικών και πληρώματος, χώροι διασκέδασης, Λέσχη Αξιωματικών (ΚΑΡΕ) και παντοειδής ξενοδοχειακός εξοπλισμός (γραφεία-καθίσματα-κλίβες-τραπέζια κ.ά.).

Η θέρμανση στα κτήρια ήταν ανύπαρκτη. Λίγες ημέρες πριν από την άφιξη του νέου Διοικητού, τον Αύγουστο του 1940, είχαν διευθετηθεί ιδιοκτησιακά θέματα από την Υπηρεσία (Ναυτικό) με τα όμορα κτήματα.

Όλα αυτά τα μείζονα προβλήματα, και αρκετά άλλα μικρότερης σημασίας, έπρεπε ο Πλωτάρχης Τούμπας να τα επιλύσει "ΧΘΕΣ". Ήταν αξιωματικός εγνωσμένης μόρφωσης και αποδεδειγμένης στρατιωτικής αξίας. Όπως απέδειξε η περαιτέρω πορεία του στο Πολεμικό Ναυτικό, στην πνευματική ζωή της χώρας και στον πολιτικό στίβο ήταν ο κατάλληλος άνθρωπος, στην κατάλληλη θέση και στον κατάλληλο χρόνο για να αναλάβει την Διοίκηση του ΟΜΕ.

Πριν από όλα, επειδή το πλήρωμα των δύο φρουρίων (390 ναύτες και 150 στρατιώτες) δεν ήταν τακτικά οργανωμένο και εκπαιδευμένο, καθορίστηκαν επιστάσεις για την πολεμική έγερση, την εξυπηρέτηση του οπλισμού, τα μέσα επικοινωνιών, την παρατήρηση της θάλασσας και του αέρα, την απόκρουση αεροαποβατικής ενέργειας, και την συγκρότηση αγήματος για την κατάσβεση πυρκαϊάς. Για όλα τα παραπάνω αντικείμε-

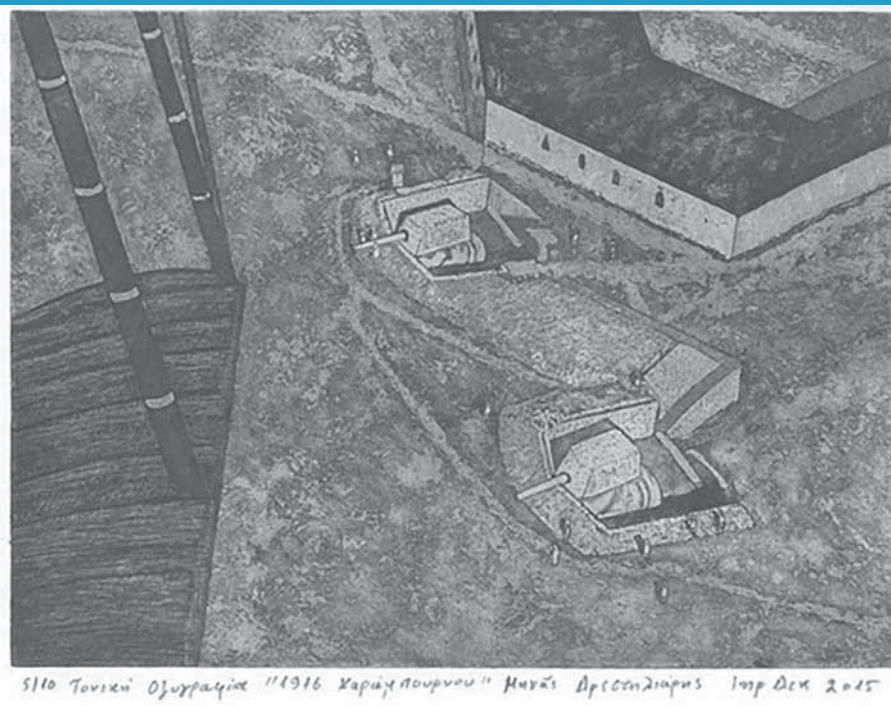
να έγινε σύντομη εκπαίδευση του προσωπικού κατά κατηγορία-ειδικότητα και πραγματοποιήθηκαν βολές οπλισμού επιφανείας και αέρος. Επίσης συντάχθηκαν κανονισμός υπηρεσιών και κανονισμός οργάνωσης εσωτερικής υπηρεσίας του ΟΜΕ.

Τέλος προβλέφθηκε ο καθαρισμός των θαλάμων στρατωνισμού, των θέσεων των πυροβόλων και η τακτική συντήρηση όπλων-συσκευών και μηχανημάτων-μηχανών.

Για την αποκατάσταση φθορών των κτιρίων που υπήρχαν, και την κατασκευή νέων χρησιμοποιήθηκαν από το πλήρωμα όσοι ήταν εξ επαγγέλματος ήταν κτίστες, βαφείς και ελαιοχρωματιστές.

Στα πλαίσια του "Δικτύου Επιτηρήσεως Αέρος και Θαλάσσης" λειτουργούσε στον φάρο του Καραμπουρνού σταθμός επιτήρησης του Ναυτικού (22^ο Κέντρο πληροφοριών). Εκτός από τα παραπάνω στο ΟΜΕ δημιουργήθηκε σηματοφορικός σταθμός με μεγάλο ιστό για την Ελληνική σημαία. Τέλος στο φρούριο Καραμπουρνού εγκαταστάθηκε σύστημα συναγερμού από παλιές κόρνες που λειτουργούσε με κόρνες αυτοκινήτων.

Οι πόροι για την πραγματοποίηση των αναγκαίων εργασιών, προήλθαν αφ' ενός μεν από την χορήγηση αδειών αλιείας στους αλιείς της Νέας Μηχανιώνας, μέσα στην απαγορευμένη περιοχή των δύο φρουρίων και αφ' ετέρου από την εκποίηση άχρηστων σιδηρικών του ΟΜΕ με ανεπίσημο πλειοδοτικό διαγωνισμό μεταξύ των εμπόρων της Θεσσαλονίκης.



5110 Τονική Οχυράγεια "1916 Καραμπουρνού" Μνημείο Αρχαιολογίας 1ης Δεκ 2015

Καραμπουρνού 1916



Από την αλίευση, που εγένετο παρουσία ναύτου, το 40% των ακκαθαρίστων εσόδων περιήρχετο στο ΟΜΕ όπως και το 100% από την εκποίηση των σιδήρων. Τα έσοδα των δύο αυτών δραστηριοτήτων διαχειρίζονταν επιτροπή υπό τον Υποδιοικητή του Οχυρού που τηρούσε τακτικά λογιστικά βιβλία εσόδων-εξόδων.

Το Επιτελείο του ΟΜΕ εκτός του Διοικητή περιλάμβανε δύο αξιωματικούς Π.Σ. και δύο ΣΕΑ προέλευσης πολυτεχνείου. Με την επιστράτευση το επιτελείο συμπληρώθηκε με άλλους επτά αξιωματικούς ΠΣ-ΣΕΑ και ιατρούς. Μετά την εξεύρεση πόρων άρχισαν οι προβλεπόμενες-απαιτούμενες εργασίες. Αρχικά, σε διάστημα σαράντα πέντε ημερών, κατασκευάστηκε μικρό κτήριο που περιλάμβανε δύο κουζίνες-τροφαποθήκη-οπλονομείο-πλυντήριο ιματισμού και ηλεκτρομηχανοστάσιο. Στις κουζίνες τοποθετήθηκαν δύο συσκευές που ευρέθηκαν στα άχρηστα του οχυρού και αφού επισκευάστηκαν έγιναν απόλυτα λειτουργικές.

Στο ηλεκτρομηχανοστάσιο, για την παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος, τοποθετήθηκε μηχανή ΝΤΗΖΕΛ (βενζινοκινητήρας) που υπήρχε στο αρτεσιανό φρέαρ και δεν είχε χρησιμοποιηθεί. Ταυτόχρονα με υλικά της υπηρεσίας και από το εμπόριο κατασκευάστηκε εναέριο δίκτυο διανομής ηλεκτρικού ρεύματος.

Στο κτήριο διαρρυθμίστηκαν κοιτώνες αξιωματικών και υπαξιωματικών με αντίστοιχες Λέσχες (ΚΑΡΕ).

Τέλος, επισκευάστηκαν οι θάλαμοι του πληρώματος και εξοπλίστηκαν με νέα κρεβάτια.

Για τις ανάγκες του πληρώματος κατασκευάστηκε και άλλο κτήριο για πλυντήριο και χώρους υγιεινής.

Όλες οι ενδιαιτήσεις μονίμων Αξιωματικών-Υπαξιωματικών και πληρώματος εχρωματίστηκαν και εξοπλίστηκαν με έπιπλα που ευγενώς παραχώρησε από τα αποθέματά του ο Όμιλος Αντισφαιρίσεως Θεσσαλονίκης.

Μετά την κήρυξη του πολέμου και εξ αιτίας αύξησης του πληρώματος με επιστράτους, χορηγήθηκε από την Υπηρεσία πίστωση 660.000 δραχμών για την επισκευή του κυρίου κτηρίου του στρατώνα του φρουρίου Καραμπουρνού (στρογγυλό).

Για την ψυχαγωγία όλων, κατασκευάστηκε γήπεδο ποδοσφαίρου με εστίες και χλοοτάπητα όπου τις Κυριακές και τις εορτές συναντώνται οι ομάδες των δύο φρουρίων μεταξύ των και με τις ομάδες των όμορων χωριών. Επίσης στο φρούριο Καραμπουρνού δημιουργήθηκε "Καραγκιόζης" και στο φρούριο της Τούζλας από δύο ναύτες στήθηκε θεατρική σκηνή με ξύλινο δάπεδο.

Για την ενημέρωση του πληρώματος κάθε βράδυ, από το επίσημο δελτίο ειδήσεων του Ραδιοφωνικού Σταθμού Αθηνών αγοράσθηκε ραδιόφωνο που τοποθετήθηκε στο ΚΑΡΕ των Αξιωματικών.

Μετά την κήρυξη του πολέμου, κρίθηκε απαραίτητο να πραγματοποιηθεί ο συντονισμός της βολής των δύο φρουρίων μέσω κατασκευής υπογείου τηλεφωνικού δικτύου μεταξύ τους αλλά και η σύνδεσή τους με το αυτόματο τηλεφωνικό δίκτυο της Θεσσαλονίκης μέσω πίνακα. Έπειτα από έρευνα μέσα στα στρατόπεδα του ΟΜΕ διεπιστώθηκε ότι από την εποχή της Τουρκοκρατίας υπήρχε αντίστοιχο δίκτυο.

Μέσα σε δέκα ημέρες με την συνδρομή της Τηλεφωνικής Εταιρείας της Θεσσαλονίκης ενεργοποιήθηκε το παλιό δίκτυο με αποτέλεσμα το ΟΜΕ να συνδεθεί πλήρως με τις Ναυτικές Στρατιωτικές και Πολιτικές Αρχές της Θεσσαλονίκης. Ταυτόχρονα από την Ανωτέρα Στρατιωτική Διοίκηση Θεσσαλονίκης εγκαταστάθηκε εναέριο τηλεφωνική γραμμή που σύνδεσε το ΟΜΕ με την γραμμή Θεσσαλονίκης-Επανωμής.

Τέλος από την προϊστάμενη Ναυτική Διοίκηση χορηγήθηκε στο ΟΜΕ, φορητός σταθμός ασυρμάτου για την συμπλήρωση του δικτύου επικοινωνιών του.

Εκτός από το επίτακτο ιδιωτικό φορτηγό που αναφέρθηκε παραπάνω για τις χερσαίες μεταφορές του ΟΜΕ διατέθηκε και ένα επίτακτο βενζόπλοιο για την μεταφορά από την θάλασσα προσωπικού, τροφίμων και ταχυδρομείου.

Έπειτα από την πλήρη πολεμική και στρατιωτική συγκρότηση του ΟΜΕ, η διοίκησή του ασχολήθηκε με δύο σημαντικής σημασίας έργα που αφορούσαν όχι μόνον το οχυρό αλλά και την ευρύτερη περιοχή.

Κατ' αρχάς ήταν απαραίτητη η κατασκευή δρόμου που θα συνέδεε τα δύο φρούρια, διότι ο καρόδρομος που υπήρχε με την παραμικρή βροχή καθίστατο αδιάβατος και κατά συνέπεια αδύνατη η επικοινωνία των δυο φρουρίων. Ο νέος δρόμος θα εξυπηρετούσε και την κοινότητα του Αγγελοχωρίου και την σύνδεσή της με την Θεσσαλονίκη. Θα είχε μεικτό πλάτος περίπου 3,5 m και μήκος 8 km μέχρι την Αγία Τριάδα. Η κατασκευή του θα πραγματοποιούνταν έπειτα από συμφωνία των κοινοτικών αρχών, από κατοίκους του Αγγελοχωρίου με το σύστημα της προσωπικής υποχρεωτικής εργασίας.

Για την κατασκευή διατέθηκε από το Υπουργείο Ναυτικών πίστωση 180.000 δρχ. Από την Γενική Επιθεώρηση Δημοσίων Έργων διατέθηκαν θαλάσσια και χερσέα μέσα για τη μεταφορά χαλικιών.

Επίσης ήταν απαραίτητη η αποξήρανση των ελών που υπήρχαν μεταξύ του φρουρίου της Τούζλας και της Αλυκής για την προστασία της Δημόσιας υγείας από την ελονοσία που ενδημούσε στην περιοχή. Το έργο θα εκτελούνταν με επιχώσεις και την κατασκευή αποστραγγιστικών τάφρων. Το έργο άρχισε να πραγματοποιείται, έπειτα από συμφωνία των κοινοτικών αρχών της Νέας Μηχανιώνας και της Κερασιάς, από κατοίκους των δύο



κοινοτήτων με το σύστημα της υποχρεωτικής προσωπικής εργασίας. Από πλευράς εξοπλισμού ο Δ/ντής της αλυκής παρεχώρησε 200 μέτρα γραμμών ΝΤΕΚΟΒΙΑ (στενού πλάτους) και σκαπτικά εργαλεία.

Και τα δύο αυτά τεχνικά έργα που είχαν μεγάλη σημασία για το ΟΜΕ αλλά και για την τοπική κοινωνία των τριών χωριών, δεν κατέστη δυνατόν να ολοκληρωθούν, αν και η εκτέλεσή τους είχε προχωρήσει σε ικανοποιητικό βαθμό, διότι από τα τέλη του μηνός Φεβρουαρίου 1941 άρχισε να διαφαίνεται πιθανή γερμανική επίθεση εναντίον της Ελλάδος μέσω της Βουλγαρίας. Η εξέλιξη αυτή είχε ως αποτέλεσμα τα έργα, αρχικά να επιβραδυνθούν και αργότερα να σταματήσουν.

Προετοιμασία και Συντεταγμένη Αποχώρηση

Την 29^η Ιανουαρίου 1941 απεβίωσε μετά από σύντομη ασθένεια ο πρωθυπουργός του ΟΧΙ Ιωάννης Μεταξάς. Ο νέος πρωθυπουργός Αλ. Κορυζής ως και υπουργός Ναυτικών, επειδή από τον Φεβρουάριο του 1941 ήταν εμφανής πλέον η πρόθεση της Γερμανίας να ξεκαθαρίσει την κατάσταση στην Βαλκανική πριν εισβάλλει στην Ρωσία, εξέδωσε διαταγή σύμφωνα με την οποία, εφ' όσον λόγω της Γερμανικής εισβολής αποφασίζονται για στρατιωτικούς λόγους η εκκένωση ορισμένων τμημάτων της χώρας από τον Στρατό Ξηράς θα έπρεπε τα ναυτικά φρούρια και οι εγκαταστάσεις τους να καταστραφούν, και το προσωπικό με τον οπλισμό του, τα αποθέματα τροφίμων και τα αντιαεροπορικά όπλα να μετακινηθούν προς νότο.

Σε σύσκεψη με τον Ναυτικό Διοικητή και το επιτελείο του αποφασίσθηκε όπως το πλήρωμα του ΟΜΕ μετακινηθεί δια θαλάσσης στην Αιδηψό της νήσου Εύβοιας, όπου αργότερα θα καθορίζονταν η περαιτέρω πορεία του, παραλαμβάνοντας μόνον δύο αντιαεροπορικά πολυβόλα Ράϊν Μέταλ, τα πολυβόλα Σεντετιέν μαζί με τα πυρομαχικά τους, τις διόπτρες, τα διαστημόμετρα, τον ατομικό οπλισμό των ανδρών και τους σάκκους τους καθώς και τα αποθέματα τροφίμων.

Αποφασίσθηκε επίσης να καταστραφούν τα σταθερά και τα μεταφερόμενα πυροβόλα με απόρριψη των κλειστών τους στην θάλασσα, οι δύο προβολείς με τις μηχανές τους (βενζινοκινητήρες), ο ηχοεντοπιστής τα κτήρια των δύο φρουρίων και ό,τι μηχανήμα εκρίνετο ότι δεν ήταν δυνατόν να μεταφερθεί και τέλος να καούν τα αρχεία του ΟΜΕ. Για την μεταφορά θα διατείθονταν τρία μικρά επίτακτα πλοία. Τα ΚΑΛΑΜΑΡΑ (γιωτ), ΑΡΗΣ (μικρό πετρελαιοφόρο) και ΑΛΕΚΟΣ (βενζινόπλοιο 100 τ.)

Ο Διοικητής του ΟΜΕ έπειτα από ώριμη σκέψη πρότεινε και εγκρίθηκε όπως τα βαρέα πυροβόλα καταστραφούν ολοκληρωτικά με ανατίναξη και τα υπόλοιπα (μεταφερόμενα) να παραληφθούν μαζί με τα πυρομαχικά τους, όπως και οι προβολείς με τις μηχανές τους οι ελκυστήρες και ο ηχοεντοπιστής. Επίσης να

καεί η χορτονομή του Στρατού που υπήρχε στο οχυρό και τέλος να καταστραφούν το τηλεφωνικό δίκτυο, το ημιτελές αρτεσιανό φρέαρ, οι δεξαμενές νερού, ο φάρος, οι πυρηταποθήκες, οι θέσεις βολής και διευθύνσεως βολής και το ηλεκτρομηχανοστάσιο.

Δυστυχώς, τα μέσα που θα διατίθονταν για την αποχώρηση του ΟΜΕ σύμφωνα με τον νέο σχεδιασμό δεν επαρκούσαν. Για τον λόγο αυτό ζητήθηκε από τον Ναυτικό Διοικητή και εγκρίθηκε να χρησιμοποιηθούν μεγάλες μηχανότρατες της Νέας Μηχανιώνας. Τότε ο Διοικητής του ΟΜΕ ζήτησε την βοήθεια και την συνεργασία των καπετάν Βασίλη Νταλουμτζή και καπετάν Ιωάννη Αλεξιάδη. Και οι δύο χωρίς άλλη συζήτηση ανταποκρίθηκαν θετικά να συνδράμουν με πατριωτικό μηχανισμό στην πολεμική προσπάθεια της χώρας. Τα μηχανήματα και τα όπλα του Φρουρίου Καραμπουρνού ήταν δυνατό να φορτωθούν από την μικρή ξύλινη εξέδρα του. Τα μηχανήματα και τα όπλα όμως του φρουρίου Τούζλας που εστερείτο εξέδρας ήταν αδύνατον να φορτωθούν από την ανοικτή ακτή. Για τον λόγο αυτό επιλέχθηκε η λύση της χρησιμοποίησης της ξύλινης προβλήτας της Νέας Μηχανιώνας τρία χιλιόμετρα νοτιότερα όπου θα μεταφέρονταν έως εκεί "με τα χέρια" (πεζή). Το μόνο μειονέκτημα της προβλήτας αυτής ήταν ότι ήταν υψηλότερη από τις μηχανότρατες. Το πρόβλημα αυτό λύθηκε ως εξής. Στην ακτή της Τούζλας μπροστά από τα έλη, υπήρχε υπό διάλυση από την περίοδο του Α' ΠΠ το ναυάγιο ενός τορπιλισμένου μεγάλου συμμαχικού υπερωκεανίου. Ήταν ιδιοκτησία ενός παλαιού συναδέλφου του Πλωτάρχου Τούμπα. Στις εργασίες διάλυσής του χρησιμοποιούνταν ένας πλωτός γερανός που ζητήθηκε η διάθεσή του. Παραχωρήθηκε με ευγένεια από τον ιδιοκτήτη του, και τον κατάλληλο χρόνο θα μεταφέρονταν στην αποβάθρα της Νέας Μηχανιώνας.

