



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

**(ΠΡΩΗΝ ΤΜΗΜΑ ΜΟΥΣΕΙΟΛΟΓΙΑΣ ΜΟΥΣΕΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΕΚΘΕΣΕΩΝ)
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΙΑΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ “ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ
ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ” ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΑΣ**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ:

ΚΟΝΤΟΡΑΒΔΗ ΕΛΕΝΗ - ΜΑΡΙΑ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΔΡ. ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ

ΠΥΡΓΟΣ ΗΛΕΙΑΣ 2017

ΔΗΛΩΣΗ ΜΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ

Με πλήρη επίγνωση των συνεπειών του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων, βεβαιώνω ενυπογράφως ότι είμαι αποκλειστικός συγγραφέας της παρούσας Πτυχιακής Εργασίας, για την ολοκλήρωση της οποίας κάθε βοήθεια είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία αυτή. Επίσης έχω αναφέρει τις πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων. Ακόμα δηλώνω, ότι αυτή η Πτυχιακή Εργασία προετοιμάστηκε και ολοκληρώθηκε από εμένα προσωπικά και αποκλειστικά για τις απαιτήσεις του προγράμματος σπουδών του (Πρώην Τμήματος) Μουσειολογίας Μουσειογραφίας και Σχεδιασμού εκθέσεων & (Νύν) ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ και ότι, αναλαμβάνω τις συνέπειες στην περίπτωση κατά την οποία αποδειχθεί, ότι η εργασία αυτή, δεν μου ανήκει.

Όνομα και Επώνυμο Συγγραφέων (Με Κεφαλαία): ΕΛΕΝΗ – ΜΑΡΙΑ ΚΟΝΤΟΡΑΒΔΗ

Αριθ.Μητρώου:

217

Υπογραφή:



I. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στα πλαίσια της πτυχιακής μου εργασίας, μελετώ τις εκθεσιακές επικοινωνιακές αρχές που χρησιμοποιούν τα Ναυτικά μουσεία της Ελλάδας, λαμβάνοντας υπόψη την περίπτωση του Ναυτικού μουσείου της Ελλάδας, για δυο λόγους.

Πρωταρχική αιτία είναι να παρουσιαστούν οι εκθεσιακοί τρόποι ανάδειξης και μετεξέλιξης της σημαντικής ναυτιλιακής Ελληνικής πολιτιστικής κληρονομιάς.

Ο δεύτερος λόγος είναι η αγάπη που έχω για την θάλασσα, λόγο της ναυτικής παράδοσης στην οικογένεια μου, καθώς οι δύο μου παππούδες, ο πατέρας μου και ο αδερφός μου, υπηρέτησαν στο Πολεμικό ναυτικό.

Θα ήθελα να εκφράσω τις ειλικρινείς μου ευχαριστίες σε όλους αυτούς τους ανθρώπους που συνέβαλλαν για να φέρω εις πέρας την παρούσα πτυχιακή εργασία. Κατ' αρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω την εποπτεύουσα καθηγήτρια κα. Αλεξοπούλου για την καθοδήγησης της κατά την διεξαγωγή και συγγραφή της παρούσας εργασίας. Ακόμα περισσότερο την ευχαριστώ για το θετικό της πνεύμα, για τις χρήσιμες συμβουλές της και το ότι πίστεψε σε εμένα και με προέτρεψε να δοκιμαστώ σε νέες προκλήσεις και εμπειρίες .

Επίσης θέλω να ευχαριστήσω θερμά το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας και την Πρόεδρο Αναστασία Αναγνωστοπούλου - Παλούμνη για τη εξαιρετική συνεργασία που αναπτύξαμε. Οφείλω να ευχαριστήσω την αρχαιολόγο κ. Μπερμπίλη Ιωάννα για την πολύτιμη βοήθειά της.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τα μέλη της οικογένειας μου Γιώργο, Ελπίδα και Αλέξη για την έμπνευση που μου έδωσαν, την στήριξη τους και τις εμπειρίες που μοιράστηκαν μαζί μου.



«Εάν αποσυνθέσεις την Ελλάδα,
στο τέλος θα δεις να σου απομένουν
μια ελιά, ένα αμπέλι κι ένα καράβι.

Που σημαίνει:

με άλλα τόσα την ξαναφτιάχνεις»

Οδυσσέας Ελύτης, 1911-1996, Ποιητής, Νόμπελ 1979

II. ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το σύγχρονο μουσείο καλείται να αναλάβει ένα ρόλο που είναι σε μεγάλο βαθμό διαφορετικός από αυτόν που κατά το παρελθόν θεωρείτο ότι ταίριαζε στα μουσεία. Πέρα από την παρουσίαση των ιστορικών και αρχαιολογικών μαρτυριών που ταιριάζουν με το αντικείμενό του, το μουσείο πλέον οφείλει, σύμφωνα με τις σύγχρονες τάσεις της μουσειολογίας, να συνδεθεί με την κοινωνία και να υπηρετήσει τους στόχους της. Τα ναυτικά μουσεία αποτελούν μία ιδιαίτερη κατηγορία μουσείων, η οποία συνδέεται με το υδάτινο στοιχείο, που συνιστά αναπόσπαστο συστατικό της ανθρώπινης ύπαρξης, της ζωής και της εξέλιξης των κοινωνιών. Στην περίπτωση της Ελλάδας, η ναυτική παράδοση είναι εξαιρετικά ισχυρή, καθώς ανέκαθεν υπήρξε ισχυρό ναυτικό κράτος, γεγονός που οφείλεται σε κάποιο βαθμό στη γεωγραφική της θέση και στο γεγονός ότι περιβάλλεται στο μεγαλύτερο μέρος της από θάλασσα. Το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας είναι, λοιπόν, ένα από τα πλέον σημαντικά μουσεία της χώρας, το οποίο ασχολείται με την έκθεση της παραδοσιακής ναυπηγικής. Η επικοινωνιακή στρατηγική του μουσείου, εντούτοις, επιδέχεται συγκεκριμένων βελτιώσεων έτσι ώστε να είναι περισσότερο αποτελεσματική. Οι βελτιώσεις αυτές μπορούν να γίνουν στον τομέα των στατικών, αλλά και των δυναμικών μέσων επικοινωνίας, στον τομέα της δικτύωσης με άλλα ναυτικά μουσεία τόσο της Ελλάδας όσο και του εξωτερικού, αλλά και της παρουσίας του μουσείου στο διαδίκτυο μέσω της ιστοσελίδας του. Με τον τρόπο αυτό θα καταστεί δυνατή η αναβάθμιση της επικοινωνιακής του προσέγγισης, η προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών και, συνεπώς, η μεγαλύτερη ανάδειξη των συλλογών και του έργου του.

ABSTRACT

The modern museum is called upon to take on a role that is largely different from the role that was previously thought to fit museums. Besides the presentation of the historical and archaeological testimonies that are consistent with its subject, the museum owes, according to the modern trends of museology, to be connected with society and to serve its goals. Maritime museums are a particular category of museums, linked to the aquatic element, which is an integral component of human existence, life and the evolution of societies. In the case of Greece, naval tradition is extremely strong, as it has always been a powerful naval state, due to some extent to its geographical location and to the fact that it is mostly surrounded by sea. The Maritime Museum of Greece is one of the most important museums in the country, which deals with the traditional shipbuilding exhibition. The communication strategy of the museum, however, is subject to concrete improvements so that it is more effective. These improvements can be made in the field of static and dynamic means of communication, in the field of networking with other maritime museums of Greece and abroad as well as the presence of the museum on the Internet through its website. In this way, it will be possible to upgrade its communication approach, to attract more visitors and, consequently, to increase its collections and work.

III. ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ - KEYWORDS :

Μουσείο, υδάτινο στοιχείο, παραδοσιακή ναυπηγική, επικοινωνιακή στρατηγική, Ναυτικό Μουσείο Ελλάδας

Museum, aquatic element, traditional shipbuilding, communication strategy, Maritime Museum of Greece

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΜΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
I. ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	iii
II. ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	iv
III. ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ - KEYWORDS :.....	vi
IV. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
A' Μέρος.....	2
Κεφάλαιο 1. Η συμβολή της θάλασσας στη διαμόρφωση της ελληνικής εθνικής ταυτότητας	2
1.1. Το νερό πυρήνας δημιουργίας, ύπαρξης και εξέλιξης– Το υδάτινο στοιχείο	2
1.2. Η Ελλάδα ισχυρό ναυτικό κράτος	5
1.3. Ναυμαχίες που έγραψαν ιστορία	5
1.4. Η ναυτική παράδοση της Ελλάδος	7
1.5. Φορείς ναυτικής παράδοσης	7
1.6. Τα πολλαπλά οφέλη για τη χώρα μας	9
1.7. Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ)	9
Κεφάλαιο 2. Ο Πειραιάς ως τόπος πολιτιστικής κληρονομιάς	10
2.1. Η σχέση της ναυτιλίας με το λιμάνι του Πειραιά	10
2.1.1. Η ιστορία	10
2.1.2. Το λιμάνι	10
2.1.3. Νέα εποχή	11
2.1.4. Πρόσφυγες και ανασυγκρότηση	11
2.2. Ο Πειραιάς σήμερα πολιτιστικός πόλος έλξης	12
2.3. Τα μουσεία	15
B' Μέρος.....	17
Κεφάλαιο 3: Θεματικά μουσεία – Ναυτικό Μουσείο Πειραιά	17
3.1. Ο ρόλος του μουσείου σήμερα	17
3.2. Θεματικά μουσεία	18
3.3. Μουσεία ναυτικής παράδοσης	19
3.4. Το ναυτικό μουσείο της Ελλάδας	24
3.4.1. Η ίδρυση	24
3.4.2. Το κτίριο	25
3.4.3. Σήμα Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος	26

3.4.4. Η κάτοψη	27
3.4.5. Σκοποί του μουσείου	28
3.4.6. Οργάνωση και διοίκηση του μουσείου	29
3.4.7. Γενικό Οργανόγραμμα	30
3.4.8. Δραστηριότητες.....	31
3.4.9. Εκθεσιακές ενότητες	32
Κεφάλαιο 4: Η ενότητα «Παραδοσιακή Ναυπηγική και πλοία» και προτάσεις επανασχεδιασμού της	37
4.1.1. Ο Χώρος της εκθεσιακής ενότητας.....	37
4.2. Ιστορική τεκμηρίωση.....	42
4.3. Οι εκθεσιακές επικοινωνιακές αρχές	47
4.4. Αξιολόγηση επικοινωνιακού μοντέλου της εκθεσιακής ενότητας	47
4.5. Μεθοδολογία επαναπροσδιορισμού.....	50
4.6. Προτάσεις επανασχεδιασμού της εκθεσιακής ενότητας	52
4.6.1. Λειτουργικά ζητήματα της εκθεσιακής ενότητας	52
4.6.2. Εφαρμογή στα στατικά μέσα επικοινωνίας	54
4.6.3. Εφαρμογή στα δυναμικά μέσα επικοινωνίας.....	56
4.6.4. Κάτοψη πρότασης επικοινωνιακού σχεδιασμού της εκθεσιακής ενότητας “Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία”	58
4.7 Δικτύωση με άλλα ναυτικά μουσεία στην Ελλάδα και το εξωτερικό.....	59
4.8. Αναβάθμιση της ιστοσελίδας του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας	59
4.9. Σύγκριση με το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξιδίου	60
Επίλογος – συμπεράσματα	62
V. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	64
VI. ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	65
VII. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	66
Το καταστατικό του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδας	66

IV. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εργασία αυτή έχει σκοπό να προβεί σε προτάσεις επανέκθεσης που προκύπτουν από τον επαναπροσδιορισμό της επικοινωνιακής πολιτικής της εκθεσιακής ενότητας του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος, αναγνωρίζοντας πρώτα, το μοντέλο επικοινωνίας που έχει ήδη χρησιμοποιηθεί.

Η σπουδαιότητα της επανέκθεσης, προκύπτει από την ανάγκη του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδας να εφαρμόσει μια εξελικτική πορεία, μέσα από σύγχρονες προσεγγίσεις, επικοινωνιακών εκθεσιακών αρχών.

Στόχος του εκθέτη μέσω της επανέκθεσης, είναι να προστεθεί ένας ακόμα ενδιαφέρων παράγοντας, όπως ο ανθρωποκεντρικός και **ψυχολογικός**, συμπληρώνοντας τους θεματικούς άξονες του μουσείου, χωρίς να διαβρωθεί η παραδοσιακή θεματική που ακολουθεί.

Τα ερευνητικά εργαλεία για την εργασία αυτή, είναι τα κάτωθι:

- Ø Επίσκεψη στο Ν.Μ.Ε
- Ø Συνέντευξη από τους επιμελητές της εκθεσιακής ενότητας του μουσείου
- Ø Αναζήτηση και προσέγγιση του αρχαιακού υλικού, που υπάρχει στην βιβλιοθήκη του Ν.Μ.Ε
- Ø Αναζήτηση σχεδίων και κατόψεων του κτηρίου
- Ø Συγκέντρωση προσωπικού φωτογραφικού υλικού
- Ø Βιβλιογραφική έρευνα
- Ø Διαδικτυακή επίσκεψη στον ιστότοπο του Ν.Μ.Ε
- Ø Διαδικτυακή έρευνα

Α' Μέρος



Κεφάλαιο 1. Η συμβολή της θάλασσας στη διαμόρφωση της ελληνικής εθνικής ταυτότητας

1.1. Το νερό πυρήνας δημιουργίας, ύπαρξης και εξέλιξης– Το υδάτινο στοιχείο



Εικόνα 1 Σταγόνα νερού

Το νερό είναι το κυρίαρχο στοιχείο της ζωής, βασικό και αναντικατάστατο στη διατήρηση της ισορροπίας της φύσης. Είναι πλέον γνωστό πως οι πρώτες μορφές ζωής εμφανίστηκαν στο νερό, το οποίο έδρασε καταλυτικά όχι μόνο στην ανθρώπινη εξέλιξη αλλά και στην άνθηση του ανθρώπινου πολιτισμού. Ο άνθρωπος χρειάζεται γλυκό νερό για να επιβιώσει, γι' αυτό σε όλη την περίοδο της εξέλιξής του ζούσε κοντά σε ποταμούς και λίμνες. Το νερό δεν ήταν σημαντικό μόνο για αυτόν, αλλά και για τα θηράματά του όταν ζούσε από το κυνήγι, και αργότερα για τις σοδειές του όταν εξέλιξε την καλλιέργεια του εδάφους.

