



*Ναυτιλία και Ελλάδα:
Δύο άρρηκτα συνδεδεμένες λέξεις/ έννοιες*

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ Δ.

ΘΕΜΑ:

Ναυτιλία και Ελλάδα: δύο άρρηκτα συνδεδεμένες λέξεις/ έννοιες

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΑΥΓΟΥΣΤΗ ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ Α.Γ.Μ: 3649

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΑΡΑΠΙΤΣΑ ΕΛΕΝΗ Α.Γ.Μ: 3647

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	7
2.1 ΑΠΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ	7
Η ΕΛΛΑΔΑ ΕΙΝΑΙ Η ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ - ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ.....	7
ΑΠΟ ΤΙΣ ΛΑΡΝΑΚΕΣ ΣΤΙΣ ΝΗΣΕΣ	7
ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΟΝΤΟΡΟΥΣ ΣΤΑ ΙΣΤΙΑ.....	10
ΑΠΟ ΤΑ ΙΣΤΙΑ ΣΤΟΝ ΑΤΜΟ	12
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΕΧΝΗ.....	13
2.2 ΕΙΔΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	14
ΤΑ ΚΩΠΗΛΑΤΑ ΠΛΟΙΑ (ΚΟΝΤΟΡΟΙ).....	14
ΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ.....	14
ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ	15
Η ΔΙΗΡΗΣ	16
Η ΤΡΙΗΡΗΣ.....	16
Η ΑΘΗΝΑΙΚΗ ΤΡΙΗΡΗΣ	17
Η ΣΑΜΑΙΝΑ	18
Η ΤΡΙΑΝΤΑΚΟΝΤΟΡΟΣ ΚΑΙ Η ΠΕΝΤΗΚΟΝΤΟΡΟΣ.....	18
2.3 ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΧΡΟΝΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ)	19
ΑΠΟ ΤΟ ΚΥΚΛΑΔΙΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΤΟ ΜΙΝΩΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ	19
ΑΠΟ ΤΟ ΜΙΝΩΪΚΟ ΣΤΟ ΜΥΚΗΝΑΪΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ	23
ΣΚΟΤΕΙΝΟΙ ΑΙΩΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	24
ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	25
ΚΛΑΣΣΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΤΟΥ ΠΥΘΕΑ	25
ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	26
ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΠΟΛΕΜΟΙ	28
ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ	28
ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΙ ΠΟΛΕΜΟΙ 1912 - 1913	29
Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΜΩΝ.....	30
Α΄ ΚΑΙ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ.....	31
3.1 ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΛΑΓΗ - Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΑ.....	34
3.2 Η ΑΙΩΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ	36

3.3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ	37
Η ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ Η ΑΝΑΓΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ.....	37
Η ΑΞΙΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	38
3.4 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ.....	40
3.5 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ.....	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	45
4.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 19 ^ο ΑΙΩΝΑ	45
4.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 20 ^ο ΑΙΩΝΑ- ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	47
4.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΙΑ ΚΡΥΜΜΕΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	50
ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ.....	52
4.4 Η ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	53
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	58
ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ.....	59
ΤΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ.....	60
4.5 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	61
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	64

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο θεσμός της ναυτιλίας παίζει σημαντικό και διαχρονικό ρόλο στην ιστορία της Ελλάδας. Την εξέλιξη του θεσμού αυτού θα την παραθέσουμε στην παρακάτω πτυχιακή εργασία. Συγκεκριμένα θα αναλύσουμε τη δημιουργία ενός πλοίου καθώς και τη σταδιακή βελτίωση αυτού· τόσο μορφολογικά όσο και μηχανικά.

Επιπρόσθετα, ειδικές αναφορές θα γίνουν και στην προσφορά του πολεμικού ναυτικού που διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στην ελληνική ναυτιλιακή ιστορία. Εν κατακλείδι, θα επικεντρωθούμε στο πως η ναυτιλία της είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την οικονομία της χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τόσο η μορφολογία και η δομή της χώρας μας όσο και η γεωγραφική της θέση, έχουν προκαθορίσει από την αρχή της ύπαρξης της ως κράτος, τον καταλυτικό ρόλο που κατείχε και θα κατέχει πάντα η ναυτιλία στη ζωή μας, ανεξαρτήτου εποχής.

Ο Ελληνισμός χρωστά πολλά στη ναυτιλία, αφού είναι αυτή που δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την εξάπλωση του πολιτισμού και του εμπορίου του. Δεν είναι τυχαίο ότι ο σοφός Περικλής χρησιμοποίησε έντονα τη μεγάλη ναυτική δύναμη της Αθήνας στη προσπάθεια του να θέσει τα θεμέλια της δημοκρατίας και του Δυτικού πολιτισμού.

Οι Έλληνες πάντα γνώριζαν τη μεγάλη δύναμη που κατείχε η ναυτιλία στη ζωή τους για αυτό σε όλες της δύσκολες στιγμές της ιστορίας τους, συνήθιζαν να λένε ότι «Η βοήθεια θα έρθει από τη θάλασσα η οποία πάντα μας προστατεύει».

Προσπαθώντας να ξετυλίξουμε το μίτο της ιστορίας της ναυτιλίας, οδηγούμαστε πολλά χρόνια πίσω, στα πρωτόγονα ναυπηγήματα των παλαιολιθικών και νεολιθικών χρόνων. Πρόκειται για σχεδίες, μονόξυλα, κορμούς και πλοιάρια κατασκευασμένα από άπυρο. Καταλυτικό ρόλο στην εξάπλωση της ναυτιλίας αποτέλεσε η εμφάνιση χάλκινων εργαλείων στις αρχές της 2ης χιλιετίας π.Χ.

Στην παρούσα εργασία θα κάνουμε μια αναλυτική ιστορική αναδρομή στην ναυτιλία της Ελλάδος, στη σχέση της χώρας με τη θάλασσα και στα διάφορα είδη πλοίων που εμφανίστηκαν στην κάθε περίοδο. Θα ακολουθήσει και εκτενής περιγραφή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

2.1 ΑΠΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ

Η ΕΛΛΑΔΑ ΕΙΝΑΙ Η ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ - ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ

Το πλοίο και η ναυπηγική τέχνη έχουν αφετηρία τους την Ελλάδα, όπως μαρτυρούν τα αρχαιολογικά ευρήματα, οι μύθοι, οι αρχαίοι συγγραφείς (Όμηρος, Ξενοφώντας κ.α.) και οι ναυτικές ορολογίες., π.χ. ναυς, ναυτικό, ναυπηγείο κλπ > nave, nautical κλπ.

Η αιτία γι' αυτό είναι ότι στην Ελληνική Θάλασσα (π.χ. το Αιγαίο Πέλαγος, Ιόνιο Πέλαγος) υπάρχουν πάρα πολλά νησιά που πολλά από αυτά φαίνονται και για γυμνού οφθαλμού από την ξηρά οπότε αυτό προκαλούσε στο να κατασκευάσει κάποιος πλεούμενο και να πάει εκεί. Τα αρχαιολογικά ευρήματα δείχνουν ότι στην Ελληνική θάλασσα κυκλοφορούσαν μορφές πλοίων ήδη από πολύ παλιά, 14 – 17 αι. π.Χ. και η Ιλιάδα και η Οδύσσεια του Ομήρου είναι οι παλαιότερες γραπτές αναφορές, σχετικά με μεθόδους κατασκευής πλοίων, καθώς και οι αρχαιότερες γραπτές μαρτυρίες γύρω από τη ναυτική ζωή και τη ναυπηγική τέχνη,

Πρβ: “Κι αφού σκάρωσε κατάστρωμα κι αρμολόγησε στραβόξυλα πυκνά, το μαστόρευε.. και μέσα στήριξε κατάρτι με ταιριασμένη αντένα κι έκαμε και το τιμόνι του να κυβερνάει το σκάφος. . . κι η Καλυψώ λινά τού κουβαλούσε για τα πανιά. Κι αυτός με τέχνη τα έφτιαξε κι αυτά, κι έδεσε μέσα ξάρτια και καραβόσκοινα”.
(Οδύσσεια, ε 253-260)

«ότι ο δήμος έστιν ο ελαύνων τα ναύς και ο την δύναμιν περιτιθείς τῇ πόλει, και οι κυβερνήται και οι κελευσταί και οι ναυπηγοί ούτοι εισιν οι την δύναμιν περιτιθέντες τῇ πόλει πολύ μάλλον ή οι οπλίται και οι γενναίοι και οι χρηστοί. (Ξενοφών, Αθηναίων Πολιτεία Ι 1-2)

ΑΠΟ ΤΙΣ ΛΑΡΝΑΚΕΣ ΣΤΙΣ ΝΗΣΕΣ

Σύμφωνα με τον Απολλόδωρο αρχικά οι άνθρωποι χρησιμοποιούσαν ως πλεύμε να τις λάρνακες και μια τέτοια χρησιμοποίησε ο Δευκαλίωνας, ο πατέρας του Έλληνα, για να διασωθεί με τη γυναίκα του Πύρρα από τον κατακλυσμό που έγινε επί των ημερών τους, πρβ: «Προμηθέως δ παις Δευκαλύων εγένετο. ούτος βασιλεύων των περί την Φθίαν τόπων γαμεί Πύρραν την Επιμηθέως και Πανδώρας, ην έπλασαν θεοί πρώτην γυναίκα. επει δε αφάνισαι Ζευς το χαλκούν ηθέλησε γένος, υποθεμένου Προμηθέως Δευκαλύων τεκτηνάμενος λάρνακα, και τα επιτήδεια ενθέμενος, εις ταύτην μετα Πύρρας εισέβη. Ζευς δε πολύν υετόν απ' ουρανού χέας τα πλείστα μέρη της Ελλάδος κατέκλυσεν, ώστε διαφθαρήναι πάντας ανθρώπους, ολίγων χωρίς οι συνέφυγον εις τα πλησίον υψηλά όρη. τότε δε και τα κατά Θεσσαλίαν όρη διέστη, και τα εκτός Ισθμού και Πελοποννήσου συνεχέθη πάντα. Δευκαλίων δε εν τη λάρνακι δια της θαλάσσης φερόμενος ημέρας εννέα και νύκτας ίσας τω Παρνασώ προσίσχει, κακει των όμβρων παύλαν λαβόντων εκβάς θύει Δί φυζίω. (Απολλόδωρο Α 7, 2)

Ο Απολλόδωρος αναφέρει επίσης ότι ο πρώτος που κατασκεύασε μεγάλο πλοίο (πεντηκόντορο = πλοίο με 50 κουπιά) ήταν ο Δαναός και μ' αυτό ήρθε από την Αίγυπτο με τα παιδιά του, αρχικά στη Ρόδο και από εκεί στο Άργος (= η πόλη, αλλά και η Πελοπόννησος πριν ονομαστεί έτσι) όπου συγχωνεύτηκε με τους εκεί Αχαιούς κατοίκους του Άργους (εξ ου μετά: «Αργείοι = Αχαιοί ή Δαναοί» = οι κάτοικοι του Άργους και κατ' επέκταση όλοι οι εκστρατεύσαντες στην Τροία), πρβ: «Δαναός τοις Αιγύπτου παίδας δεδοικώς, υποθεμένης Αθηνάς αυτώ ναύν κατεσκεύασε πρώτος και τας θυγατέρας ενθέμενος έφυγε. προσσχών δε 'Ρόδω το της Λινδίας άγαλμα Αθηνάς ιδρύσατο. εντεύθεν δε ήκεν εις Άργος, και την βασιλείαν αυτώ παραδίδωσι Γελάνωρ ο τότε βασι λεύων <αυτός δε κρατήσας της χώρας αφ' εαυτού τους ενοικούντας Δαναούς ωνόμασε (Απολλόδωρο Β 1, 4)

Το Πάριο χρονικό (είναι μια μαρμάρινη πλάκα του 3ου αι. π.Χ. στην οποία οι αρχαίοι ανέγραφαν τα σημαντικά πρόσωπα και γεγονότα με τις χρονολογίες τους) αναφέρει ότι ο κατακλυσμός του Δευκαλίωνα (ο κατακλυσμός του Νώε για τους Εβραίους) έγινε το έτος 1265 πριν από το Διόγνητο το 1529 π.Χ., ο Έλληνας βασίλευε το έτος 1257 π.Δ. 1521 π.Χ. και ο Δαναός ήρθε στο Άργος το έτος 1247 π.Δ. 1511 π.Χ., γεγονότα που επιβεβαιώνονται όχι μόνο από τον Απολλόδωρο, αλλά και από τα λεγόμενα του Ισοκράτη (Παναθηναϊκός, Ελένης Εγκώμιο κ.α.), Πλάτωνα (Μενέξενος), Αριστοτέλη (Μετεωρολογικά) κ.α. ειδικότερα το Πάριο χρονικό αναφέρει συγκεκριμένα τα εξής, σχετικά με τους Δαναό και Έλληνα: «Αφού ο

κατακλυσμός έγινε επί εποχής του Δευκαλίωνος, και ο Δευκαλίων έφυγε με τα νερά από την Λυκώρεια στην Αθήνα προς Κραναό και ίδρυσε το ιερό του Ολυμπίου Διός και θυσίασε για την σωτηρία του, έτος 1265, όταν ο Κραναός βασίλευε στην Αθήνα». «Από όταν πλοίο κατασκευασμένο από τον Δαναό πενήντα κουπιών από την Αίγυπτο στην Ελλάδα έπλευσε και ονομάστηκε πεντηκόντορος, και οι θυγατέρες του Δαναού Ελίκη και Αρχεδίκη κληρώθηκαν μεταξύ των υπολοίπων της Λινδίας Αθηνάς το ιερόν ιδρύσαν και θυσίασαν στην ακτή (..) στην Λίνδο της Ρόδου, έτος 1247, όταν ο Εριχθόνιος βασίλευε στην Αθήνα».



Πήλινα ομοιώματα πλοίων όπως αυτά του πολεμικού ναυτικού του Μίνωα, από το Μόχλο και το Παλαίκαστρο Κρήτης. 2800 – 2400 π.χ. (Ηράκλειο,

Αρχαιολογικό Μουσείο.)

ΠΗΓΗ:http://www.krassanakis.gr/Greek%20nautical%20history.htm#_Toc46429225

3



Πλοία ως η λάρνακα, από την Αγία Τριάδα Κρήτης. (Ηράκλειο, Αρχαιολογικό Μουσείο)

ΠΗΓΗ:http://www.krassanakis.gr/Greek%20nautical%20history.htm#_Toc46429225

3

Σημειώνεται ότι:

Α) Αρχικά τα πλοία στην Ελλάδα, όπως βλέπουμε στα αρχαία κείμενα, λέγονταν «νήες («η ναύς, της νηός» από το «νάω – άνω, άνωσις»), απ' όπου και τα: ναυτιλία, ναυτικό, ναύτης, Ναύαρχος, ναύσταθμος, ναυπηγική, αργοναύτης
English: navy, nautical, Argonaut,

Portuguese Nau,

Spanish Nao.

Β) Οι «λάρνακες» λέγονται και «γούρνες» και είναι είτε σκαφοί (εξ' ου και «σκάφη») κορμοί δέντρων είτε σκαφτές πέτρες (στην περίπτωση αυτή δε χρησιμοποιούνται για πλεούμενα, αλλά ως θήκες νεκρών, ανθράκων κ.α.).

Γ) Σύμφωνα με την εβραϊκή μυθολογία, το μόνο ζευγάρι που διασώθηκε από τον κατακλυσμό ήταν αυτό του Νώε, που μπήκε μέσα σε μια κιβωτό. «Η κιβωτός», μάλλον ξένη λέξη, είναι το κιβώτιο που μεταξύ των σανίδων του υπάρχει μόνωση, για να μη περνά μέσα νερό και βουλιάζει.

ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΟΝΤΟΡΟΥΣ ΣΤΑ ΙΣΤΙΑ

Αρχικά τα πλοία ήταν μόνο με κουπιά και επειδή τα κουπιά λέγονταν «κόντοροι» (κοντάρι = το κουπί, αλλά και κάθε μακρύ ξύλο κ.α.) τα πλοία αυτά λέγονταν «κόντοροι νήες» ή ανάλογα με την ποσότητα των κουπιών τους: τριαντακόντοροι (= με 30 κουπιά), πεντηκόντοροι (= με 50 κουπιά κ.τ.λ.) κ.ο.κ.

Σύμφωνα με τον Απολλόδωρο (Α 7, 2) η πρώτη πεντηκόντορος ναύς (= το πλοίο με 50 κουπιά) που κατασκευάστηκε ήταν η Αργώ, το πλοίο των Αργοναυτών, την οποία κατασκεύασε από ξύλο φηγός (= η δρυς, η βελανιδιά) της Δωδώνης ο Άργος απ' όπου πήρε και το όνομά της: « επί τούτο πεμπόμενος Ιάσων Άργον παρεκάλεσε τον Φρίξου, κακείνος Αθηνάς υποθεμένης πεντηκόντορον ναύν κατεσκεύασε την προσαγορευθείσαν από του κατασκευάσαντος Αργώ· κατα δε την πρώραν ενήρμοσεν Αθηνά φωνήεν φηγού της Δωδωνίδος ξύλον. ως δε η ναύς κατεσκευάσθη, χρωμένω ο θεός αυτώ πλειν επέτρεψε συναθροίσαντι τούς αρίστους της Ελλάδος.»(Απολλόδωρος Α 9,16)

Μετά επινοήθηκαν τα πλοία με πανιά (ιστία), που, σύμφωνα με τον Πausανία (βοιωτικά 11), ο Δαίδαλος ήταν εκείνος που τα επινόησε, προκειμένου να αναπτύξει ταχύτητα και να αποφύγει, μαζί με τον γιο του Ίκαρο, το πολεμικό ναυτικό του Μίνωα, που μέχρι τότε ήταν χωρίς πανιά. Σημειώνεται πως τα πολεμικά πλοία, ακόμη και όταν είχαν επινοηθεί τα πανιά, δεν έφεραν ιστία, αφενός για να

αποφύγουν το βάρος των κονταριών όπου στηρίζονταν τα πανιά και αφετέρου για να είναι πιο ευέλικτα.

Αντίθετα, σύμφωνα με τον Ησιόδειο μύθο εκείνοι που τα επινόησαν ήταν οι Αιγινήτες ή αλλιώς Μυρμιδόνες, πρβ: «Κι αυτή συλλαμβάνοντας γέννησε τον αλογόχαρο Αιακό. Κι όταν έφτασε στην πλήρωση της πολυαγάπητης νιότης, όντα μόνος στεναχωριόταν. Κι ο πατέρας των ανθρώπων και θεών, όσα μυρμήγκια ήταν μέσα στο ποθητό νησί, τα έκανε άντρες και βαθυζωνες γυναίκες. Αυτοί πρώτοι έβαλαν πανιά στο ποντοπόρο Καράβι.» (ΗΣΙΟΔΟΣ, Απόσπασμα 56 – στίχος 205). Τα μυρμήγκια, ως γνωστόν, όταν μετακομίζουν βγάζουν φτερά και προφανώς έτσι αποκάλεσαν οι αρχαίοι τους Αιγινήτες λόγω του ότι έβαζαν πανιά στα πλοία τους.

Σημειώνεται επίσης ότι:

1) Ο Διόδωρος Σικελιώτης (βίβλος 4, 78) λέει ότι ο Δαίδαλος και ο Ίκαρος διέφυγαν όχι με πλοίο, αλλά με φτερά, πρβ: Ο Δαίδαλος μαθαίνοντας πως ο Μίνωας είχε εκτοξεύσει απειλές εναντίον του για την κατασκευή της αγελάδας, φοβήθηκε, λένε, την οργή του βασιλιά κι έφυγε με πλοίο από την Κρήτη, με τη βοήθεια της Πασιφάης που του έδωσε το πλοίο. Μαζί του έφυγε και ο γιος του ο Ίκαρος κι έβαλαν πλώρη για κάποιο νησί στη μέση του πελάγους, καθώς όμως αποβιβάστηκαν απρόσεκτα εκεί, ο Ίκαρος έπεσε στη θάλασσα και πνίγηκε, έτσι το πέλαγος αυτό ονομάστηκε Ικάριο και το νησί Ικαρία. Μερικοί, όμως συγγραφείς μύθων παραδίδουν ότι, ενώ ο Δαίδαλος ήταν ακόμη στην Κρήτη και τον έκρυβε η Πασιφάη, θέλοντας ο βασιλιάς Μίνωας να τιμωρήσει οπωσδήποτε το Δαίδαλο, αλλά μη μπορώντας να τον βρει, ερευνούσε όλα τα πλοία στο νησί και υποσχέθηκε να δώσει πάρα πολλά χρήματα σε όποιον του βρει το Δαίδαλο. Τότε, λοιπόν, ο Δαίδαλος έχασε κάθε ελπίδα διαφυγής με πλοίο και κατασκεύασε φτερούγες με τέχνη θαυμαστή, σοφά σχεδιασμένες και κολλημένες άψογα με κερί, αφού τις προσάρμοσε στο σώμα του γιου του και στο δικό του, μπόρεσαν να πετάξουν με τρόπο απίστευτο και να δραπετεύσουν πάνω από το Κρητικό Πέλαγος. Ο Ίκαρος, όμως, με την απειρία της νιότης πετούσε πολύ χαμηλά κι έπεσε στη θάλασσα, γιατί ο ήλιος έλιωσε το κερί που συγκρατούσε τα φτερά του, ενώ ο δαίδαλος, που πετούσε κοντά στη θάλασσα βρέχοντας, κάθε τόσο τις φτερούγες κατάφερε να φτάσει, ως εκ θαύματος, στη Σικελία (Διόδωρος, βίβλος 4, 78)

2) Αν παρατηρήσουμε τα πλοία στις αγγειογραφίες πριν από την εποχή του Μίνωα, θα δούμε ότι πράγματι αυτά δε φέρουν πανιά. Ο Θησέας, σύμφωνα με το μύθο, πήγε στην Κρήτη με πλοία που είχαν πανιά, όμως δεν τα επινόησε αυτός. Τα είχε επινοήσει ο Δαίδαλος, για να αποδράσει από την Κρήτη.