Για την ασφάλεια και την επιβίωση του προσωπικού, κατά τον θαλάσσιο πλου, σε περίπτωση ατυχήματος χορηγήθηκαν από το Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης 450 σωσίβια.

Για την ανατίναξη των πυροβόλων και των πυριταποθηκών, παραχωρήθηκαν από τον αγγλικό στρατό 8 κιβώτια δυναμίτιδας των 22.5 οκάδων και άλλα εκρηκτικά.

Για την πραγματοποίηση όλων των παραπάνω το πλήρωμα του ΟΜΕ διαιρέθηκε σε δύο ομάδες. Την ομάδα παραλαβών και μεταφορών μηχανημάτων και υλικών και την ομάδα καταστροφών.

Όλα τα σχέδια ήταν έτοιμα μέχρι την 15η Μαρτίου 1941. Την 6η Απριλίου άρχισε η Γερμανική επίθεση εναντίον της Ελλάδος απευθείας από την Βουλγαρία και μέσω της Γιουγκοσλαβίας.

Την 8η Απριλίου οι Γερμανικές δυνάμεις διέσπασαν την Γιουγκοσλαβική άμυνα στην περιοχή της Γευγελής



και προέλασαν στην πεδιάδα της Θεσσαλονίκης φθάνοντας στα πρόθυρά της.

Την 16:20 της ίδιας ημέρας, επειδή επέκειτο η υπογραφή στρατιωτικής παράδοσης των δυνάμεων του τμήματος της Ελληνικής Στρατιάς Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας, ο Ναυτικός Διοικητής Θερμαϊκού εξέδωσε το εκτελεστικό σύνθημα εφαρμογής από το ΟΜΕ της διαταγής του Πρωθυπουργού και υπουργού Ναυτικών.

Αμέσως άρχισαν οι μεταφορές, οι φορτώσεις και οι καταστροφές που ολοκληρώθηκαν στις 19:00.

Στους κατοίκους των τριών χωριών δόθηκαν αντί να καούν τα έπιπλα των 2 φρουρίων και στους κατοίκους της Νέας Μηχανιώνας τα αποθέματα καυσίμων που δεν ήταν δυνατόν λόγω όγκου να μεταφερθούν.

Πριν αρχίσουν οι εμπρησμοί και οι ανατινάξεις, πραγματοποιήθηκε με όλες τις τιμές η υποστολή της σημαίας του ΟΜΕ στο φρούριο της Τούζλας από άγημα 20 ναυτών γονυπετών.

Οι ανατινάξεις ολοκληρώθηκαν στις 21:10 και τελευταίο καταστράφηκε με πυρά πλησίον της αποβάθρας της Ν. Μηχανιώνας το επίτακτο φορτηγό του Οχυρού. Ο στολίσκος από μηχανότρατες και επίτακτα σκάφη που μετέφεραν το πλήρωμα και τα υλικά, ανεχώρησε πάραυτα με προορισμό την Αιδηψό.

Μαζί με το πλήρωμα παραλήφθηκαν και αρκετοί πολίτες, οι οικογένειες αξιωματικών-υπαξιωματικών και ναυτών καθώς και Άγγλοι στρατιωτικοί.

Πρέπει να αναφερθεί ότι πολλοί ναύτες και στρατιώτες του πληρώματος κατάγονταν από την περιφέρεια της Θεσσαλονίκης, τα γύρω χωριά και την Ν. Μηχανιώνα παρ' όλα αυτά αποχώρησαν μαζί με τον Διοικητή τους αγόγγυστα και χωρίς αντίρρηση αφήνοντας πίσω τις οικογένειές τους και τους φίλους τους αλλά με την ευχή των δικών τους.

Μερικά περαστικά της ζωής του ΟΜΕ

Τον Νοέμβριο του 1940 πληθώρα ελληνικών νηοπομπών μετέφεραν στην Θεσσαλονίκη στρατιωτικές μονάδες της V ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ ΠΕΖΙΚΟΥ (ΚΡΗΤΗΣ) και του Α' ΣΩΜΑΤΟΣ ΣΤΡΑΤΟΥ. Ένα βράδυ διερχόμενη νηοπομπή, που το συνοδό αντιτορπιλικό "Β. ΟΛΓΑ" δεν απάντησε με το ορθό σύνθημα αναγνώρισης αρχικά, παρ' ολίγον να προσβληθεί από τα πυροβόλα του ΟΜΕ.

Τον Δεκέμβριο του 1940 σιτοφόρο φορτηγό ατμόπλοιο με προορισμό την Θεσσαλονίκη, προσάραξε

απέναντι από το ΟΜΕ στις εκβολές του Αξιού (Παλημόνα) χωρίς συνέπειες.

Την 25η Δεκεμβρίου στην αμμώδη ακτή του φρουρίου Τούζλας προσάραξε μεγάλο φορτηγό ατμόπλοιο με κατεύθυνση την Θεσσαλονίκη και πάλι χωρίς συνέπειες. Και στις δυό προσαράξεις τα σκάφη αποκολλήθηκαν.

Την 12:30 ω της 30ής Δεκεμβρίου το αντιαεροπορικό πυροβόλο του φρουρίου Καραμπουρνού κατέρριψε αεροσκάφος, από σμήνος ιταλικών αεροσκαφών που βομβάρδιζε την Θεσσαλονίκη.

Την περίοδο του πολέμου πραγματοποιήθηκαν δύο γάμοι προσωπικού του ΟΜΕ με κουμπάρους τον Διοικητή και Αξιωματικούς του. Συγκεκριμένα την 6η Δεκεμβρίου υπαξιωματικός νυμφεύθηκε στη Λέσχη Αξ/κων του φρουρίου Τούζλας και την 25η Μαρτίου 1941 ιατρός του ΟΜΕ νυμφεύθηκε στον ιερό Ναό της Παναγίας στην Νέα Μηχανιώνα.

Επίλογος

Ογδόντα πέντε χρόνια μετά τον πόλεμο στην περιοχή του ΟΜΕ δεν υπάρχουν ούτε φρούρια, ούτε πυροβόλα, ούτε καράδρομοι, ούτε έλη που να θυμίζουν την ύπαρξή του. Υπάρχουν μόνον ο φάρος του Αγγελοχωρίου που ξανακτίστηκε, ένα κέντρο επικοινωνιών του ΠΝ δίπλα του, και οι αλυκές. Όλα τα έλη αποξηράνθηκαν και αποδόθηκαν με αναδασμό για καλλιέργεια στους κατοίκους των τριών χωριών. Στην θέση της μικρής ξύλινης αποβάθρας του φρουρίου του Καραμπουρνού κατασκευάστηκε αλιευτικό καταφύγιο. Στην περιοχή του φρουρίου της Τούζλας λειτουργεί Ακαδημία του Εμπορικού Ναυτικού. Η αποβάθρα της Νέας Μηχανιώνας από όπου αποχώρησε την νύκτα της 8/9 Απριλίου 1941 το ΟΜΕ, αντικαταστάθηκε από σύγχρονη προβλήτα και ακριβώς δίπλα της κατασκευάστηκε η μεγαλύτερη ιχθυόσκαλα της χώρας που φιλοξενεί τον μεγαλύτερο και πλέον σύγχρονο αλιευτικό στόλο της Ελλάδος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αντιναυάρχου Β.Ν. ΕΑ ΙΩΑΝΝΟΥ Ν.ΤΟΥΜΠΑ (ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟΥ) "ΕΧΘΡΟΣ ΕΝ ΟΨΕΙ" ΝΜΕ ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2016
 Αντιναυάρχου Β.Ν. ΕΑ ΔΗΜ. ΦΩΚΑ (ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟΥ) "Έκθεση για την Δράση του ΒΝ 1940-1944" Α' Τόμος ΙΥΝ Αθήνα 1953
 Αντιναυάρχου Π.Ν. ΕΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ "ΙΣΤΟΡΙΟΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ 1913-1940" Γ' τόμος Ν.ΜΕ ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2023
 Συγγραφέας ΠΕΤΡΟΣ Η. ΣΚΛΕΠΟΣ

φωτό εισημμένο στις 26_01_2026 από το: <https://fortifications.gr/2016/09/05/naftika-oxyra-thessalonikis/>





Οι Ανεστραμμένες Πλώρες στα Ελληνικά Πολεμικά Πλοία

Του Αντιναυάρχου ε.α. **Κωνσταντίνου Βαρβαρέσου** ΠΝ

Τα ελληνικά πολεμικά πλοία με τις πλώρες εμβόλου ή ανάστροφες/αντίστροφες πλώρες, είναι συνυφασμένα με τη ναυτοσύνη, τη ναυτική υπεροχή και τις νικηφόρες ναυμαχίες των Ελλήνων από αρχαιοτάτων χρόνων έως τα νεότερα χρόνια. Η Αθηναϊκή τριήρης του 5^{ου} π.Χ. αιώνα και το Θωρηκτό «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΒΕΡΩΦ» των αρχών του 20^{ου} αιώνα προσέφεραν ένδοξες σελίδες ναυτικής ιστορίας, αλλά και οι τρεις νέες ψηφιακές Φρεγάτες Belharra με τις ανεστραμμένες πλώρες, που πρόκειται να αποκτηθούν μελλοντικά, θα προσφέρουν στα χέρια των Ελλήνων, ενός ναυτικού κατεξοχήν έθνους.

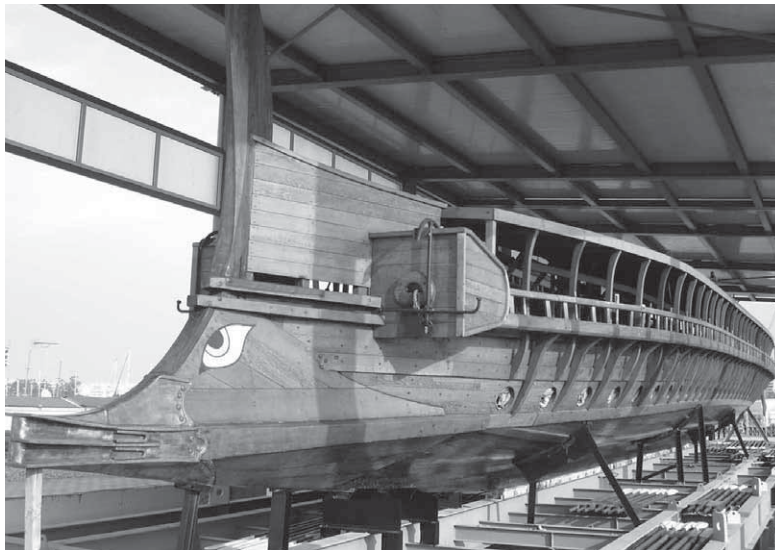
Η αρχαία Τριήρης των Ελλήνων, ήταν κυρίως ένα πολεμικό πλοίο μικρό σε μέγεθος, ευκίνητο, ταχύ και ισχυρό. Από ιστορικά στοιχεία προκύπτει ότι ο Κορίνθιος ναυπηγός Αμεινοκλής (8^{ος}-7^{ος} π.Χ. αιώνας) κατασκεύ-

ασε πρώτος την Τριήρη στα 650-619 π.Χ. Η Αθήνα, η κυριότερη ναυτική και πολιτική δύναμη των Ελλήνων, τελειοποίησε ναυπηγικά αυτό το πολεμικό πλοίο.

Τα χαρακτηριστικά της Αθηναϊκής τριήρους ήταν: μέγιστο μήκος 37 μέτρα, πλάτος 5,20 μέτρα, βύθισμα 1,50 μέτρα και εκτόπισμα περίπου 70 τόνους. Η Τριήρης διέθετε ως όπλο την ενσωματωμένη πλώρη εμβόλου, η οποία της έδινε τη δυνατότητα να βυθίζει τα εχθρικά πλοία. Το έμβολο καθιερώνει μία νέα ναυτική τακτική της εποχής τον Διέκπλου, με βασικό στόχο κατά την διάρκεια της ναυμαχίας, να επιτυγχάνεται το καλύτερο δυνατόν αποτέλεσμα κατά τον εμβολισμό του εχθρικού πλοίου. Η ταχύτητά της, με τους 170 κωπηλάτες, έφθανε περί τους 9 κόμβους και διέθετε, συνολικά ως πλήρωμα και μαχητές, περί τους 210 έως 216 άνδρες.

Η Ανεστραμμένη Πλώρη του Θωρηκτού «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΒΕΡΩΦ».





Η τριήρης ΟΛΥΜΠΙΑΣ.

Η Αθηναϊκή τριήρης έμελλε να γίνει το κορυφαίο πλοίο όλων των ελληνικών ναυτικών μητροπόλεων κρατών και αποικιών σε όλη τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Επικράτησε σαν το πολεμικό πλοίο των αρχαίων Ελλήνων, νίκησε σε ναυμαχίες και δόξασε κυρίως τους Αθηναίους και γενικότερα διέσωσε την τότε Ελλάδα με τα κράτη πόλεις, στη ναυμαχία της Σαλαμίνας στα 480 π.Χ. από την Περσική λαίλαπα, που θα αφάνιζε τον ελληνικό πολιτισμό των κλασικών χρόνων.

Η κατασκευή του αντιγράφου ενός αρχαίου πολεμικού πλοίου, της Αθηναϊκής Τριήρους «ΟΛΥΜΠΙΑΣ» σε ναυπηγείο του Περάματος από το 1985 έως το 1987 με μέριμνα του Πολεμικού Ναυτικού, -έστω και με ελλιπή ναυπηγικά στοιχεία- μάς έδωσε τη δυνατότητα στις θαλάσσιες δοκιμές του και στις μανούβρες του, να διαπιστώσουμε το μεγαλείο ενός πολεμικού πλοίου της αρχαιότητας.

Στα χρόνια που ακολούθησαν, στις ναυπηγήσεις των πολεμικών πλοίων καθιερώθηκαν οι παραδοσιακές πλώρες. Στα τέλη του 19^{ου} και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, εμφανίστηκε στα πολεμικά πλοία η ανάστροφη ή η πλώρη εμβόλου. Από ναυπηγικής άποψης η ανεστραμμένη πλώρη έναντι της παραδοσιακής, παρουσίαζε πολλά πλεονεκτήματα και πιο λίγα μειονεκτήματα.

Η ανεστραμμένη πλώρη βελτιώνει την αναλογία του μήκους προς το πλάτος του πλοίου, με αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη ταχύτητά του και έδινε τη δυνατότητα στο σκάφος να «κόβει» το κύμα, ενώ ταυτόχρονα δημιουργούσε μικρότερο κύμα στην πλώρη με αποτέλεσμα να χρειάζεται μικρότερη ενέργεια για την ώθησή του, σε αντίθεση με τις παραδοσιακές πλώρες που δημιουργούσαν μεγαλύτερο κύμα. Για τους λόγους αυτούς, οι ανεστραμμένες πλώρες χρησιμοποιήθηκαν στα πολεμικά σκάφη στα τέλη του 19^{ου} και τις αρχές του 20^{ου}

αιώνα, αυξάνοντας την απόδοση του πλοίου και κυρίως αντισταθμίζοντας την ασθενέστερη απόδοση των τότε ναυτικών μηχανών, που καλούνταν να ωθήσουν όλο και μεγαλύτερου εκτοπίσματος, πλοία.

Το θωρηκτό Θωρηκτό «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΒΕΡΩΦ» με την ανεστραμμένη πλώρη, έδρασε πολύ επιθετικά στις νικηφόρες ναυμαχίες της ΕΛΛΗΣ την 3^η Δεκεμβρίου 1912 και της ΛΗΜΝΟΥ την 5^η Ιανουαρίου 1913, δοξάζοντας το ναυτικό και προσφέροντας στην Ελλάδα τη ναυτική υπεροχή στο Αιγαίο, αποτέλεσμα της οποίας ήταν οι κατάκτηση νησιών του Ελληνικού Αρχιπελάγους. Η ναυπήγηση του πλοίου έγινε στα ναυπηγεία «ΟΡΛΑΝΤΟ» στο Λιβόρνο της Ιταλίας το 1909, καθελκύστηκε την 12^η Μαρτίου 1910 και κατέπλευσε στην Ελλάδα την 1^η Σεπτεμβρίου 1911. Το Τεθωρακισμένο Καταδρομικό «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΒΕΡΩΦ» (Θωρηκτό ονομάστηκε από τις επευφημίες του κόσμου -«πω, πω θωρηκτό!»- που το υποδέχθηκε στο Φάληρο, κατά τον ερχομό του στην Ελλάδα), με μήκος 140 μέτρα, πλάτος 21,5 μέτρα, βύθισμα 7,5 μέτρα, διέθετε ισχυρά πυροβόλα τεσσάρων διδύμων πύργων των 190 χιλιοστών και δύο διδύμων πύργων 234 χιλιοστών, η μέγιστη δε ταχύτητά του ήταν 23 κόμβοι και είχε εκτόπισμα 10.200 τόνους.

Στη ναυμαχία της ΕΛΛΗΣ ο συνδυασμός του επιθετικού πνεύματος του Ναυάρχου Παύλου Κουντουριώτη και η μεγάλη ταχύτητα του Θωρηκτού «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΒΕΡΩΦ», δίνει στο πλοίο μας τη δυνατότητα να ορμήσει στον έκπληκτο τουρκικό στόλο. Συγχρόνως με τον ναυτικό ελιγμό, έχει τη δυνατότητα βολών με όλους τους πύργους του πυροβολικού του, με αποτέλεσμα να πετύχει τη μεγαλύτερη δύναμη πυρός, προς τον εχθρικό στόλο. Μπροστά στη θωριά της ανεστραμμένης πλώρης του Θωρηκτού «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΒΕΡΩΦ», οι Τούρκοι υπό το κράτος του αιφνιδιασμού, των πυκνών πυρών και του φόβου, οπισθοχωρούν ατάκτως προς τα Στενά των Δαρδανελίων για να σωθούν. Ένα μήνα μετά, στην επόμενη ναυμαχία, αυτή της ΛΗΜΝΟΥ, ο Τουρκικός Στόλος με την ανάμνηση του επιθετικού πνεύματος του Έλληνα Αρχηγού Στόλου, Παύλου Κουντουριώτη, την τρομερή θωριά του θωρηκτού μας, την αποφασιστικότητα και την τόλμη των ελληνικών πληρωμάτων, δείχνει διστακτικότητα και υποχωρεί, για ακόμη μία φορά, στην ασφάλεια των Στενών.

Μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους, το Θωρηκτό «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΒΕΡΩΦ» καταπλέει το 1918 στην Κωνσταντινούπολη, μετά 465 χρόνια από την άλωση της Πόλης και η Ελληνική Σημαία κυματίζει απέναντι από την Αγία Σοφία. Συμμετέχει το 1919 στην απόβαση στη Σμύρνη και μετέπειτα σε επιχειρήσεις κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Η εισβολή των Γερμανών στην Ελλάδα τον Απρίλιο του 1941, βρίσκει το ένδοξο Θωρηκτό μας -παρ' ότι ηλικίας 31 ετών- να καταπλέει στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου μαζί με τον υπόλοιπο Ελληνικό Στόλο, για τη συνέχιση του αγώνα



ενάντια των εχθρών της Ελλάδος. Μετά την απελευθέρωση από τους Γερμανούς, το «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΒΕΡΩΦ», πλέει στον όρμο του Φαλήρου, τον Οκτώβριο του 1944. Το 1945, κατά το τελευταίο του ταξίδι, συμμετέχει στις εορταστικές εκδηλώσεις για την Ενσωμάτωση των Δωδεκανήσων στην Ελλάδα. Σήμερα, ως Πλωτό Ναυτικό Μουσείο και Τιμητική Έδρα του Αρχηγού του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (Α/ΓΕΝ), ευρίσκεται στο Τροκαντερό, στο Παλαιό Φάληρο.

Με τη ραγδαία τεχνολογική ανάπτυξη των ναυτικών μηχανών και του εξοπλισμού των πολεμικών πλοίων με συστήματα ραντάρ ναυτιλίας και πυροβολικού, πριν τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, χάνεται η ανεστραμμένη πλώρη και τα πλοία ναυπηγούνται πλέον με την παραδοσιακή πλώρη. Η αλλαγή αυτή επήλθε, λόγω του ότι, η ανεστραμμένη πλώρη έδιδε μικρότερη άνωση στο πλοίο εν αντιθέσει με την παραδοσιακή, όπου το πλοίο «καβαλούσε» το κύμα και έτσι δεν έστελνε πάνω στην υπερκατασκευή του μεγάλες ποσότητες του ζωντανού θαλάσσιου νερού ή πυκνά θαλασσινά νέφη, που θα προκαλούσαν καταστροφές ή βλάβες στον ευαίσθητο εξοπλισμό των συσκευών του.

Η επιστροφή της ανεστραμμένης πλώρης μετά από έναν αιώνα περίπου, οφείλεται πλέον στην ανάπτυξη νέων τεχνικών ναυπήγησης, τού μέρους των πλοίων πάνω από την ίσαλο και με γνώμονα την όσο μικρότερη ανακλαστική επιφάνεια των πολεμικών πλοίων, ώστε να γίνεται δυσκολότερος ο εντοπισμός του από τα σύγχρονα ραντάρ επιφανείας. Αναπτύχθηκαν τεχνολογίες για «αόρατα πλοία» (stealth ships), οι οποίες μειώνουν δραστικά την ηλεκτρομαγνητική υπογραφή (Radar Cross Section-RCS) της ανακλαστικής επιφάνειας του πλοίου. Με την υιοθέτηση της ανεστραμμένης πλώρης, της μονοκόμματης μορφής των υπερκατασκευών του πλοίου και τη χρήση των καταλλήλων χρωμάτων που απορροφούν την ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία του ραντάρ, επιτυγχάνεται, η επιστρεφόμενη ηχώ στον δέκτη του ραντάρ να είναι ελάχιστη (το πλοίο στόχος δύσκολα εντοπίζεται).

Οι νέες Φρεγάτες (Φ/Γ) Belharra του Πολεμικού μας Ναυτικού με τις ανεστραμμένες πλώρες, σύγχρονης τεχνολογίας stealth, παραγγέλθηκαν στα ναυπηγεία της Λωρεάν της Γαλλίας και έγινε η παραλαβή και ο κατάπλους της φρεγάτας «ΚΙΜΩΝ», ενώ αναμένονται οι παραλαβές των φρεγατών «ΝΕΑΡΧΟΣ» και «ΦΟΡΜΙΩΝ» το 2026 και το 2027. Επίσης η τέταρτη φρεγάτα «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» η οποία παραγγέλθηκε το 2025, αναμένεται στην Ελλάδα το 2028. Τα νέα πλοία έχουν μήκος 122 μέτρα, πλάτος 17,7 μέτρα, εκτόπισμα 4.250 τόνους και μέγιστη ταχύτητα 27 κόμβους. Διαθέτουν υπερσύγχρονο εξοπλισμό τελευταίας τεχνολογίας με δυνατότητες για πόλεμο επιφανείας, αντιαεροπορικό, αντιβληματικό, ανθυποβρυχιακό, ηλεκτρονικό. Έχουν δυνατότητα μεταφοράς ελικοπτέρου 10 τόνων και εναέριο μη επανδρωμένο όχημα (UAV) (helicopter ή drone) των 700 κιλών. Το σημαντικότερο είναι, ότι οι φρεγάτες Belharra έχουν δυνατότητες αντιαεροπορικής άμυνας περιοχής, κάτι που εξέλειπε από τον Ελληνικό Στόλο.

Η ανεστραμμένη πλώρη, μετά το ένδοξο παρελθόν της με την Αθηναϊκή Τριήρη και το Θωρηκτό «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΒΕΡΩΦ», επιστρέφει και πάλι στο Αιγαίο μετά από πολλά χρόνια, με τις σύγχρονες Φρεγάτες Belharra.

Η ναυτική παράδοση των Ελλήνων, από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα, όπου ο Ελληνικός Στόλος ποτέ δεν υπέστειλε την Ελληνική Σημαία, εγγυάται, ότι οποιαδήποτε νέα απειλή στο Αρχιπέλαγος, είναι καταδικασμένη σε πλήρη αποτυχία. ■

Βιβλιογραφία:

The Trireme Trials 1988. Report on the Aglo-Hellenic Sea Trials of Olympias. J.K. Coates, S.K. Plaits. T. Shaw, Oxbow Books 1990.

Ιστοσελίδες :

The Inverted Bow and Warships, 29 March 2019 <https://www.navygeneralboard.com/the-inverted-bow-and-warships/?amp=1>.

φωτό ελημμένη στις 29_01_2026 από το: [https://el.wikipedia.org/wiki/Γεώργιος_Αβέρωφ_\(θωρακισμένο_καταδρομικό\)#/media/Αρχείο:Averof_Today2.jpg](https://el.wikipedia.org/wiki/Γεώργιος_Αβέρωφ_(θωρακισμένο_καταδρομικό)#/media/Αρχείο:Averof_Today2.jpg)

φωτό ελημμένη στις 29_01_2026 από το: <https://el.wikipedia.org/wiki/Ολυμπιάς#/media/Αρχείο:Olympias.1.JPG>



Ο Ρόλος της Γυναίκας στο Λιμενικό Σώμα – ΕΛΑΚΤ Κατάταξη Γυναικών στο Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. 1980 έως σήμερα

Του Πλοιάρχου ε.α. **Δημητρίου Κουκουβίνου ΛΣ**

Στη σύγχρονη εποχή, οι γυναίκες αποτελούν ένα συνεχώς αυξανόμενο ποσοστό του εργατικού δυναμικού παγκοσμίως. Ακόμη και σε επαγγέλματα που θεωρούνταν παραδοσιακά ανδροκρατούμενα — όπως το Λιμενικό Σώμα, η Αστυνομία, η Πυροσβεστική και οι Ένοπλες Δυνάμεις— το γυναικείο φύλο έχει εδραιώσει με σταθερά βήματα την παρουσία του. Οι νομοθετικές μεταρρυθμίσεις υπέρ της ισότητας των φύλων υπήρξαν καθοριστικές, επιτρέποντας στις γυναίκες να κατακτήσουν ενεργό ρόλο στον εργασιακό χώρο και στη δημόσια διοίκηση.

Συμπληρώνονται πλέον σαράντα (40) χρόνια από το 1985, όταν κατατάχθηκαν οι πρώτες γυναίκες αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος, πτυχιούχοι πολυτεχνικών σχολών, με τον βαθμό του Υποπλοιάρχου (Τ). Είχε προηγηθεί το 1980 η κατάταξη των πρώτων γυναικών με τον βαθμό του Λιμενοφύλακα, ενώ το 1995 ακολούθησε η πρώτη κατάταξη γυναικών Υπαξιωματικών.

Για πολλά χρόνια η γυναικεία παρουσία είχε κυρίως υποστηρικτικό χαρακτήρα, περιοριζόμενη σε διοικητικές υπηρεσίες. Η αλλαγή αυτής της τάσης ξεκίνησε σταδιακά με το σύστημα μοριοδότησης των υποψηφίων Λιμενοφυλάκων και Υπαξιωματικών (1997–1998) και ενισχύθηκε καθοριστικά το 2018 με την καθιέρωση της εισαγωγής στις σχολές του Λ.Σ. μέσω των πανελλαδικών εξετάσεων, με τα ίδια κριτήρια που ισχύουν και για τους άνδρες.

Σύμφωνα με τα Προεδρικά Διατάγματα του 2018:

- Π.Δ. 75/2018 (ΦΕΚ Α' 145): Με τίτλο «Οργάνωση και Λειτουργία Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. και ένταξη της στην ανώτατη βαθμίδα της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης», θεσμοθετήθηκε η εισαγωγή και γυναικών στη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ., μέσω πανελλαδικών εξετάσεων. Οι σπουδαστές, άνδρες και γυναίκες, φοιτούν για τέσσερα (4) έτη· τα δύο πρώτα έτη εκπαιδεύονται ενιαία, ενώ από το τρίτο (3ο) έτος κατανέμονται στις ειδικότητες Κυβερνητών και Μηχανικών.
- Π.Δ. 76/2018 (ΦΕΚ Α' 146): Με τίτλο «Οργάνωση και Λειτουργία της Σχολής Δοκίμων Λιμενοφυλάκων και ένταξη της στην ανώτερη βαθμίδα της τριτο-

βάθμιας εκπαίδευσης», προβλέπεται επίσης η εισαγωγή γυναικών. Η εκπαίδευση διαρκεί τουλάχιστον δύο (2) έτη και οι απόφοιτοι αποκτούν, παράλληλα με την απονομή του βαθμού, και πτυχίο ειδικότητας («Μηχανοδηγός ΠΛΣ», «Αρμενιστής ΠΛΣ» ή «Ηλεκτρολόγος–Ηλεκτρονικός»).

Έκτοτε, πλήθος γυναικών εισέρχεται στις τάξεις του Σώματος μέσω προκηρύξεων, με εφαρμογή του συστήματος μοριοδότησης, κατατασσόμενες ως Ανθυποπλοίαρχοι (Τεχνικοί, Νομικοί, Ιατροί, Οικονομικοί, Ειδικής Μονιμότητας ή Χειριστές Ιπτάμενων Μέσων). Οι γυναίκες αυτές υπηρετούν σε θέσεις ευθύνης, υπό δύσκολες επιχειρησιακές συνθήκες, επιτελώντας καθήκοντα ισότιμα με τους άνδρες συναδέλφους τους.

Τα τελευταία χρόνια, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής/Αρχηγείο Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. προκηρύσσει τακτικά διαγωνισμούς με εφαρμογή του συστήματος μοριοδότησης, κατατασσόμενες ως Σημαιοφόροι για κάλυψη θέσεων ναυτικών ειδικοτήτων (Κυβερνήτες, Μηχανικοί) σε περιπολικά σκάφη και πλοία, με απευθείας κατάταξη πτυχιούχων Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Από το 2023, μία ακόμη θέση ορόσημο κατακτήθηκε από γυναίκες: εκείνη των χειριστών ελικοπτέρων, σε έναν χώρο που έως πρόσφατα θεωρείτο αποκλειστικά ανδρικός.

Από το 1980 μέχρι σήμερα, η γυναικεία παρουσία στο Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. έχει ενισχυθεί σημαντικά. Οι γυναίκες αποτελούν πλέον αναπόσπαστο μέρος του Σώματος, υπηρετώντας σε επιχειρησιακές μονάδες επιτήρησης συνόρων, λιμενική αστυνόμευση, έρευνα και διάσωση, προστασία θαλασσιού περιβάλλοντος, πάταξη παράνομων δραστηριοτήτων και διαχείριση κρίσεων.

Θεσμικό Πλαίσιο Ισότητας των Φύλων

Η ισότητα των φύλων αποτελεί θεμελιώδη αρχή του ευρωπαϊκού και εθνικού δικαίου. Η Οδηγία 2006/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου θεσπίζει την εφαρμογή της αρχής των ίσων ευκαιριών και της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών στην εργασία και την απασχόληση. Απαγορεύει κάθε διάκριση που αφορά:

- την πρόσληψη και την πρόσβαση στην απασχόληση,



- την απόλυση,
 - την επαγγελματική κατάρτιση και εξέλιξη,
 - την ένταξη σε επαγγελματικές οργανώσεις.
- Επιπλέον, το άρθρο 157 της Συνθήκης για τη Λει-

τουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης απαγορεύει τις διακρίσεις στις αμοιβές για ίση εργασία ή εργασία ίσης αξίας. Ο Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ε.Ε. (2007/С 303/01) επιβεβαιώνει την απαγόρευση κάθε





διάκρισης λόγω φύλου (άρθρο 21) και την κατοχύρωση της ισότητας ανδρών και γυναικών σε όλους τους τομείς, συμπεριλαμβανομένης της απασχόλησης (άρθρο 23).

Στην Ελλάδα, η αρχή της ισότητας κατοχυρώνεται συνταγματικά:

- Άρθρο 4 παρ. 2: «Οι Έλληνες και οι Ελληνίδες έχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις.»
- Άρθρο 116 παρ. 2: «Δεν αποτελεί διάκριση λόγω φύλου η λήψη θετικών μέτρων για την προώθηση της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών.»

Ο Ν. 3488/2006 (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2002/73/ΕΚ) ορίζει το πλαίσιο ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών σε πρόσβαση, εκπαίδευση, προώθηση και συνθήκες εργασίας.

Ο Ρόλος της Γυναίκας στο Λιμενικό Σώμα

Ο ρόλος της γυναίκας στο Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ. έχει εξελιχθεί ριζικά. Οι γυναίκες στελέχη συμμετέχουν σε όλο το φάσμα της λιμενικής δραστηριότητας —από την πρόληψη και καταστολή παρανόμων ενεργειών στη θάλασσα και στα λιμάνια, έως τη διασφάλιση της δημόσιας τάξης και ασφάλειας— υπηρετώντας με επαγγελματισμό και υπευθυνότητα.

Η παρουσία τους συνέβαλε στην ενίσχυση της κοινωνικής εμπιστοσύνης προς το Σώμα και στην καλλιέργεια ενός πιο ανθρώπινου και αποτελεσματικού περιβάλλοντος εργασίας. Παρά τις προκαταλήψεις που σε ορισμένες περιπτώσεις εξακολουθούν να υφίστανται, οι γυναίκες Λιμενικοί αποδεικνύουν καθημερινά την αξία, την ψυχραιμία και την αποτελεσματικότητά τους.

Η Πολιτεία έχει λάβει μέτρα για την ενίσχυση της γυναικείας συμμετοχής στο Σώμα, διασφαλίζοντας ίσες ευκαιρίες πρόσληψης, εκπαίδευσης και εξέλιξης, καθώς και υποστήριξη σε θέματα φύλου. Παράλληλα, έχει αναπτυχθεί δίκτυο στήριξης και ευαισθητοποίησης σε ζητήματα ισότητας και σεβασμού της διαφορετικότητας.

Από το 1980 και εξής, η εκπροσώπηση των γυναικών στο Λ.Σ. αυξήθηκε σταθερά. Οι γυναίκες πλέον υπηρετούν σε επιτελικές και μάχιμες θέσεις υψηλής ευθύνης, αποδεικνύοντας ότι διαθέτουν όλα τα απαραίτητα σωματικά, πνευματικά και ψυχικά προσόντα. Πολλές είναι πτυχιούχοι Ανωτέρων ή Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και γνωρίζουν ξένες γλώσσες, συμβάλλοντας στην εξωστρέφεια και τον εκσυγχρονισμό του Σώματος.

Υπηρετούν σε κρίσιμα επιχειρησιακά πόστα —σταθμούς, περιπολικά πλοία και σκάφη— ως κυβερνήτες, μηχανικοί, μηχανοδηγοί και ηλεκτρονικοί, ανταποκρινόμενες πλήρως στις επιχειρησιακές απαιτήσεις. Παράλληλα, καλούνται να ισορροπήσουν ανάμεσα στις επαγγελματικές υποχρεώσεις και τον οικογενειακό τους ρόλο, γεγονός που καθιστά τη συμβολή τους ακόμη πιο αξιόλογη.



Ηγετικό Προφίλ Γυναικών Στελεχών Λ.Σ.

Η ηγεσία αποτελεί βασικό παράγοντα επιτυχίας κάθε οργανισμού. Στο Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ., οι γυναίκες έχουν αποδείξει ότι διαθέτουν τις ίδιες ικανότητες ηγεσίας με τους άνδρες συναδέλφους τους. Το ηγετικό στυλ που συνήθως υιοθετούν —η «μετασχηματιστική ηγεσία»— βασίζεται στη συνεργασία, την ενσυναίσθηση και την ενθάρρυνση της πρωτοβουλίας, στοιχεία που ενισχύουν τη συνοχή και την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών.

Η πρώτη γυναίκα αξιωματικός προήχθη σε Υποναύαρχο το 2014, σηματοδοτώντας μια ιστορική εξέλιξη. Σήμερα, οι γυναίκες Λιμενικοί μπορούν να φτάσουν έως και τον βαθμό του Αντιναυάρχου Λ.Σ.–ΕΛ.ΑΚΤ., γεγονός που καταδεικνύει ότι δεν υπάρχουν πλέον «γυάλινες οροφές» στη σταδιοδρομία τους.

Οι γυναίκες ηγέτιδες του Λ.Σ. διακρίνονται για την αυθεντικότητα, την ψυχραιμία, την επικοινωνιακή τους ικανότητα και τη διορατικότητα στις κρίσιμες καταστάσεις. Η συμβολή τους στην οργανωτική κουλτούρα, στη διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού και στη βελτίωση των επιχειρησιακών πρακτικών είναι καθοριστική.

Η συμμετοχή των γυναικών στο Λιμενικό Σώμα δεν αποτελεί πλέον απλώς ζήτημα ισότητας, αλλά θεμελιώδη προϋπόθεση για τη λειτουργία ενός σύγχρονου, δίκαιου και αποτελεσματικού οργανισμού.

Η συνεχής ενίσχυση της παρουσίας τους, η αξιοποίηση των ικανότητων τους και η παροχή ίσων ευκαιριών συνιστούν προϋπόθεση για τον εκσυγχρονισμό και την περαιτέρω πρόοδο του Σώματος.