Πρόσφατη αποκάλυψη σε επιστημονικό συνέδριο έδειξε πως οι Νεάντερταλ, που εμφανίστηκαν στη Μέση Παλαιολιθική Περίοδο 250.000 χρόνια πριν, διέσχισαν διά θαλάσσης μέρος του Εσωτερικού Αρχιπελάγους του Ιονίου, ενώ μέχρι πρότινος οι πρωιμότερες ενδείξεις θαλάσσιων ταξιδιών ήταν ταυτόχρονες με το είδος μας, τον *Homo Sapiens*.¹

Περίπου 10.000 χρόνια πριν, όταν ο άνθρωπος υιοθέτησε έναν αγροτικό τρόπο ζωής, δημιουργήθηκαν οι πρώτοι μόνιμοι οικισμοί. Αυτός ο νέος τύπος βιοπορισμού εξαπλώθηκε

¹ <http://www.ekriti.gr>

παντού και ο πληθυσμός άρχισε να αυξάνεται γρηγορότερα από ποτέ. Η αγροτική ζωή κατέστησε πιθανή την κατασκευή χωριών, πόλεων και τελικά πολιτειών, που ήταν όλα βαθιά εξαρτώμενα από το νερό. Το καθαρό νερό έγινε αναγκαία προϋπόθεση για επιτυχημένη αστικοποίηση και τη διαμόρφωση πολιτειών.

Ο παλαιότερος γνωστός μόνιμος οικισμός είναι η Ιεριχώ από το 8000-7000 π.Χ., που εδρεύει δίπλα σε πηγές και άλλες υδάτινες μάζες. Από την πρώιμη εποχή του χαλκού, αρχαιολόγοι έχουν βρει εκατοντάδες αρχαία πηγάδια, υδροσωλήνες και τουαλέτες στο Μοχέντζο-ντάρο, πόλη του πολιτισμού της κοιλάδας του Ινδού (σήμερα στο Πακιστάν). Οι πρώτες ενδείξεις σκόπιμης κατασκευής υδρευτικού συστήματος και αποχέτευσης στην Ευρώπη έρχονται από τη Μινωική Κρήτη τη δεύτερη χιλιετία π.Χ.²

Η αναγνώριση της σπουδαιότητας του καθαρού νερού από τον άνθρωπο είναι εμφανής στους μύθους των αρχαίων πολιτισμών. Για παράδειγμα, η Αφροδίτη, θεά του έρωτα, της αναπαραγωγής και της ζωής, αναδύεται μέσα από το νερό. Η θρησκευτική καθαρότητα και το νερό ήταν σημαντικά σε διάφορα αρχαία δόγματα και η υγιεινή του νερού ήταν συνδεδεμένη με το γενικό «επιστημονικό» επίπεδο της κοινωνίας. Οι προγονικοί λαοί της ανθρωπότητας είχαν πλήρη επίγνωση της ζωογόνου σημασίας αλλά και της φοβερής δύναμης των νερών, για το λόγο αυτό τα τιμούσαν ως θεότητες. Στους μύθους όλων των λαών το νερό αποτέλεσε στοιχείο έμπνευσης και δοξασίας. Οι θαλασσοπόροι Έλληνες ένιωθαν την ακαταμάχητη γοητεία της θάλασσας και ήταν φυσικό να δημιουργήσουν σημαντικούς μύθους για αυτήν, που εμπλουτίστηκαν και από τη μεταφορά φοινικικών παραδόσεων. Ο Νηρέας, ο «άλιος γέρων», ζούσε στο βάθος των υδάτων, και αντιπροσώπευε την αγαθή θάλασσα που δεν εξαπατά και δεν φοβίζει τον άνθρωπο. Άλλη θαλάσσια θεότητα, ο Πρωτεύς, εκπροσωπούσε την αστάθεια της θάλασσας, αλλά επειδή γνώριζε τη μαντική τέχνη, καθοδηγούσε τους ναυτικούς. Ο Γλαύκος ο Ανθηδόνιος, ή «Θαλάσσιος» ήταν θαλάσσιος δαίμονας που πήρε το όνομά του από το γλαυκό χρώμα του ουρανού που αντανακλάται στο κύμα, και αργότερα έγινε η προσωποποίηση όλου του θαλάσσιου βίου. Η σημαντικότερη θεότητα των νερών ήταν ωστόσο ο Ποσειδώνας, ο θεός της θάλασσας, των ποταμών που ποτίζουν και γονιμοποιούν τη γη, των πηγών και των πόσιμων νερών. Ο Τρίτων ήταν ο θαλάσσιος θεός που ανακάλυψαν οι Αργοναύτες στις ακτές της Λιβύης. Τους βοήθησε να βρουν το δρόμο τους. Οι Νηρηίδες ήταν νύμφες, εγγονές του Ωκεανού, που έδιναν ανθρώπινη μορφή σε καταστάσεις και χαρακτηριστικά της θάλασσας. Ζούσαν στο βυθό, και είχαν τη δύναμη να την αγριεύουν αλλά και να τη γαληνεύουν όποτε ήθελαν. Οι αρχαίοι Έλληνες φαντάζονταν τον Ωκεανό σαν έναν τεράστιο ποταμό που ρέει γύρω από τη Γη. Ο Θαλής ο Μιλήσιος προσπάθησε να εξηγήσει τα φυσικά φαινόμενα απορρίπτοντας μυθολογικές και θρησκευτικές πεποιθήσεις, και η κοσμολογία του βασίστηκε κυρίως στο ότι η Γη έχει τη μορφή ενός κυκλικού δίσκου που στηρίζεται στο νερό, και ότι το νερό είναι η αρχή των πάντων. Η ιδέα ότι κάτω από τη γη υπάρχουν νερά υποδεικνύει μια επαφή του Θαλή με τη Βαβυλωνιακή και την Αιγυπτιακή μυθολογία. Ο Εμπεδοκλής και ο Αριστοτέλης ήταν, επίσης, από τους πρώτους φιλοσόφους που μίλησαν για το νερό ως ένα από τα τέσσερα στοιχεία της ζωής. Σύμφωνα με τη Θεογονία του Ησιόδου, αν κάποιος θεός απηφούσε να ορκιστεί στα νερά της Στύγας, που ενώνονταν με έναν ποταμό του Κάτω Κόσμου, οι υπόλοιποι θεοί τον τιμωρούσαν, αφήνοντάς τον ολομόναχο για δέκα χρόνια χωρίς νέκταρ και αμβροσία.³

Ιστορικά οι μεγαλύτεροι ανθρώπινοι πολιτισμοί άνθισαν γύρω από υδάτινους δρόμους και άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι η βάρκα σαν μέσο μεταφοράς κατασκευάστηκε πριν την

² <https://sites.google.com>

³ <http://theseus-aegean.blogspot.gr>

εφεύρεση του τροχού. Το μονόξυλο ήταν ένα πρωτόγονο κωπήλατο πλοiάριο λαξευμένο από έναν κορμό δέντρου. Ο σκαμμένος χώρος στο εσωτερικό του εξασφάλιζε πολύ καλή πλευστότητα και επέτρεπε τη μεταφορά εμπορευμάτων. Δια μέσου της ιστορίας η ναυσιπλοiα έχει παίξει αποφασιστικό ρόλο στην ανάπτυξη του πολιτισμού, παρέχοντας στον άνθρωπο αυξημένη κινητικότητα σε σχέση με τα ταξiδια στη στεριά, είτε για εμπόριο, μετεγκατάσταση, ή πολεμικές συρράξεις. Η πρωιμότερη απεικόνιση караβιού που έχει ανακαλυφθεί βρίσκεται σε ένα χρωματισμένο δίσκο που βρέθηκε στο Κουβέιτ και χρονολογείται στα τέλη της 5ης χιλιετίας π.Χ.⁴

Γύρω στην 4η χιλιετία π.Χ. οι Σουμέριοι εγκαταστάθηκαν κοντά στη συμβολή των ποταμών Τίγρη και Ευφράτη, μια περιοχή που οι αρχαίοι Έλληνες ονόμασαν Μεσοποταμία. Το νερό, το κλίμα και η εύφορη γη βοήθησαν τους Σουμέριους στη μετάβαση από το κυνήγι στην καλλιέργεια της γης, και η εύκολη πρόσβασή τους στα δύο ποτάμια τους οδήγησε στην αρδευόμενη καλλιέργεια. Τότε χτίστηκαν οι πρώτες πόλεις που είδε ποτέ ο άνθρωπος και γρήγορα αναπτύχθηκαν σε πόλεις-κράτη. Εδώ γεννήθηκε η γραφή και εφευρέθηκε ο τροχός.

Ο «θεϊκός» ποταμός Νείλος, γύρω από τον οποίο συναθροίζοταν και συνεχίζει να συναθροίζεται το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού της Αιγύπτου, αποτέλεσε ζωοδότρια πηγή του Αιγυπτιακού πολιτισμού, ήδη από τη Λίθινη Εποχή. Μάλιστα ο Ηρόδοτος αποκάλεσε την Αίγυπτο «Δώρο του Νείλου».

Ο πολιτισμός της Αρχαίας Ινδίας γεννήθηκε και αναπτύχθηκε κυρίως γύρω από τους ιερούς ποταμούς της. Η ονομασία «Ινδία» προέρχεται από το όνομα του ποταμού Ινδού, γύρω από τον οποίο γεννήθηκε ο Ινδουισμός, ενώ ο Βουδισμός έχει τις ρίζες του κοντά στον ποταμό Γάγγη.

Ο κινεζικός πολιτισμός αναπτύχθηκε σε ποικίλα τοπικά κέντρα κατά μήκος της κοιλάδας του Κίτρινου Ποταμού αλλά και της κοιλάδας του Ποταμού Γιανγκτσέ στη Νεολιθική Εποχή, με τον Κίτρινο Ποταμό να θεωρείται ως η κοιτίδα του πολιτισμού.

Η Δήλος κατοικήθηκε περί το τέλος της Νεολιθικής Εποχής, και, από το υλικό ορισμένων ευρημάτων, φαίνεται η ήδη ανεπτυγμένη την εποχή εκείνη πρώιμη ναυσιπλοiα και ναυπηγική, η αλιεία, καθώς και το εμπόριο. Φυσικά ένας από τους παλαιότερους πολιτισμούς της Ευρώπης αναπτύχθηκε την εποχή του Χαλκού στις Κυκλάδες, αφού τα νησιά των Κυκλάδων αποτελούν μια φυσική γέφυρα ανάμεσα στην Ευρώπη και την Ασία, την Ηπειρωτική Ελλάδα και την Κρήτη. Η προνομιακή τους θέση βοήθησε τα πλοiα των Κυκλαδίτικων νησιών να κυριαρχήσουν στο Αιγαίο και να μεταφέρουν στην Ευρώπη προϊόντα της Εγγύς Ανατολής, τεχνικές γνώσεις και θρησκευτικές αντιλήψεις.

Μπορεί οι περισσότεροι μεγάλοι πολιτισμοί της ιστορίας να αναπτύχθηκαν γύρω από το νερό, αλλά μέχρι και σήμερα οι μεγαλύτερες μητροπόλεις του κόσμου χρωστάνε την επιτυχία τους και την επέκταση του εμπορίου τους στην εύκολη πρόσβασή τους μέσω του νερού. Πόλεις όπως το Λονδίνο, το Παρίσι, η Νέα Υόρκη, το Τόκιο, το Χονγκ Κονγκ και άλλες, αλλά και πόλεις σε νησιά με ασφαλή λιμάνια, όπως για παράδειγμα η Σιγκαπούρη, έχουν ανθήσει χάρη στην προνομιακή γεωγραφική τους θέση δίπλα σε θάλασσες και ποτάμια.

⁴ ΕΥΔΕΑ ΝΙΚΟΛΕΤΑ, ΠΛΕΥΣΙΣ *Ναυπηγική και Ναυσιπλοiα των Ελλήνων από την αρχαιότητα έως και τους νεότερους χρόνους*, Αθήνα, Herakleidon Museum, 2016.

1.2. Η Ελλάδα ισχυρό ναυτικό κράτος

Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό, αποτελούν τους στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας. Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο και στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή. Το έμφυτο και αναλλοίωτο στο πέρασμα των αιώνων ταλέντο της Ελληνικής φυλής στις θαλάσσιες ασχολίες, δικαιολογείται, από τη γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, από το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χλμ. και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα με θαλασσινούς κατοίκους⁵.

Ο Αντιναύαρχος του Λ.Σ. (ε.α) Δημήτρης Ορφανού (επίτιμος αρχηγός του λιμενικού σώματος) μιλώντας για τα πολλαπλά οφέλη από την ανάπτυξη της ναυτιλίας στη χώρα μας αναφέρει⁶:

«Η Ελληνόκτητη Εμπορική Ναυτιλία είναι πρώτη στον κόσμο και το 90% περίπου του στόλου της (φορτηγά, δεξαμενόπλοια κ.α) ταξιδεύουν σε όλη την υδρόγειο και εξυπηρετεί το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο με 3.500 μεγάλα πλοία μεταφορικής ικανότητας 175.000.000 τόνων φορτίου. Ο τεράστιος αυτός στόλος απασχολείται κατ'ανάγκη σε διεθνείς μεταφορές, δεδομένου ότι οι εσωτερικές μεταφορικές μας ανάγκες είναι περιορισμένες και εξυπηρετούνται επαρκώς από πλοία επιβατηγά οχηματαγωγά, ταχύπλοα, κρουαζιερόπλοια κλπ. στελεχωμένα με Ελληνικά πληρώματα. Ως προς την εθνική μας οικονομία αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία απασχολεί σήμερα σχεδόν 50.000 Έλληνες ναυτικούς και 100.000 Έλληνες εργαζόμενους σε ναυτιλιακά γραφεία και άλλα παραναυτιλιακά επαγγέλματα (ναυλομεσίτες, δικηγόροι, τραπεζικοί κλπ.)».

1.3. Ναυμαχίες που έγραψαν ιστορία

Πολλές ιστορικές, πολιτικές και κοινωνικές εξελίξεις έχουν επέλθει μέσω πολέμων, και παρ' όλο που η τελική έκβαση των περισσότερων πολέμων έχει κριθεί στη στεριά, έχουν υπάρξει ναυμαχίες που έχουν κάνει τη διαφορά σε επίπεδο ιστορικού αντίκτυπου. Επίσης ο στόλος και η ναυτική τέχνη έχουν παίξει σημαντικό ρόλο στην επέκταση πολλών ιστορικών αυτοκρατοριών.

Η ναυμαχία της Σαλαμίνας διεξήχθη το Σεπτέμβριο του 480 π.Χ. στο στενό της Σαλαμίνας μεταξύ Ελλήνων και Περσών και ήταν μια μάχη που είχε καταλυτικό ρόλο στην έκβαση των Περσικών Πολέμων. Οι Έλληνες με 371 τριήρεις και άριστη τακτική κατάφεραν να κατατροπώσουν τον πανίσχυρο στόλο των Περσών που αριθμούσε περίπου 1.200 πολεμικά πλοία.

⁵ <http://www.yen.gr/>. Ανακτήθηκε στις 20/7/2017.

⁶ <http://www.elesme.gr>. Ανακτήθηκε στις 20/7/2017.