3) Οι ερευνητές λένε ότι επειδή τα πλοία με πανιά έπλεαν πάρα πολύ γρήγορα («πετούσαν» από τη μεγάλη ταχύτητα) σε σχέση με τα κωπήλατα ή έδιναν την εντύπωση φτερών, γι αυτό και ειπώθηκε/διαδόθηκε από τους ναύτες του Μίνωα ότι ο Δαίδαλος και ο Ίκαρος πέταξαν με φτερά.

ΑΠΟ ΤΑ ΙΣΤΙΑ ΣΤΟΝ ΑΤΜΟ

Σοβαρές αλλαγές εμφανίστηκαν στην οργάνωση του δια θαλάσσης εμπορίου από το 1860 και πέρα λόγω της εισαγωγής των ατμοπλοίων. Αυτές οι αλλαγές οδήγησαν στο χωρισμό του διεθνούς εμπορικού ναυτικού σε δύο ευδιάκριτους κλάδους, τη ναυτιλία σκαφών της γραμμής (cargo liners) και τη ναυτιλία των ελεύθερων φορτηγών (tramps). Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες, αν και ενεργοί στη ναυτιλιακή βιομηχανία σκαφών της γραμμής, ήταν και παρέμειναν ειδικευμένοι κυρίως στις ναυτιλιακές δραστηριότητες ελεύθερων φορτηγών.

Ένα περισσότερο σημαντικό στοιχείο που πρέπει να αναφέρουμε σχετικά με το πέρασμα από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια είναι ότι το «Ιόνιο» ναυτιλιακό δίκτυο είναι ότι ήταν αυτό που επηρέασε τη μετάβαση από «το ιστίο στον ατμό». Η μεταβολή αυτή ξεκίνησε από την περίοδο του 1880 και συνεχίστηκε για αρκετό χρόνο μέσα στον 20^ο αιώνα. Οι πλουσιότερες Ιόνιες οικογένειες κατείχαν το απαραίτητο κεφάλαιο για να επενδύσουν στη νέα τεχνολογία των ατμοπλοίων, κάτι που δεν ήταν η περίπτωση για την πλειοψηφία των παραδοσιακών ελληνικών πλοιοκτητών εκείνου του καιρού. Εντούτοις, μια πολύ σημαντική παράλληλη πρακτική πρέπει να αναφερθεί εδώ. Αρκετά συχνά, οι καπετάνιοι των πρώτων ελληνόκτητων ατμοπλοίων ήταν επίσης οι συμπλοιοκτήτες τους (ακόμα κι αν ήταν σε ένα μικρό ποσοστό της αξίας του σκάφους). Όταν αυτά τα σκάφη έφθαναν σε κάποια ηλικία και θεωρούντο χρησιμοποιημένα, αυτοί οι ίδιοι καπετάνιοι τα αγόραζαν εξ ολοκλήρου και γίνονταν γνήσιοι πλοιοκτήτες. Μόλις οι μοναχοβάποροι αυτοί πλοιοκτήτες διέσχιζαν εκείνη τη γραμμή συσσώρευσης κεφαλαίου και τεχνογνωσίας,

το να γίνουν πλοιοκτήτες μεγάλης κλίμακας ήταν, τουλάχιστον για έναν αριθμό από αυτούς, μόνο υπόθεση χρόνου.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΤΕΧΝΗ

Σήμερα τα πλοία άλλα είναι από ξύλο, άλλα από πλαστικό και άλλα από σίδηρο ή ανάμεικτα. Τα πρώτα πλοία στην Ελλάδα, εμπορικά και πολεμικά, ήταν από ξύλο και η κινητήριος δύναμή τους ήταν η κωπηλασία. Επί Μίνωα, επινοήθηκαν τα ιστία από το Δαίδαλο.



Κατασκευή του πλοίου Αργώ (Ρωμαϊκό ανάγλυφο, 50 μ.Χ.)

Όπως δείχνουν τα αρχαιολογικά ευρήματα, αλλά και όπως λέει ο Απολλόδωρος, αρχικά οι άνθρωποι χρησιμοποίησαν για πλεούμενα τις λάρνακες (= κορμοί δέντρων από δρυ που είχαν σκαλιστεί ως σκάφες – γούρνες) και κατόπιν κιβωτούς (= πλεούμενα με σανίδες). Η χρήση σανίδων, που καρφώνονταν ή δενόταν πάνω σ' ένα σκελετό, γενικεύτηκε

μετά και στο κατάστρωμα δημιουργήθηκε ένας στεγασμένος χώρος για τη μεταφορά προϊόντων, ενώ ενισχύθηκαν παράλληλα και τα πλαϊνά τοιχώματα των πλοίων. Σύμφωνα επίσης με τον Απολλόδωρο (Α 7, 2) και όπως είδαμε πιο πριν, η πρώτη πεντηκόντορος ναύς (= το πλοίο με 50 κουπιά) που κατασκευάστηκε ήταν η Αργώ, το πλοίο των Αργοναυτών, την οποία κατασκεύασε από ξύλο φηγός (= η δρυς, η βελανιδιά) της Δωδώνης ο Άργος απ' όπου πήρε και το όνομά της.

Για τη ναυπήγησή αρχικά των Ελληνικών εμπορικών πλοίων χρησιμοποιείται ανθεκτική ξυλεία, συνήθως από δρυ ή πεύκο, που υπάρχει άφθονη στην Ελλάδα. Για το πολεμικό πλοίο χρησιμοποιείται ελαφρότερη ξυλεία, ώστε να είναι από τη μια πιο

ευκίνητο (το ελαφρύ φορτίο πάει πιο γρήγορα) και από την άλλη πιο εύκολο στην ανέλκυση - μεταφορά του στην ξηρά για προφύλαξη του από πυρπόληση των εχθρών. Οι ειδικοί λένε, επίσης, ότι τα πλοία με βασική ύλη το ξύλο κατασκευαζόταν με μεθόδους αρκετά διαφορετικές απ' τις σημερινές. Αρχικά φτιαχνόταν το εξωτερικό κέλυφος και στη συνέχεια τοποθετούνταν εσωτερικά οι ενισχύσεις.

Σε κάποια απ' αυτά έχουν βρεθεί μέχρι και ενώσεις που γινόταν με ένα είδος ραφής. Τα συνηθέστερα μεγέθη ήταν μέχρι 6 μέτρα πλάτος και μέχρι 40 μήκος. Για να αποφύγουν τη διάβρωση του ξύλου απ' τους μικροοργανισμούς του νερού, αν το πλοίο δε χρησιμοποιούταν για κάποιο χρονικό διάστημα (όπως τα πολεμικά πλοία) ανελκυόταν στην ξηρά. Οι εγκαταστάσεις στέγασης και συντήρησης των ανελκόμενων πλοίων ονομαζόταν νεώσοικοι και υπολείμματα τους βρίσκουμε σε πολλά αρχαία λιμάνια. Στο λιμάνι του Πειραιά λέγεται ότι υπήρχαν 372 νεώσοικοι.

2.2 ΕΙΔΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ

ΤΑ ΚΩΠΗΛΑΤΑ ΠΛΟΙΑ (ΚΟΝΤΟΡΟΙ)

Αρχικά, όπως είδαμε πιο πριν, τα πλοία ήσαν μόνο με κουπιά (κόντορους, κοντάρι) και με μια σειρά από κάθε πλευρά, οι καλούμενες μονήρεις. Αργότερα, μετά τα τρωικά, έγιναν πλοία με δυο σειρές, οι καλούμενες διήρεις (τα πλοία αυτά είχαν δυο καταστρώματα) και τέλος με τρεις σειρές, οι καλούμενες τριήρεις (τα πλοία αυτά είχαν τρία καταστρώματα). Η ναύς με μια μόνο σειρά κουπιών από κάθε πλευρά είχε είτε δυο μόνο κουπιά, όπως οι σημερινές μικρές βάρκες, είτε τέσσερα, έξι, οκτώ. Δημιουργήθηκαν, αυτό όμως έγινε μετά τα τρωικά, πλοία που είχαν ακόμη και 25 κουπιά από κάθε πλευρά, σύνολο πενήντα, οι καλούμενες, από αυτό, και πεντηκόνταροι.

ΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ

Τα ιστιοφόρα, όπως είδαμε πιο πριν, επινοήθηκαν επί Μίνωα από τον Αθηναίο μηχανικό Δαίδαλο. Ο Δαίδαλος και ο Ίκαρος, λέει ο Πausανίας («Ελλάδος Περιήγησις, Βοιωτικά», 11), έφυγαν από την Κρήτη με δυο μικρά πλοία που πρόσθεσαν σ' αυτά πανιά, για να αναπτύξουν ταχύτητα προκειμένου να διαφύγουν το πολεμικό ναυτικό του Μίνωα που μέχρι τότε δε χρησιμοποιούσε πανιά.

Σημειώνεται ότι τα πολεμικά πλοία, ακόμη και όταν είχαν επινοηθεί τα πανιά, δεν έφεραν ιστία, αφενός για να αποφύγουν το βάρος των κονταριών όπου στηρίζονται τα πανιά και αφετέρου για να είναι πιο ευέλικτα. Τα πολεμικά πλοία έβαλαν ιστία μόνο όταν επινοήθηκαν οι διήρεις και οι τριήρεις.



ΠΗΓΗ: "Νηοπομπή της Θήρας" (Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης), Τοιχογραφία Ακρωτηρίου Σαντορίνης (Θήρας).

Στην τοιχογραφία αυτή, η οποία χρονολογείται περίπου στα 1650 π.Χ. και είναι μινωικής τεχνοτροπίας, απεικονίζεται μία νηοπομπή 14 διαφορετικών σε μέγεθος κωπήλατων πλοίων, μεταξύ δύο λιμανιών. Η ως άνω τοιχογραφία ανακαλύφθηκε από τον καθηγητή Μαρινάτο το 1972, στο Ακρωτήριο της Σαντορίνης (Θήρας).

ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Τα πολεμικά πλοία είχαν έμβολο, για εμβολισμό των εχθρικών πλοίων και μακρόστενο σχήμα, για να διασχίζουν με ευκολία τη θάλασσα. Επίσης ήταν κωπήλατα και βοηθητικά είχαν τα πανιά, επειδή στις μάχες απαιτούνται ειδικές κινήσεις (ταχύτητες και ελιγμοί). Τα εμπορικά πλοία ήταν αρκετά πιο μεγάλα από τα πολεμικά, ώστε να χωρούν πολύ εμπόρευμα και λίγους κωπηλάτες, ώστε να μην απαιτείται μεγάλο κόσμος (διατροφή, μισθοί κ.τ.λ.), όμως με πολύ μεγάλα πανιά, ώστε όταν φυσά αέρας να μη απαιτείται η κουραστική κωπηλασία.

Τα κατεξοχήν εμπορικά πλοία, οι στρογγύλαι νήες, είχαν την πλώρη και την πρύμνη ψηλές και στρογγυλεμένες και το αμπάρι ευρύχωρο. Τον 7ο αιώνα π.Χ., τα πλοία αυτά απέκτησαν μεγάλα ιστία και βοηθητικά κουπιά -αυξάνοντας έτσι την ταχύτητά τους- και εφοδιάστηκαν με άγκυρα. Το σκαρί τους παρέμεινε το ίδιο και στις επόμενες εποχές. Τα κατεξοχήν εμπορικά πλοία ονομάζονταν ολκάδες και ο Αριστοτέλης αργότερα τα παρομοίασε με μεγάλα έντομα που είχαν μικροσκοπικά φτερά.

Η ΔΙΗΡΗΣ

Η διήρης ήταν πλοίο με δύο σειρές κουπιών σε κάθε πλευρά αντί μια που είχε η πεντηκόντορος ή τριών που είχε η τριήρης. Η διήρης αποτελεί τον ενδιάμεσο κρίκο εξέλιξης από την πεντηκόντορο προς τα μεταγενέστερα σκάφη. Είχαν κατασκευαστεί διήρεις με τριάντα ή με πενήντα κουπιά και οι διαστάσεις των πλοίων αυτών κυμαίνονται στα 18 μ. μήκος, 3-3,60 μ. πλάτος, εκτόπισμα 22 τόνοι και μήκος κουπιών 4-6 μ.

Η ΤΡΙΗΡΗΣ

Κατά τον 8 – 5^ο αι. π.Χ. χρησιμοποιήθηκε ευρύτερα ένα νέο πολεμικό πλοίο, η καλούμενη τριήρης, με τρεις σειρές κουπιών - απ' όπου και το όνομά του. Στην επάνω σειρά – κατάστρωμα καθόντουσαν οι θρανίτες, στη μεσαία οι ζυγίτες και στην κάτω οι θαλαμίτες. Για να είναι γρήγορες και ευκίνητες οι Τριήρεις, από τη μια εκτός από τους κωπηλάτες χρησιμοποιούσαν και πανιά, όταν οι άνεμοι ήταν ευνοϊκοί και έτσι ξεκουράζονταν και το πλήρωμα και από την άλλη δεν είχαν μεγάλους χώρους αποθήκευσης νερού και τροφίμων και γι αυτό το λόγο τους ακολουθούσαν εμπορικά σκάφη, γεμάτα με τρόφιμα και εφόδια. Η τριήρης είχε στην της έμβολο ως επιθετικό όπλο, το οποίο ήταν κατασκευασμένο από ξύλο με επένδυση χαλκού και το οποίο, με κατάλληλους χειρισμούς, δημιουργούσε ρήγματα στα αντίπαλα πλοία.

Οι τριήρεις είχαν εκτός από τις τρεις σειρές κωπηλατών σε διαφορετικό επίπεδο και έναν ή δύο ιστούς. Υπολογίζεται ότι η ανώτατη ταχύτητα των τριήρων έφτανε στα 8-12 μίλια ανά ώρα, έφεραν πλήρη εξαρτισμό ιστιοπλοΐας, είχαν συνολικό μήκος περίπου 38 μ. με 5,20 μ. πλάτος, βύθισμα 1,50 μ. και εκτόπισμα 70 περίπου τόνοι. Η αναλογία του πλάτους προς μήκος ήταν περίπου 1 προς 10. Υπήρχαν διάφοροι τύποι Τριήρων, ανάλογα με την πόλη προέλευσής τους και τη χρήση τους. Έτσι έχουμε εκτός από τις γνωστές Αθηναϊκές, τις Κορινθιακές, Ροδιακές, Μηλιακές κ.α.

Οι τριήρεις ξεκινούσαν με την Ανατολή του ήλιου και αγκυροβολούσαν με τη Δύση, καθώς τα σκάφη αυτά δεν μπορούσαν να φιλοξενήσουν κουκέτες, μαγειρεία κ.α. (μόνο νερό υπήρχε για τους επιβαίνοντες). Σε μακρινές πολεμικές εχθροπραξίες οι τριήρεις αγκυροβολούσαν καθημερινά σε απάνεμα λιμάνια και όρμους, ενώ οι επιβαίνοντες τροφοδοτούνταν από άλλα συνοδευτικά – εφοδιαστικά πλοία. Την κυβέρνηση της Τριήρους ασκούσε ο τριήραρχος με τη βοήθεια 5 αξιωματικών και 4 υπαξιωματικών. Στο σκάφος επέβαιναν και οι επιβάτες (πολεμιστές).

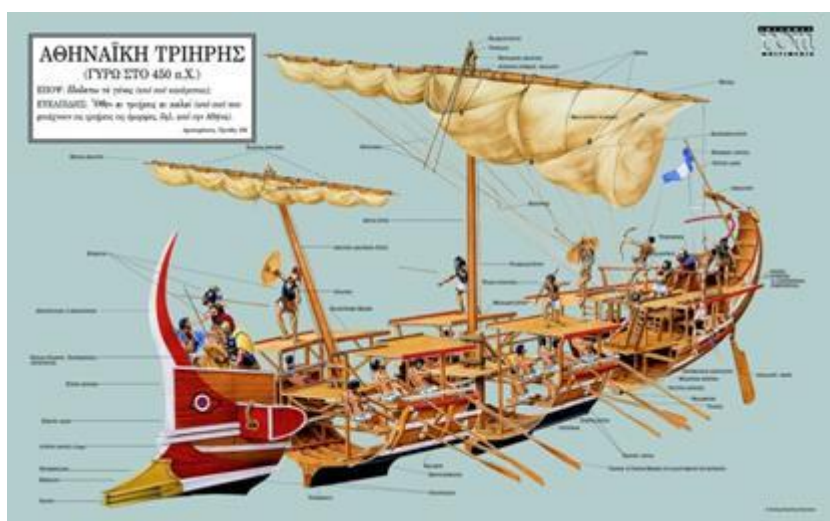
Σύμφωνα με τους ειδικούς, το πλήρωμά της τριήρους περιλάμβανε περίπου 300 άτομα (ναύτες) από τα οποία οι «θρανίτες» (= οι κωπηλάτες) που κάθονταν στο θρόνο) ανέρχονταν στους 62, οι «ζυγίτες» (οι κωπηλάτες που βρισκόταν σε ζυγούς) στους 54 και οι «θαλαμίτες» (οι κωπηλάτες που βρισκόταν στο κατώτερο μέρος του πλοίου, στο ύψος του τριηράρχου) στους 54. Υπήρχαν ακόμη οι πολεμιστές (18 – 30 άτομα), το ναυτικό προσωπικό (20 – 30 άτομα), ο Κυβερνήτης, που είχε την ανώτερη εξουσία (τριηράρχης), ο κελευστής και ο πρωράτης που εκτελούσε καθήκοντα ναύκληρου και υπάρχου. Κατ' άλλους συνολικό πλήρωμα της τριήρους ήταν 210-216 άνδρες, από τους οποίους οι 172 περίπου κωπηλάτες, 86 ανά πλευρά, κατανεμημένοι σε τρεις σειρές (τους «Θαλαμίτες», τους «Ζυγίτες» και τους «Θρανίτες»).

Οι Τριήρεις ήταν το αριστούργημα της αρχαίας Ελληνικής ναυπηγικής, ένα πρωτοποριακό πλοίο για την εποχή του, που συνέβαλε όχι μόνο στην προστασία της Ελλάδας από τους εχθρούς της, αλλά και στη δημιουργία και διάδοση του Ελληνικού πολιτισμού. Στη ναυμαχία της Σαλαμίνας, το 480 π.Χ. για παράδειγμα, οι Ελληνικές ευέλικτες και γρήγορες τριήρεις εξουδετέρωσαν τα βαρύτερα και πιο δυσκίνητα Περσικά και Φοινικικά καράβια με συνέπεια αφενός η Ευρώπη να αποφύγει το βαρβαρισμό και αφετέρου η Μεσόγειο και να γίνει "Ελληνική θάλασσα".

Η ΑΘΗΝΑΪΚΗ ΤΡΙΗΡΗΣ

Η Αθηναϊκή Τριήρης, σύμφωνα με την πλειοψηφία των μελετητών, είχε μήκος 36 μ., πλάτος 5μ., ύψος από την ίσαλο 1,80 μ. και βύθισμα 1,20 μ. Το εκτόπισμά της ήταν 70 έως 80 τόνοι. Είχε 200 άνδρες πλήρωμα, από τους οποίους 170 κωπηλάτες - ερέτες. Κάθε κωπηλάτης - ερέτης τραβούσε μόνο ένα κουπί,

μήκους 4,40 μ. Το πλήρωμα συμπλήρωναν, ο τριήραρχος που ασκούσε την ανώτερη εποπτεία του πλοίου, ο Κυβερνήτης υπεύθυνος ναυτιλίας, ο πρωτεύς που ήταν υπεύθυνος στην πλώρη, ο κελευστής υπεύθυνος του πληρώματος, δύο τριήραρχοι, ο αυλητής που έδινε το ρυθμό κωπηλασίας με τον αυλό του, 13 ναύτες για άλλες δουλειές, εκτός κωπηλασίας, και τέλος 10 πολεμιστές με βαρύ οπλισμό. Η ταχύτητα των Τριηρών έφτανε τους 6-7 κόμβους, ενώ σε περίπτωση ναυμαχίας και για ορισμένο χρονικό διάστημα άγγιζε τους 10 κόμβους.



ΠΗΓΗ:

http://www.krassanakis.gr/Greek%20nautical%20history.htm#_Toc464292253

Η ΣΑΜΑΙΝΑ

Σύμφωνα με το Θουκυδίδη («Ιστοριών Α», 13), ο πρώτος που κατασκεύασε τριήρεις ήταν ο Κορίνθιος ναυπηγός Αμεινοκλής (υπολογίζεται κάπου το 8/7 αι. π.Χ.). Ο ίδιος, λέει, κατασκεύασε και τις πρώτες τριήρεις των Σαμίων, οι οποίοι, κατά την εποχή του τύραννου Πολυκράτη (530 π.Χ.), έκαναν μετατροπές στο πλοίο αυτό ώστε να μεγαλώσει ο χώρος του και έτσι προέκυψε ένα νέου τύπου πλοίο που πήρε το όνομα Σάμαινα, λόγω των μετατροπών των Σαμίων. Οι Σάμαινες ήταν ειδικός τύπος τριήρους - διήρους και κατασκευασμένες έτσι ώστε να χρησιμοποιούνται ως φορτηγά και ως πολεμικά πλοία ταυτόχρονα.