Οι γυναίκες του Λιμενικού, με επαγγελματισμό, ήθος και αφοσίωση, αποτελούν πλέον ζωντανό παράδειγμα επιτυχίας, προσφοράς και ισότιμης συμμετοχής στην προστασία της ανθρώπινης ζωής, της θαλάσσιας ασφάλειας και της πατρίδας. ■



Η νοσηλευτική οικογένεια του ΝΝΑ

Επετειακή εκδήλωση στη ΛΑΕΔ για τα 70 χρόνια του ΝΝΑ

Της Υποναυάρχου ε.α. Αικατερίνης Μιχελάκου-Στάχτου ΠΝ

Επιτρέψτε μου να δανειστώ τη φράση, «γιατί τα χρόνια τρέχουν χύμα» και να προσπαθήσω να μην εξωραϊσώ το παρελθόν και να μην πέσω στην παγίδα ΕΜΕΙΣ ΤΟΤΕ ΤΑ ΚΑΝΑΜΕ ΚΑΛΥΤΕΡΑ, όχι γιατί τα κάναμε καλύτερα αλλά, γιατί θεωρώ ότι το «χρέος» όπως το περιγράφει στην «Ασκητική» του ο Νίκος Καζαντζάκης, είναι ότι *κάθε άνθρωπος έχει την ευθύνη, να νιώσει μέσα του το βάρος των προγόνων του, να φωτίσει την πορεία τους και να συνεχίσει το έργο τους.*

Η νοσηλευτική οικογένεια του ΝΝΑ από τις πρώτες συναδέλφους, πρωτοπόρες στα δύσκολα χρόνια, αλλά και οι νεότερες γενιές συνεχίζουν να βάζουν το πολύτιμο λιθαράκι τους για την βελτίωση των υπηρεσιών υγείας, εστιάζοντας πρωτίστως στον πάσχοντα. Οι εξελίξεις στην τεχνολογία έχουν βοηθήσει σημαντικά και ανοίγουν νέους ορίζοντες, με την πυξίδα μας να παραμένει, σταθερά στραμμένη στο «**Επ' ωφελεία καμνόντων**». ...**Ἐς οἰκίας δὲ ὀκόσας ἂν ἐσίω, ἐσελεύσομαι ἐπ' ὠφελεία καμνόντων**, από τον ὄρκο του Ιπποκράτη.

Το ταξίδι μου ξεκίνησε πριν 55 χρόνια... σαν χτες δηλαδή! Είναι Τρίτη πρωί στις 15 του Δεκεμβρίου 1970. Πέντε απόφοιτες από τη ΣΑΝ αφήνουμε τον χωματόδρομο της Κατεχάκη και με το φύλλο Πορείας ανά χείρας, φτάνουμε στην οδό Δεινοκράτους 70.

Με την ευκολία που μας παρέχει η Τεχνητή Νοημοσύνη, διάβασα πρόσφατα, πως το σημαντικό γεγονός εκείνης της ημέρας ήταν ότι το διαστημόπλοιο Venera 7, προσεδάφιστηκε στον πλανήτη Αφροδίτη και το άλλο σημαντικό γεγονός, που σήμερα είναι γραμμένο με ανεξίτηλα χρώματα στις καρδιές μας, ήταν η άφιξή μας στο ΝΝΑ!

Πρώτη εντύπωση· το νοσοκομείο είναι σχεδόν καινούργιο, πεντακάθαρο και μοσχομυρίζει πράσινο σαπούνι! Ανάμεσα στο εκκλησάκι του Αγίου Σπυρίδωνα και το νοσοκομείο, υπάρχουν δύο τεράστια πλατάνια κι ένα δασάκι με λεμονιές. Αλληλοκοιταχτήκαμε με φανερή ικανοποίηση και μια κρυφή αγωνία για το καινούργιο μας σπίτι και λέω «σπίτι» γιατί τότε, είχαμε τη δυνατότητα να έχουμε δωρεάν μόνιμη στέγη και κατά περίπτωση δωρεάν τροφή.

Στον 4ο όροφο εκεί όπου σήμερα είναι το τμήμα



4Α ήταν το καρέ Αξιωματικών. Αν θέλαμε να γευματίσουμε στο καρέ έπρεπε να κάνουμε κράτηση την προηγούμενη μέρα. Υπεύθυνη για το εβδομαδιαίο μενού ήταν συνήθως μια Ανθυπολοχαγός, [οι τρεις κλάδοι τότε είχαν ενοποιηθεί σε Κοινό Σώμα],

Τα τρόφιμα αγόραζε κάθε πρωί ο καμαρότος, από το γειτονικό παντοπωλείο στην οδό Δεινοκράτους. Το ποσό που πληρώναμε ήταν μόνο το κόστος των υλικών. Με λίγα λόγια η ανταμοιβή του καμαρότου ήταν συνήθως μια έξτρα άδεια εξόδου!

Το βραδινό και νυχτερινό φαγητό ήταν ΔΩΡΕΑΝ. Ομελέτα και κεφτεδάκια από τα μαγειρεία, τα οποία έπλαθε πέντε-πέντε στις μεγάλες παλάμες του ο συμπαθής μάγειρας. Στέγη και τροφή εξασφαλισμένα με τον καλύτερο τρόπο.

Ο θάλαμος ενδιαίτησης (Δώμα) τηρούσε όλες τις προϋποθέσεις (πλην πλυντηρίων ρούχων) για ποιοτική διαβίωση. Το καρέ αξιωματικών στην ευρύχωρη αίθουσα είχε ένα τραπέζι μοναστηριακό με ξύλινες καρέκλες. Σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο είχε πολυθρόνες ντυμένες με λευκό караβόπανο και στην μπροστινή πλευρά ήταν απλικαρισμένα με μπλε σκούρο ύφασμα η άγκυρα και το ακρωνύμιο ΝΝΑ. Πριν την εμφάνιση της τηλεόρασης ακούγαμε ραδιόφωνο και μουσική από δίσκους βινυλίου στο πικάπ. Φυσικά δεν έλειπαν τα φυτά εσωτερικού χώρου σε πήλινες γλάστρες.

Στη ΣΑΑΝ «Β.ΦΡ», η αείμνηστη πρώτη Αξιωματικός



Νοσηλεύτρια Κλεοπάτρα Αβαγιανού, με την χαρακτηριστική φωνή της, πολύ συχνά μας θύμιζε ότι η Νοσηλευτική είναι επιστήμη και τέχνη. Η τέχνη σημαίνει δεξιότητες. Στα εκπαιδευτικά μας προγράμματα αφιερώναμε πολλές ώρες στο εργαστήριο και στην κλινική άσκηση.

Η πρώτη «τραυματική» μας εμπειρία στα χρόνια της «γυάλινης σύριγγας» στο ΝΝΑ, προήλθε από το έμβολο, που κάνει και την περισσότερη δουλειά, αλλά στα κάπως αδέξια χέρια μας και ιδιαίτερα αν το περιεχόμενο ήταν φάρμακο σε ελαιώδη μορφή, συνήθως το έμβολο γλιστρούσε και έπεφτε με θόρυβο σκορπώντας στο δάπεδο τα γυάλινα κομματάκια του!!!

Το ίδιο συνέβαινε και με το θερμόμετρο υδραργύρου, που όταν έσοπαζε, ο υδράργυρος σκορπούσε σε πολλές κυλιόμενες άπιαστες μπαλίτσες! Στο τέλος της εβδομάδας το νεφροειδές γέμιζε με σπασμένα έμβολα και θερμόμετρα... Στην κεντρική αποθήκη ο αποθηκάριος ήταν πολύ φειδωλός όταν ζητούσαμε την αντικατάστασή τους. Αναγκαστικά η έλλειψη δεξιότητας στη χρήση της γυάλινης σύριγγας πολύ γρήγορα έγινε παρελθόν κι έτσι γλιτώσαμε από την [τσιγκουνιά] του αποθηκάριου.

Από τις τρεις βάρδιες, το πιο δύσκολο ωράριο ήταν το νυχτερινό. Θυμάμαι το αλληλέγγυο σύνθημα, που έδινε ο ναύτης από την κεντρική πύλη, στον ναύτη του τηλεφωνικού κέντρου στο υπόγειο του νοσοκομείου, όταν εμφανιζόταν η νυκτερινή έφοδος!

Κοντά στα ξημερώματα, όταν οι περισσότεροι ασθενείς συνήθως κοιμούνταν, (εξαιρούνται οι βαριά πάσχοντες) και πριν ξεκινήσει η πρωινή νοσηλεία, γράφαμε τα συνταγολόγια φαρμάκων το μπλε και το πράσινο, το διαιτολόγιο ασθενών, το συνταγολόγιο με τα κοινόχρηστα υλικά κι αν μας περίσσευε χρόνος, κόβαμε τα τόπια από γάζα σε διάφορα μεγέθη με το ψαλίδι κοπής γύψου και διπλώναμε με επιμέλεια γάζες και τολύπια, για τις ανάγκες των αλλαγών σε χειρουργικά τραύματα.

Στη συνέχεια ακολουθούσε η συσκευασία στα μεγάλα μεταλλικά τύμπανα με τις τρυπούλες, κατάλληλα για την αποστείρωση. Μπορώ να πω ότι όλο αυτό ήταν ένα διάλειμμα λογοθεραπείας-εργοθεραπείας και μας κρατούσε σε εγρήγορση. Τότε δεν είχε ακόμα ξεκινήσει από το εμπόριο, η προμήθεια με αποστειρωμένο υγειονομικό υλικό μιας χρήσης. Κατά κάποιον τρόπο έτσι αποφορτίσαμε την πρωινή βάρδια από την γραφειοκρατία και την εργοστασιακού τύπου προετοιμασία γαζών. Σημειωτέον ότι επειδή αφιερώναμε αρκετό από τον νοσηλευτικό μας χρόνο για την προετοιμασία υγειονομικού υλικού, η χρήση του γινόταν μπορώ να πω με περισσότερη φειδώ!!!

Τις σύριγγες, τις βελόνες, τα τροκάρ, τα χειρουργικά εργαλεία και τις πολυπάγρες, αποστειρώναμε με τη



μέθοδο του βρασμού σε ειδικούς μεταλλικούς βραστήρες. Μερικά χρόνια αργότερα τα στέλναμε για αποστείρωση στον κλίβανο ατμού.

Δεν μπορώ να ξεχάσω την γλυκύτατη Ανθούλα, υπεύθυνη στο χώρο με τους κλιβάνους, να παρακολουθεί με ενδιαφέρον από την τζαμαρία, τα μόνιτορς των ασθενών στη διπλανή νεοσύστατη Μονάδα Εντατικής Θεραπείας και πολλές φορές να χτυπάει με επιμονή το τζάμι, όταν έβλεπε να αλλάζει ο ρυθμός στο ΗΚΓ...

Ανοίγω εδώ μια παρένθεση, να περιγράψω δύο περιστατικά με διαφορετική εξέλιξη:

Μόνιμος υπαξιωματικός από τη Σαλαμίνα με κρανιοεγκεφαλικές βλάβες, μετά από τροχαίο ατύχημα, νοσηλεύτηκε στη ΜΕΘ δύο ολόκληρα χρόνια και στη συνέχεια διακομίστηκε στην ορθοπεδική κλινική για περαιτέρω νοσηλεία. Οι οδηγίες ήταν φυσικοθεραπεία για να ξαναπερπατήσει και σε αναμονή να ξαναμιλήσει... Μετά από περίπου νοσηλεία έξι μηνών, κατά τις δώδεκα το μεσημέρι ξαφνικά βλέπουμε τον Δημήτρη, ΟΡΘΙΟ μπροστά στο γραφείο και με ένα χαμόγελο, να με καλημερίζει με το μικρό μου όνομα! ΚΑΛΗΜΕΡΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ...

Μολονότι έχουν περάσει χρόνια πολλά, τα γεγονότα που ζήσαμε τον Ιούλιο του 1974 με την Υπολοχαγό (ΥΝ) Ναυικά Ρουτζούνη-Γκουντάνη και την Ανθυπολοχαγό (ΥΝ) Ουρανία Ξηρομερίτη-Χατζή, διατηρούνται μέσα μας ζωηρά σαν κάρβουνα αναμμένα που καίνε την καρδιά. Είχαμε βιώσει μια δύσκολη και τραγική εμπειρία στο 401 ΓΣΝΕ, όταν χρειάστηκε να νοσηλεύσουμε τους δέκα στρατιώτες με καθολικά εγκαύματα, από την πτώση βόμβας Narpalm στην Κύπρο. Τρεις μαρτυρικούς μήνες έζησαν και μόνο ένας κατάφερε να επιβιώσει με συνεχόμενες και επώδυνες πλαστικές... (το 1972 είχαμε διαβάσει την είδηση στις εφημερίδες : «The Narpalm Girl», μια εικόνα ενός κοριτσιού 9 χρονών, που συγκλόνησε τον κόσμο. Δύο χρόνια μετά είχαμε ζήσει από πολύ κοντά τις συγκλονιστικές εικόνες με τα ολικά εγκαύματα δέκα στρατιωτών... στο 401 ΓΣΝΕ).



Εδώ δεν ταιριάζει να πω κλείνω την παρένθεση, αλλά... παίρνω μια βαθιά ανάσα, προχωρώ και συνεχίζω...

Στον θάλαμο νοσηλείας κάθε έξι ώρες μετρούσαμε το σάκχαρο των διαβητικών ασθενών, επίσης με τη μέθοδο του βρασμού.

Σε γυάλινο δοκιμαστικό σωλήνα προσθέταμε 5 ml αντιδραστήριο βενεδεκτίνης, 8 σταγόνες ούρων και θερμαίναμε προσεκτικά το διάλυμα αναδεύοντάς το στη φλόγα που έβγαζε το καμινέτο. Η αλλαγή στο χρώμα, από μπλε πράσινο κίτρινο πορτοκαλί κεραμιδί, καθόριζε την ποσότητα του σακχάρου και την ποσότητα της κρυσταλλικής ινσουλίνης που θα έπρεπε να γίνει στον άρρωστο. Η μέθοδος αντικαταστάθηκε μετά από χρόνια με τις γνωστές ταινίες του εμπορίου και όχι μόνο, που μετρούν το σάκχαρο πιο εύκολα με περισσότερη ασφάλεια και ακρίβεια.

Το Διαιτολόγιο των ασθενών ήταν όπως προαναφέρθηκε ευθύνη δική μας για τη αναγραφή, τον έλεγχο και την ορθή εκτέλεση. Δικό μας καθήκον και οι αιμοληψίες για τις μικροβιολογικές εξετάσεις πριν διοριστούν οι διαιτολόγοι και οι τεχνολόγοι εργαστηρίων. Πολυσχιδής ο ρόλος μας λέμε σήμερα. Ένα καλά κουντησμένο πολυμηχάνημα, λέγαμε τότε.

Όταν πρώτη φορά άκουσα τη λέξη ΛΟΓΟΔΟΣΙΑ δεν μπορούσα να φανταστώ ότι είναι ένα πολυσέλιδο, βαρύ τετράδιο, με σκληρά εξώφυλλα. Η λογοδοσία γραπτή ή προφορική, είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια και την ποιότητα της νοσηλευτικής φροντίδας. Αυτή η λέξη ακόμα και τώρα μου θυμίζει εκείνο το τετράδιο, πάνω στο γραφείο της προϊσταμένης σαν ΕΥΑΓΓΕΛΙΟ. Πολύ αργότερα αντικαταστάθηκε με τα μεταλλικά κάρτεξ κρεμασμένα σε τροχήλατα καρότσια, ένα είδος φύλλο, που περιείχε όλες τις πληροφορίες για κάθε ασθενή ξεχωριστά. Μετά από πολλά χρόνια τα κάρτεξ αντικαταστάθηκαν με το νοσηλευτικό ιστορικό. Μπορεί οι αλλαγές να συνεχίζονται με πρωτόκολλα και καινοτόμα εργαλεία, η Λογοδοσία ως έννοια παραμένει αναλλοίωτη και ζωτικής σημασίας για την εξασφάλιση ποιοτικών υπηρεσιών στο Εθνικό Σύστημα Υγείας.

Η κατάταξη γυναικών πρώτη φορά στο ΠΝ με τον βαθμό του Ναυτοδίοπου, ήταν μια καινοτομία του Ναυάρχου Ανδρέα Παρασκευόπουλου, σε συνεργασία με την τότε Διευθύντρια Νοσηλευτικής Αρχιπλοίαρχο (ΥΝ) Ζωή Ταχμαζοπούλου-Ρολογά, προκειμένου να καλυφθούν επείγουσες ανάγκες με εκπαιδευμένο νοσηλευτικό προσωπικό, από Γενικά ή Τεχνικά Επαγγελματικά Λύκεια.

Θυμάμαι στις 16 Ιανουάριου 1989 έφτασαν στο ΝΝΑ περισσότερες από εκατό γυναίκες (109 για την ακρίβεια Ναυτοδίοποι), με σκοπό να ξεκινήσουν άμεσα ένα διετές πρόγραμμα Θεωρητικής κατάρτισης και Κλινικής



εκπαίδευσης μέσα στο νοσοκομείο. Καθοριστική ήταν τότε η συμβολή του διευθυντή εκπαίδευσης Πλοιάρχου (ΥΙ) Ευστάθιου Σταθόπουλου και της Υποναύαρχου ε.α. σήμερα Ουρανίας Ξηρομερίτη-Χατζή στην υλοποίηση του προγράμματος.

Πριν τη δεκαετία του ογδόντα καθιερώθηκε η χορήγηση αδειών για εξειδικεύσεις στον τεχνητό νεφρό και την αιμοδοσία, σε μεγάλα πολιτικά νοσοκομεία της Αθήνας, και εκπαιδευτικές άδειες σε ναυτικές βάσεις και νοσοκομεία εξωτερικού, κυρίως στις ΗΠΑ.

Με τον θεσμό πλέον της διά βίου μάθησης, καθιερώθηκε το ετήσιο εκπαιδευτικό πρόγραμμα και άρχισε να εφαρμόζεται με εντατικούς ρυθμούς και πνεύμα συνεργασίας για την υλοποίηση σεμιναρίων και σχολείων στη Βασική και Εξειδικευμένη ΚΑΑ, ΑΙΛΣ, Καταδυτική Ιατρική/Νοσηλευτική και όχι μόνο. Οι εκπαιδευόμενοι ήταν κυρίως αξιωματικοί και υπαξιωματικοί υγειονομικού από το ΠΝ κατά περίπτωση από ΣΞ και ΠΑ, αλλά και επαγγελματίες υγείας από την Κύπρο και την ευρύτερη υγειονομική περιφέρεια της Ελλάδας. Στην Βασική ΚΑΑ εκπαιδεύονταν σταδιακά το στρατιωτικό και πολιτικό προσωπικό σε προπλάσματα προσομοίωσης, όχι μόνο στο ΝΝΑ αλλά και στο ΝΝΚ, καθώς και στα κέντρα κατάταξης του ΠΜ.

Η συμμετοχή στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα, των Ανθυποπλοίαρχων (ΥΝ) Αικατερίνης Ρεβενιώτη-Πανούση, Ευτυχίας Καραθεοδώρου, Δήμητρας Παπανικολάου και των Ανθυποπλοίαρχων (ΥΙ) Βασίλη Μπέκου, Παναγιώτη Στρέμπελα και Γιώργου Θωμαΐδη, καθώς και η συμμετοχή προσκεκλημένων ομιλητών από την Προπαιδευτική Κλινική του Λαϊκού Νοσοκομείου, το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, τη Σκωτία και την Αυστραλία, ήταν μπορώ να πω καθοριστική για την υλοποίηση και εφαρμογή των σεμιναρίων, πρωτίστως με ομαδικό πνεύμα αλλά και τις καινοτόμες πρωτοβουλίες, του τότε διευθυντή εκπαίδευσης Πλοίαρχου (ΥΙ) Ιωάννη Πολυχρονίδη.

Μερικά χρόνια αργότερα και συγκεκριμένα στις 29



Ιουλίου το 2005 το Ελληνικό Συμβούλιο Εκπαίδευση, στην Αναζωογόνηση (Resuscitation Teaching Council of Greece) στο οποίο συμμετείχαν οι Βασίλης Μπέκος και Παναγιώτης Στρέμπελας αναγνωρίστηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Αναζωογόνησης (ERC) ως ο πρώτος υπεύθυνος φορέας για τον έλεγχο ποιότητας και την πιστοποίηση των σεμιναρίων στην Ελλάδα! Αυτή η αναγνώριση μόνο τυχαία δεν είναι για τον Βασίλη Μπέκο και τον Παναγιώτη Στρέμπελα. Φανερώνει την αξία της ομαδικής προσπάθειας και καταδεικνύει ότι στην βασική αρχή του «Όφελείν ή μή βλάπτειν» μαζί με τις γνώσεις και τις δεξιότητες, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η εξασφάλιση ποιότητας στην παροχή υπηρεσιών στο σύστημα Υγείας. Από τα πρώτα τους χρόνια στο NNA, με υπευθυνότητα και ενθουσιασμό προσέφεραν και εκτός ωραρίου, αφειδώλευτα τις υπηρεσίες τους. Θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου για την εξαιρετική συνεργασία που είχα μαζί τους όλα αυτά τα χρόνια.