Μετά τη λήξη των Περσικών Πολέμων, ηγεμονικό ρόλο στην Ελλάδα είχαν οι πόλεις-κράτη της Αθήνας στη θάλασσα και της Σπάρτης στην ξηρά. Η στρατιωτική σύγκρουση μεταξύ τους, δηλαδή ο Πελοποννησιακός Πόλεμος, έλαβε χώρα την περίοδο 431-404 π.Χ. Όταν η σικελική εκστρατεία των Αθηναίων κατέληξε σε πανωλεθρία με την απώλεια δύο στόλων και αρκετών ανδρών, οι Σπαρτιάτες προχώρησαν στη δημιουργία δικού τους στόλου με τη βοήθεια των Περσών. Ο Πελοποννησιακός πόλεμος έληξε με αποφασιστική νίκη των Σπαρτιατών στη ναυμαχία στους Αιγός Ποταμούς το 404 π.Χ., η οποία είχε ως αποτέλεσμα την παράδοση των Αθηναίων και την υπογραφή συνθήκης ειρήνης.

Όταν ο Μέγας Αλέξανδρος ξεκίνησε την εκστρατεία του κατά των Περσών το 334 π.Χ., ξεκίνησε από τη Μακεδονία με 40.000 άντρες και 160 πολεμικά πλοία. Αφού κατέλαβε τα παράλια της Μικράς Ασίας, και μετά από πολλές κερδισμένες μάχες και πολιορκίες, ο περσικός στόλος απομακρύνθηκε και ο Αλέξανδρος διέλυσε το δικό του στόλο, κρατώντας μόνο 20 πολεμικά και μερικά μεταφορικά πλοία για τη μεταφορά υλικών των στρατιωτών του. Για την κατάκτηση της Αλικαρνασσού έδωσε σκληρό αγώνα και τότε αντελήφθη ότι ήταν απαραίτητος ο στόλος του, γι' αυτό και διέταξε την ανασυγκρότησή του. Όταν αποφάσισε να πολιορκήσει την Τύρο, ο στόλος της οποίας ήταν το ισχυρότερο τμήμα του περσικού στόλου, διαπίστωσε τη σημασία και την ανάγκη για ισχυρό ναυτικό. Έτσι συγκέντρωσε 230 πολεμικά πλοία και ακόμη 180 τριήρεις. Μετά από επτά μήνες, ο Αλέξανδρος πέτυχε μια σημαντική νίκη, και με το στόλο που δημιούργησε απέκλεισε τους Πέρσες από τα δυτικά παράλια της περσικής αυτοκρατορίας και κατέλαβε την Αίγυπτο ανενόχλητος, καταφέροντας εν τέλει να διαλύσει τελείως την περσική αυτοκρατορία. Ο Αλέξανδρος οραματιζόταν να ενώσει τους λαούς μέσω θαλάσσης, να αναπτύξει το εμπόριο και να διαδώσει τον ελληνικό πολιτισμό. Όταν κατέλαβε τη Βαβυλώνα, είχε σκοπό να περιπλεύσει την Αραβία με 1.000 καράβια, και στην αυτοκρατορία που δημιούργησε, η Μεσόγειος, η Ινδία και η Ερυθρά Θάλασσα θα διαπλέονταν με το στόλο του. Ο πρόωρος θάνατός του τον εμπόδισε να το πραγματοποιήσει.

Ο Βόσπορος είχε πάντα τεράστια εμπορική και στρατηγική σημασία, ως τμήμα του μόνου περάσματος μεταξύ Μαύρης Θάλασσας και Μεσογείου. Η πόλη-κράτος της Αθήνας εξαρτιόταν από τις εισαγωγές σιτηρών και για το λόγο αυτό διατηρούσε κρίσιμες συμμαχίες με πόλεις που έλεγχαν τα στενά. Η στρατηγική σημασία του πορθμού ήταν ένας από τους παράγοντες που ώθησαν τον Ρωμαίο Αυτοκράτορα Κωνσταντίνο να ιδρύσει εκεί τη νέα του πρωτεύουσα Κωνσταντινούπολη. Παρ' όλα αυτά οι γνώσεις μας για το ρωμαϊκό ναυτικό είναι συγκριτικά περιορισμένες. Φαίνεται ότι κατά την ύστερη αυτοκρατορική περίοδο το ρωμαϊκό ναυτικό αποτελούταν από σύνολο στόλων, που περιλάμβαναν πολεμικά πλοία αλλά και εμπορικά για τη μεταφορά προμηθειών. Οι Ρωμαίοι δεν παρουσίαζαν ιδιαίτερη ενασχόληση με τη θάλασσα, καθώς η δύναμη της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας συγκεντρωνόταν στις πανίσχυρες Λεγεώνες. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το εμπόριο να ελέγχεται από τους Έλληνες και τους Καρχηδόνιους. Το 146 π.Χ. σημειώθηκε η οριστική νίκη των Ρωμαίων επί των Καρχηδονίων, καθιστώντας τους την αδιαφιλονίκητη ναυτική δύναμη της εποχής, όχι όμως και εμπορική. Με τη Ναυμαχία του Ακτίου το 31 π.Χ. μεταξύ του Οκταβιανού από τη μία πλευρά και του Μάρκου Αντωνίου και του ναυτικού της Κλεοπάτρας από την άλλη, επήλθε το τέλος της ρωμαϊκής δημοκρατίας και η αρχή της αυτοκρατορίας του Οκταβιανού.

Το Βυζαντινό ναυτικό αποτελούσε την άμεση συνέχεια του Ρωμαϊκού ναυτικού, αλλά έπαιξε σημαντικότερο ρόλο στην υπεράσπιση του κράτους απ' ότι στο παρελθόν. Ενώ οι στόλοι της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας λειτουργούσαν περισσότερο ως δύναμη αστυνόμευσης κατά πολύ κατώτερη από τις Λεγεώνες, για τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία η θάλασσα ήταν ζωτικής σημασίας για την ίδια την ύπαρξη της αυτοκρατορίας στα ανατολικά. Η προνομιακή γεωγραφική θέση του βυζαντινού κράτους το κατέστησε κομβικό σημείο του διεθνούς

θαλάσσιου εμπορίου, το οποίο αποτελούσε τη βασική πηγή εσόδων της αυτοκρατορίας. Από τον 11^ο αιώνα άρχισαν να εμφανίζονται σημάδια παρακμής της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας και της ναυτικής της ισχύος, με τη Βενετία αργά αλλά σταθερά να επιβάλλει την παρουσία της στη θάλασσα. Η θαλασσινή της κυριαρχία εδραιώθηκε στη Μεσόγειο με γαλέρες, που είναι και ο τελευταίος τύπος πολεμικού κωπήλατου πλοίου. Η γαλέρα ενέπνευσε την ελληνική ναυπηγική παράδοση και έτσι εμφανίστηκε η ψαριανή γαλιότα, η οποία χρησιμοποιήθηκε και στην Επανάσταση του 1821.

Η Ναυμαχία του Γέροντα (ή Ναυμαχία της Κω) ήταν η μεγαλύτερη ναυτική συμπλοκή της Επανάστασης του '21, και έλαβε χώρα τον Αύγουστο του 1824 ανάμεσα στον ελληνικό στόλο του Ανδρέα Μιαούλη και τον τουρκο - αιγυπτιακό του Ιμπραήμ. Στη μάχη πήραν μέρος 100 Τουρκικά πλοία εναντίον περίπου 75 Ελληνικών, και η έκβαση ήταν η συντριβή του Ισλαμικού στόλου και η απελευθέρωση της Σάμου. Η ήττα αυτή ήταν η μεγαλύτερη στην ιστορία του Οθωμανικού ναυτικού, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη ότι τα Ελληνικά πλοία δεν ήταν πολεμικά αλλά εμπορικά.

Θρυλική επίσης στην Ελληνική Ιστορία είναι η Ναυμαχία του Ναυαρίνου, που έγινε τον Οκτώβρη του 1827 μεταξύ του τουρκο - αιγυπτιακού στόλου και μοιρών των στόλων της Αγγλίας, της Ρωσίας και της Γαλλίας. Η ναυμαχία αυτή αποτελεί ορόσημο στην εξέλιξη της Ελληνικής Επανάστασης μιας και ήταν η απαρχή της ενεργητικής παρέμβασης των Μεγάλων Δυνάμεων υπέρ της Ελλάδας. Η Συνθήκη του Λονδίνου που είχαν υπογράψει οι Μεγάλες Δυνάμεις προέβλεπε τη δημιουργία ενός αυτόνομου ελληνικού κράτους και τη διακοπή των στρατιωτικών επιχειρήσεων, όμως δεν είχε αναγνωριστεί από το σουλτάνο, τα στρατεύματα του οποίου συνέχιζαν σφαγές και λεηλασίες. Έτσι τα συμμαχικά πλοία των Κόδριγκτον, Δεριγνί και Χέυδεν έπλευσαν μέσα στον όρμο του Ναυαρίνου και η ναυμαχία είχε ως αποτέλεσμα τη συντριβή του τουρκο - αιγυπτιακού στόλου και τη διευθέτηση της επίλυσης του ελληνικού ζητήματος.

1.4. Η ναυτική παράδοση της Ελλάδος

Η Ελλάδα είναι μία χώρα με πλούσια ναυτική παράδοση και αυτό αντικατοπτρίζεται και στο πλήθος των φορέων που ασχολούνται με τον συγκεκριμένο τομέα. Οι φορείς της ναυτικής παράδοσης είναι πολλοί και βρίσκονται διάσπαρτοι σε όλο το μήκος της χώρας, ενώ οι αρμοδιότητές τους ποικίλλουν ανάλογα με το ιδιαίτερο αντικείμενο του καθενός.

1.5. Φορείς ναυτικής παράδοσης

ΑΛΣΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ (Ν.Π.Ι.Δ.)

Παπαρηγοπούλου 2

105 61 Αθήνα

Τηλ. 2103368517

Fax: 2103253680

E-mail: info@alsosnautikisparadosis.gr

Website: www.alsosnautikisparadosis.gr

Πρόεδρος: Αντιναύαρχος Π.Ν. (ε.α.) Κυριακίδης Κυριάκος

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ (Ν.Π.Ι.Δ.)

Σκρα 94
176 73 Καλλιθέα, Αθήνα
Τηλ.2108957234
Πρόεδρος: Χάρης Τζάλας

ΙΔΡΥΜΑ ΜΑΡΙΑ ΤΣΑΚΟΣ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ

Μιχαήλη Λιβανού 51
82100 Χίος
Τηλ: 22710 82777
Fax: 22710 81979
E-mail: contact@mariatsakosfoundation.gr
Website: mariatsakosfoundation.gr

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ»

2ας Μεραρχίας 36 & Ακτής Μουτσοπούλου
185 35 Πειραιάς
Τηλ: 210 4297 540-1-2
Fax: 210 4296024
E-mail: info@laskaridou.gr
Website: www.laskaridou.gr/naftiki-sillogi

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ Μ. ΜΕΘΕΝΙΤΗ (Ι.)

166 74 Γλυφάδα⁷

ΕΝΥΔΡΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ – ΘΑΛΑΣΣΟΚΟΣΜΟΣ

Πρώην Αμερικανική Βάση Γουρνών Δήμου Χερσονήσου, Ηράκλειο Κρήτης
Τηλ. +30 2810 337788
Φαξ: +30 2810 337882
E-mail: thalassocosmos@cretaquarium.gr

ΕΝΥΔΡΕΙΟ ΡΟΔΟΥ

Βρίσκεται στο Βορειότερο άκρο της Ρόδου, λίγα μόλις βήματα από το κέντρο της πόλης.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΡΟΔΙΑΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Πλωτάρχου Μπλέσσα 3,
85100 Ρόδος, Ελλάδα
T: +30 2241 0 74555
F: +30 2241 0 74558
email: protour@rodosisland.gr

Στο υπόγειο Ενυδρείο ο επισκέπτης έχει την ευκαιρία να δει τα χαρακτηριστικότερα θαλάσσια είδη του Αιγαίου. Το Ενυδρείο διατηρεί τον αυθεντικό αρχικό του διάκοσμο με τα πορώδη βράχια, τα κογχύλια, το βοτσαλωτό δάπεδο και τον χαμηλό φωτισμό, στοιχεία που δημιουργούν την αίσθηση μιας θαλάσσιας υπόγειας σπηλιάς. Ο υδροβιολογικός σταθμός της Ρόδου είναι ένα από τα σημαντικότερα κέντρα θαλασσιών ερευνών στην Ελλάδα και στεγάζεται σε ένα ιστορικό κτίριο που χρονολογείται από το 1935. Το αρχικό κτίριο είναι

⁷<http://hmmuseum.gr>. Ανακτήθηκε στις 20/7/2017.

ένα μίγμα στοιχείων τοπικής και Art Deco αρχιτεκτονικής, σε συνδυασμό με ναυτικά χαρακτηριστικά⁸.

1.6. Τα πολλαπλά οφέλη για τη χώρα μας

Η αξιοποίηση του υδάτινου στοιχείου και της ναυτικής παράδοσης είναι ιδιαίτερα σημαντική για την Ελλάδα και για κάθε χώρα που τη διαθέτει. Πρόκειται για ένα από τα στοιχεία που συνθέτουν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της χώρας και τονίζουν τα χαρακτηριστικά της. Με δεδομένο ότι η ναυτική παράδοση είναι άρρηκτα συνδεδεμένη συνολικά με την ιστορία της χώρας, είναι σκόπιμο να τονιστεί ότι η ανάδειξή της μπορεί να αποτελέσει παράγοντα διατήρησης και ενίσχυσης της ιστορικής μνήμης.

Επιπλέον, η αξιοποίηση της ναυτικής παράδοσης μπορεί να συμβάλλει στην ανάδειξη του τουριστικού προϊόντος της Ελλάδας. Είναι γεγονός ότι το τουριστικό ενδιαφέρον αυξάνεται εξαιτίας της ύπαρξης πολιτιστικών ή άλλων χώρων που σχετίζονται με το συγκεκριμένο αντικείμενο και την ίδια στιγμή είναι δυνατό συγκεκριμένες περιοχές της χώρας να αναδειχθούν σε πόλους έλξης για τους επισκέπτες.

1.7. Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ)

Σκοπός του ΕΛΚΕΘΕ είναι η διεξαγωγή επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας, η πειραματική ανάπτυξη και επίδειξη, η διάδοση και εφαρμογή των αποτελεσμάτων της έρευνας, ιδιαίτερα στους τομείς της μελέτης και προστασίας της υδρόσφαιρας, των οργανισμών της, των ορίων της με την ατμόσφαιρα, την ακτή και το βυθό, των φυσικών, χημικών, βιολογικών και γεωλογικών συνθηκών που επικρατούν και διέπουν τα παραπάνω συστήματα.

Αποτελείται από 5 Ινστιτούτα, το καθένα υπεύθυνο για ένα διαφορετικό θεματικό αντικείμενο:

- Ø Ινστιτούτο Ωκεανογραφίας
- Ø Ινστιτούτο Υδατοκαλλιεργειών
- Ø Ινστιτούτο Θαλασσίων Βιολογικών Πόρων
- Ø Ινστιτούτο Εσωτερικών Υδάτων
- Ø Ινστιτούτο Θάλασσας Βιολογίας και Γενετικής

⁸<http://www.hcmr.gr>. Ανακτήθηκε στις 20/7/2017.