Η ΤΡΙΑΝΤΑΚΟΝΤΟΡΟΣ ΚΑΙ Η ΠΕΝΤΗΚΟΝΤΟΡΟΣ

Τα πρώτα σημαντικά πλοία που επινοήθηκαν ήταν οι τριαντακοντόροι, πλοία δηλαδή με 30 κουπιά (15 από κάθε πλευρά) και μετά οι πεντηκόντοροι, δηλαδή πλοία με 50 κουπιά (25 κουπιά από κάθε πλευρά). Οι πεντηκόντοροι χρησιμοποιούνταν

τόσο για τη μεταφορά αγαθών όσο και σε πολεμικές εκστρατείες, κυρίως από τους Φωκαείς (Ηρόδοτος, Ιστορία 1.163). Ο ρόλος τους ήταν πολύ σημαντικός, εξαιτίας της ικανότητας που είχαν να πλέουν σε αντίθετα θαλάσσια ρεύματα και να αντιμετωπίζουν εχθρικά πλοία κατά μήκος επικίνδυνων ακτών και περασμάτων. Ήταν τα πιο κατάλληλα για επιδρομές, για πειρατεία και για τη μεταφορά αγαθών και στρατευμάτων. Θεωρούνταν τα κατεξοχήν πολεμικά πλοία πριν από την εμφάνιση της τριήρους (Θουκυδίδης, Ιστοριών 1.14).

2.3 ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΧΡΟΝΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ)

ΑΠΟ ΤΟ ΚΥΚΛΑΔΙΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΤΟ ΜΙΝΩΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

Οι κάτοικοι των Κυκλάδων ήταν οι πρώτοι στον χώρο της Μεσογείου, της Μέσης Ανατολής και πιθανώς σε όλο τον κόσμο, που αποτόλμησαν τη ναυσιπλοΐα στην ανοικτή θάλασσα. Τα νησιά του Αιγαίου μοιάζουν με σκαλοπάτια διάσπαρτα στο πέλαγος που απέχουν λίγο μεταξύ τους και συχνά έχουν οπτική επαφή, στοιχεία που συγκεντρώνουν περισσότερο οι Κυκλάδες. Επιπλέον το Αιγαίο είναι μια κυματώδης αλλά κλειστή και προσπελάσιμη θάλασσα. Είναι λοιπόν φυσικό το ότι πρώτοι οι Κυκλαδίτες ένιωσαν έντονη την ανάγκη να ανοιχθούν στο απέραντο γαλάζιο για να έλθουν σε επαφή με τους κατοίκους του γειτονικού τους νησιού.

Όπως επίσης να ανταλλάζουν με αυτούς αγαθά και ιδέες και, αν τους δινόταν η ευκαιρία, να αρπάξουν τα υπάρχοντά τους και να τους υποδουλώσουν με τις οικογένειές τους.

Το εμπόριο και η πειρατεία συναρτώνται άμεσα ακόμη και σήμερα. Είναι πιθανό κάποια υποτυπώδης ναυσιπλοΐα να διεξαγόταν στα νερά του Νείλου, του Τίγρη, του Ευφράτη ή του Ινδού, όμως επρόκειτο γι' αυτήν του απλού ποτάμιου τύπου. Οι πραγματικοί δημιουργοί της ναυτιλίας, αυτοί που νίκησαν τον αρχέγονο ανθρώπινο φόβο προς την ανοικτή θάλασσα, ήταν οι Κυκλαδίτες και οι άλλοι νησιώτες του Αιγαίου.

Οι πρώτες ενδείξεις για την ύπαρξη ναυσιπλοΐας προκύπτουν από αρχαιολογικά ευρήματα των βορείων Σποράδων που χρονολογήθηκαν κατά το 18000 π.Χ. Πιο σημαντική είναι η ανακάλυψη οψιανού στο σπήλαιο Φράγγθι της Ερμιονίδας, στην Πελοπόννησο, επειδή είναι το πρώτο ασφαλές εύρημα σχετικά με τη ναυτιλία στο Αιγαίο. Αυτό το ηφαιστειακό πέτρωμα, πολύτιμο για την καθημερινή ζωή των Μεσολιθικών ανθρώπων, θεωρείται ότι είχε εισαχθεί κατά την 8η χιλιετία π.Χ. στην Ερμιονίδα από τις Κυκλάδες.

Οι κάτοικοι του Αιγαίου διέσχισαν τις θάλασσες επί αρκετό διάστημα πριν από τη Νεολιθική περίοδο η οποία σηματοδοτεί τη διάδοση της γεωργίας. Όσον αφορά το είδος των πλωτών μέσων ή των σκαφών που χρησιμοποιούνταν σε αυτή τη φάση μόνο εικασίες μπορούν να γίνουν. Ίσως επρόκειτο για πρωτόγονες σχεδίες ή σκαμμένους κορμούς δέντρων. Άλλες περιπτώσεις που εξετάζονται είναι αυτές των δερμάτινων «ραπτών» πλοίων ή της παπυρέλλας της Κέρκυρας, της παραδοσιακής βάρκας κατασκευασμένης από καλάμια.

Η χρήση του οψιανού σε πολλούς απομακρυσμένους οικισμούς της Νεολιθικής περιόδου στους οποίους μπορούσε να μεταφερθεί μόνο διά θαλάσσης, φανερώνει εκτεταμένη ναυσιπλοΐα στον χώρο του Αιγαίου και της Κύπρου. Τα Νεολιθικά πλωτά μέσα συνεχίζουν να είναι τα Μεσολιθικά προαναφερθέντα έως τη στιγμή που οι κάτοικοι των Κυκλάδων, στην ανάγκη τους να ταξιδέψουν σε περισσότερο απομακρυσμένες ακτές και πιο ταραγμένες θάλασσες, κατασκευάζουν τον πρώτο σκελετό πλοίου, την τρόπιδα. Το νέο σκάφος με τρόπιδα, σύντομα θα διαδοθεί σε όλο το Αιγαίο και θα κυριαρχήσει στην Πρώιμη Εποχή του Χαλκού.

Όσον αφορά τα πλοία της 3ης και της 2ης χιλιετίας π.Χ. θα γίνει λόγος στη συνέχεια. Τα πλοία της περιόδου διεδραμάτιζαν διπλό ρόλο καθώς ήταν ταυτόχρονα εμπορικά και πολεμικά - πειρατικά. Γι' αυτούς τους πρώτους ναυτικούς – αλλά και για τους περισσότερους μεταγενέστερους – το ειρηνικό εμπόριο αγαθών ήταν το ίδιο φυσικό με τη βίαιη αρπαγή τους, στην περίπτωση που ένιωθαν ισχυρότεροι από το άτυχο πλοίο που θα συναντούσαν στη θάλασσα.



ΠΗΓΗ:

<http://thesecretrealtruth.blogspot.com/2014/12/b.html>

Σε αυτό το πλέγμα εμπορίου και πειρατείας, διακίνησης αγαθών και ιδεών, αλλά και αντιπαράθεσης πλοίων από διάφορα νησιά και αρχιπελάγη, ήταν επόμενο να δημιουργηθούν οι πρώτες θαλάσσιες σφαίρες επιρροής, οι πρώτες μικρές θαλασσοκρατορίες, υποστηριζόμενες από τους αντίστοιχους αντιμετώπους στόλους. Αρχικά η μεγαλύτερη τέτοια σφαίρα ήταν αυτή των Κυκλαδιτών.

Στην αρχή της περιόδου οι κάτοικοι κάθε νησιού της συστάδας, ακόμη και των διαφορετικών οικισμών που υπήρχαν στο νησί, δεν φαίνεται ότι συνεργάζονταν μεταξύ τους. Ωστόσο, η ανάγκη της επέκτασης σε νέα πελάγη και η εμφάνιση ανταγωνιστών από άλλα νησιά, τους ώθησε να συμφιλιωθούν μεταξύ τους και πιθανόν να ενωθούν σε μια άτυπη συνομοσπονδία, βασιζόμενη στην κοινή καταγωγή, τον κοινό πολιτισμό και τα κοινά συμφέροντα. Αυτοί οι ατρόμητοι ναυτικοί, χάρη στην ανακάλυψη της τρόπιδας, όργωσαν το Αιγαίο αναπτύσσοντας παντού εμπορικές σχέσεις. Σε αυτήν την πρώιμη εποχή δεν δίστασαν να εξέλθουν και σε άλλες θάλασσες συνάπτοντας μόνιμες ή περιστασιακές σχέσεις με την Κύπρο, τον Εύξεινο πόντο και την Αδριατική.

Το Κυκλαδικό εμπόριο προκάλεσε την ανάπτυξη δύο ναυτικών δυνάμεων οι οποίες σύντομα έγιναν ανταγωνιστικές χρησιμοποιώντας σκάφη του ίδιου τύπου. Η μια από αυτές τις δυνάμεις ήταν μια ακόμη συνομοσπονδία, αυτή των κέντρων του πολιτισμού του βορειοανατολικού Αιγαίου της 3ης χιλιετίας π.Χ. (Πολιόχνη της Λήμνου, Θέρμη Λέσβου, Εμποριό Χίου, Ηραίο Σάμου). Αυτός ο υψηλού επιπέδου

πολιτισμός συχνά λησμονείται όταν απαριθμούνται οι πανάρχαιες θαλάσσιες δυνάμεις.

Αν οι Κυκλαδίτες είναι οι πρώτοι ναυτίλοι, ο λαός του βορειοανατολικού Αιγαίου είναι ο δημιουργός των πρώτων πραγματικών αστικών κέντρων στην Ευρώπη. Θεωρείται ότι οι στόλοι του με ορμητήριο τα μεγάλα νησιά, κατάφεραν να ελέγχουν τα απέναντι Μικρασιατικά παράλια και το βόρειο Αιγαίο, περιορίζοντας έτσι τα Κυκλαδικά πλοία στο εντατικό εμπόριο σε αυτά τα νερά και όχι σε πειρατικές ενέργειες οι οποίες, όπως αναφέραμε, συνδέονταν άμεσα με τις εμπορικές δραστηριότητες.

Ο άλλος πόλος ισχύος που αναπτύχθηκε ήταν αυτός της μεγαλονήσου Κρήτης που έμελλε να επισκιάσει τους άλλους και να κυριαρχήσει σε πολύ πιο απομακρυσμένα πελάγη. Το πλεονέκτημα των Κρητών έναντι των ανταγωνιστών τους ήταν το μέγεθος και η γεωμορφολογία του νησιού που το καθιστά αυτάρκες όσον αφορά την καλλιεργήσιμη γη, τις πρώτες ύλες κλπ., μια γεωγραφική μονάδα ηπειρωτικού μεγέθους ικανή να επιβιώσει από μόνη της. Οι κάτοικοι της Κρήτης, έχοντας αυτό το προβάδισμα και την αποφασιστικότητα, περιόριζαν τους Κυκλαδίτες από την πλευρά του νότου.

Κατά το τέλος της 3ης Χιλιετίας π.Χ., ο πολιτισμός του βορειοανατολικού Αιγαίου κατέρρευσε για αδιευκρίνιστους ακόμη λόγους. Σύμφωνα με την πιθανότερη εκδοχή, οι Κυκλαδίτες, έχοντας εξασθενήσει από τον συναγωνισμό και την πίεση των Κρητών, δεν ήταν σε θέση να καλύψουν το κενό που παρουσιάστηκε στο βόρειο Αιγαίο. Ο στόλος της Κρήτης κυριάρχησε σταδιακά, σε αυτή τη θαλάσσια περιοχή, όπως και στο ίδιο το Κυκλαδικό αρχιπέλαγος. Ολόκληρο το Αιγαίο πέρασε υπό τον Μινωικό έλεγχο.

Αδιάσειστα μιλάμε για μια πραγματική θαλασσοκρατορία. Οι ατείχιστες πόλεις της Κρήτης προϋπέθεταν αδιάκοπη επαγρύπνηση στη θάλασσα και η μινωική εξάπλωση στη Μεσόγειο και έξω από αυτήν δεν θα ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθεί χωρίς τη συστηματική οργάνωση στόλου, η οποία εξασφάλιζε τη μεταφορά των αγαθών και απομάκρυνε τους πειρατές.

ΑΠΟ ΤΟ ΜΙΝΩΪΚΟ ΣΤΟ ΜΥΚΗΝΑΪΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

Στην ηπειρωτική Ελλάδα κατά την ύστερη εποχή του χαλκού (1600-1100 π.Χ.) διαμορφώθηκε και εξελίχθηκε ο πρώτος μεγάλος ελληνικός πολιτισμός. Έχει ονομαστεί συμβατικά **μυκηναϊκός** από τους ερευνητές, γιατί το σπουδαιότερο κέντρο του ήταν η «πολύχρησος Μυκήνη», όπως αναφέρεται στα ομηρικά έπη.

Την κλειστή αγροτική οικονομία των οικισμών της μέσης εποχής του χαλκού ακολούθησε, όπως φαίνεται, μια μορφή οικονομικών σχέσεων βασισμένη στο εμπόριο. Η εμπορική ανάπτυξη, ιδιαίτερα μετά το 1500 π.Χ., ακολούθησε γρήγορους ρυθμούς και είχε ως επακόλουθο την έξοδο των Μυκηναίων στο Αιγαίο.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί η κύρια πηγή πλούτου και ανάπτυξης του μυκηναϊκού κόσμου ήταν το εμπόριο, η άσκηση του οποίου έστρεψε τους Μυκηναίους στη θάλασσα. Μέχρι τα μέσα του 15ου αι. π.Χ. ηγετικό ρόλο στο Αιγαίο έπαιζαν οι Κρήτες- στα τέλη, ωστόσο, του ίδιου αιώνα οι Μυκηναίοι κυριάρχησαν στην Κρήτη και κατέλαβαν την Κνωσό. Εκτόπισαν από το Αιγαίο τους Κρήτες και επέβαλαν τη δική τους θαλασσοκρατία. Τα ανασκαφικά δεδομένα αποδεικνύουν την ύπαρξη μυκηναϊκών εγκαταστάσεων ή εμπορικών σταθμών σ' όλο το Αιγαίο. Τους δύο επόμενους αιώνες η εξάπλωσή τους επεκτείνεται πέρα από το Αιγαίο. Το 13ο αι. π.Χ. αποίκισαν συστηματικά την Κύπρο, η οποία ανήκε στη σφαίρα επιρροής των Φοινίκων και των Αιγυπτίων, συμβάλλοντας στον εξελληνισμό της.

Η εξάπλωση των Μυκηναίων κατά το 14ο και 13ο αι. π.Χ. και η οικονομική τους ανάπτυξη είναι στοιχεία που επιβεβαιώνουν τη σημασία του εμπορίου για το μυκηναϊκό κόσμο. Από τις αρχές όμως του 12ου αι. π.Χ., οι εμπορικές επαφές με τις χώρες της Ανατολής γίνονταν με δυσκολία. Το χεττιτικό κράτος καταλύθηκε, ενώ οι συνεχείς επιθέσεις που δέχονταν η Κύπρος, οι ανατολικές ακτές της Μεσογείου και η Αίγυπτος είχαν ως αποτέλεσμα την οικονομική τους αποδυνάμωση. Οι καταστροφές αυτές, σύμφωνα με τις αιγυπτιακές μαρτυρίες, αποδίδονται στους **λαούς της Θάλασσας**, ανάμεσα στους οποίους περιλαμβάνονταν και οι Αχαιβάσα. Ανεξάρτητα από την υπόθεση ότι μπορεί ανάμεσα σ' αυτούς τους λαούς να ήταν και κάποιοι Αχαιοί, το αποτέλεσμα των επιδρομών μάλλον ήταν μοιραίο και για τους Μυκηναίους. Μολονότι το Αιγαίο και τα μυκηναϊκά κέντρα δε θίχτηκαν άμεσα από τις επιθέσεις, εντούτοις οι καταστροφές των παράκτιων περιοχών της Εγγύς Ανατολής περιόρισαν και στο τέλος τερμάτισαν τις εμπορικές επαφές, που ήταν

ζωτικής σημασίας για τους Μυκηναίους. Η απώλεια των αγορών της Ανατολής φαίνεται ότι κλόνισε την οικονομία των ανακτόρων και συνέβαλε βαθμιαία αλλά σταθερά στη διάλυση του μυκηναϊκού κόσμου. Η καταστροφή ίσως να ολοκληρώθηκε από εσωτερικές διενέξεις, δυναστικές έριδες και συγκρούσεις ανάμεσα στα μυκηναϊκά κέντρα.

ΣΚΟΤΕΙΝΟΙ ΑΙΩΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

Προς το τέλος της Μυκηναϊκής περιόδου, τα ευρήματα του Κύνου, στην Κεντρική Ελλάδα (1.220 π.Χ.), επιβεβαιώνουν για πρώτη φορά την διαφοροποίηση μεταξύ του εμπορικού και πολεμικού πλοίου. Πριν από αυτή την περίοδο φαίνεται ότι τα εμπορικά πλοία χρησιμοποιούνταν, όταν ήταν απαραίτητο, και στον πόλεμο. Τα πλοία των ομηρικών επών πιθανότατα έμοιαζαν με τα πλοία που απεικονίζονται στα κεραμικά όστρακα που ανακαλύφθηκαν στην θέση του Κύνου, (κοντά στην Αταλάντη, στις αιγιακές ακτές της κεντρικής Ελλάδας.)

Μετά την εξαφάνιση του Μυκηναϊκού πολιτισμού, γύρω στο 1150 π.Χ., και κατά τη διάρκεια των τριών σχεδόν αιώνων που ακολούθησαν, οι οποίοι είναι γνωστοί ως σκοτεινοί αιώνες, δεν διαθέτουμε κάποια απεικόνιση πλοίου. Αυτή η έλλειψη στοιχείων δεν πρέπει να μας κάνει να πιστέψουμε ότι τα πλοία και οι θαλασσινές δραστηριότητες εξαφανίστηκαν εντελώς από τον Ελληνικό χώρο. Υπάρχουν ενδείξεις μετανάστευσης από την ηπειρωτική Ελλάδα και τα νησιά του αρχιπελάγους στις ακτές της Μικράς Ασίας και στην Κύπρο και τα πλοία και οι τεχνικές της ναυπηγικής σίγουρα έπαιξαν σημαντικό ρόλο σε αυτή τη θαλάσσια κινητικότητα προς την ανατολή.

Όπως κατά τη διάρκεια των σκοτεινών αιώνων, η έλλειψη γραπτών στοιχείων δεν σημαίνει ότι οι Έλληνες δεν είχαν γλώσσα, έτσι και η έλλειψη εικονογραφικών ναυτικών μαρτυριών δεν είναι απόδειξη χάσματος στην ναυπηγική και στην ναυσιπλοΐα. Αντιθέτως τα καλλίγραμμα και μακρόστενα σκαριά που καταγράφονται στην περίοδο που ακολουθεί (8^{ος} αι. π.Χ.) αποτελούν επαρκή απόδειξη της απερίσπαστης πορείας των ελληνικών ναυτικών δραστηριοτήτων. Στο νησί της Κύπρου, την εποχή εκείνη ένα ελληνικό νησί που δεν γνώρισε τους σκοτεινούς

αιώνες, οι απεικονήσεις πλοίων (πήλινα ομοιώματα) είναι αδιάκοπες μέχρι τα μέσα της πρώτης χιλιετίας π.Χ.

ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Από τη γεωμετρική περίοδο μερικά εξαιρετικά παραδείγματα της αγγειογραφίας με παραστάσεις καλλίγραμμων, κομψών πλοίων έχουν διατηρηθεί. Είναι η περίοδος της ανάπτυξης του μακρού πλοίου το οποίο απεικονίζεται με μία πληθώρα κουπιών και συχνά με πάνω από μία σειρά κωπηλατών. Η πολύηρης κάνουν την εμφανισή τους με μία καινοτομία, το έμβολο, ένα ιδιαίτερα επικίνδυνο όπλο που αποτελεί στο εξής τμήμα κάθε πλοίου που επρόκειτο να χρησιμοποιηθεί στον πόλεμο.

Αυτά τα κωπήλατα πολεμικά πλοία που για πρώτη φορά απεικονίζονται τον 8^ο αι. π.Χ. θα συνεχίσουν να κυριαρχούν στην Μεσόγειο για 23 ακόμα αιώνες. Η ναυμαχία της Ναυπάκτου που έγινε το 1571 μεταξύ του ενωμένου Χριστιανικού και του Οθωμανικού στόλου, ενισχυμένου με πλοία από την Τυνησία, στην είσοδο του Κορινθιακού κόλπου, σηματοδοτεί το τέλος της κυριαρχίας της πολυήρους στις θάλασσες. Για τα επόμενα 250 χρόνια (μέχρι την έλευση της ατμοπλοΐας) στον πόλεμο στη θάλασσα θα κυριαρχούν οι τακτικές των μεγάλων ιστιοφόρων.

ΚΛΑΣΣΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΤΟΥ ΠΥΘΕΑ

Κλασική εποχή (500 π.Χ.-323 π.Χ.) (30) θεωρείται η χρονική περίοδος της αρχαίας ελληνικής ιστορίας η οποία ονομάστηκε έτσι λόγω των υψηλών επιτευγμάτων του πολιτισμού που χαρακτηρίζουν εκείνη την περίοδο. Ο 5ος και ο 4ος αιώνας π.Χ. αντιπροσωπεύουν την εποχή της ακμής ορισμένων ελληνικών πόλεων-κρατών και της επικράτησης της Μακεδονίας που ακολούθησε.