Παρά το γεγονός ότι η έλλειψη προσωπικού ήταν τροχοπέδη για τη συμμετοχή μας σε εκπαιδευτικές δραστηριότητες, οι εξελίξεις και τα νέα δεδομένα άρχισαν να έλκουν επίμονα την προσοχή και το ενδιαφέρον των νοσηλευτών. Η συμμετοχή μας πλέον με ερευνητικές εργασίες σε ημερίδες και πολυθεματικά συνέδρια του NNA και άλλων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων έπαιρνε σάρκα και οστά με πρωτόγνωρο και αρκετές φορές με υπερβάλλοντα ζήλο και ενθουσιασμό.

Θυμάμαι μάλιστα σε μια Ημερίδα στο ξενοδοχείο Χίλτον, που το θέμα ήταν τα Καταδυτικά Ατυχήματα και η χρήση του Υπερβαρικού Οξυγόνου χρειάστηκε στις 4 τα ξημερώματα να περάσουμε από τα μαγειρεία, στο υπόγειο του ξενοδοχείου, τον μονοθέσιο φορητό Θάλαμο Αποπιέσεως που φέραμε από το νοσοκομείο Σαλαμίνας με σκοπό να τον ανεβάσουμε με το ασανσέρ στην έκθεση του συνεδρίου!

Από τις αρχές της δεκαετίας του ενενήντα αποφοιτούν οι πρώτοι άνδρες αξιωματικοί (ΥΝ). Η παρουσία

τους στον νοσοκομείο ήταν ευπρόσδεκτη και εξαιρετικά σημαντική, παρά τις κάποιες επιφυλάξεις, ότι παραβιάζεται το ΑΒΑΤΟ σε ένα επάγγελμα-λειτουργία καθαρά γυναικείο.

Το 2000 νομοθετήθηκε ο βαθμός Υποναυάρχου ε.α. και απονεμήθηκε για πρώτη φορά στην τότε Αρχιπλοίαρχο Βαρβάρα Καραλιώτα-Παπαμιχαήλ. Την ίδια εποχή νομοθετήθηκε και η απονομή ξίφους.

Παίρνοντας απόσταση από το χτες, διαπιστώνω με χαρά και ικανοποίηση ότι η διεύθυνση νοσηλευτικής βασικός πυλώνας στο νοσοκομείο, συνεχίζει να βάζει, με τα πολύτιμα λιθαράκια της, σημαντικό επιστημονικό και όχι μόνο αποτύπωμα, σε θέματα καινοτομίας, εξέλιξης και συνεργασίας μεταξύ των υγειονομικών αξιωματικών των ΕΔ και ακόμα με κοινωνική ευαισθησία και προσφορά στον ευρύτερο χώρο της πατρίδας και ιδιαίτερα στα ακριτικά νησιά μας αλλά και με κοινωνική ευαισθησία εκτός συνόρων, που δυστυχώς πρόσφατα οι γνωστές παράπλευρες απώλειες, προκάλεσαν πολύ πόνο στην νοσηλευτική οικογένεια του Ναυτικού και της Αεροπορίας.

Ολοκληρώνοντας, θεωρώ ότι μετά από 70 χρόνια ήλθε ίσως το πλήρωμα του χρόνου να εξεταστεί η πρόταση-αίτημα, να δοθεί ο τιμητικός βαθμός Υποναυάρχου ε.ε. ώστε και στη Σχολή Αξιωματικών Νοσηλευτικής, Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα στο Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών η Διοικήτρια ή ο Διοικητής Αξιωματικός (ΥΝ) να κατέχει τον βαθμό Υποναυάρχου ε.ε., όπως ισχύει και με τις άλλες ανώτατες στρατιωτικές σχολές.

Κλείνοντας, το 2000 πέρασα για τελευταία φορά την πύλη του NNA για να διαβώ μια άλλη πύλη... Δύο ακόμα συναρπαστικά χρόνια πριν επιστρέψω στο φυσικό μου σπίτι, αφήνοντας πίσω με το χέρι στην καρδιά, τη μεγάλη ναυτική οικογένεια, που με συντρόφευε όλα αυτά τα χρόνια, στα εύκολα και στα δύσκολα στα μικρά και στα μεγάλα...



Τοξικός άνθρωπος- Αρρωστημένη συμπεριφορά

Της Πλωτάρχου ε.α. **Ανδριανής Διαμάντη ΠΝ**

Το επίθετο **Τοξικός** προέρχεται από την λατινική λέξη **toxicum**, που σημαίνει **δηλητήριο**.

Στην Αρχαία Ελληνική γλώσσα χρησιμοποιούσαν τη λέξη «τοξικών», που ήταν το δηλητήριο με το οποίο άλειφαν τα βέλη τους, προκειμένου να εξοντώσουν τους εισβολείς.

Στις μέρες μας, τοξικός ονομάζεται ο άνθρωπος που - μεταφορικά- «δηλητηριάζει» και καταστρέφει τους πάντες και τα πάντα στο πέρασμά του, τροφοδοτούμενος από αρνητικές σκέψεις και συμπεριφορές, οι οποίες κάποιες φορές συνοδεύονται και από βλαβερές πράξεις προς τον συνάνθρωπο. Εύλογα μπορούμε να αναγνωρίσουμε τα χαρακτηριστικά του: συνήθως ασκεί σκληρή και αυστηρή κριτική απέναντι σε οποιονδήποτε θετική συμπεριφορά, μειώνοντας τον συνομιλητή του με άσχημα και χυδαία λόγια, με σκοπό να τον πλήξει ανεπανόρθωτα. Δεν μπορεί να απολαύσει καμία θετική σκέψη, γιατί πιστεύει πως πίσω από αυτήν, κρύβεται η υποκρισία και όχι το πραγματικό ενδιαφέρον ή η καλή πρόθεση του άλλου.

Το θάρρος του μετατρέπεται σε θράσος, χωρίς σκέψη, που τα σαρώνει όλα στο πέρασμά του, επικαλούμενος την «**αυθεντικότητά**» του. Αν και στην πρώτη γνωριμία σας, ο ίδιος δείχνει ιδιαίτερα θετικός και συζητήσιμος, στην πορεία αντιλαμβάνεστε τον πραγματικό του σκοπό, που δεν είναι άλλος, από το να πλήξει την ψυχική και σωματική σας ηρεμία και ισορροπία.

Ως ένδειξη αντίληψης και έχοντας **έλλειψη ενσυναίσθησης**, το ψέμα του φαίνεται πιο λογικό μέσο για την επιβίωσή του. Επιπλέον, δεν τον ενδιαφέρει να γιατρευτεί, γιατί ο σκοπός του είναι να «δηλητηριάζει» τις ψυχές, όσων νιώθει, πως αποτελούν απειλή για τον ίδιο. Πάντοτε τα επιτεύγματά του θεωρούνται πιο σωστά και με προοπτική, ενώ των άλλων είναι εντελώς ανούσια και αποτυχημένα.

Πιθανότατα μέσα από την μεταξύ σας επικοινωνία, θα προσπαθήσει να κερδίσει -πάντοτε προς όφελος του εαυτού του- παραγκωνίζοντας τα δικά σας «θέλω» και τις επιθυμίες σας. Τον διακατέχει μια ναρκισσιστική συμπεριφορά. Δύσκολα προσφέρει την βοήθεια του στους γύρω του, γιατί πάνω από όλα σκέφτεται το προσωπικό του συμφέρον.

Επιπρόσθετα, τοξικός είναι ο άνθρωπος που ασχολείται διαρκώς με τις ζωές των άλλων με αρνητικό πρόσημο, που συνεχώς κριτικάρει, που χαίρεται μόνο με τη δυστυχία, που ζηλεύει κάθε πιθανή επιτυχία και προσπαθεί να την υπονομεύσει ή και να την αντιγράψει, με απώτερο σκοπό να την εκμεταλλευτεί στο μέλλον προς όφελός του.

Ποια είναι, τα σημάδια που μας δηλώνουν την εμφάνιση μιας τοξικής συμπεριφοράς;

Η απουσία σεβασμού όχι μόνο απέναντι στους άλλους, αλλά και προς την ίδια μας την προσωπικότητα, η συνεχής γκρίνια για κάθε τι που συμβαίνει, η διαρκής αλλαγή γνώμης, η χειραγώγηση που παρουσιάζεται ως φυσιολογική συμπεριφορά, τα συχνά και πολλά ψέματα που καταλήγουν να χάνουμε την εμπιστοσύνη ακόμα και απέναντι στον ίδιο μας τον εαυτό. Κι όλα αυτά, καλυμμένα με μια «λογική» που υποστηρίζει πως «για όλα φταίνει οι άλλοι». Με λίγα λόγια επιζητά κυριολεκτικά, την προσοχή μας. Όταν συμβαίνει το αντίθετο, γίνεται ο χειρότερος εχθρός μας.

Πώς μπορείτε να αντιμετωπίσετε τους τοξικούς ανθρώπους στον εργασιακό σας χώρο;

Πρώτα, πρέπει να αντιληφθείτε ότι η τοξικότητα δεν είναι δικό σας πρόβλημα, αλλά των άλλων που επιλέγουν να συμπεριφέρονται τοξικά. Στην συνέχεια, διαφωνήστε με σεβασμό, έτσι είναι πιο πιθανό να μειωθούν οι προσπάθειες να σας εμπλέξουν σε κάτι τοξικό ή να σας χειραγωγήσουν. Κατόπιν, μην αποδέχεστε την τυπική συγγνώμη, όταν τα όριά σας παραβιάζονται συνεχώς. Η επανάληψη της ίδιας συμπεριφοράς, ακυρώνει κάθε ειλικρινή πρόθεση μεταμέλειας.

Πάνω απ' όλα εκπαιδεύστε τον εαυτό σας, ώστε να μην αντιδράτε στις αρνητικές προκλήσεις, γιατί τις περισσότερες φορές, η σιωπή είναι η καλύτερη απάντηση. Να θυμάστε ότι το επίπεδό σας, δεν καθορίζεται από την δική τους συμπεριφορά αλλά από τη δική σας στάση.

Κερδίστε οφέλη προτάσσοντας την ηρεμία σας, όχι τον θυμό σας.

Η Δουλειά σας είναι να βάζετε στόχους και να προσπαθείτε να τους υλοποιείτε, όχι να ζείτε μέσα σε δραματικές καταστάσεις, απλώς και μόνο επειδή οι άλλοι δεν σας καταλαβαίνουν ή σας επηρεάζουν αρνητικά, με την τοξική τους συμπεριφορά. Η απόφαση για το ποιος θέλει να ζει μέσα στην δική του τοξικότητα είναι αποκλειστικά δική του υπόθεση, αλλά η επιλογή να βρискεστε μακριά του, είναι αποκλειστικά δική σας ευθύνη. Στην περίπτωση που έχετε την οποιαδήποτε σχέση με ανθρώπους των οποίων η συμπεριφορά είναι ανυπόφορα επιθετική, αρνητική ή εγωκεντρική, προτιμήστε να κρατήσετε μια εύλογη απόσταση και επικοινωνία περιορισμένη. Αρχικά, για να προστατέψετε τον εαυτό σας, και στη συνέχεια, για να συνειδητοποιήσετε πως έναν μόνιμα τοξικό άνθρωπο μπορεί να τον βοηθήσει, μόνο ένας ειδικός ψυχικής υγείας. ■



Η σημασία της άσκησης στη μέση και τρίτη ηλικία

Του **Θεόδωρου Β. Ρούσου** (PhD) Διδάκτορος Ιατρικής Σχολής ΕΚΠΑ,
Καθηγητή Φυσικής Αγωγής

Περίληψη

Η συστηματική σωματική άσκηση αποτελεί βασικό παράγοντα προαγωγής και διατήρησης της υγείας κατά τη μέση και τρίτη ηλικία. Η παρούσα ανασκόπηση εξετάζει τις φυσιολογικές αλλαγές που συνοδεύουν τη γήρανση, τα τεκμηριωμένα οφέλη της άσκησης στη σωματική και ψυχική υγεία, καθώς και τις αρχές σχεδιασμού ασφαλών και αποτελεσματικών προγραμμάτων άσκησης για άτομα ηλικίας άνω των 40 ετών. Παρουσιάζονται ενδεικτικά προγράμματα άσκησης βασισμένα σε διεθνείς κατευθυντήριες οδηγίες, με στόχο τη διατήρηση της λειτουργικής ικανότητας, την πρόληψη χρόνιων νοσημάτων και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Λέξεις-κλειδιά

Άσκηση, μέση ηλικία, τρίτη ηλικία, γήρανση, ποιότητα ζωής, πρόληψη.

Εισαγωγή

Η αύξηση του προσδόκιμου ζωής αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα επιτεύγματα της σύγχρονης ιατρικής και κοινωνικής εξέλιξης. Παράλληλα, όμως, συνοδεύεται από αυξημένη επίπτωση χρόνιων νοσημάτων και λειτουργικών περιορισμών, ιδιαίτερα κατά τη μέση και τρίτη ηλικία. Η σωματική άσκηση έχει αναγνωριστεί διεθνώς ως ένας από τους πιο αποτελεσματικούς, οικονομικά αποδοτικούς και προσβάσιμους τρόπους πρόληψης και διαχείρισης αυτών των καταστάσεων.

Πλήθος επιδημιολογικών και κλινικών μελετών καταδεικνύουν ότι τα άτομα που παραμένουν σωματικά δραστήρια παρουσιάζουν χαμηλότερα ποσοστά καρδιαγγειακής νοσηρότητας, καλύτερη μυοσκελετική υγεία, βελτιωμένη ψυχική ευεξία και αυξημένο προσ-

δόκιμο ζωής σε σύγκριση με τα σωματικά αδρανή άτομα (Warburton et al., 2006).

Σκοπός του παρόντος άρθρου είναι η συστηματική παρουσίαση της σημασίας της άσκησης στη μέση και τρίτη ηλικία, με επιστημονικό ύφος και τεκμηρίωση, καθώς και η παράθεση ενδεικτικών προγραμμάτων άσκησης που μπορούν να εφαρμοστούν με ασφάλεια στον γενικό πληθυσμό.

Μέση και τρίτη ηλικία: εννοιολογικός προσδιορισμός

Η μέση ηλικία ορίζεται συνήθως ως το χρονικό διάστημα μεταξύ 40 και 65 ετών, ενώ η τρίτη ηλικία αφορά άτομα άνω των 65 ετών. Ο διαχωρισμός αυτός είναι ενδεικτικός και δεν αντικατοπτρίζει πλήρως τη βιολογική και λειτουργική ηλικία του ατόμου. Σύγχρονες προσεγγίσεις εστιάζουν στη λειτουργική ικανότητα, δηλαδή στην ικανότητα εκτέλεσης δραστηριοτήτων καθημερινής ζωής, ως βασικό δείκτη υγείας και ευεξίας (WHO, 2015).

Φυσιολογικές μεταβολές κατά τη γήρανση

Η διαδικασία της γήρανσης συνοδεύεται από προοδευτικές αλλαγές σε όλα τα συστήματα του οργανισμού:

Μυοσκελετικό σύστημα

Η σαρκοπενία, δηλαδή η ηλικιακά σχετιζόμενη απώλεια μυϊκής μάζας και δύναμης, ξεκινά ήδη από την τέταρτη δεκαετία της ζωής και επιταχύνεται μετά την ηλικία των 60 ετών (Rosenberg, 1997). Παράλληλα, η μείωση της οστικής πυκνότητας αυξάνει τον κίνδυνο οστεοπόρωσης και καταγμάτων.

Καρδιοαναπνευστικό σύστημα

Η μέγιστη πρόσληψη οξυγόνου (VO_2max) μειώνεται κατά περίπου 5–10% ανά δεκαετία μετά την ηλικία των 30 ετών, γεγονός που επηρεάζει τη λειτουργική αντοχή (Fleg et al., 2005).

Νευρολογικό σύστημα

Παρατηρείται επιβράδυνση της νευρικής αγωγιμότητας, μείωση της ισορροπίας και του συντονισμού, καθώς και σταδιακή έκπτωση γνωστικών λειτουργιών.

Οφέλη της άσκησης στη μέση και τρίτη ηλικία

Καρδιαγγειακά οφέλη

Η τακτική αερόβια άσκηση μειώνει την αρτηριακή





πίεση, βελτιώνει το λιπιδαιμικό προφίλ και μειώνει τον κίνδυνο στεφανιαίας νόσου και αγγειακών εγκεφαλικών επεισοδίων (Lee et al., 2012).

Μυοσκελετικά οφέλη

Η προπόνηση με αντιστάσεις έχει αποδειχθεί ότι αυξάνει τη μυϊκή μάζα και δύναμη ακόμη και σε άτομα άνω των 80 ετών (Fiatarone et al., 1990). Επιπλέον, οι ασκήσεις φόρτισης συμβάλλουν στη διατήρηση της οστικής πυκνότητας.

Μεταβολικά οφέλη

Η άσκηση βελτιώνει την ευαισθησία στην ινσουλίνη και συμβάλλει στον έλεγχο του σωματικού βάρους, μειώνοντας τον κίνδυνο εμφάνισης σακχαρώδη διαβήτη τύπου 2 (Colberg et al., 2016).

Ψυχική υγεία και γνωστική λειτουργία

Μετα-αναλύσεις δείχνουν ότι η συστηματική άσκηση μειώνει τα συμπτώματα κατάθλιψης και άγχους, ενώ συνδέεται με βελτιωμένη γνωστική λειτουργία και μειωμένο κίνδυνο άνοιας (Erickson et al., 2011).

Κατευθυντήριες οδηγίες άσκησης για ενήλικες και ηλικιωμένους

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας και το American College of Sports Medicine, οι ενήλικες και ηλικιωμένοι θα πρέπει να συμμετέχουν σε:

- Τουλάχιστον 150–300 λεπτά μέτριας έντασης αερόβια άσκηση εβδομαδιαίως
- Προπόνηση μυϊκής ενδυνάμωσης τουλάχιστον 2 φορές την εβδομάδα
- Ασκήσεις ισορροπίας και ευλυγισίας, ιδιαίτερα σε άτομα άνω των 65 ετών

Ενδεικτικά προγράμματα άσκησης

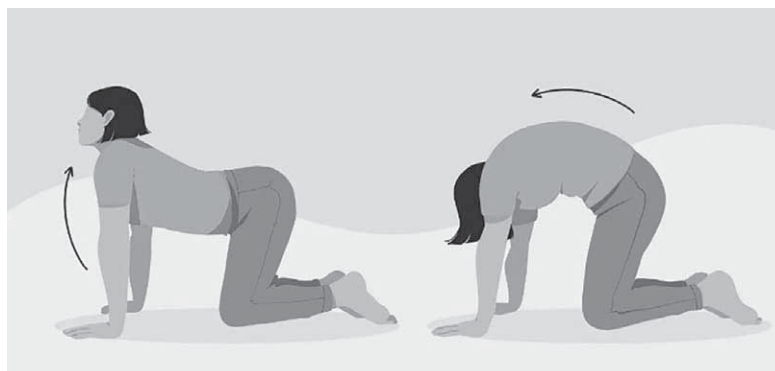
Η κατάρτιση προγραμμάτων άσκησης για άτομα μέσης και τρίτης ηλικίας θα πρέπει να βασίζεται στις αρχές της εξατομίκευσης, της προοδευτικότητας και της ασφάλειας. Στόχος δεν είναι η αθλητική επίδοση, αλλά η διατήρηση και βελτίωση της λειτουργικής ικανότητας, η πρόληψη τραυματισμών και η ενίσχυση της αυτονομίας.