Κεφάλαιο 2. Ο Πειραιάς ως τόπος πολιτιστικής κληρονομιάς

2.1. Η σχέση της ναυτιλίας με το λιμάνι του Πειραιά

2.1.1. Η ιστορία

Η ονομασία Πειραιεύς προέρχεται από τη λέξη «πέραν», με την έννοια της μακρινής ή αντικρινής στεριάς. Άλλοι υποστηρίζουν ότι το όνομα προέρχεται από το «δια περάν» ή «πέραν ρέω» και το ρήμα περαιώ, διαπεραιώνω, δηλαδή μεταφέρω ανθρώπους από μια ξηρά σε άλλη, στηριζόμενοι στο γεγονός ότι η περιοχή χωριζόταν από τα παράλια της Αττικής με μια ελώδη περιοχή, το Αλιπέδιο, στην περιοχή ακριβώς που βρίσκεται σήμερα το Φάληρο. Αλλά, όπως έχουν δείξει οι γεωλογικές έρευνες, παλαιότερα ο Πειραιάς ήταν πράγματι νησί. Ενώθηκε με τις ακτές της Αττικής κατά τη διάρκεια του Τεταρτογενούς, από τις προσχώσεις του ποταμού Κηφισού στο σημερινό Μοσχάτο και το Φαληρικό Δέλτα. Πρώτοι κάτοικοι της περιοχής, θεωρούνται οι Μινύες, λαός ορμώμενος από την Βοιωτία. Οι Μινύες εγκατέλειψαν τα πάτρια εδάφη τους, την περιοχή του Ορχομενού, λόγω των επιδρομών από Θρακικά φύλα. Σύμφωνα με αυτά που αναφέρει ο Ευριπίδης στο έργο του Ιππόλυτος, οι Μινύες τελικά κατέληξαν στον λόφο της Καστέλας τον οποίο οχύρωσαν και του έδωσαν το όνομα Μουνιχία προς τιμήν του ήρωα αρχηγού τους Μούνιχου. Στα ιστορικά χρόνια ο Πειραιάς πρωτοαναφέρεται το 510 π.Χ. σε κείμενα σχετικά με τις γνωστές μεταρρυθμίσεις του Κλεισθένη. Η διοικητική διαίρεση της πόλης κράτους των Αθηνών σε 10 φυλές και 176 δήμους τον συμπεριέλαβε ως έδρα του δήμου Ιπποθοωντίδος. Ο Θεμιστοκλής ήταν ο πρώτος που συνειδητοποίησε τη στρατηγική θέση του Πειραιά με τα τρία φυσικά του λιμάνια και το 493 π.Χ., όταν εκλέχτηκε άρχοντας των Αθηνών, ξεκίνησε τα πρώτα μεγάλα λιμενικά και οχυρωματικά έργα στην περιοχή. Έτσι φτάνουμε στο 470 π.Χ. και το μήκος των τειχών του Πειραιά ξεπερνούσε τα 60 στάδια (11 χλμ.)⁹.

2.1.2. Το λιμάνι

Το κεντρικό λιμάνι είχε χωριστεί σε εμπορικό και πολεμικό, με δυνατότητα φιλοξενίας έως και 400 πλοίων. Βρισκόταν μεταξύ του σημερινού κεντρικού λιμένα και της ακτής Μιαούλη και ονομαζόταν Κάνθαρος. Η είσοδος του από τη θάλασσα προστατεύοταν από δυο μεγάλους πύργους οι οποίοι άφηναν μεταξύ τους μόνο ένα μικρό πέραςμα, το οποίο κάθε βράδυ έκλεινε με χοντρή αλυσίδα για λόγους ασφαλείας. Το λιμάνι του Κάνθαρου εξυπηρετούσε και το εξαγωγικό εμπόριο των Αθηναίων. Τα κυριότερα προϊόντα που διακινούνταν ήταν κρασί, ελαιόλαδο, μέλι, είδη αγγειοπλαστικής και μέταλλα από τα μεταλλεία του Λαυρίου. Πάντως, το καθ' εαυτό πολεμικό λιμάνι ήταν το δεύτερο σε μέγεθος και το πιο νότιο, ο λιμνή Ζέας. Σε αυτό στηριζόταν η θαλασσοκρατορία του αθηναϊκού κράτους, με τους 196 νεώσοικους (ταρσανάδες), που ήταν τοποθετημένοι κυκλικά γύρω από την ακτογραμμή. Εδώ επισκευάζονταν και αρματώνονταν οι πολεμικές τριήρεις, ή ναυπηγούνταν νέες όταν το απαιτούσαν οι περιστάσεις.

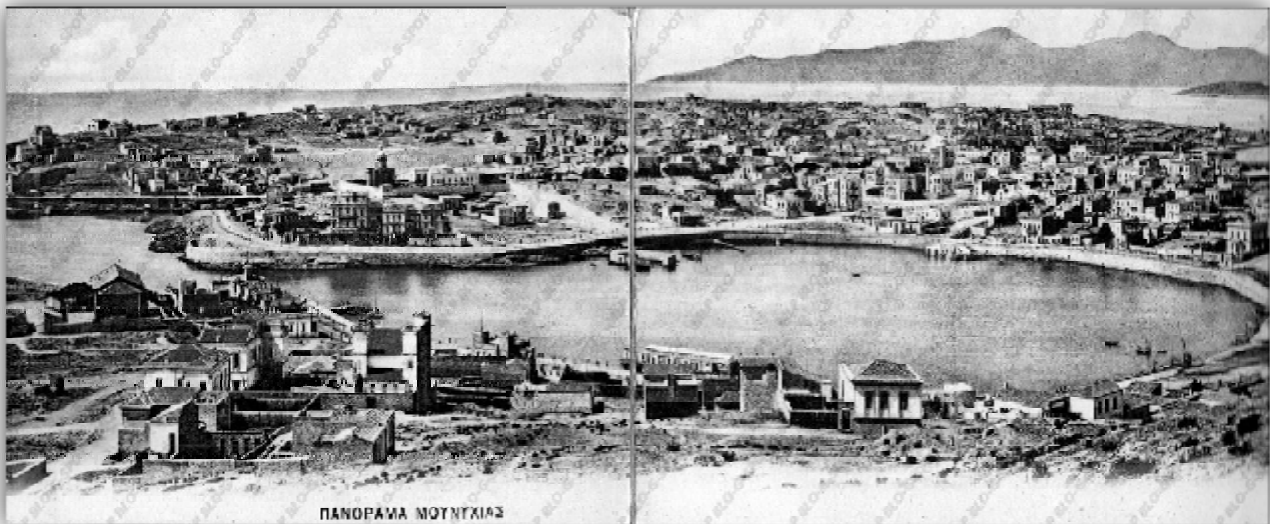
⁹<http://www.destinationpiraeus.com>. Ανακτήθηκε στις 20/7/2017.

2.1.3. Νέα εποχή

Το 1834, μετά την απελευθέρωση, η πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους μεταφέρθηκε από το Ναύπλιο στην Αθήνα και μια νέα εποχή άνθισης άρχισε για τον Πειραιά, αφού η νέα πρωτεύουσα θα έπρεπε να έχει ένα λιμάνι αντάξιό της. Έτσι στα χρόνια που ακολούθησαν ο Πειραιάς γνώρισε πυρετώδη δημογραφική, οικιστική, εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη. Στις αρχές του 20ού αιώνα, προσέλκυσε κόσμο από τα νησιά του Σαρωνικού, των Κυκλάδων, τη Χίο, την Κρήτη και την Μάνη. Την ανάπτυξη ακολούθησε η αναβάθμιση των υποδομών. Μόνιμες δεξαμενές κατασκευάστηκαν στην Ηετιώνεια Ακτή και θεμελιώθηκε το υπέροχο Δημοτικό Θέατρο του Πειραιά.

2.1.4. Πρόσφυγες και ανασυγκρότηση

Η Μικρασιατική καταστροφή του 1922 και ο ξεριζωμός του Ελληνισμού από την Μικρά Ασία, είχε ως αποτέλεσμα να δεχθεί ο Πειραιάς έναν σημαντικό αριθμό προσφύγων και ο πληθυσμός διπλασιάστηκε. Αυτό, όμως, που έχει μεγαλύτερη σημασία είναι ότι το προσφυγικό στοιχείο συνέβαλλε ουσιαστικά στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας, αλλά και του πολιτισμικού χαρακτήρα της πόλης. Τελευταία περιπέτεια του Πειραιά ήταν ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, στη διάρκεια του οποίου δέχθηκε επανειλημμένως βομβαρδισμούς. Το τέλος του πολέμου σήμανε την έναρξη της ανασυγκρότησης της πόλης, η οποία, σε συνδυασμό με τις επιδόσεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και την ανάδειξή της σε παγκόσμια δύναμη μεταπολεμικά, μετέτρεψε τον Πειραιά στο μεγαλύτερο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου.



Εικόνα 2 Πανόραμα Μουνιχίας 1890 λιμένας Ζέας Πειραιά



Εικόνα 3 Ακτή Δημαβέρη Μικρολίμανο

2.2. Ο Πειραιάς σήμερα πολιτιστικός πόλος έλξης

Συγκεντρώνει ποικίλες πολιτισμικές δραστηριότητες όπως : το Δημοτικό θέατρο του Πειραιά, Μουσεία, Αρχαιολογικοί χώροι, χώροι τέχνης, σινεμά, το Στάδιο Καραϊσκάκη. Ακόμα υπάρχουν προτάσεις για άμεση πολιτιστική ανάπτυξη όπως οι ακόλουθες.

Το 2021 που ο Πειραιάς προτείνεται για Πολιτιστική Ευρωπαϊκή Πρωτεύουσα συμπληρώνονται 2.500 χρόνια από τη ναυμαχία της Σαλαμίνας. Αναμφισβήτητα είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και μία από τις μεγαλύτερες εμπορικές πύλες της Ευρώπης, ενώ στα συν του είναι η ύπαρξη του ανακαινισμένου Δημοτικού Θεάτρου και οι τεράστιες (συγκριτικά προς τις υπόλοιπες πόλεις) υποδομές φιλοξενίας, μετακίνησης και διοργάνωσης εκδηλώσεων¹⁰.

Στις 28 Μαρτίου 2013 κατατέθηκαν προτάσεις διαγωνισμού με θέμα τον ανασχεδιασμό του υπάρχοντος κτιρίου του αποθηκευτικού σταθμού σιτηρών (SILO) και του περιβάλλοντος χώρου του σε Μουσείο Ενάλιων Αρχαιοτήτων. Η Ανάπλαση της Παράκτιας Ζώνης του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά και η μετατροπή της σε ελεύθερο ανοικτό χώρο υπαίθριας ψυχαγωγίας¹¹.

¹⁰<http://kalamatain.gr/new/oi-upopsifiothtes-gia-politistiki-proteuousa/>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

¹¹<http://www.polyptychon.gr/el/o-peiraias-sto-diethni-politistiko-harti>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.



Εικόνα 4 Κτίριο αποθηκευτικού σταθμού σιτηρών (SILO)



Εικόνα 5 Κάτοψη πρότασης μουσείου ενάλιων αρχαιοτήτων 2013

Οι νεωσικοί

Έτσι ονομάζονταν οι στεγασμένες παράκτιες εγκαταστάσεις συντήρησης και επισκευών των τριήρων του αθηναϊκού στόλου, ο οποίος έπρεπε να ήταν πάντοτε αξιόμαχος για να διατηρήσει η Αθήνα την θαλάσσια κυριαρχία της. Εκατοντάδες τεχνίτες και αμέτρητοι δούλοι απασχολούνταν στους 196 νεώσοικους που βρίσκονταν στο λιμάνι της Ζέας. Μπορεί κάποιος να παρατηρήσει απομεινάρια από νεώσοικους στα θεμέλια δυο γειτονικών κτιρίων στην ανατολική πλευρά της Ακτής Μουτσοπούλου. Συγκεκριμένα, στο οικοδομικό τετράγωνο που ορίζεται από την οδό Θρασυβούλου, την οδό Σηραγγείου και την Ακτή Μουτσοπούλου.

Σηράγγιο

Λέγεται και σπηλιά του Παρασκευά και βρίσκεται μεταξύ Μικρολίμανου και Ζέας, στο τέρμα του χώρου στάθμευσης για την παραλία Βοτσαλάκια. Στην αρχαιότητα ο χώρος ήταν ιερός, αφιερωμένος στον τοπικό ήρωα Σήραγγο ο οποίος μάλλον ταυτίζεται με τον Γλαύκο, γιο του Ποσειδώνα και της νύμφης Ναΐδας. Στα ρωμαϊκά χρόνια το σπήλαιο λειτουργούσε ως λουτρό. Στην είσοδό του βρέθηκε ψηφιδωτό με την παράσταση νέου που οδηγά τέθριππο άρμα.

Σκευοθήκη του Φίλωνος

Ήταν το μεγαλύτερο σε μέγεθος κτίριο του Πειραιά κατά την αρχαιότητα. Η κατασκευή του άρχισε το 346 π.Χ. και για να ολοκληρωθεί το 330 π.Χ. επιβλήθηκε από την πολιτεία έκτακτη εισφορά 10 χρυσών ταλάντων σε κάθε εύπορο Αθηναίο πολίτη. Το όνομά της το χρωστά στον αρχιτέκτονα Φίλωνα. Είχε μήκος 135 μέτρα και πλάτος 18 μέτρα, ενώ εσωτερικά χωριζόταν σε τρία κλίτη με σειρές από κίονες ιωνικού ρυθμού. Στο εσωτερικό του κτιρίου φυλάσσονταν πανιά, κατάρτια, σωσίβια, σχοινιά και πολεμικό υλικό αρκετό για να εφοδιαστούν πάνω από 200 τριήρεις. Η Σκευοθήκη του Φίλωνος ισοπεδώθηκε το 86 π.Χ. από τις ρωμαϊκές λεγεώνες.

Ρωμαϊκές αρχαιότητες Τερψιθέας

Στο οικοδομικό τετράγωνο που ορίζεται από τις οδούς Ηρώων Πολυτεχνείου, Σκουζέ, Λεωσθένους και Φιλελλήνων, εντοπίστηκαν σε μικρό βάθος αρχαιότητες από τη ρωμαϊκή περίοδο. Ο χώρος προοριζόταν για την ανέγερση σχολής, αλλά το 1981 η αρχαιολογική σκαπάνη έφερε στο φως ερείπια ρωμαϊκών οικιών.