Ενδεικτικό της πολύ σημαντικής εξέλιξης στη γνώση της ναυσιπλοΐας των Ελλήνων εκείνης της εποχής είναι το περίφημο ταξίδι του Πυθέα του Μασσαλιώτη το οποίο πιθανότατα πραγματοποιήθηκε στο τέλος της κλασικής εποχής, την περίοδο του Μεγάλου Αλεξάνδρου (μεταξύ του 340 π.Χ. και του 325 π.Χ.).

Ο Πυθέας ο Μασσαλιώτης (Πυθεύς, περ. 380 – περ. 310 π.Χ.) ήταν αρχαίος Έλληνας εξερευνητής, γεωγράφος και έμπορος από τη Μασσαλία της σημερινής Γαλλίας η οποία τότε ήταν ελληνική αποικία. Έχει μείνει γνωστός στην ιστορία για τις

εξερευνήσεις των θαλασσών της βόρειας Ευρώπης. Ο Πυθέας περιέγραψε το ταξίδι του στα βιβλία του *Περί Ωκεανού* και *Γης Περίοδος*, από τα οποία δυστυχώς σώζονται μόνο κάποια αποσπάσματα μέσα σε κείμενα άλλων συγγραφέων της αρχαιότητας.

BYZANTINΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΑ

Η διαίρεση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας σε Ανατολική και Δυτική το 395 π.Χ. και η ανάδειξη της Κωνσταντινούπολης ως πρωτεύουσας της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, επανέφερε στο προσκήνιο το Αιγαίο Πέλαγος.

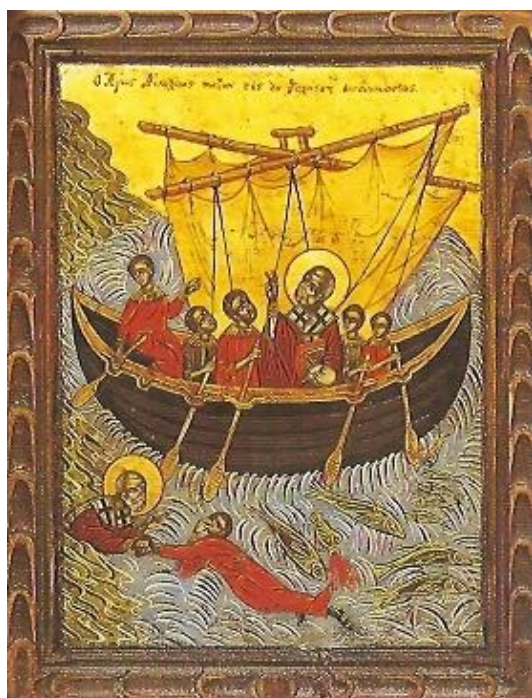
Την περίοδο μάλιστα μεταξύ 4ου και 7ου αιώνα μ.Χ. στην λεκάνη της Μεσογείου η Βυζαντινή θαλασσοκρατία αναβαθμίζει και πάλι το Αιγαίο σε σταυροδρόμι εμπορίου, ενώ το πλοίο που χαρακτηρίζει την Βυζαντινή Περίοδο είναι ο Βυζαντινός Δρόμωνας.

Το κόσμημα του βυζαντινού ναυτικού ο «Βυζαντινός Δρόμων» αποτελούσε ουσιαστικά εξέλιξη της αρχαιοελληνικής διήρους και τριήρους. Βαρύ πολεμικό σκάφος, διέθετε ειδικούς μηχανισμούς εκτόξευσης του (μέχρι σήμερα άγνωστου σε συστατικά) υγρού πυρός. Ο Βυζαντινός Δρόμωνας είχε 100 κουπιά (50 ανά πλευρά), τρεις (3) ιστούς με τετράγωνα και τριγωνικά ιστία, πλήρες κατάστρωμα και υπερυψωμένες κατασκευές στην πλώρη και την πρύμνη. Οι βαρύτεροι και μεγαλύτεροι δρόμωνες του 11ου-12ου αιώνα υπήρξαν οι πρόδρομοι της δυτικής γαλέρας και γενικότερα της σύγχρονης ευρωπαϊκής ναυπηγικής των «Ανακαλύψεων».

Μετά τον 7ο αιώνα μ.Χ. και άλλες ναυτικές δυνάμεις πρωταγωνιστούν, ενώ τα νησιά του Αιγαίου γίνονται θεατές και θύματα εκατοντάδων εχθροπραξιών και πειρατικών επιθέσεων. Μετά από αιώνες η Βυζαντινή ναυτική δύναμη εξαφανίζεται με την Άλωση της Πόλης από τους Οθωμανούς.

Το Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης στην πρωτότυπη αυτή ενότητα, η οποία παρουσιάζετε σαν ένα νησιώτικο εξωκλήσι, με μαρμάρινο τέμπλο, προ χριστιανικού ρυθμού, περιλαμβάνονται εκθέματα με ειδικές αναφορές στον Ιησού και στους θαλασσιούς Αγίους.

Ξεχωρίζουν μοναστηριακές εικόνες του 18ου αιώνα, μεγάλων διαστάσεων, όπως: «Ο Ιησούς πλαισιωμένος από θαλασσιούς Αγίους», «Η Παναγία η Θαλασσοκρατούσα πλαισιωμένη από θαλασσιούς Αγίους», «Ο Ιησούς καταλαγιάζει την τρικυμία», «Ο Άγιος Νικόλαος σώζει το πλοίο» κ.α.



Η Βυζαντινή Αγιογραφία – Ζωγραφική έχει μία αξία τόσο ιστορική όσο και χριστιανική. Είναι η τέχνη που αναπτύχθηκε στο ευρύτερο ανατολικό τμήμα της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας από την ίδρυση της πρωτεύουσάς της, της Κωνσταντινούπολης, έως την Άλωση της Πόλης από τους Τούρκους. Ως προς τις εκφάνσεις της βυζαντινής ζωγραφικής, αυτές είναι:

Η μνημειακή ζωγραφική, στην οποία αναγνωρίζονται δύο (2) βασικά είδη: α) οι τοιχογραφίες, που γίνονται με την τεχνική της νωπογραφίας, και β) τα ψηφιδωτά, που γίνονται με την εμφύτευση πολύχρωμων ψηφιδών σε νωπό ασβεστοκονίαμα. Η τεχνική του ψηφιδωτού ήταν εξαιρετικά δαπανηρή, και γι' αυτό συνδέεται πάντοτε με ιδιαίτερα εύπορους χορηγούς, κατά κανόνα αυτοκράτορες σε περιόδους ακμής της αυτοκρατορίας.

Οι φορητές εικόνες, που κατά κανόνα γίνονται με την τεχνική της αβγοτέμπερας. Υπάρχει όμως και ικανός αριθμός φορητών ψηφιδωτών εικόνων, που είναι προφανές ότι έγιναν για την επίδειξη πολυτέλειας και



δεξιοτεχνίας των καλλιτεχνών.

Μικρογραφίες, που γίνονται επάνω σε φύλλα περγαμηνής και εντάσσονται σε βιβλία και εκκλησιαστικά έγγραφα.

Η βυζαντινή αγιογραφία – ζωγραφική είναι η φυσική εξέλιξη της ζωγραφικής της τεράστιας ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, που διατήρησε σε γενικές γραμμές βασικά χαρακτηριστικά της ελληνιστικής περιόδου. Ο σπουδαιότερος όμως ιστορικός παράγοντας που διαφοροποίησε την ζωγραφική, τις τέχνες και τον πολιτισμό γενικότερα την περίοδο αυτή ήταν η επικράτηση της φιλοσοφίας του Χριστιανισμού.

Στην διάρκεια των 12 αιώνων που διήρκεσε η βυζαντινή αυτοκρατορία, η βυζαντινή ζωγραφική εξελίσσεται αργά και σταθερά. Από την κλασική παράδοση η βυζαντινή ζωγραφική διατήρησε τη σταθερή προτίμηση για την ανθρώπινη μορφή, στην προκειμένη περίπτωση του Χριστού, της Παναγίας, του προστάτη των θαλασμών του Αγίου Νικολάου κ.α. Η ανθρώπινη μορφή απομακρύνεται από το κέντρο της ζωγραφικής σύνθεσης μόνο για να δώσει τη θέση της σε σημαντικές συμβολικές παραστάσεις, όπως ο σταυρός, ο αμνός, η περιστέρα, οι ιχθείς κ.ά. Με την πάροδο των χρόνων ο λαϊκός καλλιτέχνης, ο πιστός, ο μοναχός αποτυπώνει σε κομμάτια ξύλου μορφές των Χριστιανικών θεοτήτων σε διάφορε φάσεις της καθημερινής ζωής αλλά και σε θαλασσινά μοτίβα.

Χαρακτηριστικά δείγματα οι εικόνες που εκθέτονται στο Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης με τον Ιησού Χριστό, την Παναγία σε θαλασσινές παραστάσεις, ο «Άγιος Νικόλαος που σώζει ναυαγούς», ο «Όσιος Εμφαίμ», οι «Εννέα Μωραί Παρθέναι» κ.α.

ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΠΟΛΕΜΟΙ

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ

Η ιστορία του νεότερου Ελληνικού πολεμικού ναυτικού σηματοδοτείται από την απόφαση του πρώτου Κυβερνήτη της Ελλάδας, Ιωάννη Καποδίστρια, να δημιουργήσει Κρατικό Πολεμικό Ναυτικό. Για το σκοπό αυτό αγοράστηκαν με δάνεια που είχαν εγκριθεί από τράπεζες της Αγγλίας και της Αμερικής τα πρώτα ατμοκίνητα πλοία, ο αριθμός των οποίων στη συνέχεια συμπληρώθηκε με δωρεές πλοίων από φιλέλληνες και από πλοία αγωνιστών που είχαν διακριθεί στη διάρκεια του Αγώνα της Ανεξαρτησίας. Επίσης κατά τα πρώτα χρόνια του Όθωνα, καταβλήθηκε αξιόλογη προσπάθεια ενίσχυσης του Στόλου. Μεταξύ 1833-1835 ναυπηγήθηκαν στον Πόρο 12 μικρές κανονιοφόροι, 45-52 τόνων, 2 ημιολίες, μία κορβέτα, κι αργότερα άλλα μεγαλύτερα και ατμοκίνητα. Συνολικά 20 πλοία. Τα πρώτα ατμόπλοια που κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα ήταν, το 1837 το πολεμικό "Μαξιμιλιανός", και μετά τα "Όθων", "Λουδοβίκος", "Αμαλία", "Ελλάς".

ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΙ ΠΟΛΕΜΟΙ 1912 - 1913

Απελευθέρωση: Ηπείρου, Θεσσαλίας, Μακεδονίας και νησιών

Η Ελλάδα, διαθέτοντας στην περίοδο των βαλκανικών Πολέμων έναν πλήρως αναδιοργανωμένο, άρτια εκπαιδευμένο και καλά εξοπλισμένο Στρατό και έχοντας εξασφαλισμένη την υπεροπλία στη θάλασσα, χάρη στο Ναυτικό της, έμπαινε στον πόλεμο κατά της Τουρκίας στο πλευρό των Βαλκανικών Συμμάχων της Βουλγαρίας, Σερβίας και Μαυροβουνίου, με τις ευνοϊκότερες συνθήκες. Ακλόνητη πίστη όλων ήταν η απελευθέρωση των εθνικών εδαφών και των ομοεθνών τους που εξακολουθούσαν να βρίσκονται υπό το ζυγό των Τούρκων και καθημερινά υπέφεραν το φυλετικό και θρησκευτικό φανατισμό τους. Επιπλέον η Ελλάδα επιθυμούσε να αποπλύνει την ήττα του άτυχου πολέμου του 1897, που τόσα δεινά της είχε φέρει. Το Ελληνικό Ναυτικό, που αποτελούσε τη μόνη ναυτική δύναμη της Συμμαχίας, συντέλεσε αποφασιστικά στη νίκη των συμμαχικών όπλων. Με τις ιστορικές ναυμαχίες της Έλλης (3 Δεκεμβρίου 1912) και της Λήμνου (5 Ιανουαρίου 1913), με επικεφαλής το θρυλικό θωρηκτό "Αβέρωφ", εξασφαλίστηκε η Ελληνική κυριαρχία στο Αιγαίο από τη μια και από την άλλη εξαναγκάστηκε ο Τουρκικός Στόλος να μείνει αποκλεισμένος στα Δαρδανέλια μέχρι το τέλος του Πολέμου. Το τέλος του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου, βρήκε την Ελλάδα να έχει απελευθερώσει την Ήπειρο, τη Θεσσαλία, τη Μακεδονία και τα νησιά του Αιγαίου μας (Κρήτη κ.τ.λ.) Το βράδυ της 18ης Οκτωβρίου 1912 το Ελληνικό торπιλοβόλο υπ' αριθ. 11, με Κυβερνήτη τον

Υποπλοίαρχο Ν. Βότση, μπήκε στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και με δυο τορπίλες βύθισε την Τουρκική κορβέτα Φετίχ-ι-Μπουλέντ.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί και ότι στις 9 Δεκεμβρίου 1912 το υποβρύχιο "Δελφίν" επιτέθηκε κατά του τουρκικού καταδρομικού "Μετζηδιέ", γεγονός που αποτέλεσε την πρώτη τορπιλική επίθεση στον κόσμο. Οι παράγοντες των επιτυχιών του Ναυτικού μας ήταν η ποιοτική υπεροχή και η ναυτική παράδοση του προσωπικού, καθώς και η εμπνευσμένη του ηγεσία.

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΜΩΝ



Το θωρηκτό «Γ. ΑΒΕΡΩΦ» στο Φάληρο
Καθελκύστηκε στις 27 Φεβρουαρίου 1910

Δέκα χρόνια μετά τον Ελληνοτουρκικό Πόλεμο του 1897 το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό διέθετε μια ελάχιστη δύναμη απαρχαιωμένων τορπιλοβόλων και τριών γαλλικών θωρηκτών που είχαν κατασκευασθεί το 1889. Η επιτακτική ανάγκη για τη δημιουργία αξιόμαχου στόλου είχε ως αποτέλεσμα την ενίσχυση του στόλου

-στα τέλη του 1908- με τέσσερα καινούργια αγγλικά και τέσσερα γερμανικά αντιτορπιλικά. Σε αυτά επρόκειτο να προστεθεί το Θωρηκτό-Καταδρομικό «Γ. Αβέρωφ», η Δόξα του Πολεμικού Ναυτικού.

Το θωρακισμένο καταδρομικό «Γ. Αβέρωφ» καθελκύστηκε στις 27 Φεβρουαρίου 1910 και την 11 Σεπτεμβρίου 1911 κατέπλευσε στο Φάληρο, όπου έγινε δεκτό από τους Έλληνες με ενθουσιασμό. Ήταν ένα από τα ενδοξότερα πλοία της νεότερης Ελληνικής ναυτικής ιστορίας και συνδέθηκε άρρηκτα με το Ναύαρχο Κουντουριώτη και την πολιτική πίστη του Ελευθέριου Βενιζέλου στη ναυτική ισχύ της Ελλάδας. Συμμετείχε στις νικηφόρες ναυμαχίες της Έλλης (3 Δεκεμβρίου 1912) και της Λήμνου (5 Ιανουαρίου 1913) κατά την περίοδο των Βαλκανικών Πολέμων, του 1912 – 13, καθώς και στις επιχειρήσεις του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Το πλοίο αυτό χάρισε τεχνολογική ανωτερότητα στο στόλο του Αιγαίου. Οι 23,5 κόμβοι που ανέπτυσσε (ταχύτητα σημαντική και σήμερα) και η τολμηρή στρατηγική

του Ναυάρχου Παύλου Κουντουριώτη, έκαναν το Αβέρωφ να επιβληθεί του τουρκικού στόλου. Υπήρξε Ναυαρχίδα του Ελληνικού στόλου έως το 1951.

Α' ΚΑΙ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

1. Κατά το μεγαλύτερο μέρος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου η Ελλάδα παρέμεινε ουδέτερη. Όμως το 1917 η Κυβέρνηση του Ε. Βενιζέλου απεφάσισε να συμμετάσχει στον πόλεμο, στο πλευρό των Συμμάχων. Με το τέλος της παγκόσμιας σύρραξης -Οκτώβριος 1918- η Τουρκία συνθηκολόγησε (ανακωχή του Μούδρου) και η Ελλάδα βρέθηκε στην πλευρά των νικητών. Το «Γ. Αβέρωφ» κατέπλευσε στην Κωνσταντινούπολη και εκεί ύψωσε την Ελληνική σημαία ως μία από τις νικητρίες δυνάμεις του Μεγάλου Πολέμου. Μετά την υπογραφή των συνθηκών ειρήνης, το «Γ. Αβέρωφ» μαζί με τον υπόλοιπο στόλο μετέφεραν τα Ελληνικά στρατεύματα στην Ιωνία. Οι εξελίξεις των επιχειρήσεων στη Μικρά Ασία διέγραψαν γρήγορα αρνητική πορεία που κατέληξε στην Καταστροφή του '22.



Το πολεμικό πλοίο ΛΗΜΝΟΣ και η
τορπιλάκατος ΔΑΦΝΗ στην
Κωνσταντινούπολη το 1919

2. Η εδαφική ακεραιότητα και η ανεξαρτησία της Ελλάδας απειλείται ξανά κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι πανίσχυρες δυνάμεις του Άξονα, η Γερμανία και η Ιταλία αποσκοπούν στην παγκόσμια κυριαρχία.

Προτού ο Μουσολίνι ζητήσει την παράδοση της Ελλάδας θα προσπαθήσει ύπουλα να την πλήξει. Θα τορπιλίσει ανήμερα το Δεκαπενταύγουστο, στην Τήνο το εύδρομο ΕΛΛΗ, που σημαιοστολισμένο ναυλοχούσε εκεί. Η αριθμητική και τεχνολογική υπεροχή των Γερμανών και Ιταλών σε όλους τους τομείς κάνουν την ιδέα και μόνο της αντίστασης - πόσο μάλλον της νίκης - να μοιάζει χίμαιρα. Γι' αυτό και το ΟΧΙ της ηγεσίας που ενεκολπώθη και βροντοφώναξε η ψυχή του Ελληνικού λαού στο ιταλικό τηλεσίγραφο, άφησε άναυδη την Παγκόσμια κοινή γνώμη που θεωρούσε αναπόφευκτη τη νίκη του Άξονα. Η αλαζονεία του Μουσολίνι δέχεται ηχηρό κόλαφο

από το ψυχωμένο στρατό μας. Ο στόλος μας με αιχμή δόρατος τα ηρωικά μας υποβρύχια διακρίνεται. Η επακόλουθη Γερμανική εισβολή καταφέρει σοβαρά πλήγματα στον Ελληνικό στόλο, όμως εκείνος δεν πτοείται. Μετά την κατάληψη της Κρήτης στις 20-28 Μαΐου του 1941 από τους Γερμανούς, ύστερα από μια επική μάχη, τη ΜΑΧΗ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ, το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, το μόνο από όλα τα Ναυτικά των Ευρωπαϊκών κρατών που κατελήφθησαν από τον Άξονα, δεν παρεδόθη, αλλά και σύσσωμος ο Ελληνικός Στόλος, όσος δηλαδή διεσώθη από τις επιχειρήσεις στη Μάχη της Ελλάδας κατά του Άξονα, έπλευσε στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου. Εκεί, μαζί με διαφυγόντες από την κατεχόμενη Ελλάδα, άνδρες του Στρατού Ξηράς και της Πολεμικής Αεροπορίας, συνέχισε τον πόλεμο στο πλευρό των Συμμάχων όχι μόνο μέχρι την απελευθέρωση της Ελλάδας τον Οκτώβριο του 1944, αλλά μέχρι την τελική νίκη των Συμμάχων στην Ευρώπη, που πραγματοποιήθηκε με την πλήρη κατάρρευση της Γερμανίας το Μάιο του 1945. Τα επιτεύγματα και ο ηρωισμός των Ελλήνων ναυμάχων προσέδωσαν στον αγώνα αίγλη αρχαίου μεγαλείου. Τα κατορθώματα των θρυλικών πλοίων Α/Τ ΟΛΓΑ, ΑΔΡΙΑΣ και του Υ/Β ΚΑΤΣΩΝΗΣ δε λησμονιούνται. Η συμμετοχή των Ελληνικών πλοίων στις αποβάσεις της Νορμανδίας και Νότιας Γαλλίας αποτελεί την κορωνίδα της δράσης του Ελληνικού Ναυτικού εκείνη την περίοδο.



Πολεμικό Πλοίο «Αποστόλης». Παραχωρήθηκε το 1943 στην Ελλάδα από τους Βρετανούς μαζί με 3 άλλα όμοιου τύπου

Ας σημειωθεί και ότι:

1) Τα λαμπρά κατορθώματα του Ελληνικού στρατού στη Βόρειο Ήπειρο είχαν ως στήριξη το Ελληνικό εμπορικό ναυτικό, το οποίο σε μια άλλη αδιανόητη εποποιία επέτυχε τη μεταφορά μεγάλου αριθμού ανδρών και εφοδίων προς το μέτωπο χωρίς

καμία απώλεια. Παράλληλα το Ελληνικό πολεμικό ναυτικό όχι μόνο προστάτευε με πλήρη ασφάλεια τις νηοπομπές, αλλά προέβαινε και σε επικίνδυνες εξορμήσεις στην Αδριατική αντιμετωπίζοντας ένα εχθρικό στόλο δεκαπλασίας ισχύος και δυνάμεως. Συνέπεια αυτών ήταν το Αιγαίο και το Ιόνιο να μείνουν απόρθητα ακόμα και από τα σχεδόν υπερσύγχρονα θωρηκτά του Ιταλικού στόλου. Οι σχετικά μικρές Ελληνικές ναυτικές δυνάμεις υπήρξαν το φόβητρο του Ιταλικού Ναυτικού Γενικού Επιτελείου.