Πρόγραμμα άσκησης για άτομα μέσης ηλικίας (40–65 ετών)

Για τη συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα προτείνεται συνδυασμός αερόβιας άσκησης, προπόνησης με αντιστάσεις και ασκήσεων ευλυγισίας. Η συνολική διάρκεια της εβδομαδιαίας άσκησης θα πρέπει να ανέρχεται σε 150–300 λεπτά μέτριας έντασης.

Αερόβια άσκηση:

Η αερόβια προπόνηση μπορεί να περιλαμβάνει γρήγορο περπάτημα, ποδηλασία, κολύμβηση ή χρήση εργομετρικών μηχανημάτων. Η ένταση συνιστάται να κυμαίνεται στο 60–75% της μέγιστης καρδιακής



συχνότητας. Η διάρκεια κάθε συνεδρίας μπορεί να είναι 30–45 λεπτά, 3–5 φορές την εβδομάδα.

Προπόνηση με αντιστάσεις:

Η ενδυνάμωση θα πρέπει να εκτελείται 2–3 φορές την εβδομάδα, περιλαμβάνοντας τις κύριες μυϊκές ομάδες. Ενδεικτικές ασκήσεις είναι τα καθίσματα, οι προβολές, οι πιέσεις στήθους, η κωπηλατική και οι άρσεις φτέρνας. Προτείνονται 2–3 σετ των 8–12 επαναλήψεων με μέτρια αντίσταση.

Ασκήσεις κορμού και στάσης σώματος:

Ασκήσεις σταθεροποίησης κορμού, όπως η σανίδα σε τροποποιημένη μορφή και η γέφυρα, συμβάλλουν στη βελτίωση της στάσης σώματος και στη μείωση οσφυαλγίων.

Ευλυγισία και αποκατάσταση:

Διατάσεις χαμηλής έντασης για όλες τις μεγάλες μυϊκές ομάδες μετά την άσκηση, διάρκειας 10–15 λεπτών, συμβάλλουν στη διατήρηση του εύρους κίνησης.

Πρόγραμμα άσκησης για άτομα τρίτης ηλικίας (65+ ετών)

Στην τρίτη ηλικία η άσκηση εστιάζει κυρίως στη λειτουργική ενδυνάμωση, την ισορροπία και την πρόληψη πτώσεων. Η συχνότητα άσκησης μπορεί να είναι 3–5 φορές την εβδομάδα, με προσαρμογή στην ατομική ικανότητα.

Αερόβια άσκηση:

Το περπάτημα αποτελεί την πλέον προτεινόμενη μορφή αερόβιας άσκησης. Η διάρκεια μπορεί να ξεκινά από 15–20 λεπτά και να αυξάνεται σταδιακά έως τα 30 λεπτά, με ένταση που επιτρέπει την άνετη ομιλία κατά τη διάρκεια της άσκησης.

Λειτουργική ενδυνάμωση:

Ασκήσεις όπως τα καθίσματα σε καρέκλα, η έγερση στις μύτες, οι πιέσεις στον τοίχο και οι ασκήσεις με ελαστικούς ιμάντες στοχεύουν στη βελτίωση της δύναμης που απαιτείται για τις καθημερινές δραστηριότητες. Συνιστώνται 1–2 σετ των 10–15 επαναλήψεων.

Ασκήσεις ισορροπίας:

Η εξάσκηση της ισορροπίας είναι κρίσιμης σημασίας.



Ενδεικτικές ασκήσεις περιλαμβάνουν τη στάση στο ένα πόδι με υποστήριξη, το βάδισμα σε ευθεία γραμμή και τις μεταφορές βάρους. Οι ασκήσεις αυτές μπορούν να εκτελούνται καθημερινά.

Αναπνευστικές ασκήσεις και χαλάρωση:

Ασκήσεις ελεγχόμενης αναπνοής και ήπιας κινητικότητας συμβάλλουν στη μείωση του άγχους και στη βελτίωση της καρδιοαναπνευστικής λειτουργίας.

Προσαρμογές για ειδικές παθήσεις

Σε άτομα με αρθρίτιδα, οστεοπόρωση ή καρδιαγγειακά νοσήματα, η ένταση και το είδος των ασκήσεων θα πρέπει να προσαρμόζονται κατάλληλα. Η καθοδήγηση από εξειδικευμένο επαγγελματία άσκησης ή φυσικοθεραπευτή θεωρείται απαραίτητη.

Συζήτηση

Τα δεδομένα της διεθνούς και ελληνικής βιβλιογραφίας συγκλίνουν στο ότι η συστηματική σωματική άσκηση αποτελεί έναν από τους ισχυρότερους τροποποιήσιμους παράγοντες υγιούς γήρανσης. Η πολυπαραγοντική επίδρασή της σε καρδιαγγειακό, μύοσκελετικό, μεταβολικό και νευρογνωστικό επίπεδο την καθιστά θεμέλιο λίθο τόσο της πρόληψης όσο και της αντιμετώπισης χρόνιων παθήσεων που εμφανίζονται συχνά στη μέση και τρίτη ηλικία.

Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι τα οφέλη της άσκησης παρατηρούνται ακόμη και όταν η φυσική δραστηριότητα ξεκινά σε προχωρημένη ηλικία. Μελέτες παρέμβασης σε άτομα άνω των 70 και 80 ετών έχουν δείξει σημαντικές βελτιώσεις στη μυϊκή δύναμη, στην ισορροπία και στη λειτουργική ανεξαρτησία, γεγονός που καταρρίπτει την αντίληψη ότι «είναι αργά για να ξεκινήσει κανείς να ασκείται».

Παράλληλα, η άσκηση φαίνεται να δρα προστατευτικά έναντι της πολυφαρμακίας, μειώνοντας την ανάγκη για φαρμακευτική αγωγή σε παθήσεις όπως η υπέρταση και ο σακχαρώδης διαβήτης τύπου 2. Το στοιχείο αυτό είναι ιδιαίτερα κρίσιμο για τον γηράσκοντα πληθυσμό, δεδομένων των ανεπιθύμητων ενεργειών και των αλληλεπιδράσεων φαρμάκων.

Σε κοινωνικό επίπεδο, η οργανωμένη φυσική δραστηριότητα συμβάλλει στην ενεργό γήρανση, ενισχύοντας τη συμμετοχή των ηλικιωμένων στην κοινότητα και μειώνοντας το αίσθημα κοινωνικής απομόνωσης. Τα ομαδικά προγράμματα άσκησης σε δημοτικές δομές ή συλλόγους τρίτης ηλικίας έχουν συσχετιστεί με βελτιωμένη συμμόρφωση και μακροχρόνια υιοθέτηση ενός δραστήριου τρόπου ζωής.

Περιορισμοί και προκλήσεις

Παρά τα τεκμηριωμένα οφέλη, η εφαρμογή προγραμμάτων άσκησης στη μέση και τρίτη ηλικία συνοδεύεται από ορισμένες προκλήσεις. Η ετερογένεια του πληθυσμού, οι συνυπάρχουσες παθήσεις, οι λειτουργικοί

περιορισμοί και οι ψυχολογικοί παράγοντες καθιστούν αναγκαία την εξατομίκευση των παρεμβάσεων.

Επιπλέον, η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού άσκησης με γνώση στη γηριατρική φυσική δραστηριότητα αποτελεί σημαντικό εμπόδιο, ιδιαίτερα σε αγροτικές ή υποστελεχωμένες περιοχές. Η ανάγκη για συνεργασία μεταξύ ιατρών, φυσικοθεραπευτών και καθηγητών φυσικής αγωγής είναι επιτακτική.

Μελλοντικές κατευθύνσεις

Μελλοντικές έρευνες θα πρέπει να εστιάσουν στον προσδιορισμό της βέλτιστης «δόσης» άσκησης για διαφορετικές υποομάδες ηλικιωμένων, καθώς και στη διερεύνηση του ρόλου νέων μορφών άσκησης, όπως τα προγράμματα βασισμένα στην τεχνολογία (τηλε-άσκηση, ψηφιακές εφαρμογές).

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης η μελέτη της άσκησης ως μη φαρμακευτικής παρέμβασης για την πρόληψη της γνωστικής έκπτωσης και της άνοιας, καθώς και η ενσωμάτωσή της σε εθνικές πολιτικές δημόσιας υγείας.

Συμπεράσματα

Η άσκηση στη μέση και τρίτη ηλικία συνιστά αναπόσπαστο στοιχείο υγιούς και ενεργού γήρανσης. Τα επιστημονικά δεδομένα αποδεικνύουν ότι η συστηματική φυσική δραστηριότητα μπορεί να βελτιώσει τη σωματική και ψυχική υγεία, να διατηρήσει τη λειτουργική ανεξαρτησία και να μειώσει το κοινωνικοοικονομικό κόστος της γήρανσης.

Η προώθηση επιστημονικά τεκμηριωμένων και προσβάσιμων προγραμμάτων άσκησης στον ελληνικό πληθυσμό θα πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα τόσο της πολιτείας όσο και των επαγγελματιών υγείας. ■

mail: theodoros.roussos@yahoo.gr

Βιβλιογραφία

- Warburton DE, Nicol CW, Bredin SS. Health benefits of physical activity. *CMAJ*. 2006.
- World Health Organization. *World Report on Ageing and Health*. 2015.
- World Health Organization. *Guidelines on physical activity and sedentary behaviour*. 2020.
- Rosenberg IH. Sarcopenia: origins and clinical relevance. *Am J Clin Nutr*. 1997.
- Fleg JL et al. Accelerated longitudinal decline of aerobic capacity in healthy older adults. *Circulation*. 2005.
- Fiatarone MA et al. High-intensity strength training in nonagenarians. *JAMA*. 1990.
- Lee IM et al. Physical activity and cardiovascular disease. *Circulation*. 2012.
- Colberg SR et al. Physical activity/exercise and diabetes. *Diabetes Care*. 2016.
- Erickson KI et al. Exercise training increases size of hippocampus and improves memory. *PNAS*. 2011.
- Taylor D. Physical activity is medicine for older adults. *Postgrad Med J*. 2014.



Στυτική Δυσλειτουργία: Αίτια, Διάγνωση και Θεραπευτικές Επιλογές



ΙΑΤΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Του Υποναυάρχου (ΥΙ) ε.α. Ευάγγελου Α. Σπυρόπουλου ΠΝ
Χειρουργού Ουρολόγου, τ. Διευθυντή Ουρολογικής Κλινικής ΝΝΑ
Δρ. Ιατρικής Πανεπιστημίου Αθηνών

Παρουσίαση - Επιμέλεια: Πλοίαρχος (Ε) ε.α. Γρηγόριος Γεωργακόπουλος ΠΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΓΕΝΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Ως στυτική δυσλειτουργία (ΣΔ) ορίζεται η επίμονη αδυναμία επίτευξης και διατήρησης στύσης επαρκούς για ικανοποιητική σεξουαλική επαφή. Περίπου 1 στους 2 άνδρες άνω των 50 ετών εμφανίζει σε κάποιο βαθμό το πρόβλημα, ενώ εκτιμάται ότι κάθε χρόνο προκύπτουν 19–26 νέες περιπτώσεις ανά 1.000 άνδρες.

Η ΣΔ μπορεί να έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ψυχοκοινωνική υγεία και στην ποιότητα ζωής τόσο των ασθενών όσο και των συντρόφων τους. Παράλληλα, μπορεί να αποτελεί πρώιμο προειδοποιητικό σημάδι σοβαρότερων παθήσεων, όπως η καρδιαγγειακή νόσος, καθώς έχει αποδειχθεί ότι οι άνδρες με ΣΔ διατρέχουν αυξημένο κίνδυνο καρδιακής προσβολής, εγκεφαλικού επεισοδίου ή θρομβώσεων.

Τα κύρια συμπτώματα περιλαμβάνουν: • στύση που δεν διαρκεί αρκετά, • μερική στύση που δεν είναι επαρκώς σκληρή για σεξουαλική επαφή, • πλήρη αδυναμία επίτευξης στύσης.

Η στυτική δυσλειτουργία μπορεί να προκύψει από σωματικούς (οργανικούς) ή ψυχολογικούς (ψυχογενείς) παράγοντες ή από συνδυασμό αυτών. Διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες με βάση την αιτιολογία: οργανική, ψυχογενή και μικτή (η οποία υποδιαιρείται σε «πρωτογενώς οργανική» ή «πρωτογενώς ψυχογενή»).

Αναλυτικότερα:

Οργανικά αίτια: Περιφερική αρτηριακή νόσος (αθηροσκλήρωση), καρδιαγγειακές παθήσεις, σακχαρώδης διαβήτης, κάπνισμα, αδυναμία παγίδευσης αίματος στο πέος κατά τη στύση, τραυματισμός του νωτιαίου μυελού, χειρουργική επέμβαση ή ακτινοθεραπεία για καρκίνο του προστάτη, του παχέος εντέρου ή της ου-

ροδόχου κύστης, καθώς και φαρμακευτική αγωγή για άλλες παθήσεις.

Ψυχογενή αίτια: Άγχος, κατάθλιψη, προβλήματα στις σχέσεις, έντονο στρες από την εργασία ή το οικογενειακό περιβάλλον, κοινωνικές, πολιτισμικές ή θρησκευτικές πιέσεις, καθώς και ανασφάλεια σχετικά με τη σεξουαλική επίδοση (άγχος επίδοσης).

ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

1. Ιατρικό ιστορικό: Διερεύνηση φαρμάκων, συμπληρωμάτων διατροφής, ουσιών, καπνίσματος ή ατμίσματος, κατανάλωσης αλκοόλ, προηγούμενων χειρουργικών επεμβάσεων ή ακτινοθεραπείας στην πύελο, διαταραχών ούρησης και άλλων προβλημάτων υγείας.
2. Ιστορικό στυτικής λειτουργίας: Διάρκεια και τρόπος έναρξης του προβλήματος (βαθμιαία ή αιφνίδια), παρουσία πρωινών στύσεων, σκληρότητα και διάρκεια της στύσης, ικανότητα διεύδυσης, ύπαρξη σεξουαλικής επιθυμίας, καθώς και διαφοροποίηση μεταξύ στύσης κατά τον αυνανισμό και κατά τη σεξουαλική πράξη.
3. Ψυχοσυναισθηματική αξιολόγηση: Διερεύνηση πρόσφατων στρεσογόνων γεγονότων, άγχους, κατάθλιψης ή ψυχιατρικής αγωγής, καθώς και της ικανοποίησης από τη σεξουαλική ζωή και της ποιότητας της σχέσης με τον/την σύντροφο.
4. Ερωτηματολόγια: Χρήση ειδικών εργαλείων αξιολόγησης της βαρύτητας της ΣΔ (π.χ. IIEF), με βάση την ικανότητα επίτευξης και διατήρησης στύσης, τον βαθμό ικανοποίησης και τυχόν διαταραχές οργασμού.
5. Κλινική εξέταση: Έλεγχος των γεννητικών οργάνων



(πέος, όρχεις), της καρδιαγγειακής λειτουργίας και, όπου ενδείκνυται, δακτυλική εξέταση του προστάτη.

6. Εργαστηριακές και απεικονιστικές εξετάσεις: • αιματολογικός έλεγχος (τεστοστερόνη, προλακτίνη, σάκχαρο, λιπίδια), • υπερηχογράφημα Doppler για έλεγχο της αιματικής ροής, • δοκιμασία πρόκλησης στύσης με ενδοσηραγγώδη έγχυση αγγειοδραστικής ουσίας, • καταγραφή νυκτερινών στύσεων, • σπανιότερα, απεικονιστικός έλεγχος (αρτηριογραφία, μαγνητική ή αξονική τομογραφία), κυρίως σε περιπτώσεις τραυματισμού ή ιστορικού κακοήθειας.

ΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ

1. Αλλαγές στον τρόπο ζωής: Υιοθέτηση υγιεινής διατροφής (αυξημένη κατανάλωση φυτικών τροφίμων και περιορισμός λιπαρών), διατήρηση φυσιολογικού σωματικού βάρους, διακοπή καπνίσματος, τακτική σωματική άσκηση, περιορισμός κατανάλωσης αλκοόλ, επαρκής ύπνος (7–8 ώρες) και, όπου απαιτείται, αναπροσαρμογή της φαρμακευτικής αγωγής.
2. Ψυχολογική υποστήριξη: Παραπομπή σε σύμβουλο σεξουαλικής υγείας ή ψυχολόγο για τη διαχείριση άγχους, προβλημάτων σχέσεων ή άλλων ψυχολογικών παραγόντων που επηρεάζουν τη στυτική λειτουργία.
3. Συντηρητικές, μη επεμβατικές θεραπείες:
 - Από του στόματος φάρμακα (αναστολείς φωσφοδιεστεράσης τύπου 5 – PDE-5): Sildenafil, (Vardenafil), (Tadalafil), (Avanafil). Αυξάνουν τη ροή του αίματος στο πέος και επιτυγχάνουν στύση σε περίπου 70% των ανδρών. Η αποτελεσματικότητά τους είναι μειωμένη σε ασθενείς με σοβαρό σακχαρώδη διαβήτη ή μετά από ογκολογικές θεραπείες. Προειδοποίηση: Άνδρες που λαμβάνουν νιτρώδη για καρδιοπάθειες δεν πρέπει να χρησιμοποιούν αναστολείς PDE-5. Οι συχνότερες ανεπιθύμητες ενέργειες είναι πονοκέφαλος, έξαψη, δυσπεψία, μυαλγίες και ρινική συμφόρηση.
 - Συμπληρώματα διατροφής: Η χρήση τους δεν είναι εγκεκριμένη και ενδέχεται να μην είναι ασφαλής, καθώς ορισμένα περιέχουν άγνωστα ή υπερβολικά δραστικά συστατικά.
 - Θεραπεία με τεστοστερόνη: Ενδείκνυται σε άνδρες με χαμηλά επίπεδα τεστοστερόνης και μειωμένη σεξουαλική επιθυμία, ενίοτε σε συνδυασμό με αναστολείς PDE-5.
 - Ενδοσηραγγώδεις ενέσεις και ενδοουρηθρικά σκευάσματα: Σε περιπτώσεις αποτυχίας των από του στόματος φαρμάκων, η αλπροσταδίλη (Alprostadil) μπορεί να χορηγηθεί με ένεση στα σηραγγώδη σώματα του πέους ή ως υπόθετο στην ουρήθρα.
 - Συσκευές κενού (vacuum): Δημιουργούν αρνητική πίεση που οδηγεί στην πλήρωση του πέους με αίμα,

το οποίο συγκρατείται με ελαστικό δακτύλιο στη βάση. Με σωστή χρήση, έως και 75% των ανδρών επιτυγχάνουν στύση διάρκειας έως 30 λεπτών.

4. Χειρουργικές θεραπείες: Η κύρια χειρουργική επιλογή είναι η εμφύτευση πείκης πρόθεσης, η οποία αποτελεί μόνιμη λύση για άνδρες στους οποίους οι συντηρητικές θεραπείες απέτυχαν ή δεν είναι επιθυμητές. Τα ενθέματα προσφέρουν ικανοποιητική σκληρότητα για σεξουαλική επαφή και παρουσιάζουν υψηλά ποσοστά επιτυχίας και ικανοποίησης. • Ημιάκαμπτες προθέσεις: απλές ράβδοι σιλικόνης και μετάλλου που λυγίζουν εύκολα. • Φουσκωτές προθέσεις: κύλινδροι με υγρό που διογκώνονται μέσω αντλίας στο όσχεο, προσφέροντας πιο φυσική σκληρότητα.