2.3.Τα μουσεία

- **ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ**
- Χαριλάου Τρικούπη 31, στην Πειραιϊκή. Τηλ.: 210 4521598, 210 4590731



Εικόνα 6 Αρχαιολογικό μουσείο Πειραιά

- **ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ**
- Φίλωνος 29. Τηλ.: 210 4101402



Εικόνα 7 Δημοτική πινακοθήκη Πειραιά

- **ΜΟΥΣΕΙΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ**
Οδησσού. Τηλ.: 214 414 1552



Εικόνα 8 Μουσείο ηλεκτρικών σιδηροδρόμων

- **ΣΥΛΛΟΓΗ ΙΝΣΤ. ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**
Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη 154. Τηλ.: 210 4191358



Εικόνα 9 Συλλογή ινστ. εμπορικής ναυτιλίας

- **ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ**
Ακτή Θεμιστοκλέους, στη Μαρίνα Ζέας.
Τηλ.: 210 4516264

Β' Μέρος



Κεφάλαιο 3: Θεματικά μουσεία – Ναυτικό Μουσείο Πειραιά

3.1. Ο ρόλος του μουσείου σήμερα

Τα τελευταία χρόνια οι αντιλήψεις για το μουσείο έχουν αλλάξει σημαντικά. Ο ρόλος του μουσείου έχει γίνει αντικείμενο συζητήσεων και έχει επαναπροσδιοριστεί, τόσο σε σχέση με τους στόχους και τις διαδικασίες διαχείρισης των συλλογών, όσο και με τον ίδιο τον ορισμό των συλλογών ως μουσειακά αντικείμενα.

Στη σημερινή πραγματικότητα, με την έννοια μουσείο χαρακτηρίζουμε ένα πολύ ευρύ φάσμα οργανισμών που διαφοροποιούνται στη συγκρότηση, στη μορφή και στους στόχους. Απευθύνονται σε ετερογενές κοινό. Διαφοροποιούνται στο τί προσφέρουν και στο πώς το προσφέρουν.

Οι αλλαγές τα τελευταία χρόνια, σε όλα τα επίπεδα, είναι οι μεγαλύτερες από όλη την προηγούμενη ιστορία του μουσείου. Η αύξηση του αριθμού των επισκεπτών, οι διαφοροποιήσεις των ομάδων επισκεπτών οδηγούν σε αυξημένες απαιτήσεις έκθεσης των συλλογών, στην διαμόρφωση νέων τρόπων παρουσίασης και προβολής των εκθεμάτων.

Βασικός παράγοντας που επαναπροσδιορίζει, με ριζικό τρόπο, τον ρόλο, αλλά και την λειτουργία του μουσείου είναι η σχέση του με το κοινό. Το μουσείο, από χώρο φύλαξης /αποθήκευσης και παρουσίασης /θέασης, μεταβάλλεται σε τόπο διαλόγου και προκλήσεων, τα περιεχόμενα σε δρώμενα, από χώρο μελέτης και μαθήσεως γίνεται τόπος κατανόησης της σύγχρονης πραγματικότητας. Χωρίς να αποποιείται τους παραδοσιακούς του ρόλους, της συλλογής, διαφύλαξης και μελέτης αντικειμένων, η εκθεσιακή αφήγηση αποκτά όλο και μεγαλύτερη σημασία.

Η παρούσα μελέτη αποσκοπεί στην έκθεση ως διήγηση, στη ρητορική της παρουσίασης, στην ανάδειξη των συμβολισμών και των πολλαπλών σημασιών τους που φέρουν τα ίδια τα αντικείμενα. Τίθενται ζητήματα εκπαιδευτικής κοινωνιολογίας, πάνω στις κοινωνικές παραμέτρους που επηρεάζουν την μάθηση, την χρήση νέων τεχνολογιών, την κατασκευή εκθεμάτων, την σχέση με το έκθεμα, με όρους οικειοποίησης ή διά δράσης - 'αγγίζω'¹².

¹² Το Δυτικό 'Παράδειγμα' ως Ιδεολογία Οργάνωσης Μουσείων. Σχεδιασμός Μουσείων και Εκθέσεων. Καθ.ΕΜΠ Σόνια Χαραλαμπίδου

3.2. Θεματικά μουσεία

Το "Ναυτικό Μουσείο Ελλάδας" είναι θεματικό καθώς ο τίτλος του ορίστηκε, με βάση τον θεματικό του άξονα, που είναι η συλλογή του. Ωστόσο αποτελεί μια εθνική κληρονομιά, καθώς σκοπός του είναι να αναδείξει ιστορικά κειμήλια που αναφέρονται στην θαλάσσια δραστηριότητα των Ελλήνων.

Τα μουσεία μπορούμε να τα κατηγοριοποιήσουμε:

- ✓ Σε σχέση με την συλλογή τους: Αρχαιολογικά, Τέχνης, Ιστορικά, Θεματικά, Λαογραφικά, Φυσικής Ιστορίας, Επιστημών
- ✓ Σε σχέση με τον ιδρυτικό και διαχειριστικό φορέα τους: Κρατικά, Ιδιωτικά
- ✓ Σε σχέση με τον τόπο τους: Εθνικά, Περιφερειακά, Τοπικά
- ✓ Σε σχέση με το κοινό τους : Εκπαιδευτικά, Ειδικού ενδιαφέροντος, Παιδικά
- ✓ Σε σχέση με τον χώρο τους: Αρχαιολογικοί χώροι, Υπαίθρια, Ιστορικά κτήρια-μουσεία

3.3. Μουσεία ναυτικής παράδοσης

Τα ναυτικά μουσεία που λειτουργούν στην Ελλάδα κατ' αλφαβητική σειρά είναι τα ακόλουθα:

ΜΟΥΣΕΙΑ

Α/Τ ΒΕΛΟΣ (Κρατικό)

Μουσείο Αντιδικτατορικού Αγώνα
Μαρίνα Φλοίσβου, Τροκαντερό
17510 Παλαιό Φάληρο
Τηλ: 210 9888457

ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΚΑΙ ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΣΥΜΗΣ

856 00 Γιαλός Σύμης, Δωδεκάνησα
Τηλ: 22460 72363, 22460 72569

ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΤΕΧΝΗΣ

Στον δρόμο των θεματικών μουσείων με τη χρηματοδότηση του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα» μπαίνει δυναμικά και η Σάμος, καθώς εγκρίθηκε η δεύτερη φάση χρηματοδότησης του έργου της κατασκευής θεματικού μουσείου με θέμα τη Ναυτική και Ναυπηγική παράδοση των νησιών του Αιγαίου¹³.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ - ΜΟΥΣΕΙΟ ΥΔΡΑΣ (ΥΠ.ΕΘ.Π.Θ- ΓΕΝΙΚΑ ΑΡΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ)

180 40 ΥΔΡΑ
Τηλ & fax: 2298052355
E-mail: mail@gak-ydras.att.sch.gr
Website: www.iamy.gr
Διευθύντρια: Κων/να Αδαμοπούλου

ΜΙΛΑΝΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ (Ν.Π.Ι.Δ.)

Τσιλιβή
29100 Ζάκυνθος
Τηλ. 26950 42436

ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΛΙΕΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΟΥ Δ. ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ (Δημοτικό)

Λ. Δημοκρατίας & Μ. Κιουρί (δίπλα στα Τ.Ε.Ε)
188 63 Ν. Ικόνιο , Πέραμα
Τηλ. 210 4014896, 210 4414700

¹³<http://www.politischios.gr>. Ανακτήθηκε στις 20/7/2017.

**ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ & ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ Ν. ΜΟΥΔΑΝΙΩΝ
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ (Δημοτικό)**

Βιθυνίας 2

632 00 Ν. Μουδανιά Χαλκιδικής

Τηλ / fax: 2373 0 26166

E-mail: mfbem@hotmail.com

ΜΟΥΣΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ

Τέρμα Αναπαύσεως, (Πύλη ΠΑΛΑΣΚΑ)

188 63 ΠΕΡΑΜΑ

Τηλ: 210 4284270

Fax: 210 4284276

E-mail: info@maritimw.gr

Website: www.maritime-museum.gr

**ΜΟΥΣΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΚΑΙ ΣΠΟΓΓΑΛΕΙΑΣ ΝΕΑΣ ΚΟΥΤΑΛΗΣ
(Δημοτικό)**

Λήμνος 81 400

Τηλ. 22540 92383, 51790, 51362

Fax: 22540 51763

E-mail: dimkout@otenet.gr

ΝΑΥΤΙΚΟ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΓΑΛΑΞΙΔΙΟΥ (Δημοτικό)

Μουσείου 3 & Σταύρου Νιάρχου

330 52 Γαλαξίδι

Τηλ/Fax: 22650 41795

Πρόεδρος: Γεώργιος Χ. Νάκος, Αντιναύαρχος Λ.Σ. ε.α.

Επιστημονική Σύμβουλος: Ροδούλα Σταθάκη

ΝΑΥΤΙΚΟ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΖΑΚΥΝΘΟΥ (Ν.Π.Ι.Δ.)

Μπόχαλη, Σταυρός

29100 Ζάκυνθος

Τηλ.: 26950 83223 / 28249

Fax: 26950 83748

ΝΑΥΤΙΚΟ - ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΘΑΚΗΣ (Δημοτικό)

Πρώην Ηλεκτρικός Σταθμός, Βαθύ Ιθάκης

Τηλ. 2674033398

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ (ΝΠΙΔ)

Παρνασσού 2 & Λεωφ. Κηφισίας

151 24 ΜΑΡΟΥΣΙ

Τηλ: 210- 81 25 547

Fax: 210 -81 25 582

ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ

10, 846 00 Μύκονος
Τηλ.&Fax: 2289022700
E-mail: museum@emproslines.com
Πρόεδρος: Κατερίνα Χαριτάτου

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΝΔΡΟΥ (Δημοτικό)

Δήμος Άνδρου
845 00 Άνδρος
Τηλ: 2282 0 22275, 22264
Fax: 2282024166

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ν.Π.Ι.Δ.)

Ακτή Θεμιστοκλέους
185 37 Μαρίνα Ζέας-Πειραιάς
Τηλ: 210 4516264, 210 4516822
Fax: 210 4512277
E-mail: info@hmmuseum.gr
Website: www.hmmuseum.gr
Πρόεδρος: Αναστασία Αναγνωστοπούλου

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΘΗΡΑΣ (ΝΠΙΔ)

Μπουμπουλίνας 31-33
185 35 Πειραιάς
Τηλ: 210- 4296815

ΜΟΥΣΕΙΟ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ

Οία Θήρας, 847 00
Τηλ.: 22860 71156
Πρόεδρος: Νικ.Νομικός

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΟΝΙΟΥ (Ν.Π.Ι.Δ.)

Δ.Δ. Φάρσων Δήμου Αργοστολίου
28100 Φάρσα Κεφαλληνίας
Τηλ: 26710 87260
Fax: 26710 25656

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΚΑΒΑΛΑΣ (Δημοτικό)

Δημοτική Καπναποθήκη Καβάλας
Τηλ: 2510 233101, 6977 391 605
e-mail: info@nmkav.gr
Website: www.nmkav.gr
Πρόεδρος: Χρήστος Τζανάκος

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΚΑΛΥΜΝΟΥ (Δημοτικό)

Δήμος Καλύμνου
852 00 Κάλυμος
Τηλ: 2243 0 51361

ΜΟΥΣΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΥΡΥΜΑΤΩΝ ΒΑΛΣΑΜΙΔΗ (Ι.)

85200 Βλυγάδια Καλύμνου

Μέρος του μουσείου είναι αφιερωμένο στο επάγγελμα της σπογγαλιείας και περιλαμβάνει όλα τα εργαλεία και τα σκάφανδρα που χρησιμοποιήθηκαν από τους δύτες από το 1872 μέχρι σήμερα. Σε μια πτέρυγα εκτίθενται ευρήματα του Α και Β παγκοσμίου πολέμου όπως τορπίλες, κομμάτια από αεροπλάνα κτλ. Σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο φυλάσσονται αμφορείς του 6ου, 4ου, 3ου και 2ου π.Χ. αιώνα.

Επίσης υπάρχει μια συλλογή από 2000 περίπου φωτογραφίες σχετικές με την ιστορία και την παράδοση των σφουγγαράδων.

Στο χώρο του μουσείου γίνεται επεξεργασία των σφουγγαριών και λειτουργεί κατάστημα με σφουγγάρια, κοράλλια και όστρακα¹⁴.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΚΑΡΔΑΜΥΛΩΝ ΧΙΟΥ

Καρδάμυλα 82 300 Χίος
Τηλ. Πληροφοριών: 2510835287/ Κιν.: 6936136145

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ (Ν.Π.Ι.Δ.)

Ακτή Κουντουριώτη
731 36 Χανιά
Τηλ: 2821091875
Fax: 2821074484
E-mail: mar-mus@otenet.gr
Website: www.mar-mus-crete.gr
Πρόεδρος: Εμμανουήλ Πετράκης, Αρχιπλοίαρχος (Μ) Π.Ν. ε.α.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΛΙΤΟΧΩΡΟΥ (Ν.Π.Ι.Δ.)

Αγ. Νικολάου 15
60200 Λιτόχωρο Πιερίας
Τηλ. 2352082711
E-mail: nmlitohorou@yahoo.gr
Website: www.nmlitohorou.gr
Πρόεδρος: Ιωάννης Τριανταφύλλου

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ (ΝΠΙΔ)

Anra-Ship Management SA
Κολοκοτρώνη 116
18535 Πειραιάς
Τηλ. 210- 4181601-6

¹⁴<http://visitgreece.gr>. Ανακτήθηκε στις 20/7/2017.

ΜΟΥΣΕΙΟ ΟΙΝΟΥΣΣΝΩΝ

821 01 Οινούσσεσ Χίου
Τηλ: 22720 55182
E-mail: elachl@gmail.com
Πρόεδρος: Νικ. Λαιμός

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΕΧΝΗΣ & ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ «ΑΕΙΝΑΥΤΕΣ» (Ι.)

Πούντα Ζέζα, Λαύριο
Τηλ.: 210 4133709

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΧΙΟΥ (ΝΠΠΔ)

Στέφανου Τσουρή 20
821 00 Χίος
Τηλ: 22710 44139
Fax: 22710 44141
E-mail: naftmusi@otenet.gr
Website: www.chiosnauticalmuseum.gr
Πρόεδρος: Κώστας Λως

ΠΛΩΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ-Θ/Κ «Γ. ΑΒΕΡΩΦ» (Κρατικό)

Μαρίνα Φλοίσβου, Τροκαντερό
17510 Παλαιό Φάληρο
Τηλ/Fax: 210 9888211
E-mail: averof@navy.mil.gr
Website: www.averof.mil.gr
Διευθυντής: Πλοίαρχος Σωτήριος Χαραλαμπίδης ΠΝ

3.4. Το ναυτικό μουσείο της Ελλάδας



Εικόνα 10 Ναυτικό μουσείο Πειραιά- Υποβρύχιο Παπανικολή

3.4.1. Η ίδρυση

Η πρώτη προσπάθεια ίδρυσης του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος έγινε στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος το 1867. Τη χρονιά εκείνη ο πλοίαρχος του Π.Ν. Γεράσιμος Ζωχιός, ιδρυτής του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, εισηγήθηκε να αναλάβει το Ταμείο το έργο της συγκέντρωσης και διατήρησης των αντικειμένων, που έχουν σχέση με την ελληνική ναυτική ιστορία. Για λόγους σχετικούς με τις σοβαρές ιστορικές περιπέτειες της εποχής εκείνης η ιδέα δεν έλαβε συνέχεια.