2) Το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό είχε την τιμή να δεχθεί μόνο αυτό μαζί με τους Βρετανούς την παράδοση του Ιταλικού Στόλου μετά την ανακωχή της 8ης Σεπτεμβρίου 1943. Είχε ακόμα την τιμητική συμμετοχή του με δύο κορβέτες στη μεγάλη Συμμαχική Απόβαση της Νορμανδίας στις 6 Ιουνίου 1944 και 4 φορτηγά πλοία του Εμπορικού Ναυτικού. Το «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» με Πλοίαρχο το Γεώργιο Σαμοθράκη, το «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.» με την πλοιαρχία του Δημητρίου Παρίση, το «ΑΜΕΡΙΚΗ» με τη διακυβέρνηση του Σπυρίδωνα Θεοφιλάτου και το «ΕΛΛΑΣ» με την πλοιαρχία του Γεωργίου Τριλίβα. Ακόμα 8 Ελληνικά πολεμικά συμμετείχαν στην απόβαση της Νοτίου Γαλλίας την 15η Αυγούστου 1944, μάλιστα ο ίδιος ο Τσώρτσιλ που παρευρίσκονταν εκεί χαιρέτησε με μήνυμα το ηρωικό Ελληνικό ναυτικό.

3) Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό θρήνησε πάνω από 2.000 άνδρες κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και το 60% των ωκεανοπόρων πλοίων του από τα 600 ατμοκίνητα πλοία και τα 700 πετρελαιοκίνητα καΐκια. Οι Ελληνικές απώλειες των εμπορικών μας πλοίων έφθασαν στο 14% του συνόλου των συμμαχικών απωλειών σε όλες τις θαλάσσιες επιχειρήσεις ένα τεράστιο ποσοστό για μια μικρή χώρα. Το Πολεμικό Ναυτικό έχασε κατά τη διάρκεια του Πολέμου 28 μάχημα πλοία και 700 άνδρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

3.1 ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΛΑΓΗ - Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΑ

Οι Έλληνες νιώθουν πολύ μεγάλη ευαισθησία για τη θάλασσα και ειδικότερα για τα πελάγη τους το Ιόνιο και το Αιγαίο Πέλαγος, για λόγους ιστορικούς, πρακτικούς και ρομαντικούς ή γιατί όλα γι αυτούς αρχίζουν και τελειώνουν εκεί, στη θάλασσα.

Το Αιγαίο και το Ιόνιο πέλαγος είναι οι δυο ζωοδότες πνεύμονες της Ελλάδας. Απ' τη θάλασσα του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους αναπνέει και ζει η Ελλάδα, άρα η ύπαρξη και το μέλλον της είναι δεμένα με το υγρό τους στοιχείο. Η Ελλάδα δεν περιβρέχεται απλά από θάλασσα. Μπαίνει μέσα στη θάλασσα και σχηματίζει το Αιγαίο και το Ιόνιο Πέλαγος. Αυτά έχει ως βάση, αυτά έχει ως προμαχώνα, αυτά είναι το μεγάλο της μυστικό. Από τη θέση τους ελέγχονται θαλάσσιοι δρόμοι μεγάλης σημασίας, κάτι που δίνει στη Ελλάδα ιδιαίτερη στρατηγική αξία, όπως και έχει κατά καιρούς προκαλέσει την επιβουλή εχθρών και τη σύγκρουση συμφερόντων φίλων.

Το Αιγαίο και το Ιόνιο πέλαγος είναι οι αφετηρίες της μεγαλύτερης στον κόσμο ναυτικής ιστορίας, της Ελληνικής. Τα απίθανα επιτεύγματα και ασύλληπτες ναυτικές περιπέτειες από τα πανάρχαια χρόνια, όπως η αργοναυτική εκστρατεία, η εκστρατεία της Τροίας, οι περιπλανήσεις του ακαταπόνητου και πολύτροπου Οδυσσέα, του συμβόλου του ναυτικού δαιμόνιου της φυλής των Ελλήνων κ.α., οι ναυμαχίες Σαλαμίνας, Μυκάλης κ.τ.λ.

Σε αυτά εδώ τα πελάγη, το Αιγαίο και Ιόνιο Πέλαγος, λόγω των πολλών νησιών (η ύπαρξη νησιών σε μια χώρα δημιουργεί την ανάγκη ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας και της ναυπηγικής, ενώ όταν σε μια παράλια χώρα δεν υπάρχουν νησιά δύσκολα αποφασίζει κάποιος κάτοικός της να κάνει με πλεούμενο μακρινό ταξίδι κ.τ.λ.), ανάπτυξαν εξ ανάγκης πρώτοι οι Έλληνες τη ναυτιλία και τη ναυπηγική, όπως μαρτυρούν οι μύθοι, τα γραπτά μνημεία: η Ιλιάδα και Οδύσσεια, η Αργοναυτική

εκστρατεία, ο μύθος Δαίδαλου και Ίκαρου κ.α., καθώς και τα αρχαιολογικά ευρήματα.

Σε αυτά εδώ τα πελάγη επί εποχής Μίνωα δημιουργήθηκε ο πρώτος Ελληνικός και συνάμα Ευρωπαϊκός πολιτισμός, καθώς και ο πρώτος πολεμικός στόλος.

Σε αυτά εδώ τα πελάγη, σύμφωνα με το Θουκυδίδη (Ιστορία Α, 3 – 7) και τους άλλους αρχαίους συγγραφείς (όπως είδαμε στο Κεφάλαιο 2), όταν άρχισε να αναπτύσσεται η ναυτιλία πολλοί το ρίξαν στην πειρατεία και πιο πολλοί οι Κάρες με τους Φοίνικες. Ο Μίνωας ήταν ο πρώτος ηγεμόνας από τους Έλληνες που αφενός θέσπισε σοφούς – σωστούς – θεϊκούς νόμους κατά των παρανομούντων και αφετέρου συγκρότησε πολεμικό ναυτικό και μ' αυτό ελευθέρωσε το Αιγαίο από τους ληστές και πειρατές Κάρες και Φοίνικες με συνέπεια οι Έλληνες και κυρίως οι κάτοικοι των παράλιων Ελληνικών πόλεων να σταματήσουν το μεταναστευτικό βίο που τους εξανάγκαζαν οι κακοποιοί και να αποκτήσουν μόνιμη και ασφαλή κατοικία (δηλαδή πατρίδα), οι δια θαλάσσης συγκοινωνίες να γίνουν ασφαλέστεροι και έτσι οι Έλληνες να μπορέσουν να ασχοληθούν και με ναυτικές εργασίες και έτσι να πλουτίσουν, να επικρατήσουν κ.τ.λ., αλλά και το Αιγαίο στο εξής να γίνει σταυροδρόμι σε ανταλλαγές αγαθών και ιδεών, να λειτουργεί ως μεγάλο ναυτικό σχολείο και να μεταδίδει τα διδάγματά του στους πολιτισμούς τριών ηπείρων.

Σε αυτά εδώ τα πελάγη, το Αιγαίο και το Ιόνιο Πέλαγος, αφότου συγκροτήθηκε το πολεμικό ναυτικό του Μίνωα, σχηματίστηκαν οι πρώτες πόλεις του κόσμου: η Κνωσός στην Κρήτη, η Μινώα στη Σικελία, η Κόρινθος και οι Μυκήνες στην Πελοπόννησο, η Αθήνα στην Αττική κ.τ.λ., που ήταν όλες Ελληνικές και από τα μεγαλύτερα ναυτικά και πολιτιστικά κέντρα.

Σε αυτά εδώ τα πελάγη, το Αιγαίο και Ιόνιο Πέλαγος, υπήρχε πάντοτε πολύ δραστήρια εμπορική κίνηση, αλλά έγιναν και πάρα πολλές μεγάλες ναυτικές επιχειρήσεις: Εκστρατεία της Τροίας, Αργοναυτική εκστρατεία κ.α.

Σε αυτά εδώ τα πελάγη, το Αιγαίο και Ιόνιο Πέλαγος, έγιναν πολύ σημαντικά πολεμικά γεγονότα, τόσο στις εμφύλιες διαμάχες της αρχαιότητας (Πελοποννησιακός πόλεμος κ.α.) όσο και τον καιρό που οι Έλληνες πολεμούσαν εναντίον των βαρβάρων της Ασίας (Περσών, Φοινίκων, Καρών κ.α.). Η ναυμαχία της Σαλαμίνας είναι εκείνη που έσωσε την Ευρώπη από το βαρβαρισμό.

3.2 Η ΑΙΩΝΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΥΣ

Το Αιγαίο ή Ελληνικό Αρχιπέλαγος αποτελείται από πολλά νησιά και συνάμα βρίσκεται σε μια από τις σπουδαιότερες γεωγραφικές θέσεις του πλανήτη. Κείται ανάμεσα σε δυο μεγάλες ηπείρους, την Ασία και την Ευρώπη, και έχοντας λίγο πιο πέρα μια άλλη, την Αφρική. Κατόπιν αυτού από αρχαιοτάτων χρόνων υπήρξε ο μεγάλος στόχος απόκτησης του από πάρα πολλούς λαούς: Έλληνες, Κάρες, Φοίνικες, Πέρσες, Αιγυπτίους κ.α. Ωστόσο το Αρχιπέλαγος ήταν πάντα Ελληνικό και γι αυτό άλλωστε οι αρχαίοι συγγραφείς (Θουκυδίδης κ.α.) το αποκαλούν και με την ονομασία «Ελληνική θάλασσα» και ακολουθεί πάντα την τύχη της Ελλάδας.

Υπενθυμίζεται επίσης ότι ο πρώτος που οίκησε τα ελληνικά νησιά με μόνιμους κατοίκους ήταν ο Μίνωας. Πιο πριν τα νησιά ήσαν λεία απλώς λημέρια ληστών και πειρατών.

Το Αιγαίο είναι η συνέχεια του ηπειρωτικού κορμού της Ελλάδας, που τον συνδέει δεν τον χωρίζει με το νησιώτικο χώρο σ' ένα ενιαίο σύνολο, ολοκληρωμένο και αδιάσπαστο. Επομένως το Αιγαίο αποτελεί για τους Έλληνες ένα κομμάτι της πατρίδας τους. Είναι ένας ζωτικός παράγοντας για την Ελλάδα και η απώλεια του ελέγχου του ή η συγκυριαρχία του με την Τουρκία θα ισοδυναμεί με καθαρή απώλεια εθνικού χώρου, ακρωτηριασμό της Ελλάδας, αφού έτσι θα απομονωθεί όλος ο νησιωτικός χώρος απ' το άλλο κομμάτι, τον ηπειρωτικό χώρο, με επακόλουθο τον αποκλεισμό των νησιών και τη σταδιακή οικονομική κι αμυντική κατάρρευσή τους.

Ο περιορισμός της Ελλάδας στα στενά όρια του ηπειρωτικού κορμού και η απώλεια των ζωντανών κυττάρων του ελληνισμού της Μ. Ασίας, λόγω της έντασης με την Τουρκία και την οδυνηρή κλιμάκωση του 1922, οδήγησαν στην απώλεια του οικονομικού δυναμισμού των νησιών του Αιγαίου. Β

Βέβαια, μπορεί έκτοτε τα νησιά να έχασαν τον πρωταγωνιστικό τους ρόλο, δεν έπαψαν όμως να τροφοδοτούν την Ελληνική εμπορική ναυτιλία με ναύτες, καπετάνιους και σημαντικές εφοπλιστικές προσωπικότητες, σύγχρονες ενσαρκώσεις της μυθικής φιγούρας του Οδυσσέα.

3.3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Η ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΚΑΙ Η ΑΝΑΓΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Ένας λαός που διαθέτει θάλασσα είναι τυχερός, γιατί του δίδεται η δυνατότητα αφενός να πολλαπλασιάσει το γεωγραφικό του χώρο και αφετέρου να εκμεταλλευθεί και άλλου είδους ζωικό βασίλειο. Επειτα, αν ένας λαός διαθέτει ναυτικό, πολεμικό και εμπορικό, του δίδεται η δυνατότητα αφενός να αμυνθεί ή να επιτεθεί καλλύτερα σε περίοδο πολέμου και αφετέρου να πλουτίσει από το εμπόριο σε περίοδο ειρήνης. Αυτός ήταν και ο λόγος που από αρχαιοτάτων χρόνων τα σημαντικότερα κέντρα ήσαν παραλλιακές πόλεις: Κνωσός, Αθήνα-Πειραιάς, Κόρινθο, Ρώμη, Λονδίνο κλπ

Σε καμιά ιστορική περίοδο οι Έλληνες δεν έχασαν τη ζωογόνα τους επαφή με τη θάλασσα, δεν έπαψαν να αποτελούν ναυτικό έθνος. Ακόμη και στις πλέον σκοτεινές περιόδους της κυριαρχίας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, γνώσεις και νέες ιδέες από τον ευρωπαϊκό κόσμο δε σταμάτησαν να εισρέουν στην Ελλάδα και στα νησιά της από τους θαλασσινούς δρόμους. Ο σύγχρονος Έλληνας, όπως άλλωστε και οι πρόγονοί του, αναγνωρίζει στο ναυτικό και τον έμπορο τα θετικά σημεία του εαυτού του, το δυναμισμό και την εφευρετικότητα, το πολυμήχανο, την άνεση στην επικοινωνία και την τάση για αναζήτηση και εξερεύνηση που δε γνωρίζει το φόβο του τιμήματος.

Το Ελληνικό εμπορικό ναυτικό είναι άκρως αναγκαίο για τους Έλληνες, γιατί συνδέει τα Ελληνικά νησιά τόσο μεταξύ τους όσο και με την ηπειρωτική Ελλάδα καθώς και την Ελλάδα με τις υπόλοιπες χώρες που διαθέτουν θάλασσα.

Το ναυτικό επάγγελμα, άμεσα συνδεδεμένο με την ιστορία της Ελλάδας, αποτελεί έναν σημαντικό τομέα της απασχόλησης του Ελληνικού εργατικού δυναμικού, αποφέροντας στις Ελληνικές οικογένειες υψηλό εισόδημα και εισροή ευεργετικού συναλλάγματος στην εθνική οικονομία.

Οι Έλληνες, αφότου συγκροτήθηκε το πολεμικό ναυτικό του Μίνωα και απελευθερώθηκαν οι θαλάσσιοι διάδρομοι, ασχολήθηκαν και με το θαλάσσιο εμπόριο με συνέπεια να πλουτίσουν, επικρατήσουν κ.τ.λ. όπως μας λέει ο Θουκυδίδης (Ιστορία Α).

Οι Έλληνες ναυτικοί μετά την κατάκτησή της Ελλάδας από τους Ρωμαίους παρήκμασαν, όμως στη βυζαντινή περίοδο ήκμασαν και πάλι προσφέροντας πολλά στον Ελληνισμό. Κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας, παρόλη τη σκληρή τουρκική κυριαρχία, οι Έλληνες ναυτικοί ανέπτυξαν μεγάλο εμπορικό στόλο και στην επανάσταση του 1821 προσέφεραν στον Αγώνα πάρα πολλά πλοία και ναύτες.

Η ΑΞΙΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Η προσφορά του Ελληνικού ναυτικού τόσο στο έθνος, στην Ελλάδα, όσο και στον κόσμο είναι ανεκτίμητη.

Αφότου, λέει ο Θουκυδίδης (Ιστορία Α, 3 – 13), συγκροτήθηκε το πολεμικό ναυτικό του Μίνωα και διώχθηκαν μ' αυτό οι κακοποιοί Κάρες και Φοίνικες από το Αιγαίο, οι Έλληνες και κυρίως οι κάτοικοι των παράλιων Ελληνικών πόλεων μπόρεσαν να σταματήσουν το μεταναστευτικό βίο που έκαναν, για να αποφύγουν τις σφαγές, αιχμαλωσίες και λεηλασίες των κακοποιών και έτσι να αποκτήσουν μόνιμη και ασφαλή κατοικία (δηλαδή πατρίδα), οι δια θαλάσσης συγκοινωνίες έγιναν ασφαλέστεροι και έτσι οι Έλληνες μπόρεσαν να ασχοληθούν και με ναυτικές εργασίες με συνέπεια να πλουτίσουν, να επικρατήσουν κ.τ.λ. Επομένως χάρη του πολεμικού ναυτικού και του Μίνωα υπάρχει ή που αναπτύχθηκε η Ελλάδα.

Η Αθήνα ερημώθηκε, καταστράφηκε και καταλήφθηκε από τους Πέρσες. Όμως οι Αθηναίοι δεν έμειναν χωρίς πατρίδα. Είχαν πατρίδα τις διακόσιες εξοπλισμένες τριήρεις ("Διακόσιες νήες πεπληρωμένοι εστί ημίν η Πατρίς"). Με αυτές πολέμησαν και μ' αυτές απελευθέρωσαν την πόλη τους.

"Εκ της θαλάττης άπασα ήρτηται σωτηρία", έγραφε ο Ξενοφόντα. "Τίποτα, αρχόντοι, δε φελά, μονάχα το καράβι" βροντοφονούσε στις δύσκολες στιγμές του Μεγάλου Αγώνα και ο καπετάν Κωνσταντής Κανάρης.

Η στεριανή Ελλάδα χάθηκε ολόκληρη για 400 χρόνια απ' το χάρτη, όμως επέζησε στη θάλασσα. Ο Οθωμανός βάρβαρος, αδιάφορος και ξένος προς τη θάλασσα, άφησε την Ελληνική θάλασσα στον Έλληνα υπόδουλο. Φύσει μη ναυτικός λαός οι Οθωμανοί, δεν ήσαν σε θέση να κατανοήσουν τη μεγάλη σημασία της ναυτικής δύναμης για την υπερπόντια αυτοκρατορία τους. Τραγικό λάθος. Γι' αυτούς το ναυτικό ήταν βοηθητικό όπλο του στρατού ξηράς. Ακόμη τραγικότερο λάθος.

Η σχέση: θάλασσας-σωτηρίας και ισχύος της Ελλάδας είναι ταυτισμένη με την ιστορία των Ελλήνων. Κρητική θαλασσοκρατορία, Σαλαμίνας, Αθηναϊκή ηγεμονία κ.α.

Η κοσμοκράτειρα Αθήνα θα καταρρεύσει μόνο όταν χάσει το στόλο της στη Σικελική εκστρατεία.

Η Βυζαντινή Αυτοκρατορία θα καταρρεύσει μόνο όταν αρχίζει να παραμελεί το στόλο της και να παραχωρεί ναυτικά έσοδα ή προνόμια σε Γενουάτες, σταυροφόρους κ.τ.λ.

Στον Αγώνα της Ανεξαρτησίας ο κρίσιμος ρόλος του τρινήσιου ναυτικού θα έχει πανελλήνια αποδοχή. Η Πελοποννησιακή Γερουσία, που αποτελείτο από στεριανούς, έγραφε στους Υδραίους πρόκριτους το 1823: "Αναγκαία η διατήρησις του Ελληνικού στόλου προς σωτηρίαν της Ελλάδος... άνευ του οποίου και τυφλοί δήλον ότι αδύνατον να σωθή η Ελλάς αν και μυρίας μάχας ήθελεν νικήσει κατά ξηράν".

Όταν προς το τέλος της Επανάστασης ο αγώνας στη στεριά ψυχορραγούσε, οι πάρωνες, οι γολέτες και τα πυρπολικά διατήρησαν την Επανάσταση στη ζωή και ήρθε τελικά η ανεξαρτησία.

Το Ελληνικό ναυτικό, λένε οι ιστορικοί, είναι εκείνο που νίκησε τους βάρβαρους στη Σαλαμίνα και χάρη αυτού σώθηκε από το βαρβαρισμό όχι μόνο η Ελλάδα, αλλά και η Ευρώπη ολόκληρη.

Στους Βαλκανικούς πολέμους η κυριαρχία μας στο Αιγαίο εδραίωσε την ισχύ της Ελλάδας στο μέτωπο, επηρέασε πολιτικά τους γείτονες της και επέτρεψε στο στόλο της, υπό τον Παύλο Κουντουριώτη, να απελευθερώσει αλύτρωτες παράλιες περιοχές και τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου.

Το Ελληνικό Ναυτικό, που αποτελούσε τη μόνη ναυτική δύναμη της Συμμαχίας των Βαλκανικών Συμμάχων της Βουλγαρίας, Σερβίας και Μαυροβουνίου και Ελλάδας, στον πόλεμο κατά της Τουρκίας συντέλεσε αποφασιστικά στη νίκη και ελευθερία τους.

Το Ελληνικό Ναυτικό συνέχισε τον πόλεμο στο πλευρό των Συμμάχων όχι μόνο μέχρι την απελευθέρωση της Ελλάδας τον Οκτώβριο του 1944, αλλά μέχρι την τελική νίκη των Συμμάχων στην Ευρώπη, που πραγματοποιήθηκε με την πλήρη κατάρρευση της Γερμανίας το Μάιο του 1945.

Η συμμετοχή των Ελληνικών πλοίων στις αποβάσεις της Νορμανδίας και Νότιας Γαλλίας αποτελεί την κορωνίδα της δράσης του Ελληνικού Ναυτικού εκείνη την περίοδο.