Σημειώνεται ότι οι πείκες προθέσεις αποκαθιστούν τη στύση, αλλά δεν επηρεάζουν τη σεξουαλική επιθυμία ή τον οργασμό.

Νεότερες θεραπείες: Μέθοδοι όπως η εφαρμογή χαμηλής έντασης κρουστικών κυμάτων, η ενδοσηραγγώδη έγχυση βλαστοκυττάρων ή πλάσματος πλούσιου σε αιμοπετάλια (PRP) στοχεύουν στην αναγέννηση του στυτικού ιστού. Βρίσκονται ακόμη σε ερευνητικό στάδιο δεν έχουν λάβει ακόμη επίσημη έγκριση ευρείας εφαρμογής στην καθημερινή κλινική πράξη, και εφαρμόζονται συνήθως στο πλαίσιο κλινικών μελετών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η στυτική δυσλειτουργία είναι μια συχνή, αλλά αντιμετώπισιμη πάθηση, η οποία συχνά αντανακλά τη γενικότερη κατάσταση υγείας του άνδρα. Με εξαίρεση τη χειρουργική εμφύτευση πείκης πρόθεσης, οι περισσότερες διαθέσιμες θεραπείες βελτιώνουν τη στυτική λειτουργία χωρίς να διορθώνουν το υποκείμενο αίτιο. Για τον λόγο αυτό, είναι ουσιαστικής σημασίας η διερεύνηση πιθανών οργανικών ή ψυχολογικών παραγόντων που συμβάλλουν στην εμφάνισή της.

Η έγκαιρη διάγνωση, η εξατομικευμένη θεραπευτική προσέγγιση και η υιοθέτηση υγιεινού τρόπου ζωής αποτελούν τη βάση για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της διαταραχής. Με την κατάλληλη ιατρική καθοδήγηση, η πλειονότητα των ανδρών μπορεί να επιτύχει σημαντική βελτίωση της σεξουαλικής λειτουργίας και της ποιότητας ζωής.

Η ανοιχτή επικοινωνία με τον θεράποντα ιατρό (Ουρολόγο) και η ενεργός συμμετοχή του ασθενούς στη θεραπευτική διαδικασία αποτελούν το πρώτο και σημαντικότερο βήμα για μια επιτυχημένη και μακροπρόθεσμη αντιμετώπιση της στυτικής δυσλειτουργίας. ■



**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ - ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΕΝΩΣΗ ΑΠΟΣΤΡΑΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ (Ν.Π.Δ.Δ.)**

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

**ΘΕΜΑ: Τελετή Κοπής Βασιλόπιτας Ένωσης Αποστράτων
Αξιωματικών Ναυτικού (ΕΑΑΝ) 2026**

Αθήνα 19 Ιανουαρίου 2026

Την Κυριακή 18 Ιανουαρίου 2026 και ώρα 11:00, πραγματοποιήθηκε στο Πολεμικό Μουσείο στην Αθήνα η Κοπή της Πρωτοχρονιάτικης Βασιλόπιτας της Ένωσης Αποστράτων Αξιωματικών Ναυτικού (ΕΑΑΝ) για το έτος 2025 παρουσία του ΔΣ της ΕΑΑΝ.

Την τελετή τίμησαν με την παρουσία τους:

Ο Αρχηγός Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Αντιναύαρχος Δημήτριος Ελευθέριος Κατάρας ΠΝ, ο εκπρόσωπος του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, Υποναύαρχος ΛΣ Ευστράτιος Δρακούλης, ο Βουλευτής Επικρατείας Ναύαρχος ΠΝ ε.α. (Επίτιμος Α/ΓΕΕΘΑ Πρώην ΥΕΘΑ) Ευάγγελος Αποστολάκης, ο Βουλευτής Β3΄ Νοτίου Τομέα Αθηνών, Υποναύαρχος ε.α. Διονύσιος Χατζηδάκης ΠΝ, ο επίτιμος Αρχηγός Γ.Ε.Ν. Ναύαρχος Νικόλαος Τσουνής ΠΝ, ο επίτιμος Αρχηγός Γ.Ε.Ν. Ναύαρχος Στυλιανός Πετράκης ΠΝ, ο επίτιμος Αρχηγός ΛΣ Ναύαρχος Χρήστος Δελημιχάλης, ο επίτιμος Αρχηγός ΛΣ Ναύαρχος Θεόδωρος Ρεντζεπέρης, ο ΓΕΝ/ΔΥΓ Υποναύαρχος (ΥΙ) Σωτήριος Μωραΐτης ΠΝ, ο Διευθυντής ΝΝΑ Αρχιπλοίαρχος (ΥΙ) Γεώργιος Κατσιμακλής ΠΝ, ο πρώην Πρόεδρος της ΕΑΑΝ Αντιναύαρχος Σπυρίδων Περβαινάς ΠΝ, ο πρόεδρος του ΜΤΝ Αντιναύαρχος ε.α. Βελισάριος Παππός ΠΝ, ο Πρόεδρος του περιοδικού «Ναυτικής Ελλάς, Αντιναύαρχος Κων/νος Βαρβαρέσος ΠΝ, ο πρόεδρος ΔΣ Πολεμικού Μουσείου Αντιπτέραρχος (Ι) Κωνσταντίνος Καραμεσίνης, ο πρόεδρος της Λέσχης ΛΣ, Αντιναύαρχος ε.α. ΛΣ Πελοπίδας Αγγελόπουλος, ο Πρόεδρος του παραρτήματος ΕΑΑΝ Σαλαμίνας Υποναύαρχος(Μ)εα Γ. Κουτσούκος ΠΝ, ο πρόεδρος του παραρτήματος ΕΑΑΝ Δυτ. Ελλάδος (Πάτρας) Αντιναύαρχος ε.α. (Ο) Δ. Μπιοϊλές ΠΝ, ο Πρόεδρος του παραρτήματος ΕΑΑΝ ΝΔ Ελλάδος Πλοίαρχος (Ε) ε.α. Ζώης Υφαντής ΠΝ, ο πρόεδρος του ΣΑ/ΣΝΔ Υποναύαρχος ε.α. Αντώνιος Αναστασάκης ΠΝ, ο εκπρόσωπος του Συνδέσμου Αποφοίτων ΣΣΑΣ Αντιναύαρχος (ΥΙ) Αναστάσιος Σπανός ΠΝ, ο Αντιπρόεδρος του ΣΑ/ΣΜΥΝ Αρχιπλοίαρχος ε.α. (Ε) Ιωάννης Τσότρας ΠΝ, ο πρόεδρος της ΕΣΝΑ Υποναύαρχος ε.α. Σ. Κωνσταντινίδης ΠΝ, ο πρόεδρος του Ελληνικού Συνδέσμου Υποβρυχίων Αντι-

ναύαρχος ε.α. Π. Ραδίτσας ΠΝ, ο Πρόεδρος της Ένωσης Καρδιοπαθών ΠΝ – ΛΣ και φίλων Πλοίαρχος (Ε) ε.α. Κ. Μακρής ΠΝ, ο Πρόεδρος του ΕΛΗΝΙΣ Αντιναύαρχος ε.α. ΠΝ Κωνσταντίνος Μαζαράκης – Αιινιάν, συνάδελφοι μέλη της ΕΑΑΝ μετά μελών οικογενειών, φίλοι, αντιπροσωπεία μαθητών από ΣΜΥΝ, ΣΔΣ-ΛΣ. ΕΛΑΚΤ και Σχ. Δοκίμων Λιμενοφυλάκων.

Ο Πρόεδρος της ΕΑΑΝ Αντιναύαρχος ε.α. Θ. Γερούκης ΠΝ καλωσόρισε τους παρευρισκόμενους και κάλεσε τον Α/ΓΕΝ Αντιναύαρχο Δ. Κατάρα ο οποίος απεύθυνε σύντομο χαιρετισμό. Στην ομιλία του ο Πρόεδρος αναφέρθηκε σε θέματα και προβλήματα που απασχολούν τα μέλη της ένωσης και ο αγώνας για εξεύρεση λύσεων επ' αυτών, όπως τα συνταξιοδοτικά θέματα, τον παραθερισμό, τα Ναυτικά Νοσοκομεία, την πολυετή καθυστέρηση έκδοση διατάγματος για την απόκτηση πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας, από τους αξιωματικούς που προέρχονται από το ΠΝ και ΛΣ. ΕΛ-ΑΚΤ. Και τα σοβαρά θέματα του που προέκυψαν από τα δύο τελευταία νομοθετήματα του ΥΠΕΘΑ, αρχικά με τον νόμο 5223/2025 περί Αξιοποίησης ακίνητης περιουσίας, αλλά ουσιαστικά εκποίησης της ακίνητης περιουσίας των ΕΔ, με σοβαρές επιπτώσεις στο Πολεμικό Ναυτικό και στα Μετοχικά Ταμεία, με την κατάργηση του ιστορικού «Ταμείου Εθνικού Στόλου» και στην συνέχεια με την ψήφιση του νόμου 5265/2026 “Χάρτης Μετάβασης ΕΔ στη Νέα Εποχή” όπου η ΕΑΑΝ εξέφρασε τις σοβαρές ανησυχίες της στη Βουλή πριν την ψήφιση του πολυνομοσχεδίου όπως αυτό είχε σχεδιαστεί, το οποίο ουδόλως λαμβάνει υπόψιν τις ιδιομορφίες των κλάδων, ένας νόμος φτιαγμένος με βάση τον Στρατό Ξηράς, αγνοώντας τις ιδιαιτερότητες του Πολεμικού Ναυτικού όπου οι μονάδες είναι συνεχώς μετακινούμενες και τα πληρώματα μακριά από τις οικίες τους. Ενημέρωσε για την χορηγία Ξιφών 200 περίπου ξιφών από ΓΕΝ για επίδοση σε δικαιούχους απόστρατους Αξιωματικούς Ειδικότητων (Ε) στους οποίους δεν απονεμηθήκαν κατά την ενέργεια. Στο τέλος ευχαρίστησε τους επισήμους και τους παρευρισκόμενους που τίμη-



σαν με την παρουσία τους, την τελετή κοπής της πρωτοχρονιάτικης βασιλόπιτας, καθώς και το προσωπικό της ΕΑΑΝ και τα μέλη του ΔΣ που συνέβαλαν στην διοργάνωση και ευχήθηκε Χρόνια Πολλά, καλή χρονιά με υγεία, αισιοδοξία και ευτυχία.

Στην τελετή τιμήθηκαν :

- Με χρηματικό ποσό 300 €, τιμητικό δίπλωμα, αναμνηστικό δώρο και δωροεπιταγή από το βιβλιοπωλείο "ΙΑΝΟΣ" οι πρωτεύσαντες απόφοιτοι των παραγωγικών σχολών ΠΝ και ΛΣ- ΕΛ.ΑΚΤ. κατά το έτος 2025, από ΣΝΔ (Μάχιμο και Μηχανικό), ΣΜΥΝ, ΣΔΣ-ΛΣ. ΕΛΑΚΤ,(Κυβερνήτη και Μηχανικό) και ΣΧ. ΔΟΚΙΜΩΝ ΛΙΜΕΝΟΦΥΛΑΚΩΝ.

- Με χρηματικό ποσό 300 €, τιμητικό δίπλωμα και αναμνηστικό δώρο, τέκνα Αξιωματικών και Ανθυπασιτών ε.α. μελών της ΕΑΑΝ του ΛΣ- ΕΛ.ΑΚΤ. που προβιβάστηκαν ή έλαβαν απολυτήριο έτος 2025 με βαθμό

Άριστα από την Β' και Γ' Λυκείου.

- Με χρηματικό ποσό 300 €,τιμητικό δίπλωμα και αναμνηστικό δώρο, τέκνα Αξιωματικών και Ανθυπασιτών ε.α. εκ του ΠΝ και ΛΣ μελών της ΕΑΑΝ που αποφοίτησαν από Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα Πανεπιστημιακού και Τεχνολογικού τομέα το έτος 2025 με βαθμό Άριστα.

Η τελετή συνεχίστηκε με την κοπή της Πρωτοχρονιάτικης Βασιλόπιτας των επισήμων με την ευλογία του Στρατιωτικού Ιερέα, Αρχιμανδρίτη Αλέξιου Ιστρατόγλου Σχή (ΣΙ) και ακολούθησε διανομή τεμαχίων βασιλόπιτας και παράθεση μικρής δεξίωσης στο φουαγιέ του Πολεμικού Μουσείου, συνοδεία τμήματος της Μουσικής του ΠΝ.

Για το ΔΣ/ΕΑΑΝ

Ο Πρόεδρος, Αντιναύαρχος ε.α. Θ. Γερούκης ΠΝ
Ο Διευθύνων Σύμβουλος, Πλοίαρχος (Ε) ε.α. Εμμ. Αναγνωστάκης ΠΝ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 3-2-2026

Γραφείο Παραθερισμού ΕΑΑΝ

Ανακοίνωση

ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΑΘΕΡΙΣΜΟΥ ΜΕΛΩΝ ΕΑΑΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2026

Κάθε χρόνο, ενδεικτικά περί τον μήνα Μάρτιο, οι επιθυμούντες να παραθερίσουν το τρέχον έτος υποβάλλουν μόνο ηλεκτρονικά μέσω της ιστοσελίδας (www.eaan.gr) της ΕΑΑΝ, «Αίτηση Παραθερισμού».

Ο ακριβής χρόνος θα ανακοινωθεί από την ΕΑΑΝ καθώς προηγουμένως απαιτείται ο καθορισμός των λεπτομερειών από το ΓΕΝ σχετικά με την διάθεση καταλυμάτων του Π.Ν. Η συμπλήρωση της «αίτησης Παραθερισμού» είναι απλή και γίνεται ακολουθώντας τις οδηγίες που υπάρχουν στην ιστοσελίδα και πέρα των προσωπικών στοιχείων του αιτούντος απαιτούνται τα παρακάτω αναγνωριστικά στοιχεία:

- Ο αριθμός ταυτότητας ΕΑΑΝ
- Ο αριθμός μητρώου MTN

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Δ. Φώτου ΠΝ
Γρ. μηχανογράφησης/παραθερισμού
Από το Γρ. παραθερισμού

Υπενθύμιση για έγκαιρη έκδοση «ΔΕΛΤΙΩΝ ΕΙΣΟΔΟΥ» μελών οικογενειών αποστράτων

Υπενθυμίζεται ότι από το 2025, η Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Ναυτικού (ΕΑΑΝ) εκδίδει το «ΕΝΙΑΙΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΙΣΟΔΟΥ» για την είσοδο μελών οικογενειών δικαιούχων αποστράτων, στο ΘΑΝ/ΝΒΝΕ, στον ΠΟΝ/ΠΡΑΤΗΡΙΑ, στα ΝΑΥΤΙΚΑ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑ και στις ΛΕΣΧΕΣ (εκτός ΛΑΕΔ).

Επειδή παρατηρείται ότι μεγάλο μέρος των αιτήσεων για την έκδοση των παραπάνω Δελτίων Εισόδου, υποβάλλεται κατά τους θερινούς μήνες, περίοδο κατά την οποία βρίσκεται σε παράλληλη εξέλιξη και η διαδικασία παραθερισμού, με αποτέλεσμα τον αυξημένο φόρτο εργασίας για τις υπηρεσίες της Ένωσης, παρακαλούνται τα μέλη της ΕΑΑΝ να υποβάλλουν εγκαίρως τις αιτήσεις τους, για έκδοση ή ανανέωση των Δελτίων Εισόδου, μέσω της ιστοσελίδας της Ένωσης (www.eaan.gr), ώστε να αποφεύγονται καθυστερήσεις και δυσχέρειες στην εξυπηρέτησή τους.

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Δ. Φώτου ΠΝ
Γρ. μηχανογράφησης/παραθερισμού
Από το Γρ. παραθερισμού



Επειδή πρόκειται να γίνει επανεξέταση των χρήσιμων πληροφοριών σε σχέση με την ύλη του περιοδικού, παρακαλούμε και ενημερώνουμε τα μέλη που ενδιαφέρονται, να μας στείλουν τις πληροφορίες – ανακοινώσεις πιο σύντομες, μέχρι 20 λέξεις. Με περισσότερες από 20 λέξεις δεν θα δημοσιεύονται. Έτσι θα γίνεται πλήρης εκμετάλλευση του χώρου του περιοδικού, αλλά και θα καλύπτονται όλοι οι ενδιαφερόμενοι. Οι «χρήσιμες πληροφορίες» θα δημοσιεύονται εναλλάξ μέχρι τρεις φορές το χρόνο. Για να δημοσιευθούν θα πρέπει να έχουν περιέλθει στην ΕΑΑΝ μέχρι την 19η εκάστου μονού μήνα του ίδιου έτους.

Διάφορα

- ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ με αξιοπιστία στη διάθεσή σας. Ο Πλχης (Ε) ε.α. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΣΑΡΑΚΑΤΣΑΝΗΣ, τηλ. 6943272868 - Ιστοσελίδα: cars-ks-sales.car.gr/ links: https://cars-ks-sales.car.gr/

Πωλήσεις ακινήτων

- Πωλείται οικόπεδο ΟΣΜΑΝ, Αρ. Οικοπ. 6, 600 τ.μ. Τηλ. 6977 282212 - 210 6819789.
- Πωλείται οικόπεδο (οικισμός Ακτή Νηρέως), ΟΤ 230 αρ. οικοπέδου 12, εντός σχεδίου, οικοδομήσιμο (2 όροφοι), αμφιθεατρικό με θέα στη θάλασσα, Δη-

λωμένο στο κτηματολόγιο. Τιμή: 23.000. Τηλ. 6936809093 Α. Γενοβέλης.

- Πωλείται Αγρόκτημα με 215 ελαιόδεντρα σε παραγωγή στη περιοχή Βραυρώνος Αττικής, Τηλ. επικοινωνίας 6988 002637.
- Πωλείται ΟΣΜΑΝ το υπ' αριθμόν 10 οικόπεδο του υπ' αριθμόν 229 οικοδομικού τετραγώνου. Εχει έκταση 627,92 τ.μ. (οικισμός Ακτή Νηρέως) Ιατρίδου Χρυσούλα: 6932 468305.
- Πωλείται Οικόπεδο, ΕΥΒΟΙΑ, ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ, Οικισμός ΑΡΙΩΝ, Οικ. Τετρ. 248(1) 627 τ.μ. Γωνιακό, Θέα Θάλασσα, 18.000 Ευρώ. Τηλ. 6974192833, Πλοίαρχος ε.α. ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.