Ωστόσο, η ιδέα του έμελλε να υλοποιηθεί ως ιδιωτική πρωτοβουλία, 82 χρόνια μετά. Την 7η Απριλίου του 1949 μία ομάδα έγκριτων πολιτών του Πειραιά μαζί με αξιωματικούς του Πολεμικού και Εμπορικού Ναυτικού, έχοντας ως κοινό δεσμό την αγάπη για τη θάλασσα και τα πλοία, συγκεντρώθηκε στο γραφείο του τότε υπουργού Ναυτικών Γεράσιμου Βασιλειάδη και υπέγραψε την ιδρυτική πράξη του σωματείου με την επωνυμία «Εταιρεία Ναυτικού Μουσείου και περισυλλογής κειμηλίων των κατά θάλασσαν αγώνων του Έθνους». Ήταν η γέννηση του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος. Πρώτος πρόεδρος ανέλαβε ο εφοπλιστής Γεώργιος Στρίγκος¹⁵.

¹⁵<http://hmmuseum.gr/Το-Μουσείο/Ιστορία>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

3.4.2. Το κτίριο

Στον εξωτερικό του χώρο έχουν τοποθετηθεί γλυπτά και σημαντικά υπαίθρια εκθέματα, όπως ο πυργίσκος του ιστορικού υποβρυχίου «Παπανικολής» και άγκυρες πλοίων της εποχής της Ναυμαχίας του Ναβαρίνου.

Η εικόνα του κτιρίου ως δημοσίου αρχιτεκτονικού έργου είναι σημαντικό στοιχείο, λειτουργικό και συμβολικό και συχνά, ως μνημείο, γίνεται καθοριστικός πυρήνας συγκρότησης του αστικού χώρου, αναβάθμισης μιας περιοχής.

Ως κέλυφος, είναι ο τόπος μιας εμπειρίας του χώρου, συχνά καθοριστικής εμπειρίας για τον επισκέπτη.

Το πρώτο οίκημα στο οποίο στεγάζεται το 1955, βρίσκεται στην Ακτή Μουτσοπούλου 18 στον λιμενίσκο της Ζέας (Πασαλιμάνι) και ανήκει στην Άννα Μ. Πιπινέλη. Εκεί τοποθετούνται πρόχειρα τα μέχρι τότε συγκεντρωθέντα εκθέματα, ενώ συνεχίζεται αδιάκοπα η προσπάθεια συγκέντρωσης ναυτικών κειμηλίων.

Το 1964 παραχωρήθηκε από τον Ο.Λ.Π. και στη συνέχεια από τον Ε.Ο.Τ. το οικόπεδο στο οποίο βρίσκονται σήμερα οι εγκαταστάσεις του Ναυτικού Μουσείου. Την ίδια εποχή ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Κυριαζής επιχορηγεί την έκδοση του λευκώματος «Πλοία και Ναυμαχίες του '21», από τις πωλήσεις του οποίου εξασφαλίστηκε το απαιτούμενο χρηματικό ποσό για την ανέγερση του ιδιόκτητου πλέον κτιρίου στην Φρεαττύδα. Μέχρι την αποπεράτωσή του, οι συλλογές του Μουσείου μεταφέρονται στο νεοκλασικό κτίριο επί των οδών Μπουμπουλίνας και Κουντουριώτου. Τα εγκαίνια της νέας στέγης του Μουσείου πραγματοποιούνται στις 4 Αυγούστου 1969. Διαθέτει επιφάνεια εκθετηρίων χώρων περίπου 1.700 τ.μ. και στην είσοδό του έχει ενσωματωθεί ένα τμήμα των τειχών του Κόνωνος που προστάτευαν το αρχαίο λιμάνι¹⁶.



Εικόνα 11 Άγκυρα πλοίου από την εποχή της ναυμαχίας του Ναβαρίνου

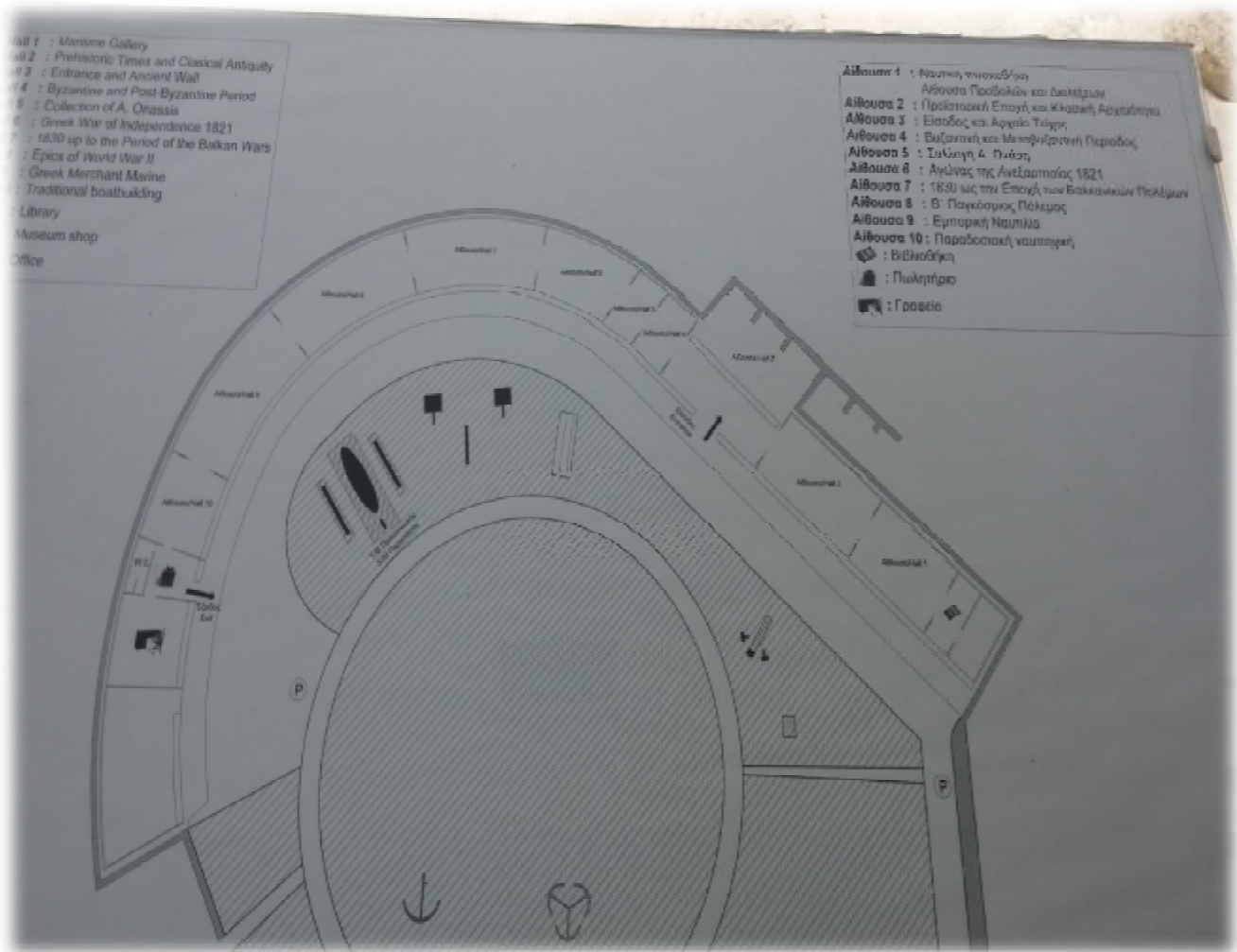
¹⁶<http://hmmuseum.gr/Το-Μουσείο/Ιστορία>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

3.4.3. Σήμα Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος



Εικόνα 12 Σήμα του ναυτικού μουσείου Ελλάδος

3.4.4. Η κάτοψη



Εικόνα 13 Κάτοψη του ναυτικού μουσείου Ελλάδος

3.4.5. Σκοποί του μουσείου

Οι πρωταρχικοί σκοποί του μουσείου, όπως ορίζονται από το καταστατικό, είναι:

- Ø Η αναζήτηση, περισυλλογή, διαφύλαξη και έκθεση των ιστορικών κειμηλίων που αναφέρονται στους ναυτικούς αγώνες, καθώς και σε κάθε θαλάσσια δραστηριότητα των Ελλήνων από την προϊστορική εποχή ως τις μέρες μας.
- Ø Η μελέτη και τεκμηρίωση της ναυτικής μας ιστορίας.
- Ø Η διάσωση και προβολή της ναυτικής κληρονομιάς.
- Ø Η ανάδειξη της χώρας μας, με τη μακραίωνη ναυτική ιστορία, σε δυναμικό παράγοντα της διεθνούς επιστημονικής κοινότητας στην έρευνα για τη ναυτική ιστορία και παράδοση.
- Ø Η καλλιέργεια της αγάπης για τη θάλασσα, η οποία αποτελεί για τους Έλληνες αστείρευτη πηγή ζωής¹⁷.

¹⁷<http://hmmuseum.gr/Το-Μουσείο/Ιστορία>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

3.4.6. Οργάνωση και διοίκηση του μουσείου

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΝΜΕ 2015 – 2018

Το Ν.Μ.Ε. είναι **Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου** και διοικείται από 9μελές Δ.Σ. που εκλέγεται κάθε 3 χρόνια. Στο Δ.Σ. δύνανται να συμμετέχουν άνευ ψήφου ο Δήμαρχος Πειραιώς, εκπρόσωπος του Υπουργείου Πολιτισμού, ο Αρχηγός ΓΕΝ, ο Αρχηγός ΛΣ, ο Πρόεδρος ΔΣ του ΝΑΤ ή εκπρόσωποί τους.

Πρόεδρος: Αναστασία Αναγνωστοπούλου-Παλούμπη

Α' Αντιπρόεδρος: Πάνος Λασκαρίδης, Επιχειρηματίας-Εφοπλιστής

Β' Αντιπρόεδρος: Παναγιώτης Μολφέτας, Πλοίαρχος Ε.Ν.

Γεν. Γραμματέας: Αντιναύαρχος Π.Ν. ε.α.: Τιμόθεος Μασούρας, τ. Αρχηγός Στόλου

Ταμίας: Υποναύαρχος Λ.Σ. ε.α.: Νικόλαος Σερέτης

Μέλος: Γεώργιος Δεσποτόπουλος, Απόστρατος Π.Ν.

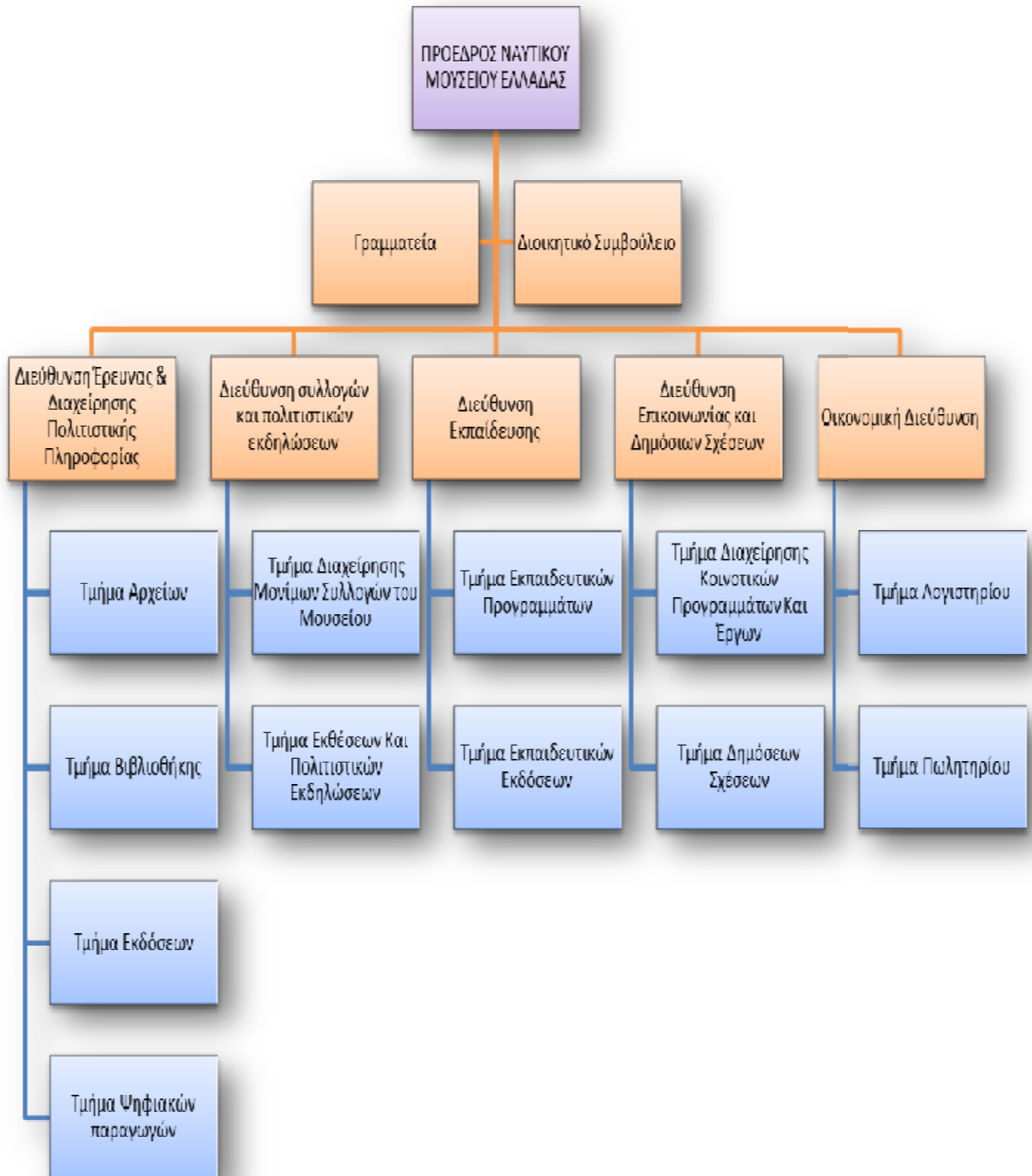
Μέλος: Νικήτας Νικητάκος, Πλοίαρχος Π.Ν. ε.α., Καθηγητής Παν/μιου Αιγαίου

Μέλος: Ιωάννης Λιναρδάκης, απόστρατος Π.Ν.