3.4 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία είναι και σήμερα 1^η παγκόσμια δύναμη. Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία (πλοία υπό Ελληνική και ξένη σημαία), σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής ναυτιλίας, του 2001 είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου, διατηρώντας στόλο 3.480 πλοίων όλων των τύπων (άνω των 1000 gt), συνολικής χωρητικότητας 98.195.100 gt αριθμός που μεταφράζεται στο 15,5% της Παγκόσμιας Ναυτιλιακής χωρητικότητας. Η υπό Ελληνική μόνο σημαία ναυτιλία, παραμένει επί σειρά δεκαετιών στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, διατηρώντας το 5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, κατατάσσεται δε σήμερα στην τέταρτη θέση παγκοσμίως. Με τη ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται πρώτη μεταξύ των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου κατέχει το 40% περίπου της συνολικής χωρητικότητας του Εμπορικού στόλου της Ένωσης.

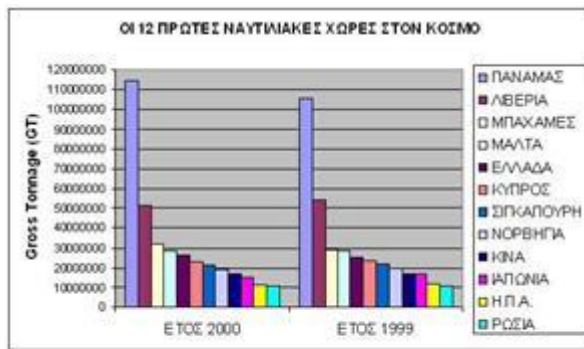


Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's, 31-12-2001), η Ελλάδα (ο υπο Ελληνικής και μόνο σημαίας πλοία) καταλαμβάνει την τέταρτη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου της (άνω των 100 gt) που ανέρχεται σε 1529 πλοία υπό Ελληνική σημαία χωρητικότητας 28.678.240 gt. Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης που αφορούν πλοία άνω των 300 gt, την 1-1-2002 η χώρα μας κατείχε την τρίτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά τη χωρητικότητα των πλοίων, με την Ελληνική σημαία να είναι υψωμένη σε 1102 πλοία 43.365.000 dwt.

Όσον αφορά τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο (συμπεριλαμβανόμενης και της Ελληνικής σημαίας), διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.480 πλοία χωρητικότητας 98.195.100 gt και μεταφορικής ικανότητας 164.613.935 dwt. Ο κατωτέρω Πίνακας επιβεβαιώνει την ανωτέρω διαπίστωση κατατάσσοντας τους Έλληνες ως τη σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 17,8% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ο Ελληνικός στόλος περιλαμβάνει πλοία όλων των κατηγοριών πλόων, μεγεθών και ειδών αναλόγως των μεταφερομένων φορτίων. Κινείται δε κυρίως στο εξωτερικό δεδομένου ότι η Ελλάδα δε διαθέτει σημαντικό μεταφορικό έργο για μια τέτοιου μεγέθους χωρητικότητα. Το Ελληνικό πλοίο κατά συνέπεια, εξαρτάται από την ξένη αγορά ναύλων και τις διεθνείς χρηματαγορές με αποτέλεσμα να τελεί υπό την άμεση επίδραση των επιπτώσεων των διεθνών οικονομικών παραγόντων (ύφεση, οικονομικές κρίσεις, πολιτειακές μεταβολές) και είναι ευάλωτο σε μέτρα προστατευτισμού που τρίτες χώρες εφαρμόζουν για την προστασία της ναυτιλίας τους.

Το ναυτικό επάγγελμα, άμεσα συνδεδεμένο με την ιστορία της Ελλάδας, αποτελεί έναν σημαντικό τομέα της απασχόλησης του Ελληνικού εργατικού δυναμικού, αποφέροντας στις Ελληνικές οικογένειες υψηλό εισόδημα και εισροή ευεργετικού συναλλάγματος στην εθνική οικονομία. Συγκεκριμένα σήμερα στον τομέα εργασίας αυτό απασχολούνται περισσότεροι από 30.000 ναυτικοί που μάλιστα το 2000 εισήγαγαν στην Ελλάδα 7914,2 εκ. δολάρια ΗΠΑ. Σε σχέση με το 1999 η εισροή ναυτλιακού συναλλάγματος παρουσίασε αύξηση 2773,2 εκατομμυρίων δολαρίων.



ΠΗΓΗ:
http://www.krassanakis.gr/Greek%20nautical%20history.htm#_Toc464292253

3.5 Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό (ΠΝ) διαθέτει ένα ισχυρό στόλο, που αποτελείται - κατά βάση- από μονάδες κρούσης (φρεγάτες, αντιτορπιλικά, πυραυλάκατους και υποβρύχια) και αριθμό πλοίων διοικητικής μέριμνας. Η δομή των δυνάμεων του ΠΝ περιλαμβάνει το Γενικό Επιτελείου Ναυτικού (ΓΕΝ), το Αρχηγείο Στόλου, τη Διοίκηση Ναυτικής Εκπαίδευσης, τη Διοίκηση Διοικητικής Μέριμνας Ναυτικού και αριθμό ναυτικών διοικήσεων και υπηρεσιών. Ο Ελληνικός πολεμικός στόλος σήμερα είναι ένας από τους καλύτερους, όμως όχι ο πρώτος, όπως συνέβαινε παλιά, από την εποχή του Μίνωα μέχρι την άνοδο των Ρωμαίων. Ωστόσο, επειδή ο Ελληνικός εμπορικός στόλος είναι πρώτος στον κόσμο και συνάμα εν ώρα κινδύνου του έθνους μετατρέπεται σε πολεμικό (παρέβαλε π.χ. τι έκανε το 1821), επομένως μπορούμε να πούμε ότι και σήμερα ο Ελληνικός πολεμικός στόλος είναι και πάλι από τους πρώτους στον κόσμο. Εκείνο που απαιτείται ακόμη είναι η ναυπήγηση αεροπλανοφόρων. Κάτι μεν πάρα πολύ δύσκολο, όχι όμως όχι ακατόρθωτο.

ΦΡΕΓΑΤΕΣ (Φ/Γ)

Είναι πλοία εφοδιασμένα με βαρύ και ελαφρύ οπλισμό, καθώς και κατάλληλες συσκευές, ώστε να μπορούν να μάχονται με άλλα πλοία επιφανείας ή αεροσκάφη, να εντοπίζουν και να καταστρέφουν υποβρύχια, καθώς επίσης και να βομβαρδίζουν στόχους ξηράς.



ΤΑΧΕΑ ΠΕΡΙΠΟΛΙΚΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΩΝ ΒΛΗΜΑΤΩΝ (ΤΠΚ)

Είναι πλοία με μικρό, σχετικά, εκτόπισμα (βύθισμα) και μεγάλη ταχύτητα. Ο οπλισμός τους αποτελείται από κατευθυνόμενα βλήματα, πυροβόλα μεγάλης ταχυβολίας και τορπίλες.



ΤΟΡΠΙΛΑΚΑΤΟΙ

Είναι πλοία ξύλινα με μικρό, σχετικά, εκτόπισμα (βύθισμα) και αναπτύσσουν μεγάλη ταχύτητα. Είναι εφοδιασμένα με τορπίλες και ελαφρύ οπλισμό.



ΥΠΟΒΡΥΧΙΑ (Υ/Β)

Είναι πλοία που έχουν τη δυνατότητα να καταδύονται. Η αποστολή τους είναι η προσβολή και καταστροφή των εχθρικών πλοίων επιφάνειας ή υποβρυχίων.



ΑΠΟΒΑΤΙΚΑ

Αποβατικά είναι διάφορα είδη πλοίων, που έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν στρατεύματα, άρματα, οχήματα και άλλα υλικά, ώστε να εκτελείται με επιτυχία μια αποβατική επιχείρηση. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα αρματαγωγά, τα οχηματαγωγά, τα μικρά αποβατικά και τα δεξαμενόπλοια.



ΚΑΝΟΝΙΟΦΟΡΟΙ

Οι Κανονιοφόροι του Π.Ν. είναι πλοία μεγέθους Κορβέττας (575 τόνους) και φέρουν πυροβόλα των 40mm και 20mm, τορπίλες (Mk 46 Mod5) καθώς και ράγες ναρκών για ναρκοθέτηση. Έχουν Α/Υ δυνατότητες λόγω του sonar που φέρουν, και μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε διάφορων τύπων αποστολές.



ΝΑΡΚΑΛΙΕΥΤΙΚΑ /ΝΑΡΚΟΘΕΤΙΔΕΣ

Οι Ναρκοθέτιδες είναι τα πλοία που ρίχνουν (ποντίζουν) τις νάρκες μέσα στη θάλασσα, για σχηματισμό ναρκοπέδων. Τα Ναρκαλιευτικά έχουν ακριβώς την αντίθετη αποστολή, δηλαδή ψαρεύουν και εξουδετερώνουν τις νάρκες, που έχουν ποντιστεί από εχθρικά πλοία ή αεροπλάνα, σε σημεία που εμποδίζουν τις κινήσεις των δικών μας πλοίων.



ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΕΩΣ

Τα ΠΓΥ σκοπό έχουν τα καλύψουν τις ανάγκες Διοικητικής Μερίμνης των πλοίων κρούσεως όταν αυτά δρουν σε περιοχές μακράν Ναυστάθμων ή προκεχωρημένων βάσεων. Στη ουσία τα πλοία αυτά είναι ένας μικρός Ναύσταθμος εν πλώ αποτελώντας την πλέον προκεχωρημένη βάση κατά τις επιχειρήσεις.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

4.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 19^ο ΑΙΩΝΑ

Τα οικονομικά μεγέθη της χώρας, ο μικρός πληθυσμός, η περιορισμένη αγοραστική δυνατότητα των κατοίκων της, η απουσία παραγωγικών μονάδων μεγάλου μεγέθους καθήλωναν, σε ολόκληρο το 19ο αιώνα, την εσωτερική εμπορική κίνηση σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Μόνο προς τις τελευταίες δεκαετίες του αιώνα δημιουργήθηκε στις μεγαλύτερες πόλεις μια άξια λόγου εμπορική κίνηση, η οποία όμως, σε μεγάλο ποσοστό, τροφοδοτήθηκε από εισαγόμενα καταναλωτικά προϊόντα. Για τους ίδιους λόγους, το εμπόριο της χώρας συνδέθηκε με το εξωτερικό, από τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας. Έτσι λοιπόν, όταν εξετάζουμε το εμπόριο της Ελλάδας μέχρι το 1913, εννοούμε βασικά το εξωτερικό εμπόριο.

Στη διάρκεια του 18ου αιώνα, παρατηρήθηκε σημαντική ναυτιλιακή και εμπορική δραστηριότητα σε πολλές παραλιακές περιοχές του ελληνικού χώρου και σε νησιά. Η δραστηριότητα αυτή ευνοήθηκε από διάφορες συγκυρίες, και ιδιαίτερα από την έξοδο της Ρωσίας στη Μαύρη Θάλασσα και το εμπόριο που αναπτύχθηκε στα λιμάνια της περιοχής (λ.χ. στην Οδησό) και της Μεσογείου. Με τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774) μεταξύ της Ρωσίας και της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, τα χριστιανικά -ελληνικά- πλοία προστατεύονταν από τη ρωσική ισχύ και έτσι ευνοήθηκε η ραγδαία ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Λίγο αργότερα, με τη Γαλλική Επανάσταση και τους Ναπολέοντειους πολέμους, ευνοήθηκε ιδιαίτερα η ελληνική ναυτιλία. Η διάσπαση του ηπειρωτικού αποκλεισμού, τον οποίο είχε επιβάλει το αγγλικό ναυτικό στα γαλλικά λιμάνια, έφερνε μεγάλα κέρδη, ενώ ταυτόχρονα η εξαφάνιση των γαλλικών πλοίων από την Ανατολική Μεσόγειο δημιούργησε κενά, που έσπευσαν να εκμεταλλευτούν οι Έλληνες.

Ακολούθησαν δύσκολα χρόνια, με αποκορύφωμα τη δεκαετία της Ελληνικής Επανάστασης (1821-1830). Στη διάρκεια των συγκρούσεων, ο ελληνικός εμπορικός στόλος μετατράπηκε σε πολεμικό, οι δρόμοι του εμπορίου έκλεισαν και τα παραδοσιακά ναυτικά κέντρα γνώρισαν την καταστροφή (Ψαρά, Γαλαξίδι) ή την παρακμή. Από την ακμάζουσα προεπαναστατική ναυτιλία απέμειναν λίγα πράγματα.

Το κυριότερο από αυτά ήταν η προδιάθεση για τη θάλασσα και η γνώση των ναυτικών υποθέσεων.

Στο ελληνικό κράτος, στη θέση των παλιών κέντρων που παρήκμασαν, αναδείχθηκαν νέα. Το πιο σημαντικό απ' αυτά ήταν η Σύρος, η οποία στη διάρκεια της Επανάστασης δέχθηκε κύματα προσφύγων, κυρίως από τη Χίο. Η στρατηγική θέση του νησιού, στο κέντρο του Αιγαίου και πάνω ακριβώς στις διαδρομές που συνέδεαν τα Στενά και τη Μαύρη Θάλασσα με τους μεσογειακούς δρόμους του εμπορίου, συνέβαλε στη δημιουργία ισχυρότατου -όχι μόνο για τα ελληνικά μέτρα- ναυτιλιακού κέντρου. Στην ανάπτυξη αυτή σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε η δυναμική παρουσία και δραστηριότητα των ελληνικών παροικιών στα κυριότερα εμπορικά κέντρα της περιοχής: στα λιμάνια της Νότιας Ρωσίας, στις εκβολές του Δούναβη, στην Κωνσταντινούπολη, στη Σμύρνη και αργότερα στην Αίγυπτο.

Στη διάρκεια του 19ου αιώνα, η ελληνική ναυτιλία, παρά τις περιόδους κρίσης που πέρασε και παρά τον ανταγωνισμό των υψηλού κόστους και τεχνικών απαιτήσεων ατμοπλοίων, ακολούθησε ανοδική πορεία. Ο αριθμός και η χωρητικότητα των πλοίων της δεν έπαυαν να αυξάνουν. Το 1840 τα ελληνικά πλοία είχαν συνολική χωρητικότητα 100.000 τόνους, ενώ το 1866 ξεπερνούσαν τους 300.000 τόνους. Η ανάπτυξη αυτή δεν ήταν αυτονόητη. Υπήρξαν έντονες αυξομειώσεις στην περίοδο κατά την οποία τα ελληνικά ιστιοφόρα αντικαταστάθηκαν από ατμόπλοια. Το ίδιο χρονικό διάστημα πολλά από τα εθνικά δημόσια έργα έγιναν για την εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Κατασκευάστηκαν λιμάνια και δημιουργήθηκε ένα σύστημα φάρων, που έκανε πολύ ασφαλέστερη τη ναυσιπλοΐα στις ελληνικές θάλασσες.

Οι πρωτοβουλίες και οι συγκροτημένες προσπάθειες για την είσοδο της ελληνικής ναυτιλίας στην εποχή του ατμού ξεκίνησαν μετά τα μέσα του 19ου αιώνα. Τα κεφάλαια που χρειαζόνταν για την κατασκευή ή την αγορά και τη συντήρηση των ατμοπλοίων ήταν σημαντικά, με αποτέλεσμα να ανατραπούν οι παραδοσιακές εφοπλιστικές σχέσεις που ίσχυαν για τα ιστιοφόρα και να αναζητηθούν κεφάλαια μέσω εταιρειών και ισχυρών επιχειρηματικών σχημάτων. Το κράτος, οι τράπεζες (η Εθνική Τράπεζα ιδιαίτερα) και οι εκτός συνόρων ομογενείς συμμετείχαν ενεργά σ' αυτές τις πρωτοβουλίες. Παρ' όλα αυτά, η περιορισμένη διαθεσιμότητα κεφαλαίων και ο αυξημένος επιχειρηματικός κίνδυνος ανέστειλαν την ανάπτυξη της ελληνικής

ατμοπλοΐας. Η παρουσία της άρχισε να γίνεται αισθητή μόλις την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα. Τα 97 ελληνικά ατμόπλοια του 1890 έγιναν 191 το 1901 και 389 το 1912. Η ανάπτυξη αυτή στηρίχθηκε στην κυριαρχία Ελλήνων επιχειρηματιών στις μεταφορές στην περιοχή του Δέλτα του Δούναβη αλλά και στην κίνηση στο ίδιο το ποτάμι.

Ο Α' Παγκόσμιος πόλεμος, οι καταστροφές που προκάλεσε αλλά και οι μεγάλες οικονομικές και πολιτικές αλλαγές που έφερε στα κράτη του Ευξείνου Πόντου, μετέβαλαν για μια ακόμα φορά τα δεδομένα. Το 1919 ο ελληνικός εμπορικός στόλος είχε υποδιπλασιαστεί, σε σχέση με το 1914. Στην ουσία χρειάστηκε μια νέα αρχή.

ΕΤΟΣ	ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ		ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ	
	αριθμός πλοίων	χωρητικότητα (τόνοι)	αριθμός πλοίων	χωρητικότητα (τόνοι)
1840	837	94.000	-	-
1850	1.482	248.000	-	-
1860	1.212	234.000	1	150
1875	1.107	210.000	27	8.200
1892	1.292	213.000	103	60.400
1903	1.030	145.000	209	202.000
1911	760	102.000	347	384.000

ΠΗΓΗ : «ΘΕΜΑΤΑ ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ – Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ»

Η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας

κατά την περίοδο 1840-1910

4.2 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 20^ο ΑΙΩΝΑ- ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στα μέσα του 1939 βρίσκεται ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος να κατέχει το 2,6% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας. Αυτό περιλαμβάνει περίπου 600 πλοία συνολικού τονάζ 1,8 εκατομμύρια GRT. Ο αριθμός της έδινε στην Ελλάδα την ένατη θέση στον κόσμο πίσω από της στόλους του Ηνωμένου Βασιλείου, των ΗΠΑ, της Ιαπωνίας, της Νορβηγίας και άλλων παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών. Η μεγάλη αυτή εμπορική αρμάδα απαρτιζόταν σχεδόν αποκλειστικά από φορτηγά πλοία με μεταφορική ικανότητα που δεν ξεπερνούσε της 10.000 τόνους κατά πλοίο.

Το τέλος του πολέμου το 1945 βρήκε την ελληνική εμπορική ναυτιλία σε εξαιρετικά κρίσιμη κατάσταση. Συγκρίνοντας την έτσι με τα προπολεμικά στοιχεία βρέθηκε με απώλειες της τάξεως του 75% σε αριθμό πλοίων και σε τανάζ. Είχαν απομείνει μόνο 120 πλοία άνω των 500 τόνων με συνολική χωρητικότητα 500.000GRT.

Το 1946 η αμερικανική κυβέρνηση αποφάσισε να πουλήσει 4,500 κρατικά πλοία εκ των οποίων οι Έλληνες εφοπλιστές κατόρθωσαν να αγοράσουν 100 σε πολύ ικανοποιητική τιμή και από εκείνη τη χρονική στιγμή ξεκίνησε η αναγέννηση της ελληνικής ναυτιλίας.

Το 1956 με την κρίση στο Σουέζ και την αναθέρμανση της παγκόσμιας οικονομίας οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν ήδη καταλάβει την Τρίτη θέση στον κόσμο από πλευράς χωρητικότητας πίσω από την Μεγάλη Βρετανία και την Αμερική.

Τη δεκαετία του '60 οι Έλληνες πλοιοκτήτες ξεκίνησαν με μια συντηρητική πολιτική συγκρατημένης επέκτασης και ανανέωσης του στόλου της. Ο Πειραιάς εντωμεταξύ την περίοδο εκείνη αναπτυσσόταν σε ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου και έτσι, της ήταν φυσικό η συναλλαγματική πρόσοδος της ναυτιλίας δεν άργησε να φτάσει στην κορυφή του πίνακα των άδηλων πόρων της Εθνικής Οικονομίας, ξεπερνώντας το τουριστικό και το μεταναστευτικό συνάλλαγμα.

Το 1974 η απότομη μείωση της εξαγωγές του αργού πετρελαίου, ο υψηλός πληθωρισμός στα βιομηχανικά κράτη και η αναταραχή της ισοτιμίας των ισχυρών νομισμάτων επιβράδυναν ή και ανέστειλαν της ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Η ελληνική ναυτιλία δεν θα μπορούσε να μην επηρεαστεί και έτσι παρατηρήθηκε μια μαζική έξοδος από τα ελληνικά νηολόγια και η μείωση του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου.

Η δεκαετία του '80 σηματοδεύτηκε από την είσοδο της Ελλάδας στην ΕΟΚ. Οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλευόμενοι τη δεσπόζουσα θέση του στόλου της έπαιξαν συλλογικά πρωτεύοντα ρόλο στο σχεδιασμό του πρώτου πακέτου κανονισμών κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής που θεσπίστηκαν τον Δεκέμβριο του 1986. Την τελευταία δεκαετία της χιλιετίας η ναυλαγορά συνέχισε την ανοδική της πορεία τόσο στα ξηρά όσο και στα υγρά φορτία. Αυτή τη φορά ο κύκλος των καλών εργασιών υπήρξε πολυετής και ιδιαίτερα γενναιόδωρος. Κινητήριες δυνάμεις του ήταν η

σταθερή οικονομική ανάπτυξη των παραδοσιακών βιομηχανιών και η θεαματική άνοδος των νεαρών οικονομιών της Άπω Ανατολής.