Όροι για τη δημοσίευση στο περιοδικό «Θαλασσινοί Απόηχοι»

1. Το ΔΣ/ΕΑΑΝ, ύστερα από διεξοδική συζήτηση και ύστερα από αίτημα/εισήγηση του Διευθυντή Σύνταξης του περιοδικού, για την ύλη που δημοσιεύεται στο περιοδικό «Θαλασσινοί Απόηχοι», αποφασίζει όπως παρακάτω:
 - A. Το κείμενο να αναφέρεται σε θέμα γενικού ενδιαφέροντος, να έχει περιορισμένη έκταση και να μην υπερβαίνει τις τρεις δακτυλογραφημένες σελίδες. Σε περίπτωση περισσότερων σελίδων, να χωρίζεται το κείμενο σε ενότητες με επικεφαλίδα από τον συγγραφέα. Το προς δημοσίευση άρθρο να είναι πλήρες. Τυχόν ημιτελή ή προς διόρθωση αφού έχουν παραληφθεί από την επιτροπή δεν γίνονται οι διορθώσεις/συμπληρώσεις και εξετάζεται για το επόμενο τεύχος ή τίθεται στο αρχείο.
 - B. Να είναι ενυπόγραφο με όλα τα στοιχεία του συντάκτη – αποστολέα.
 - Γ. Να μην είναι υβριστικό, συκοφαντικό και να μην περιλαμβάνει προσωπικές επιθέσεις και ανυπαράθετες μεταξύ συναδέλφων.
 - Δ. Να μην υπηρετεί κομματικές σκοπιμότητες και να μη στρέφεται κατά των θεσμών, κρατικών ή θρησκευτικών, καθώς και των εθνικών θέσεων.
 - Ε. Να τηρείται η δεοντολογία που απαγορεύεται από τις αρχές και αξίες που υπηρετήσαμε.
- Στ. Να είναι κατά πρόταση δακτυλογραφημένο και σε περίπτωση που είναι χειρόγραφο να είναι καθαρογραμμένο και ευανάγνωστο.
- Z. Να είναι τα κείμενα καλώς συνταγμένα, εύληπτα, σαφή, περιεκτικά, ενδιαφέροντα, σε επίσημη γλώσσα.
- H. Τα κείμενα θα εξετάζονται και θα αξιολογούνται από την συντακτική επιτροπή.
- Θ. Να μην έχουν δημοσιευθεί σε άλλο έντυπο της ΕΑΑΝ ή σε άλλο έντυπο, δηλαδή να είναι πρωτότυπο και όχι αντίγραφο με ευθύνη των συγγραφέων. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις δύναται να δημοσιεύονται κείμενα ειδικού ενδιαφέροντος κατά την κρίση του Διευθυντή Σύνταξης και της συντακτικής επιτροπής από περιοδικά, βιβλία κ.λπ. έντυπα κατά τα κανονισμένα.
- I. Ανεξάρτητα από τη δημοσίευση ή μη των άρθρων, τα κείμενα δεν επιστρέφονται.
 - Ia. Το περιεχόμενο εκάστου άρθρου απηχεί τις προσωπικές απόψεις του υπογράφοντος.
2. Το ΔΣ/ΕΑΑΝ μετά από διεξοδική συζήτηση αποφασίζει και εγκρίνει ομόφωνα.



Επίσκεψη της ΕΑΑΝ στον ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Την Παρασκευή 19 Δεκεμβρίου 2025 αντιπροσωπεία του Δ.Σ. της Ένωσης Αποστράτων Αξιωματικών Ναυτικού αποτελούμενη από τον Πρόεδρο, Αντιναύαρχο ε.α. Θεόδωρο Γερούκη ΠΝ, τον Αντιπρόεδρο Αντιναύαρχο ε.α. Ιωάννη Σαμαρά ΠΝ και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Ένωσης Πλοίαρχο ε.α. Μανώλη Αναγνωστάκη ΠΝ επισκέφτηκε τον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΠτΔ) κ. Κωνσταντίνο Τασούλα όπου είχαν την τιμή να τον ενημερώσουν για την δράση της Ένωσης, το κοινωνικό της έργο και τα ζητήματα που απασχολούν τα 16.000 μέλη της.

Ο κ. ΠτΔ ως ο συμβολικός Αρχηγός των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας, τόνισε την εθνική σημασία και τη βαρύτητα που έχουν για την πατρίδα μας οι Ένοπλες Δυνάμεις και έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον για την απόκτηση της φρεγάτας "Κίμων", της πρώτης από τις 4 φρεγάτες FDI και την τεράστια και πολύτιμη αναβάθμιση του Πολεμικού Ναυτικού. Στην μιάμιση ώρα που διήρκεσε η επίσκεψή μας, έγινε γόνιμη ανταλλαγή απόψεων για θέματα που αφορούν τους αποστράτους, τις ένοπλες Δυνάμεις την προσφορά τους στην κοινωνία και στην Πατρίδα και το συνταξιοδοτικό των ε.α. στελεχών.



Επιμνημόσυνη δέηση Λέσχης ΛΣ.



Κοπή πίτας ΣΑΣΜΥΝ.



Κοπή πίτας Παράρτημα ΕΑΑΝ Κρήτης.



Κοπή πίτας Παράρτημα ΕΑΑΝ Σαλαμίνας.



Επικήδειος Αντιναυάρχου Ιατρού ε.α. Κωνσταντίνου Παϊβανά ΠΝ

Από τον Γενικό Αρχίατρο, Ιατρό Γαστρεντερολόγο ε.α. Θόδωρο Ροκκά ΠΝ

Κυρίες και κύριοι, αγαπητοί φίλοι και συνάδελφοι,

Σήμερα αποχαιρετούμε τον Αντιναύαρχο Ιατρό Κωνσταντίνο Παϊβανά, τον αγαπημένο μας Κώστα.

Έλαχε σε εμένα εκ μέρους των συμμαθητών του να πω το τελευταίο αντίο και ειλικρινά ο αποχαιρετισμός αυτός είναι ιδιαίτερος, γιατί δεν μιλώ μόνο ως συνάδελφος, αλλά και ως φίλος και το κάνω με μεγάλο σεβασμό.

Ζωντανεύουν σήμερα μνήμες 55 χρόνων όταν παιδιά ακόμα συναντηθήκαμε έξω από την πύλη της Στρατιωτικής Σχολής Αξιωματικών Σωμάτων στη Θεσσαλονίκη με όνειρα και προσδοκίες, πιστεύοντας πως η ιατρική και στρατιωτική μας πορεία θα είχαν νόημα μόνο μέσα από την προσφορά.

Ο Κωνσταντίνος ξεχώρισε από νωρίς. Όχι με λόγια, αλλά με τον χαρακτήρα του. Ήρεμος, σταθερός, αξιόπιστος, πάντα χαρούμενος και αισιόδοξος ακόμα και σε δύσκολες συνθήκες. Γι' αυτό και ήταν ιδιαίτερα αγαπητός ανάμεσα στους συμμαθητές του. Ήταν από εκείνους τους ανθρώπους που ενώνουν και δημιουργούν εμπιστοσύνη.

Κώστα, υπηρέτησες την Ιατρική και το Πολεμικό Ναυτικό με συνέπεια, ήθος και ανθρωπιά. Για σένα, η ιδιότητα του γιατρού και του αξιωματικού σήμαινε ευθύνη. Και αυτή την ευθύνη την τίμησες σε όλη σου την πορεία, από το βαθμό του Σημαιοφόρου μέχρι και την αποστρατεία σου. Όπου και αν υπηρέτησες έκανες μόνο φίλους.

Δυστυχώς τα τελευταία χρόνια ταλαιπωρήθηκες με θέματα Υγείας, αλλά είναι ιδιαίτερου θαυμασμού ο τρόπος με τον οποίο αντιμετώπισες τη μεγάλη δοκιμασία της ζωής σου. Εδωσες έναν δύσκολο και άνισο αγώνα με τη νόσο που σε ταλαιπώρησε τόσο σωματικά όσο και ψυχικά, ιδίως μετά την απώλεια της αγαπημένης σου συζύγου Ζωής. Όλα τα αντιμετώπισες με καρτερία, αξιοπρέπεια και γενναιοψυχία. Δείγμα αυτής της στάσης ζωής ήταν και η σταθερή σου επιθυμία να παρευρίσκεσαι στις ετήσιες συγκεντρώσεις της τάξεώς μας. Παρά τις δυσκολίες της Υγείας σου, ήθελες να είσαι εκεί. Να συναντάς τους συμμαθητές σου, να μοιράζεσαι τις αναμνήσεις και να τσουγκρίζεις το ποτήρι μαζί τους. Για εμάς τους συμμαθητές σου, αυτή η παρουσία είχε ιδιαίτερη αξία.

Σήμερα, αποχαιρετούμε και τον άνθρωπο της οικογένειας. Τον σύζυγο, τον πατέρα, τον παππού, τον αδελφό. Η οικογένειά σου Κώστα υπήρξε το στήριγμά σου. Τα παιδιά σου, στα οποία στάθηκες με αγάπη και ευθύνη και τα εγγόνια σου, που σου χάρισαν χαρά, ελπίδα και συνέχεια. Ξεχωριστή θέση στη ζωή σου, είχε η αγαπημένη σου σύζυγος Ζωή. Εκείνη που έφυγε πριν από σένα, αλλά παρέμεινε πάντα παρούσα στη σκέψη σου και στην καρδιά σου. Σήμερα, συναντιέστε ξανά, στις ουράνιες κατοικίες.

Κώστα, συμμαθητά και φίλε,

Η πορεία σου ήταν τίμια, η στάση σου αξιοπρεπής, και η παρουσία σου ουσιαστική.

«*Μακάριοι οί πραεῖς, ὅτι αὐτοὶ κληρονομήσουσι τὴν γῆν*». Όσοι έζησαν με πραότητα και συνέπεια, αφήνουν πίσω τους μνήμη καθαρή και φωτεινή.

Κώστα, οι φίλοι και συνάδελφοι που βρισκόμαστε σήμερα εδώ σε αποχαιρετούμε με μεγάλη θλίψη. Ειλικρινή συλλυπητήρια στα παιδιά σου, τα αδέρφια σου και τα εγγόνια σου. Μακάρι η ψυχούλα σου να ταξιδέψει ήρεμα στις αιώνιες θάλασσες. Σε αποχαιρετούμε με σεβασμό και αγάπη και ευχόμαστε να είναι ελαφρύ το χώμα της Αργολικής γης που θα σε σκεπάσει.

Αιωνία σου η μνήμη.

Επικήδειος για τον Αντιπλοίαρχο ε.α. Σφουγκαριστό Γεώργιο ΛΣ

Από τον Αντιπλοίαρχο ε.α. Δημητριάδη Κωνσταντίνο ΛΣ

Στο δύσκολο καθήκον, να μπορέσω να σταθώ στα τρεμάμενα πόδια μου, και να ξεπεράσω τον κόμπο που έχω στον λαιμό μου, για να σου πω δυό λόγια αναγνώρισης σεβασμού και αγάπης.

Το βιβλίο της ζωής σου, άνοιξε μια μέρα πριν 90 χρόνια, όπως γίνεται για τον καθένα μας, σε αυτό καταχωρείται η ζωή μας. Στο βιβλίο αυτό έχουν καταγραφεί τα έργα σου, η δημιουργία σου, οι στοχασμοί σου, τα πετάγματά σου. Ήσουν γνωστός για τις δραστηριότητές σου, αλλά και με την πολλή ζωντανή σου παρουσία. Ήσουν αρνητής των τίτλων και των αξιωματών, αλλά, ό,τι αναλάμβανες το έκανες με πείσμα, ανιδιοτέλεια με αυταπάρηση.

Προσφέροντας πάντα τις υπηρεσίες σου στην Ένωσή μας, εισπράτοντας την εκτίμηση και τον σεβασμό των ανωτέρων και κατωτέρων συναδέλφων μας. Είχες πλούσια καρδιά, τόσο πλούσια που στόλιζε όλα τα ιδανικά και την ωραία οικογένειά σου.

Αγαπητέ Αντιπλοίαρχε, ο θάνατος είναι το μόνο γεγονός που δεν μπορούμε να αποφύγουμε, πλούσιοι και φτωχοί, εγγράμματοι και αγράμματοι χωρίς καμία διάκριση, όλοι εκεί καταλήγουμε.

Εμείς οι φίλοι και συνάδελφοι όσο ζούμε θα σε θυμόμαστε, γιατί με σεβασμό και αξιοπρέπεια πέρασες από αυτή την ζωή. Πήγαινε στο καλό και ανάλαφρο να είναι το χώμα που θα σε σκεπάσει.

Αιωνία σου η μνήμη.

**Αποχαιρετισμός στον Υποπλοίαρχο ε.α. Σπύρο Νικολούζο ΠΝ**

Από τον Υποπλοίαρχο ε.α. Βασ. Ταγκούλη ΠΝ

Σπύρο,

Είμαστε εδώ όλοι μας να σ' αποχαιρετίσουμε σήμερα που υπέκυψες στο πεπερασμένο της ανθρώπινης νομοτέλειας. Και η ανθρώπινη νομοτέλεια είναι θεϊκή, όπως λέει ο Β. Ουγκώ στον πρόλογο των «Αθλίων».

Η δική σου όμως μοίρα έχει στοιχεία ξεχωριστά όπως αξιοπρέπεια, γενναιότητα, καλοσύνη, ευσυνειδησία, είναι στοιχεία που μας κρατούν συγκινημένους γιατί τα ζήσαμε 64 χρόνια, όσο κρατά η φιλία μας.

Μιλάμε για το ήθος σου, το ψυχικό κάλλος σου.

Αφήνεις πίσω σου μια παρακαταθήκη ευγένειας, αξιοπρέπειας και ανιδιοτελούς φιλίας. Είναι η κληρονομιά της οικογένειάς σου και το δικό μας φορτίο.

Κάθε επαφή μαζί σου ήταν χαρά και ευχαρίστηση και καθετί δικό σου ξεχειλίζει από μια γεναιόδωρη, αφειδώλευτη αγάπη και ειλικρίνεια.

Για όλα αυτά σε ευχαριστούμε φίλε αγαπημένε. Κρατάμε μέσα μας σε υποστολή μαζί με τη θλίψη και το δάκρυ. Κλαίμε όχι γιατί φεύγεις εσύ, αλλά γιατί ορφανέψαμε εμείς, η παρέα μας.

Εμείς, όταν βρεθούμε πάλι με την κιθάρα, θα ξεκινάμε με το τραγούδι το αγαπημένο σου, τη «Μαρκίζα» και θα τελειώνουμε με το άσμα των ασμάτων «Μη μου θυμώνεις μάτια μου που φεύγω για τα ξένα».

Τι κρίμα, δεν θα σ'ακούσω πάλι να μου λες «σ' αγαπάω ρε φίλε». Θα στο πω όμως τώρα εγώ: «σ' αγαπάω ρε φίλε - όλοι σ' αγαπάμε».

Καλό ταξίδι Σπύρο.

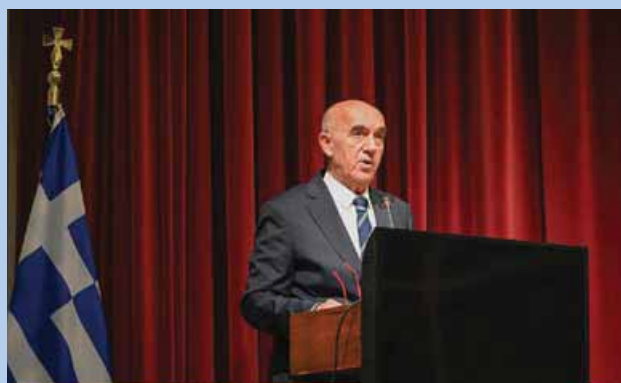
Εκτελούμε το θλιβερό καθήκον της δυσάρεστης περιοδικής ενημέρωσης...

Αυτοί που έφυγαν...

Βαθμός	Όνοματεπώνυμο	Ημέρα θανάτου	Έτος γεννήσεως
Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Ιωάννης Μαζιώτης	28 Νοεμβρίου 2025	1940
Πλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Γεώργιος Σωτηρίου	29 Νοεμβρίου 2025	1936
Αρχιπλοίαρχος ε.α. ΠΝ	Παναγιώτης Μουντανέας	2 Δεκεμβρίου 2025	1955
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Πολυχρόνης Μανώλογλου	6 Δεκεμβρίου 2025	1952
Σημαιοφόρος (Ε) ε.α. ΠΝ	Σπυρίδων Κοσκινάς	7 Δεκεμβρίου 2025	1945
Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Γεώργιος Φώκος	12 Δεκεμβρίου 2025	1963
Ανθυπασπιστής ε.α. ΠΝ	Αναστάσιος Μπιθιζής	14 Δεκεμβρίου 2025	1960
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Γεώργιος Λάτσος	16 Δεκεμβρίου 2025	1951
Πλοίαρχος ΛΣ ε.α.	Γεώργιος Σφουγκαριστός	16 Δεκεμβρίου 2025	1935
Ανθυπασπιστής ε.α. ΠΝ	Γεώργιος Ριζάκης	18 Δεκεμβρίου 2025	1957
Πλοίαρχος (Μ) ε.α. ΠΝ	Πρόδρομος Τσιντερής	21 Δεκεμβρίου 2025	1951
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Νικόλαος Σίτος	22 Δεκεμβρίου 2025	1954
Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Ρουσσέτος Χατζηγιάννης	22 Δεκεμβρίου 2025	1961
Σημαιοφόρος (Ε) ε.α. ΠΝ	Γεώργιος Λιάκος	24 Δεκεμβρίου 2025	1945
Πλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Γεώργιος Μυλωνόπουλος	25 Δεκεμβρίου 2025	1957
Υποναύαρχος ΛΣ ε.α.	Γεώργιος Θανόπουλος	1 Ιανουαρίου 2026	1939
Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.	Σπυρίδων Νικολούζος	3 Ιανουαρίου 2026	1946
Αντιναύαρχος (ΥΙ) ε.α. ΠΝ	Κωνσταντίνος Παϊβανάς	5 Ιανουαρίου 2026	1953
Πλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Κωνσταντίνος Φαρμάκης	8 Ιανουαρίου 2026	1936
Πλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Νικόλαος Αυλωνίτης	9 Ιανουαρίου 2026	1939
Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Μαρίνος Μπαϊλάς	9 Ιανουαρίου 2026	1961
Αντιναύαρχος ε.α. ΠΝ	Βασίλειος Κάτσικας	13 Ιανουαρίου 2026	1964
Υποναύαρχος (Μ) ε.α. ΠΝ	Παναγιώτης Λέκκας	16 Ιανουαρίου 2026	1965
Αντιναύαρχος ε.α. ΠΝ και πρώην Υπουργός	Αλέξανδρος Παπαδόγκωνας	17 Ιανουαρίου 2026	1931
Πλοίαρχος (Ε) ε.α. ΠΝ	Ανάργυρος Πέλλας	18 Ιανουαρίου 2026	1948



Από την επίσκεψη της ΕΑΝ
στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας



Κοπή πίτας ΕΑΝ στο Πολεμικό Μουσείο 2026



Βραβεύσεις ΕΑΝ κατά την κοπή πίτας 2026





Βραβεύσεις ΕΑΑΝ κατά την κοπή πίτας 2026





Βραβεύσεις ΕΑΑΝ κατά την κοπή πίτας 2026





**Ένωση Αποστράτων
Αξωματικών Ναυτικού
ΝΠΔΔ**

Ι. Παπαρρηγοπούλου & Π.Π. Γερμανού,
Πλατεία Κλαυθμώνος 105 61 Αθήνα
www.eaan.gr
Τηλ: 210-33.10.430,
210-33.10.431
e-mail: info@eaan.gr

**ΠΛΗΡΩΜΕΝΟ
ΤΕΛΟΣ**

Ταχ. Γραφείο
ΚΕΜΠΑ

Αριθμός Άδειας
517/92

ΚΩΔΙΚΟΣ 012037



Υποδοχή και Ένταξη της Φ/Γ «ΚΙΜΩΝ» F-601 στο Πολεμικό Ναυτικό

φωτό εισημμένες στις 16 Ιανουαρίου 2026 από το: <https://hellenicnavy.gr/parousia-yetha-nikou-dendia-stin-teleti-ypodochis-kai-entaxis-tis-f-g-kimon-f-601-sto-polemiko-naftiko/>