Μέλος: Ηλίας Νταλούμης, Δημοσιογράφος¹⁸

¹⁸<http://hmmuseum.gr/Το-Μουσείο/Μέλη>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

3.4.7. Γενικό Οργανόγραμμα



3.4.8. Δραστηριότητες

Το ναυτικό μουσείο δραστηριοποιείται σε διάφορους τομείς, οι οποίοι σχετίζονται με το ιδιαίτερο αντικείμενο και έργο του. Αρχικά, ήδη από το 1993 έχει προχωρήσει στο σχεδιασμό και την υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για μαθητές κάθε εκπαιδευτικής βαθμίδας μέσω των οποίων διδάσκει τη ναυτική ιστορία και παράδοση της Ελλάδας¹⁹. Έπειτα, το μουσείο συμμετέχει σε περιοδεύουσες εκθέσεις ναυτικού περιεχομένου, οι οποίες συμβάλλουν στη διάδοση της ιστορίας και της παράδοσης, ακόμη και σε περιοχές της Ελλάδας που δεν έχουν αντίστοιχη παράδοση, αλλά και στο εξωτερικό.

Επιπλέον, το μουσείο συμμετέχει σε πανελλήνια συνέδρια ναυτικών μουσείων που έχουν ως στόχο την ανάπτυξη της συνεργασίας μεταξύ των ελληνικών Ναυτικών Μουσείων για τη χάραξη μιας κοινής πολιτικής στους τομείς της μελέτης, διάσωσης και προβολής της ναυτικής ιστορίας και παράδοσης και ενισχύουν την τουριστική κίνηση και την πολιτιστική ζωή των τοπικών κοινωνιών όπου διεξάγονται.²⁰

Το Ναυτικό Μουσείο έχει αναπτύξει πλούσιο εκδοτικό έργο, ιδιαιτέρως βιβλίων, αλλά και της τριμηνιαίας έκδοσης *Περίπλους της Ναυτικής Ιστορίας και Παράδοσης*, μέσω των οποίων προωθείται η επιστημονική έρευνα και ενισχύεται η ευαισθητοποίηση του κοινού για τη διαφύλαξη και τη συνέχιση της ναυτικής παράδοσης²¹.

Το Ναυτικό Μουσείο είναι μέλος διεθνών ενώσεων και πιο συγκεκριμένα του ICOM (International Congress of Museums, Διεθνής Ένωση Μουσείων), του ICMC (International Congress of Maritime Museums, Διεθνής Ένωση Ναυτικών Μουσείων) και του AMMM (Association of Mediterranean Maritime Museums, Σύνδεσμος Ναυτικών Μουσείων της Μεσογείου)²².

Στα πλαίσια προβολής και ανάδειξης του Μουσείου, υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης μέσω ιστοσελίδας. Το κοινό μέσω της ιστοσελίδας μπορεί να γνωρίσει το μουσείο μέσα από πληροφορίες που παρέχονται για το ιστορικό πλαίσιο του ίδιου του μουσείου, αλλά και των συλλογών του. Οι επισκέπτες μπορούν να ενημερώνεται για τις δραστηριότητες και τα εκπαιδευτικά προγράμματα που πραγματοποιούνται. Ακόμα μπορούν να ξεναγηθούν εικονικά στο μουσείο μέσω βίντεο²³.

Τέλος, στο χώρο του Μουσείου υπάρχει, επίσης, Ναυτική Βιβλιοθήκη ανοικτή στο κοινό κατά τις ημέρες και ώρες λειτουργίας του, η οποία διαθέτει περισσότερους από 17.000 τόμους βιβλίων και περιοδικών με κύριο θέμα τη ναυτική ιστορία, επιστήμη και τέχνη, η οποία συγκροτήθηκε από την ίδρυση του Μουσείου με σκοπό να συγκεντρωθούν βιβλία σχετικά με τη ναυτιλία, τη θάλασσα και γενικότερα τα θαλάσσια έργα και τη συμβολή στην παροχή πληροφοριών σχετικά με τη ναυτική τέχνη, ιστορία και παράδοση της Ελλάδος αλλά και γενικότερα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η βιβλιοθήκη δεν είναι δανειστική αλλά λειτουργεί ως αναγνωστήριο και παραμένει ανοικτή στο κοινό για επιτόπια μελέτη, με δυνατότητα παροχής φωτοτυπιών²⁴.

¹⁹<http://hmmuseum.gr/Εκπαίδευση/Εκπαιδευτικά-προγράμματα>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

²⁰<http://hmmuseum.gr/Δραστηριότητες/Πανελλήνια-Συνέδρια-Ναυτικών-Μουσείων>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

²¹<http://hmmuseum.gr/Δραστηριότητες/Εκδόσεις/Εντυπες-Εκδόσεις>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

²²<http://hmmuseum.gr/Το-Μουσείο/Ιστορία>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

²³<http://hmmuseum.gr>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

²⁴<http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Βιβλιοθήκη-Αθηνούλα-Μαρτίου>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

3.4.9. Εκθεσιακές ενότητες

Στις αίθουσές του μουσείου εκτίθενται σήμερα περισσότερα από 2.500 αντικείμενα ταξινομημένα χρονολογικά και θεματικά, ζωντανεύοντας τη ναυτική ιστορία και παράδοση από την προϊστορική εποχή ως τις μέρες μας. Οι εκθεσιακές του ενότητες διαμορφώνονται ως ακολούθως:

1. Προϊστορική Εποχή και Κλασική Αρχαιότητα

Σε δύο αίθουσες παρουσιάζονται τα ναυτικά επιτεύγματα της προϊστορικής και αρχαίας εποχής, ενώ κατά κύριο λόγο εκτίθενται ομοιώματα πλοίων. Ο επισκέπτης μέσα από αυτή την εκθεσιακή ενότητα εισάγεται στο περιεχόμενο του μουσείου και γνωρίζει τις απαρχές της ελληνικής ναυτιλίας ήδη από την προϊστορική εποχή μέσα από τις αντίστοιχες μαρτυρίες.²⁵ Έρχεται σε επαφή με τα πλοία που οι άνθρωποι των αρχαϊκών και των κλασικών χρόνων χρησιμοποιούσαν στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου. Αντιπροσωπευτικό πλοίο εκείνης της εποχής αποτελεί η πεντηκόντορος, τύπος πολεμικού πλοίου γνωστός, ήδη, από τα ομηρικά χρόνια. Ο επισκέπτης μέσα από το αντίστοιχο ομοίωμα μπορεί να αντιληφθεί τον τρόπο με τον οποίο ήταν κατασκευασμένα τα πλοία της εποχής εκείνης²⁶. Άλλο χαρακτηριστικό έκθεμα είναι η Σκευοθήκη του Φίλωνος, ένα από τα πιο σημαντικά κτήρια του πειραϊκού ναυστάθμου, που πήρε το όνομά της από τον αρχιτέκτονα της Φίλωνα άρχισε να κατασκευάζεται το 347/346 και τελείωσε μόλις το 323/322π .χ. Χρησίμευε ως αποθήκη των κρεμαστών σκευών των τριήρων που ελλιμενίζονταν στη Ζέα αλλά και ως αποθήκη νέου υλικού για την αντικατάσταση των παλιών, φθαρμένων εξαρτημάτων των πλοίων του αρχαίου αθηναϊκού στόλου.

2. Βυζαντινή Εποχή

Η δεύτερη εκθεσιακή ενότητα αναφέρεται στη Βυζαντινή Εποχή, ένα ιδιαίτερο τμήμα του ελληνικού πολιτισμού και της ιστορίας του, αλλά και εξαιρετικά σημαντικό για τη ναυτική παράδοση και την εξέλιξή της. Ήδη από την εποχή εκείνη η ευρύτερη περιοχή του Βυζαντίου είχε εξαιρετικά κομβική σημασία λόγω της θέσης της στο σταυροδρόμι ανάμεσα σε Ανατολή και Δύση²⁷. Στην αίθουσα ο επισκέπτης μπορεί να βρει πληροφορίες; Για τα πολεμικά αλλά και τα εμπορικά πλοία της εποχής, καθώς και για το κυριότερο όπλο των δρομώνων ήταν *το υγρόν πυρ*, Μείγμα, πιθανότατα, θείου, νίτρου, νάφθας και άλλων εύφλεκτων ουσιών που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην έκβαση των πολεμικών ναυτικών επιχειρήσεων της αυτοκρατορίας. Ένα από τα πλέον σημαντικά ευρήματα είναι ένας αποθηκευτικός πίθος της όψιμης βυζαντινής περιόδου που βρέθηκε στην Εύβοια και φέρει εγχάρακτες παραστάσεις ενός εμπορικού και ενός πολεμικού και ενός εμπορικού πλοίου.

²⁵<http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Προϊστορική-εποχή-και-κλασική-αρχαιότητα>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

²⁶<http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Προϊστορική-εποχή-και-κλασική-αρχαιότητα>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

²⁷<http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Βυζαντινή-εποχή>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

3. Προεπαναστατικά Χρόνια και το Ναυτικό του 1821

Στην επόμενη αίθουσα παρουσιάζεται η περίοδος της οθωμανικής κυριαρχίας, πριν την ελληνική επανάσταση με έμφαση στο Ναυτικό της Ελληνικής Επανάστασης.

Οθωμανική περίοδος - Ο δρόμος προς την Επανάσταση

Η εκδήλωση της Ελληνικής Επανάστασης είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την οικονομική ανάπτυξη και πνευματική αφύπνιση των υπόδουλων Ελλήνων κατά τον 18ο αιώνα.²⁸

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία άνθησε από το β' μισό του 18ου αι., ιδιαίτερα έπειτα από την υπογραφή της Συνθήκης του Κιουτσούκ Καϊναρτζή το 1774 μετά το τέλος του Α' Ρωσοτουρκικού πολέμου (1768-1774), σύμφωνα με την οποία οι Οθωμανοί υποχρεώθηκαν να αφήνουν τα ελληνικά πλοία με ρωσική σημαία να διαπλέουν ελεύθερα τα Στενά του Ευξείνου Πόντου. Τα πλοία που κυρίως χρησιμοποιούσαν τότε οι Έλληνες για τη διεξαγωγή του θαλασσινού εμπορίου ήταν τα μπρίκια, μικρά δικάταρτα ιστιοφόρα με εκτόπισμα 250 - 350 τόνων και εξοπλισμένα με 8 έως 16 κανόνια για την αντιμετώπιση του κινδύνου των πειρατών που τότε λυμαίνονταν τη θάλασσα της Μεσογείου. Στην έκθεση είναι τοποθετημένο το ομοίωμα του υδραϊκού ιστορικού μπρικιού «Άρης», που έπαιξε σημαντικό ρόλο στον ναυτικό αγώνα, καθώς και μία συλλογή κανονιών από πλοία εκείνης της εποχής.

Ελληνική Επανάσταση. Ο ναυτικός αγώνας του 1821

Με την κήρυξη της Επανάστασης στην Πελοπόννησο, τα ίδια εμπορικά πλοία μετατράπηκαν σε πολεμικά, ενώ εμποροκαπεταναίοι, όπως ο Μιαούλης, ο Τομπάζης, ο Σαχτούρης πρωταγωνίστησαν στις ναυτικές επιχειρήσεις. Εποπτικό υλικό που βρίσκεται στην έκθεση, πληροφορεί τον επισκέπτη για τα ονόματα των πλοίων και των καπεταναίων του τρινησίου στόλου. Αργότερα προστέθηκαν οι μικρότεροι στόλοι των υπολοίπων αιγιοπελαγίτικων νησιών²⁹. Η επαναστατική σημαία του πλοίου του Σπετσιώτη αγωνιστή Λαζάρου Κατσιλιέρη Μουσιού αποτελεί ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον έκθεμα του μουσείου. Επιπλέον, εκτίθεται ο πίνακας του Κωνσταντίνου Βολανάκη που απεικονίζει την ανατίναξη του τουρκικού δικρότου στην Ερεσό της Λέσβου από το πυρπολικό του Ψαριανού Δημητρίου Παπανικολή και ανήκει στη συλλογή του Μουσείου, αποδίδει με μνημειώδη τρόπο την ήττα ενός πλοίου και την αγωνία του πληρώματός του για το επικείμενο φοβερό τέλος. Στην αίθουσα αυτή επίσης εκτίθενται τα ομοιώματα των πρώτων ουσιαστικά εθνικών μας πλοίων. Αναφορά στη Ναυμαχία του Ναβαρίνου γίνεται στη μόνιμη έκθεση με την παρουσίαση εφημερίδων και εγγράφων της εποχής που αναφέρονται στο γεγονός, τμημάτων πλοίων και όπλων που ανασύρθηκαν από το βυθό του Ναβαρίνου και σημαντικών εικαστικών έργων, φιλοτεχνημένων από τον Άγγλο ζωγράφο και χαράκτη George Phillip Reinagle και τον κορυφαίο Έλληνα θαλασσογράφο Κωνσταντίνο Βολανάκη.

²⁸ <http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Προεπαναστατικά-χρόνια-και-το-Ναυτικό-του-1821>.
Ανάκτηση στις 20/7/2017.

²⁹ <http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Προεπαναστατικά-χρόνια-και-το-Ναυτικό-του-1821>.
Ανάκτηση στις 20/7/2017.

4. Το Πολεμικό Ναυτικό στους νεότερους χρόνους 1827-1945

Οι δύο επόμενες αίθουσες είναι αφιερωμένες στο Πολεμικό Ναυτικό, από την εποχή της ίδρυσης του νεοελληνικού κράτους ως τις μέρες μας. Ανάμεσα στα εκθέματα ξεχωρίζει το ομοίωμα της κορβέτας «Λουδοβίκος» το οποίο εκτίθεται μαζί με το κατασκευαστικό της σχέδιο που φέρει την υπογραφή του ναυπηγού Γεωργίου Τομπάζη. Ο «Λουδοβίκος» έμεινε στην ιστορία κυρίως από το γεγονός ότι πάνω σε αυτόν λειτούργησε το πρώτο «Ναυτικόν Παιδευτήριον», η πρώτη δηλαδή Σχολή Ναυτικών Δοκίμων³⁰, καθώς και το πρωτότυπο ναυπηγική σχέδιο της θωρακοβαρίδος «Βασιλεύς Γεώργιος» που βρίσκεται, επίσης, στη μόνιμη έκθεση. Ιδιαίτερη έμφαση, ωστόσο, δίνεται στη δράση του Πολεμικού Ναυτικού στους Βαλκανικούς πολέμους και τον Β΄ πόλεμο. Η αναφορά στους Βαλκανικούς πολέμους περιλαμβάνει ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στο θρυλικό θωρηκτό «Γεώργιος Αβέρωφ» και στις νικηφόρες ναυμαχίες της Έλλης (3/12/1912) και της Λήμνου (5/1/1913), οι οποίες παρουσιάζονται σε δύο πολύ παιδευτικά και εντυπωσιακά διοράματα. Σε αυτή την ενότητα, επίσης, υπάρχουν σπουδαίοι πίνακες ζωγραφικής της συλλογής του Μουσείου, έργα των Βασιλείου Χατζή, Λυκούργου Κογεβίνα, Αιμιλίου Προσαλέντη, Λουκά Γεραλή, που αποθανάτισαν με τον χρωστήρα τους την μεγαλειώδη δράση του πολεμικού μας στόλου.