Ένα γεγονός τέλος, ιστορικής σημασίας, που σημάδεψε την δεκαετία του '90 είναι η εφαρμογή παγκοσμίως του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης του IMO (ISM CODE). Σύμφωνα με τον Κώδικα αυτό, μέχρι την 1η Ιουλίου 1998 όλα τα ποντοπόρα πλοία και οι εταιρείες που τα διαχειρίζονται έπρεπε να έχουν θέσει υποχρεωτικά σε εφαρμογή σαφείς διαδικασίες σε στεριά και θάλασσα, ώστε να εξασφαλίζουν συμμόρφωση της ήδη υπάρχοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο ελληνικός εφοπλισμός αντιμετώπισε έγκαιρα και συστηματικά τη νέα αυτή πρόκληση, με αποτέλεσμα να εξασφαλιστεί με επιτυχία η πιστοποίηση στο νέο Κώδικα.

Στην αυγή της της χιλιετίας ο εμπορικός ελληνικός στόλος κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο. Είναι της στόλος που ξεπερνά σε αριθμό τα 3.400 πλοία και σε μεταφορική ικανότητα της 139 εκ. τόνους dwt. Η Ελληνική σημαία αναρριχήθηκε στην τέταρτη θέση, περνώντας τη σημαία της Μάλτας, στον παγκόσμιο πίνακα των εμπορικών στόλων. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Lloyd's Register, που αφορούν τον Δεκέμβριο του 2001 που δημοσιοποιήθηκαν τώρα, η Ελλάδα αριθμούσε στο τέλος Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους 1.529 πλοία και χωρητικότητα 28.678.240 τόνων GRT. Κατά την περσινή αντίστοιχη περίοδο το ελληνικό νηολόγιο βρισκόταν στην Πέμπτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Πάντα με τα στοιχεία του Lloyd's Register ο ελληνόκτητος στόλος στην ίδια περίοδο ερχόταν πρώτος στον κόσμο με 3.151 πλοία και συνολική χωρητικότητα 88.674.671 τόνων GRT. Στην πρώτη θέση βρίσκεται η σημαία του Παναμά, που διαθέτει 8.245 πλοία και η χωρητικότητα του ανέρχεται σε 122.352.071 τόνους.

Η Λιβερία ακολουθεί στη δεύτερο θέση, με 1.566 πλοία και 51.784.010 τόνους. Στην Τρίτη θέση έρχεται η σημαία των νήσων Μπαχάμες, με 1.312 πλοία και συνολική χωρητικότητα 33.385.713 τόνων. Η Μάλτα περιορίστηκε στην Πέμπτη θέση, αφού υπερφαλαγγίστηκε από την Ελλάδα, με 1.421 πλοία και 27.052.579 τόνους GRT χωρητικότητα. Στην έκτη θέση ακολουθεί η σημαία της Κύπρου, που εξακολουθεί τα τελευταία χρόνια να συγκεντρώνει την προτίμηση κυρίως των Ελλήνων πλοιοκτητών,

με 1,407 πλοία και 22.781.778 τόνους GRT. Η Σιγκαπούρη στην έβδομη θέση, διαθέτει 1,729 πλοία και χωρητικότητα 21.022.604 τόνους GRT.

Οι Νορβηγοί, με το NIS, κατέχουν σταθερά την όγδοη θέση, με 762 πλοία και 19.004.803 τόνους GRT. Στην ένατη θέση βρίσκονται οι Κινέζοι που διαθέτουν 3.280 πλοία και χωρητικότητα 16.646.097 τόνους GRT. Τέλος, στη δέκατη θέση, με τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων βρίσκεται η Ιαπωνία, με 14.564,840 τόνους GRT. Της να αναφερθεί ότι ο υπό ελληνική σημαία στόλος διαθέτει 1.296 πλοία, χωρητικότητας 28.604.276 τόνων, φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια και 233 διαφόρων κατηγοριών πλοία με χωρητικότητα 73.964 τόνους GRT.

Ωστόσο η ελληνική ναυτιλία βρίσκεται σε κρίσιμο σταυροδρόμι. Το 2001 οι εφοπλιστές και οι ναυτικοί της έφεραν 8,157.7 εκατομμύρια δολάρια, ποσό ιδιαίτερα μεγάλο, που ενισχύει αποφασιστικά την εθνική της οικονομία. Τόσο στην Ευρώπη όσο και σε ολόκληρο τον κόσμο ο Ελληνόκτητος στόλος κατέχει τα πρωτεία.

4.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΙΑ ΚΡΥΜΜΕΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα ιδιαίτερα δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, οι δραστηριότητες και η ανάπτυξη του οποίου ισοδυναμούν ταυτόχρονα με μια από τις σημαντικότερες διαδικασίες άρθρωσης του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού στην παγκόσμια οικονομία. Εντούτοις, η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας κατά κανόνα παραγνωρίζεται:

α) Το μέγεθος και ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας αποσιωπούνται, δηλαδή η ελληνική οικονομία γίνεται αντικείμενο ανάλυσης και έρευνας χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ναυτιλία, παρότι πρόκειται για ένα οικονομικό κλάδο που το μέγεθος του (από την άποψη της αξίας του συνολικού παγίου κεφαλαίου, ή του παραγόμενου προϊόντος) κυμαίνεται πάνω από το 50% του μεγέθους της μεταποίησης, ενώ η εξαγωγική του επίδοση (εξαγωγή υπηρεσιών) ξεπερνάει κάθε άλλο κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα, η συνεισφορά της ναυτιλίας δεν λαμβάνεται καν υπόψη κατά το στατιστικό υπολογισμό των οικονομικών μεγεθών και επιδόσεων της ελληνικής οικονομίας: Το προϊόν που προκύπτει από την οικονομική δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας δεν προσμετράται στο εθνικό

προϊόν, οι επενδύσεις στη ναυτιλία (π.χ. αγορά νέων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές) δεν λαμβάνονται υπόψη στις στατιστικές των επενδύσεων των ελληνικών επιχειρήσεων, κ.λπ. Αντίθετα, ως μοναδικό αποτέλεσμα της οικονομικής δραστηριότητας της ναυτιλίας θεωρείται απλώς εκείνο το τμήμα των δαπανών του εφοπλιστικού κεφαλαίου και των ναυτικών το οποίο δραχμοποιείται και καταχωρείται από τις ελληνικές στατιστικές ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα».

β) Μόνο στο πλαίσιο των αναλύσεων που έχουν ως καθαυτό αντικείμενο τη ναυτιλία υιοθετείται η άποψη ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (του ελληνικού κεφαλαίου), χωρίς όμως και πάλι να προσεγγίζεται το ζήτημα του οικονομικού αποτελέσματος (της παραγόμενης αξίας, του προϊόντος) από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τη στατιστική ανάλυση απασχολούν κυρίως ζητήματα όπως η εξέλιξη των «παγίων παραγωγικών εγκαταστάσεων» του κλάδου (αριθμός και χωρητικότητα πλοίων, τύποι πλοίων και ηλικιακή κατανομή τους, κ.λπ), του εργατικού δυναμικού, των ατυχημάτων κ.λπ.

γ) Αλλά και σε ό,τι αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα που προκύπτουν για τους άλλους (μη ναυτιλιακούς) κλάδους και τομείς της ελληνικής οικονομίας, σαν αποτέλεσμα της θέσης που κατέχει η ελληνική ναυτιλία στη διεθνή αγορά, τα πράγματα δεν είναι λιγότερο συγκεχυμένα: Ελάχιστα διευκρινίζεται ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελεί εξαγωγική δραστηριότητα ενός εγχώριου παραγωγικού κλάδου (εξαγωγή υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων και, δευτερευόντως, επιβατών) και ότι, επομένως, το τμήμα του παραγόμενου προϊόντος που εισάγεται στη χώρα αποτελεί εισροή συναλλάγματος από εξαγωγική δραστηριότητα. Από τη μια, το μέρος εκείνο των εισροών που καταχωρείται στους «άδηλους πόρους» ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα» προσομοιώνεται συχνά με τις μονομερείς μεταβιβάσεις¹, ενώ από την άλλη οι επενδύσεις Ελλήνων εφοπλιστών σε άλλους, πέραν της ναυτιλίας, τομείς της ελληνικής οικονομίας (μεταποίηση - π.χ. διυλιστήρια, ναυπηγεία, τουρισμός, κ.λπ.) εξομοιώνονται με τις ξένες άμεσες επενδύσεις και καταχωρούνται στατιστικά στις εισροές ξένου κεφαλαίου στην ελληνική οικονομία. Τέλος, η αγορά από το εξωτερικό μέσω παραγωγής (πλοίων) και η αύξηση έτσι του παγίου κεφαλαίου των Ελλήνων εφοπλιστών δεν λογίζεται, όπως ήδη επισημάναμε, ως επένδυση (ή εισαγωγή εμπορευμάτων) και αποσιωπάται πλήρως, αντίθετα με ό,τι συμβαίνει στους άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας.

Η προσέγγιση της ελληνικής ναυτιλίας έχει, λοιπόν, να αντιμετωπίσει μια σημαντική δυσκολία: Τη διάρθρωση του διαθέσιμου στατιστικού υλικού, που σε μεγάλο βαθμό συγκαλύπτει ένα σημαντικό μέρος από τα οικονομικά αποτελέσματα της συγκεκριμένης παραγωγικής δραστηριότητας. Όμως και πέραν αυτού, τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία παρουσιάζουν ανακρίβειες και διακυμάνσεις, όταν προέρχονται από διαφορετικές πηγές.

Παρά τις δυσκολίες αυτές, τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία είναι η μόνη αφετηρία για να προσεγγίσουμε το ρόλο της ναυτιλίας στην ελληνική και τη διεθνή οικονομία. Παράλληλα, βέβαια, θα χρειαστεί να διευκρινίσουμε θεωρητικά ορισμένα ζητήματα σχετικά με την παραγωγική λειτουργία, την «εθνικότητα» και τα γενικότερα οικονομικά αλλά και διεθνοπολιτικά αποτελέσματα της ναυτιλίας.

ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ

Η Ελλάδα είναι από τα ισχυρότερα ναυτιλιακά κράτη του κόσμου και η ελληνική ναυτιλία είναι από τους πλέον δυναμικούς κλάδους της οικονομίας της. Η Ελλάδα κατέχει αναμφισβήτητα ηγετική θέση παγκοσμίως, όσον αφορά τη χωρητικότητα στα δεξαμενόπλοια, στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και στα επιβατηγά πλοία. Σύμφωνα με στοιχεία LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, το 2000 ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 1462 πλοία ολικής χωρητικότητας 45 εκ. dwt και κατείχε την πέμπτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη, μετά από τον Παναμά, την Λιβερία, τις Μπαχάμες και την Μάλτα. Ακόμη σύμφωνα με στοιχεία του Shipping Statistics and Market Review (SSMR/ISL) του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης, τα Ελληνικής πλοιοκτησίας-ανεξαρτήτως σημαίας πλοία ανέρχονταν κατά το ίδιο χρονικό διάστημα σε 3.222 με χωρητικότητα περίπου 135εκ. dwt, το οποίο αντιπροσωπεύει το 17.5% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας.

Όσον αφορά στο ποσοστό συμμετοχής του υπό ελληνικής σημαίας στόλου στον κοινοτικό, αυτό ανέρχεται σε 43% της ολικής χωρητικότητας του τελευταίου και η χώρα μας κατέχει την πρώτη θέση μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. Σύμφωνα με στοιχεία του Lloyd's (2001), η Ελλάδα καταλαμβάνει την τέταρτη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου της (άνω των 100 gt.) που ανέρχεται σε 1529 πλοία υπό ελληνική σημαία χωρητικότητας 28.678.240 gt.

Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης που αφορούν πλοία άνω των 300gt. Το 2002 η χώρα μας κατείχε την τρίτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά την χωρητικότητα των πλοίων.

Για το 2003 η ελληνική ναυτιλία αναδείχθηκε σε πρωταγωνιστική δύναμη. Είναι γεγονός πως η ελληνόκτητος ναυτιλία πραγματοποιεί στροφή προς την απόκτηση μεγαλύτερων και νεότερων πλοίων καθώς ο αριθμός των πλοίων μειώθηκε ελαφρώς ενώ αυξήθηκε σημαντικά η ολική χωρητικότητα, παράλληλα ο μέσος όρος ηλικίας μειώθηκε, ενώ τα υπό ελληνικής σημαίας πλοία παρουσίασαν μια μικρή μείωση.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα πλοία. Ο μέσος όρος ηλικίας των εγγεγραμμένων ποντοπόρων είναι 9.4 έτη ενώ αντίστοιχα των διαγραφόμενων είναι 20.7 έτη.

ΜΕΣΟ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (σε έτη)		
ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003 (εως Απρ.)	19	4

4.4 Η ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Μιλώντας για την ελληνική εμπορική Ναυτιλία ακόμα και οι μεγαλύτεροι πολέμιοι της δεν θα μπορούσαν ποτέ να αμφισβητήσουν πως είναι ίσως ο μεγαλύτερος πυλώνας του εμπορικού της ισοζυγίου.

Ο χώρος της ναυτιλίας, σε όλα της τα επίπεδα, είναι της ιδιαίτερα περίπλοκος χώρος. Στην πραγματικότητα είναι της συγκερασμός διαφορετικών αγορών καθεμία εκ των οποίων έχει τη δική της δομή, της δικούς της κανόνες προσφοράς και ζήτησης και χαρακτηρίζονται από επαγγελματική αμεροληψία, ένα μεγάλο περιθώριο κέρδους, αλλά και από λάθους χειρισμούς που μπορούν να αποβούν ιδιαίτερα καταστροφικοί αν δεν διορθωθούν εγκαίρως. Είναι κοινώς αποδεκτό ότι ακόμα και της κολοσσός

στον χώρο της ο Αριστοτέλης Ωνάσης παρήγγειλε supertankers μεγαλύτερα των 100μ DWT για τα οποία δεν υπήρξε ζήτηση ποτέ και χρεώθηκαν στον ίδιο ως μια από τις λάθος αποφάσεις στον χώρο της ναυτιλίας.

Η Ναυτιλία είναι από της σημαντικότερους τομείς της παγκόσμιας βιομηχανίας και επηρεάζεται άμεσα από την παγκόσμια οικονομία. Στην ναυτιλιακή αγορά, η αλληλεπίδραση της οικονομικής πλευράς της Ναυτιλίας μαζί με της πολιτικές αλλαγές οδηγεί της εξελίξεις.

Από το 1776 η ναυτιλία είχε θεωρηθεί από τον Adam Smith ως καταλύτης στην παγκόσμια οικονομία. Εθεωρείτο μια φτηνή πηγή μεταφοράς, η οποία θα μπορούσε να ενοποιήσει της αγορές. Αποτελεσματικά, βοήθησε στην μετάβαση από την εποχή όπου ο κόσμος αποτελείτο από ξεχωριστές κοινότητες σε μία ενοποιημένη παγκόσμια κοινότητα, στην οποία η ναυτιλία επιτάσσει συνεχείς αλλαγές.

Υποστηρίζεται έντονα, ως της τον εθνικό χαρακτήρα της οικονομίας της χώρας της, ότι η Ελλάδα είναι κυρίως χώρα γεωργική και τουριστική. Η άποψη αυτή όταν διατυπώνεται έτσι απόλυτα, παραβλέπει το σιωπηλό και αφανή, μέχρι κάποιου σημείου, αλλά εξίσου σπουδαίο, για την εθνική και κοινωνική οικονομία της χώρας ρόλο, που κατά της τελευταίες δεκαετίες επάξια δικαιούται να διεκδικεί για τον εαυτό της η εμπορική ναυτιλία. Είναι σε όλους γνωστό ότι η Ελληνική σημαία και τα Ελληνικά συμφέροντα κατέχουν μία από της πρώτες θέσεις στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία Η σύνδεση της παραγωγής με την κατανάλωση επιτυγχάνεται με της μεταφορές. Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, δηλαδή σε χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες. Παρά την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, οι θαλάσσιες εξακολουθούν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, της γενικότερα οι μεταφορές, εξαρτώνται από την παραγωγή. Η παραγωγή συνδέεται με την έννοια του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Συνεπώς, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από το ρυθμό αύξησεως του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Αυτό άλλωστε έχει αποδείξει η μακρόχρονη παρατήρηση. Κρίση στην παραγωγή σημαίνει και κρίση στην εμπορική Ναυτιλία, χωρίς βέβαια να αποκλείονται και της αιτίες, που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή κρίση, της είναι η διάκριση των σημαίων, η οργάνωση των φορτωτών, ο

κρατικός προστατευτισμός και παρεμβατισμός κτλ. Τα ανωτέρω αφορούν επιγραμματικά της παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, της οποίες συμμετέχει η Ελληνική και γενικότερα η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία. Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές για μία χώρα είναι οι μεταφορές της τη χώρα ή από τη χώρα αυτή δια θαλάσσης, με άλλα λόγια οι δια θαλάσσης εισαγωγές και εξαγωγές της χώρας της. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδος πραγματοποιούνται ελεύθερα με πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας. Το ποσοστό συμμετοχής των Ελληνικής σημαίας εμπορικών πλοίων της διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της χώρας της περιορίζεται στο 1/3 περίπου του συνόλου αυτών. Εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι αυτές που πραγματοποιούνται μέσα στην επικράτεια μιας χώρας. Δεν περιλαμβάνονται οι μεταφορές μέσω λιμνών, διωρύγων, ποταμών κτλ.

Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές για την Ελλάδα παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, λόγω του εκτεταμένου θαλάσσιου χώρου της. Ο όγκος και το είδος των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών της Ελλάδος δεν επαρκούν για να συντηρήσουν το μέγεθος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, Της, οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ζωτικό παράγοντα της οικονομίας και για αυτό το λόγο η πολιτεία επιδιώκει να διατηρήσει το δικαίωμα των μεταφορών αυτών αποκλειστικά υπέρ της Ελληνικής σημαίας, στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των Κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Από όσα προαναφέραμε προκύπτει σαφώς ο ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας της παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και ο ρόλος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας της διεθνείς και εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της χώρας της. Τα πλοία με Ελληνική σημαία διατηρούν αποκλειστικό δικαίωμα της εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Οι μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών μεταφορές, επιβατών και εμπορευμάτων, μπορεί να πραγματοποιούνται και με πλοία ξένης σημαίας, αλλά με τον όρο της αμοιβαιότητας. Πάντως, πρέπει να αναφερθεί εδώ ότι επιφυλάξεις υπέρ της εθνικής σημαίας, για της εσωτερικές μεταφορές βρίσκουμε και στη νομοθεσία πολλών άλλων χωρών, μη εξαιρουμένων και των χωρών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Η ιδιαίτερη γεωπολιτική διαμόρφωση της Ελλάδος με το μεγάλο αριθμό νήσων δεν επιτρέπει την άρση της επιφυλάξεως υπέρ της Ελληνικής σημαίας, για της εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Η αγροτική παραγωγή των νήσων, οι άγονες γραμμές, οι αποκεντρωμένες βιομηχανίες, οι συγκοινωνίες γενικότερα θα ευρεθούν ενώπιον σοβαροτάτων προβλημάτων, όταν θα εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνο από το

κερδοσκοπικό ενδιαφέρον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων άλλων σημαιών. Έτσι, διαγράφεται σε γενικές γραμμές ο ρόλος της Εμπορικής ναυτιλίας. Είναι της απαραίτητο να τονίσουμε τη συμβολή των εισπράξεων κάθε εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών της χώρας της.

Η συμβολή της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών της Ελλάδος υπήρξε σημαντική και αξιόλογη. Πρέπει της να παρατηρήσουμε ότι, οι συναλλαγματικές εισροές, από της εισπράξεις της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, στην Ελλάδα δεν ανταποκρίνονται στο πραγματικό ύψος των εισπράξεων, σε σχέση με το μέγεθος της. Αυτό οφείλεται της γραφειοκρατικές διαδικασίες εισαγωγής και εξαγωγής συναλλάγματος, που δεν διευκολύνουν την προσωρινή, έστω, διέλευση του συνόλου των εισπράξεων της εμπορικής ναυτιλίας από την Ελλάδα. Πρόδηλη η σημασία της παρατηρήσεως της για τη βελτίωση του ισοζυγίου εξωτερικών πληρωμών, που έχει ανάγκη η χώρα της.

Η ιστορία της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας είναι μακρά, καθόσον στην επιστήμη και στην τέχνη της ναυσιπλοΐας οι Έλληνες υπήρξαν πρωτοπόροι και δάσκαλοι των άλλων λαών. Αλλά και η ιστορία των νεώτερων Ελληνικών χρόνων δεν υστερεί σε ναυτικές εποποιίες. Ο Έλληνας υπήρξε ανέκαθεν και δεν έπαυσε να είναι στενά συνδεδεμένος με τη θάλασσα και την εκμετάλλευσή της. Η εμπορική Ναυτιλία είναι η αυτοφυής – για την Ελλάδα – «βιομηχανία» των θαλάσσιων μεταφορών. Είναι αυτοφυής, γιατί αναπτύχθηκε μακριά από κάθε κρατική υποστήριξη και χρηματοδότηση, κινούμενη ελεύθερα μέσα στην παγκόσμια θαλάσσια αγορά. Για την Ελλάδα τα πολλαπλά οφέλη που έχει οικονομία της χώρας της από τη δραστηριότητα των ναυτιλιακών ποντοπόρων εταιρειών αριθμούνται ότι τα συνολικά, φορολογικά έσοδα, δηλαδή το άθροισμα της έμμεσης φορολογίας και άμεσης φορολογίας των πλοίων, ανήλθαν στο ποσό των 87 δισεκατομμυρίων Δραχμών κατά το 2000.

Η ελληνική ποντοπόρος Ναυτιλία έχει σημαντική και πολλαπλή συμβολή στην ελληνική οικονομία και η συμβολή της ειδικότερα έγκειται στη δημιουργία εισοδημάτων εργασίας και κεφαλαίου, καθώς και θέσεων εργασίας. Η συμβολή δημιουργείται από δραστηριότητα τόσο στο εξωτερικό, όσο και στο εσωτερικό. Τα οφέλη από τη δραστηριότητα στο εξωτερικό περιλαμβάνουν την απασχόληση Ελλήνων στα ποντοπόρα πλοία, της αμοιβές των απασχολούμενων στα πλοία και το λειτουργικό πλεόνασμα του κεφαλαίου που έχει επενδυθεί δηλαδή τα κέρδη, της

τόκους και της αποσβέσεις. Αντίστοιχα τα οφέλη από τη δραστηριότητα στο εσωτερικό περιλαμβάνουν την απασχόληση και της αμοιβές των απασχολουμένων στα ναυτιλιακά γραφεία εντός της χώρας που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία και της επιδράσεις των δαπανών από την εκμετάλλευση των πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας πάνω στα εισοδήματα, της εισαγωγές και την απασχόληση σε όλους της παραγωγικούς κλάδους της οικονομίας. Της στον τομέα της απασχόλησης, ο συνολικός αριθμός για τη ναυτιλία κατά το 2000 ανήλθε σε περίπου 194.000 άτομα που απασχολήθηκαν τόσο στα πλοία όσο και στο εσωτερικό της χώρας. Από αυτά τα άτομα, 60.000 ήταν οι Έλληνες ναυτικοί που απασχολήθηκαν στα ποντοπόρα πλοία 11.000 ο απασχοληθέντες στα ναυτιλιακά γραφείο του εσωτερικού που εξυπηρετούν την ποντοπόρο ναυτιλία και 123.000 ήταν οι Έλληνες απασχοληθέντες της εγχώριους λοιπούς παραγωγικούς κλάδους (γεωργία, μεταποίηση, υπηρεσίες) Πέρα από της παραπάνω θέσεις απασχόλησης για της Έλληνες, στα ποντοπόρα πλοία εκτιμάται ότι απασχολήθηκαν και 50.000 αλλοδαποί κατά το 2000. Έτσι, το μεν σύνολο των θέσεων απασχόλησης (συμπεριλαμβανομένων και των αλλοδαπών) αντιστοιχούσε στο 6,2% της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας κατά το 2000, οι δε Έλληνες απασχολούμενοι στο 5% της συνολικής απασχόλησης της οικονομίας.

Τώρα, όσον αφορά την ακαθάριστη προστιθεμένη αξία, περιλαμβάνει τα πάση φύσεως εισοδήματα εξαρτημένης εργασίας και της αμοιβές των λοιπών συντελεστών της παραγωγής ή το ακαθάριστο λειτουργικό πλεόνασμα. Η συνολική ακαθάριστη προστιθεμένη αξία, που δημιουργήθηκε από τη δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας, τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό ανήλθε και το 2000 σε 1.700 περίπου δισεκατομμύρια δραχμές, μη συμπεριλαμβανόμενου λόγω ανυπαρξίας σχετικής στατιστικής πληροφόρησης, του ακαθαρίστου λειτουργικού πλεονάσματος, που δημιουργήθηκε στο εξωτερικό. Εξάλλου, οι αμοιβές εργασίας των Ελλήνων που απασχολήθηκαν στα ποντοπόρα πλοία και στα ναυτιλιακά γραφεία, ανήλθε στο ποσό των 1.132 δις. Δρχ. ή 8.3% των συνολικών εισοδημάτων εξαρτημένης εργασίας. Η ποντοπόρος Ναυτιλία αποτελεί έναν από της σημαντικότερους κλάδους της εθνικής οικονομίας καθώς αντιστοιχεί στο 2,5% του ελληνικού ΑΕΠ (καθαρή θέση) και στο 15% της συνολικής απασχόλησης, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι έμμεσες επιδράσεις οι οποίες σχετίζονται κυρίως με τον επισκευαστικό και χρηματοπιστωτικό τομέα. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν στραφεί στην

παραγγελιά νεότευκτων πλοίων , 69 εταιρείες από το σύνολο των 749 σύμφωνα με την έρευνα της Petrofin παρήγγειλαν νέα πλοία για το 2002 . Η τάση για τα νεότευκτα φαίνεται να είναι σταθεροποιητική αφού όλο και περισσότερες τράπεζες χρηματοδοτούν ευκολότερα παραγγελίες πλοίων παρά αγορά μεταχειρισμένων περασμένων δεκαετιών.

Η Εθνική Τράπεζα στο Δελτίο Ανάλυσης της ελληνικής οικονομίας και Αγορών του Μαρτίου 2003 εκτιμά αύξηση κατά 660 εκ. Ευρώ για το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας το 2003, λόγω της αύξησης των ναύλων για τη μεταφορά ξηρού φορτίου και πετρελαίου. Ως αποτέλεσμα της παραπάνω αύξησης το ΑΕΠ της χώρας της αναμένεται να ενισχυθεί κατά 0,6% της επισημαίνεται στη μελέτη. Είναι αξιοσημείωτο της ότι η επίδραση αυτή μπορεί να αντισταθμίσει μια ενδεχόμενη μείωση των τουριστικών εσόδων της τάξεως του 6%. Η μεγάλη σημασία του κλάδου για την ελληνική οικονομία σε συνδυασμό με τη σημαντική αύξηση των ναύλων κατά το 2002, καθιστούν σημαντική μια απόπειρα προσδιορισμού της κίνησης της κατά το έτος 2003 καθώς και την αποτίμηση της αναμενόμενης επίδρασης που αυτή θα έχει στην οικονομία. Συγκεκριμένα, κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2002, οι ναύλοι αυξήθηκαν σημαντικά ιδιαίτερα της κλάδους της μεταφοράς ξηρού φορτίου και πετρελαίου (κατά 67% και 78% αντιστοίχως σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2001} αντανακλώντας την ισχυρή ζήτηση για συγκεκριμένα προϊόντα (π.χ αυξημένη ζήτηση σιδηρομεταλλεύματος από την Κίνα, άνθρακα από την Ιαπωνία), καθώς και τη στασιμότητα της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Φυσικά βλέποντας αυτά τα στοιχεία κατά την χρονική περίοδο αρχές 2005 όπου οι ναύλοι εξακολουθούν να βρίσκονται σε πολύ υψηλά επίπεδα βλέπουμε την επιβεβαίωση των προσδοκιών.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία τέσσερα έτη, θα εξαρτηθεί αφενός από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου και αφετέρου από την πορεία υλοποίησης των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων που έχουν ανατεθεί στα μεγάλα ναυπηγεία σε παγκόσμιο επίπεδο. Ήδη

δημοσιεύονται πληροφορίες για πολλές ακυρώσεις παραγγελιών νέων πλοίων από ναυτιλιακές εταιρίες σε όλο τον κόσμο. Παράλληλα, η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας τους παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδότησεως της ίδιας της ναυτιλίας από τη μία πλευρά αλλά και τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδότησεως της οικονομικής αναπτύξεως των χωρών και του διεθνούς εμπορίου.

Εντούτοις, η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλίας από τη σημερινή κρίση δεν σημαίνει αναγκαία την επανάληψη της περιόδου ταχείας αναπτύξεώς τους όπως συνέβη στην πενταετία 2003-2007. Κι αυτό διότι ακόμη και εάν η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας αποδειχθεί ικανοποιητική και βιώσιμη, η μεγάλη αύξηση της προσφοράς νέων πλοίων, λόγω του υψηλού επιπέδου (παρά τις ακυρώσεις) των παραγγελιών που θα εκτελεστούν στην περίοδο 2009-2012, συνεπάγεται σχετικά υψηλή μεταφορική δυναμικότητα. Έτσι, ο βαθμός αξιοποίησεως του παγκοσμίου στόλου οποίος διαμορφώνεται σε χαμηλά επίπεδα στα μέσα του 2009, δεν αναμένεται να πλησιάζει τα επίπεδα ισορροπίας του, τουλάχιστον έως το 2013.

Παρόλα αυτά, παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες (Petrofin S.A.). Επίσης, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρουν να διαχειρίζονται επιχειρήσεις τους στις δύσκολες συγκυρίες και να επωφελούνται από αυτές για να είναι έτοιμοι να εξασφαλίσουν το υψηλότερο όφελος από την επόμενη ανοδική φάση του ναυτιλιακού κύκλου, γιατί η παράδοση είναι ένα εργαλείο επιβιώσεως, διαχειρίσεως των αλλαγών και αφομοιώσεως των νέων συνθηκών.

ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Οι Έλληνες εφοπλιστές, παρότι για τους περισσότερους αναλυτές αποτελούν μια ιδιαίτερη κατηγορία επενδυτών, καθώς οι οικονομικές τους δραστηριότητες αλλά και η οικονομική βάση τους είναι στο εξωτερικό, επένδυσαν σημαντικά κεφάλαια στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα της ελληνικής οικονομίας, ωθώντας ουσιαστικά την οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Στο δευτερογενή τομέα της οικονομίας επένδυσαν σε όλους σχεδόν τους κλάδους, ενώ στο τριτογενή επένδυσαν κυρίως σε τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, τουρισμό, κατασκευαστικές, κτηματικές και άλλες εμπορικές επιχειρήσεις. Σε όλη τη διάρκεια των δεκαετιών του '70 και του '80, όταν ο Πειραιάς αναβαθμίστηκε σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, οι εφοπλιστές είτε δημιούργησαν δικές τους κατασκευαστικές εταιρείες για να κτίσουν κτήρια και να στεγάσουν τα καινούργια γραφεία τους είτε αγόρασαν ήδη υπάρχοντα κτήρια για τον ίδιο λόγο. Μετά τη δημιουργία ναυτιλιακών γραφείων στον Πειραιά, αρκετοί εφοπλιστές επεκτάθηκαν σε συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες (ναυπηγοεπισκευαστικές, μεταφορικές κ.α.), ενώ αρκετοί επένδυσαν σε τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες και εν γένει χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια πολλοί εφοπλιστές επέλεξαν για επενδύσεις τα μέσα μαζικής επικοινωνίας (εφημερίδες, ραδιοφωνικοί και τηλεοπτικοί σταθμοί) και τον αθλητισμό, μέσω κυρίως ποδοσφαιρικών ομάδων. Αυξανόμενο, τέλος, είναι το ενδιαφέρον των εφοπλιστικών οίκων για επενδύσεις στο χώρο της πληροφορικής και γενικά της νέας τεχνολογίας, μέσω, κυρίως, της συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο εταιρειών του κλάδου.

ΤΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ

Παρότι οι περισσότεροι εφοπλιστές αποδίδουν στον πατριωτισμό την απόφαση για την πραγματοποίηση επενδύσεων στην Ελλάδα, τα κίνητρα και οι στόχοι παρουσιάζονται διαφοροποιημένοι μεταξύ επενδύσεων.

Υπάρχουν επενδύσεις που έγιναν με χαριστική διάθεση, με κίνητρο προσφοράς, χωρίς απαραίτητα να αποτελούν δωρεές.

Από την άλλη πλευρά, η διάθεση για κέρδος δεν φαίνεται να απουσιάζει από τις περισσότερες μεγάλες επενδύσεις που έγιναν στην Ελλάδα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το κέρδος ήταν αυτοσκοπός.

Η οικονομική επιφάνεια των περισσότερων εφοπλιστικών οικογενειών παρείχε την ευκολία να επενδύονται χρήματα τα οποία, εάν χάνονταν, δεν θα έθεταν σε κίνδυνο τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, οι οποίες αποτελούσαν και την πηγή εσόδων αυτών των οικογενειών.

Οι περισσότεροι εφοπλιστές προχωρούσαν σε επενδύσεις εκμεταλλευόμενοι μια συγκυρία ή εκτιμώντας ότι οι συνθήκες ήταν κατάλληλες για τη θετική έκβαση της επένδυσης. Υπό την έννοια αυτή, δεν υπήρχε στις περισσότερες περιπτώσεις κάποιο στρατηγικό σχέδιο για επενδύσεις στην Ελλάδα.

Ορισμένοι, ωστόσο, εφοπλιστές κινήθηκαν με πιο μεθοδικό τρόπο, πραγματοποιώντας τη μια επένδυση μετά την άλλη σε τομείς συμπληρωματικούς ή αλληλοϋποστηριζόμενους, φτάνοντας, σε βάθος χρόνου να έχουν διασπείρει τις επενδύσεις τους σε πολλούς κλάδους της οικονομίας.

Τέλος, παρατηρείται μεταξύ διαφορετικών γενεών στην ίδια εφοπλιστική οικογένεια διαφοροποίηση στόχων και κινήτρων όσον αφορά τις επενδύσεις.

4.5 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η οικονομική σημασία της ναυτιλίας, τόσο στα πλαίσια μιας εθνικής οικονομίας, όσο και στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας είναι ουσιαστική. Η επέκταση και η ενοποίηση των αγορών σε παγκόσμιο επίπεδο και η μεγάλη αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου ήταν σε σημαντικό βαθμό αποτέλεσμα της δυνατότητας μαζικής τακτικής και ταυτόχρονα οικονομικής μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών, ημι-επεξεργασμένων και τελικών προϊόντων καθώς και επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις.

Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες δημιουργείται από τη ζήτηση για αγαθά. Από την άποψη αυτή θα μπορούσε να διατυπωθεί η θέση ότι η ναυτιλία αναπτύχθηκε εξαιτίας της ανάπτυξης του θαλασσιού εμπορίου. Το σωστότερο όμως είναι να δεχθούμε πως πρόκειται για μια σχέση αλληλεξάρτησης.

Χωρίς την ανάπτυξη της ναυτιλίας σε ένα αρχικό επίπεδο δεν θα ήταν δυνατή η μεταφορά των προϊόντων και η διεύθυνση των αγορών (και των οικονομιών γενικότερα), αλλά και χωρίς την αύξηση της παραγωγής που ήταν αποτέλεσμα της ζήτησης, δεν θα ήταν δυνατή η περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας. Χωρίς την ανάπτυξη της ναυτιλίας, που έχει σαν αποτέλεσμα τις φθηνές, αξιόπιστες και κατάλληλα παρεχόμενες θαλάσσιες μεταφορές, η ανταλλαγή των αγαθών και των

υπηρεσιών θα ήταν υπερβολικά μικρότερη σε όγκο με σοβαρές επιπτώσεις στο επίπεδο ζωής παγκοσμίως.

4.6 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΠΥΛΩΝΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Για τη σημασία που έχει η ναυτιλία οικονομία, ορισμένα πράγματα είναι αυταπόδεικτα. Και για τη χώρα μας είναι γεγονός ότι, από τη στιγμή που έπαψε το διακύβευμά της να είναι αν θα παραμείνει ή όχι στη ζώνη του ευρώ, το διακύβευμα, πλέον, είναι ποιοι θα είναι οι μοχλοί ανάπτυξης μέσα από τους οποίους θα μπορέσουμε πραγματικά να δούμε την ελληνική οικονομία να μετασχηματίζεται και να αξιοποιεί τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Γιατί μπορεί η Ελλάδα σήμερα να βαδίζει με γοργά βήματα προς τη μεταμνημονιακή εποχή, η έξοδος, όμως, από τη δημοσιονομική κρίση και τα Μνημόνια δεν λένε κάτι από μόνα τους. Η χώρα καλείται τώρα να αξιοποιήσει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και να τροφοδοτήσει τη βιώσιμη ανάπτυξη, έτσι ώστε να μην ξαναμπει σε αντίστοιχες περιπέτειες τα επόμενα χρόνια.

Ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας είναι, αναμφισβήτητα, η θάλασσα. Η ιστορία, άλλωστε, της Ελλάδας ήταν πάντα δεμένη με τη θάλασσα, τη ναυτιλία και την εμπορική κίνηση των λιμανιών της. Γι' αυτό η ελληνική κυβέρνηση σήμερα δίνει τεράστια σημασία στην αξιοποίηση αυτών των συγκριτικών μας πλεονεκτημάτων, που έχουν να κάνουν τόσο με την ισχυροποίηση της ναυτιλίας μας όσο και με την αξιοποίηση των λιμενικών μας υποδομών.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία έχει μπει δυναμικά στον 21ο αιώνα. Βρίσκεται στην 1η θέση της διεθνούς κατάταξης, εκπροσωπώντας, με 3.669 πλοία, το 16,16% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα έσοδα από παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ανέρχονται στα 12 δισ. ευρώ ή στο 7% του ΑΕΠ και αντιστοιχούν στο 3,5% της απασχόλησης. Και μάλιστα χωρίς να δαπανούμε ως κυβέρνηση ούτε ένα ευρώ για υποδομές ή για την επιδότηση του κλάδου.

Το υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου το τελευταίο χρονικό διάστημα έχει υλοποιήσει πολιτικές που αποσκοπούν τόσο στην ενδυνάμωση της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον όσο και στη μέγιστη δυνατή συμβολή του ελληνικού ναυτιλιακού κόσμου στην ανάκαμψη και μακρόπνοη

ανάπτυξη της χώρας. Η φιλοσοφία είναι απλή: Να συμβάλουμε ώστε η ποντοπόρος ναυτιλία μας να είναι όσο το δυνατόν πιο ισχυρή σε διεθνές επίπεδο και πιο χρήσιμη σε εθνικό επίπεδο.

Γι' αυτόν τον λόγο στοχεύουμε στην ενίσχυση της ελληνικής σημαίας, η οποία δεν αποτελεί «σημαία ευκαιρίας». Σε κάθε ευκαιρία και με κάθε τρόπο ζητάμε την προσέλκυση περισσότερων πλοίων στο Εθνικό Νηολόγιο με συγκεκριμένα κίνητρα. Το πράττουμε γιατί κατέχουμε ένα τεράστιο κεφάλαιο εμπειρίας και τεχνογνωσίας που έχει σωρευθεί στη χώρα μας από τη διαχρονική επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας. Το επιδιώκουμε γιατί παρέχουμε υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στη ναυτιλία, μειώνοντας τα γραφειοκρατικά εμπόδια. Το διεκδικούμε επειδή συμμετέχουμε σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς, έχοντας εκπροσώπους σε όλον τον πλανήτη. Κυρίως, όμως, το ζητάμε γιατί κεντρικός άξονας της πολιτικής μας είναι η διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και του Έλληνα ναυτικού.

Τη βούλησή μας για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας και τη διαμόρφωση φιλοεπιχειρηματικού περιβάλλοντος, άλλωστε, την επιβεβαιώσαμε με τη θέσπιση του νομοσχεδίου για το yachting, με το οποίο έγιναν για πρώτη φορά τολμηρά βήματα απελευθέρωσης και αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου του θαλάσσιου τουρισμού.

Η ναυτιλία για εμάς έχει κομβικό ρόλο και την απαραίτητη δυναμική να αναπτυχθεί ακόμα περισσότερο στο μέλλον για τη διαμόρφωση ενός νέου «Εθνικού Αναπτυξιακού Πρότυπου» της χώρας.

Στο εγχώριο επίπεδο, η στρατηγική μας είναι να συνδέσουμε τη ναυτιλία με την ελληνική οικονομία και να δώσουμε κίνητρα για να επενδυθούν περισσότερα ναυτιλιακά κεφάλαια στη χώρα. Το μεγάλο στοίχημα είναι να αναπτύξουμε Διεθνή Ναυτιλιακά Συνεργατικά Πλέγματα (clusters) στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, αλλά και να μπορέσουμε να προμηθεύσουμε με το καλύτερο στελεχιακό δυναμικό τις ναυτιλιακές εταιρείες, μέσα από την αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης και τη διευκόλυνση της ναυτολόγησης των Ελλήνων ναυτικών.

Οι Έλληνες πάντοτε ιστορικά προστρέχαμε στη θάλασσα σε όλες τις εποχές της κρίσης και κατορθώναμε μέσα από αυτήν να προχωρούμε μπροστά. Η ναυτιλία αποτελεί για εμάς τον προνομιακό χώρο που θα καθορίσει τη βιώσιμη ανάπτυξη της Ελλάδας τις επόμενες δεκαετίες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΚΡΑΣΑΝΑΚΗΣ ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ «ΝΑΥΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΘΝΟΥΣ» Ανακτήθηκε από http://www.krassanakis.gr/Nautical_History_of_Greek_Nation.pdf
2. ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ <http://museum.yen.gr/History.htm>
3. ΜΟΥΣΕΙΟ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ <https://www.maritime-museum.gr/index.php/collections/byzantine-period>
4. ΘΕΜΑΤΑ ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ <http://ebooks.edu.gr/modules/ebook/show.php/DSGL-C102/79/645,2341>
5. ΙΣΤΟΡΙΑ Α' ΛΥΚΕΙΟΥ <http://ebooks.edu.gr/modules/ebook/show.php/DSGL-A102/45/305,1279/>
6. ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ DR ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ Α' ΕΞΑΜΗΝΟΥ , ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΧΟΛΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ»
7. ΕΛΛΗΝΩΝ ΔΙΚΤΥΟ « ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ» Συγγ.: Τζάλας Χάρης <http://www.hellinon.net/Ploia.htm>

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

- <http://www.karavia.net/2015/04/istoria-ellinikis-naytilias.html>
- <http://slideplayer.gr/slide/11371295/#>