Η ενότητα της παρουσίασης της δράσης του Πολεμικού Ναυτικού κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο του 1940-1945 ξεκινά με το γεγονός του τορπιλισμού. Δίπλα από το μοντέλο της «Έλλης» έχει τοποθετηθεί η καμπάνα του βυθισμένου πλοίου και τμήμα μίας από τις τρεις ιταλικές τορπίλες που εκτοξεύθηκαν από το υποβρύχιο εναντίον της «Έλλης» και του λιμανιού της Τήνου. Φωτογραφίες της εποχής έχουν αποτυπώσει τις δραματικές σκηνές που εξελίχθηκαν κατά την στιγμή της αιφνιδιαστικής ιταλικής επίθεσης³¹, ενώ το ενδιαφέρον συγκεντρώνει η σημαία του θρυλικού «Παπανικολή» που βρίσκεται στην έκθεση, και ο πυργίσκος του υποβρυχίου που αποτελεί το επιβλητικότερο εξωτερικό έκθεμα του Μουσείου.

5. Η Εμπορική Ναυτιλία από το 1827 έως σήμερα

Οι εξαιρετικές επιδόσεις των Ελλήνων εφοπλιστών στον στίβο των θαλασσιών μεταφορών έχουν αποτυπωθεί σε έναν τεράστιο πίνακα που κυριαρχεί στην αίθουσα, όπου απεικονίζονται τα σινάλα καπνοδόχων εφοπλιστικών εταιρειών από το 1857, εποχή ίδρυσης της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας», μέχρι σήμερα, που ο ελληνικός εμπορικός στόλος έχει καταλάβει την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη³². Το έκθεμα που τραβά την προσοχή σε αυτήν την αίθουσα, ιδιαίτερα των μικρών επισκεπτών του Μουσείου, είναι τα όργανα πλοήγησης παλαιού εμπορικού ατμόπλοιου, που έχουν τοποθετηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε να αναπαριστούν τη γέφυρα πλοίου.

³⁰ <http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Το-Πολεμικό-Ναυτικό-στους-νεότερους-χρονους-1827-1945>.
Ανάκτηση στις 20/7/2017.

³¹ <http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Το-Πολεμικό-Ναυτικό-στους-νεότερους-χρονους-1827-1945>.
Ανάκτηση στις 20/7/2017.

³² <http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Η-Εμπορική-Ναυτιλία-από-το-1927-έως-σήμερα>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

6. Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία

Η έκθεση ολοκληρώνεται με την παρουσίαση της παραδοσιακής ναυπηγικής και των ιστοφόρων σκαφών, που διέσχισαν την Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα κατά τον 19ο και 20ό αιώνα. Ομοιώματα περαμάτος, τρεχαντηριού, συμιακής σκάφης, γατζάο, τράτας, карабόσκαρου, σαντάλας, μπομπάρδας-πολάκας και βαρκαλά είναι μόνο μερικοί από τους γνωστούς τύπους σκαριών που κατασκευάζονταν από Έλληνες караβομαραγκούς στις νησιωτικές και παράλιες περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η μακέτα ενός ταρσανά που παρουσίαση τα στάδια κατασκευής ενός τρεχαντηριού και οι παραδοσιακές τεχνικές ναυπηγήσεις των ξύλινων πλοίων που μας είναι γνωστές μέχρι σήμερα.

Ακόμη, παρουσιάζεται το ομοίωμα του καϊκιού της Ινέπολης, πόλης στα παράλια της Μαύρης Θάλασσας, το οποίο αποτελεί τη μοναδική περίπτωση επιβίωσης της αρχαίας τεχνικής ναυπήγησης που ονομάζεται «πρώτα το πέτσωμα». Τέλος, το κεντρικό έκθεμα αυτής της αίθουσας είναι το μεγάλο ομοίωμα τρεχαντηριού με εμφανείς κατασκευαστικές λεπτομέρειες, το οποίο είχε κατασκευαστεί από έναν από τους τελευταίους παραδοσιακούς караβομαραγκούς που δραστηριοποιούνταν στο Περάμα, τον Πάχο Παπαστεφάνου³³.

7. Εικαστική Συλλογή

Η συλλογή περιλαμβάνει έργα ζωγραφικής σημαντικών Ελλήνων ζωγράφων καθώς και έργα χαρακτηριστικής Ελλήνων και Ευρωπαίων καλλιτεχνών που χρονολογούνται από τον 16ο αιώνα. Στη συλλογή περιλαμβάνεται και ένας μικρός αριθμός γλυπτών. Αναφορικά με τα έργα ζωγραφικής, πρόκειται για έργα σημαντικών καλλιτεχνών της νεοελληνικής ζωγραφικής. Σε αυτά περιλαμβάνονται προσωπογραφίες ναυτικών προσωπικοτήτων και δωρητών του Μουσείου. Ο Ανδρέας Κριεζής, ο Σπύρος και ο Αιμίλιος Προσαλέντης, ο Γεώργιος Ροϊλός, ο Κων/νος Ηλιάδης, ο Γιάννης Μόραλης, η Θάλεια Φλωρά Καραβία είναι μερικοί από τους ζωγράφους που αποδίδουν με το χρωστήρα τους πρωταγωνιστές των ναυτικών αγώνων του έθνους³⁴. Ωστόσο, τα πιο εντυπωσιακά έργα της συλλογής είναι εκείνα που παρουσιάζουν τη θάλασσα ως πεδίο ιστορίας και συγκρούσεων. Η Πυρπόληση του τουρκικού δικρότου στην Ερεσό το 1821 και η Ναυμαχία του Ναβαρίνου του Κωνσταντίνου Βολανάκη εγκαινιάζουν την ενότητα των ιστορικών έργων συνδυάζοντας τη θαλασσογραφία με την ιστορική παράσταση. Συχνό θέμα είναι οι ιστορικές ναυμαχίες των Βαλκανικών Πολέμων αποτυπώνονται αρκετά συχνά από καλλιτέχνες, όπως ο Βασίλειος Χατζής, ο οποίος βρισκόταν πάνω σε πολεμικό καράβι και παρακολουθούσε με κάθε λεπτομέρεια τη δράση του ελληνικού στόλου.

Αναφορικά με τα χαρακτηριστικά, στη συλλογή περιλαμβάνονται κυρίως χαλκογραφίες και λιθογραφίες που φιλοτεγήθηκαν από γνωστούς Έλληνες και ξένους δημιουργούς και χρονολογούνται από τον 16ο έως και τον 20ό αιώνα, και ένας σημαντικός αριθμός χαρακτηριστικών με τοπιογραφικά και ηθογραφικά θέματα. Ξεχωριστή κατηγορία αποτελούν οι προσωπογραφίες, κυρίως αγωνιστών της Ελληνικής Επανάστασης, έργα του Δανού καλλιτέχνη Adam Friedel, καθώς και ένας σημαντικός αριθμός χαρακτηριστικών που απεικονίζει,

³³ <http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Παραδοσιακή-Ναυπηγική-και-πλοία>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

³⁴ <http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Εικαστική-Συλλογή>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

μέλη της βασιλικής οικογένειας του Γεωργίου Α'. Τέλος, στην αίθουσα εκτίθενται και οι ιστορικές συνθέσεις.

Τέλος, η συλλογή γλυπτών του Ναυτικού Μουσείου περιλαμβάνει ένα μικρό αριθμό έργων Ελλήνων καλλιτεχνών, κατασκευασμένων από μάρμαρο, ξύλο, χαλκό κ.α. και το θεματολόγιο τους περιλαμβάνει γεγονότα και προσωπικότητες της νεότερης ελληνικής ιστορίας³⁵.

8. Συλλογή Αριστοτέλη Ωνάση

Τέλος, στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο της αίθουσας Δ' του Μουσείου, παρουσιάζεται ένα τμήμα της συλλογής Ωνάση, ο οποίος έχει συνδεθεί διεθνώς με το δαιμόνιο επιχειρηματικό πνεύμα του σύγχρονου Έλληνα και την επίδοση των Ελλήνων στα θαλασσινά επαγγέλματα. Η συλλογή περιλαμβάνει ομοιώματα πλοίων, έργα μικροτεχνίας, ναυτικά όργανα, όπλα, έπιπλα, πίνακες ζωγραφικής και χαρακτηριστικά που χρονολογούνται από τον 17ο αιώνα. Τα κειμήλια αυτά κοσμούσαν τη διάσημη για την πολυτέλειά της θαλαμηγού του, «Χριστίνα». Το πιο σημαντικό και εντυπωσιακό μέρος της συλλογής Ωνάση αποτελούν τα κοκάλινα ομοιώματα πλοίων, έργα Γάλλων αιχμαλώτων των Ναπολεόντειων Πολέμων. Πρόκειται για σπάνια συλλογή μοντέλων. Παρόμοια συναντώνται και στο Βρετανικό Ναυτικό Μουσείο Greenwich³⁶.

³⁵<http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Εικαστική-Συλλογή>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

³⁶<http://hmmuseum.gr/Συλλογές/Μόνιμη-Έκθεση/Συλλογή-Αριστοτέλη-Ωνάση>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.



Κεφάλαιο 4: Η ενότητα «Παραδοσιακή Ναυπηγική και πλοία» και προτάσεις επανασχεδιασμού της

4.1.1. Ο Χώρος της εκθεσιακής ενότητας



Εικόνα 14 ο χώρος της έκθεσης από την ιστοσελίδα του μουσείου

Η εκθεσιακή ενότητα "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" βρίσκεται στην τελευταία αίθουσα του μουσείου και αποτελείται από έναν ενιαίο χώρο, περίπου 80τμ.



Εικόνα 16 άποψη της εκθεσιακής ενότητας "παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017



Εικόνα 15 το εσωτερικό του μουσείου- εισελθόντας στην εκθεσιακή ενότητα "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017

Περιλαμβάνει κυρίως ομοιώματα ιστιοφόρων σκαφών και παραδοσιακής ναυπηγικής που διέσχισαν την Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα από τον 19ο και 20ο αιώνα.

Ακόμα η εκθεσιακή ενότητα φιλοξενεί προσωρινά και άλλα εκθέματα που δεν σχετίζονται με την παραδοσιακή ναυπηγική. Μερικά από αυτά είναι τα ακόλουθα:

- ✚ Τα ναυτικά όργανα και ο χάρτης της Κρήτης του Κορονέλου 17ου αιώνα



Εικόνα 17 μέρος της έκθεσης με ναυτικά όργανα και τον χάρτη της Κρήτης 17ου αιώνα

- ✚ Το Κιάλος που είναι αγωνιστικό σκάφος
- ✚ Θαλασσογραφίες Βρετανικές,
- ✚ Σηματολόγια που χρησιμοποιούσαν σε άλλες Χώρες
- ✚ Ο Φαροφύλακας



Εικόνα 18 μέρος της έκθεσης, στο κάτω μέρος είναι ομοιώματα σκαφών, πάνω δεξιά είναι ο κιάλος, κάτω του βρίσκονται Βρετανικές θαλασσογραφίες και πάνω αριστερά σηματολόγια άλλων Χωρών.



Εικόνα 19 έκθεμα της έκθεσης
"Ο φαροφύλακας"

Ιδιαίτερης αξίας εκθέματα για το μουσείο, αποτελούν τα πορτρέτα πλοίων. Πρόκειται για πιστά αντίγραφα, έργων που έφτιαξαν οι αδελφοί Ρου στη Μασσαλία, από αυθεντικούς πίνακες σκαφών, Υδραϊκών ναυτικών οικογενειών.

Ο Κωνσταντίνος Κυριαζής, αξιωματικός του ναυτικού στον μεσοπόλεμο προερχόμενος από ιστορική οικογένεια της Ύδρας, τα έκανε δωρεά στο ναυτικό μουσείο.



Εικόνα 20 εκθέματα της εκθεσιακής ενότητας, μεταξύ άλλων και τα πορτρέτα στους τοίχους

Η σπουδαιότητα των πορτρέτων για το μουσείο είναι διττή:

1. Το 1964 ο Κυριαζής επιχορηγεί την έκδοση του λευκώματος «Πλοία και Ναυμαχίες του '21» με αυτά τα πορτρέτα, από τις πωλήσεις του οποίου εξασφαλίστηκε το απαιτούμενο χρηματικό ποσό για την ανέγερση του ιδιόκτητου πλέον κτιρίου του ναυτικού μουσείου της Ελλάδος.
2. Τα πορτρέτα αυτά αποτυπώνουν το Υδραϊκό ναυτικό στα χρόνια πριν την επανάσταση.

4.2. Ιστορική τεκμηρίωση

Η παραδοσιακή ναυπηγική και τα σκάφη από τα μέσα του 18^{ου} μέχρι τον 20^ο αιώνα.

Την περίοδο της τουρκοκρατίας, μέχρι τα μέσα του 18^{ου} αιώνα, το εμπόριο, η ναυτιλία και οι τέχνες των Ελλήνων, όχι μόνο ελέγχονταν αλλά συχνά καταστέλλονταν από τους κατακτητές, Τούρκους και Βενετούς.

Παράλληλα, ο άνισος ανταγωνισμός με τις μεγάλες ναυτικές δυνάμεις που κυριαρχούσαν στην ανατολική Μεσόγειο δεν άφηνε περιθώρια εξέλιξης του ελληνικού εμπορικού στόλου. Παρ' όλα αυτά οι Έλληνες, κατά τη σκοτεινή αυτή περίοδο, δεν εγκατέλειψαν τη ναυτιλία και τη ναυπηγική. Μαρτυρίες εκείνης της εποχής, αν και σποραδικές, δείχνουν ότι υπήρχαν νησιά και παραλιακές περιοχές, που οι κάτοικοι τους εξασκούσαν τη ναυπηγική τέχνη και διέθεταν περιορισμένο αριθμό εμπορικών καραβιών. Ενδεικτικά θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τη Χίο, την Πάτμο, την Ύδρα, τη Σύμη, τη Ζάκυνθο, το Γαλαξίδι, το Μεσολόγγι, την Πρέβεζα, τη Ζαγορά, την Καβάλα και τα Σφακιά, σαν μερικά από τα μέρη που αναφέρεται ναυτική και ναυπηγική δραστηριότητα πριν από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα³⁷.

Κατά τον 18^ο αιώνα, η πρώτη εμφάνιση υπολογίσιμου εμπορικού στόλου γίνεται στο Ιόνιο και ειδικότερα στο Μεσολόγγι στα τέλη της δεκαετίας 1730 – 1740 (Λέων: 1972, σ. 31). Η ανάπτυξη του μεσολογγίτικου ναυτικού οφείλεται κυρίως στους Έλληνες εμπόρους της Ηπείρου, της Δυτικής Στερεάς και των Επτανήσων που είχαν επενδύσει στα μεσολογγίτικα καράβια. Στα πλαίσια ενός ιδιαίτερα σκληρού ανταγωνισμού, οι μεγάλες εμπορικές δυνάμεις, όπως η Γαλλία, η Βενετία και η Αγγλία, προσπάθησαν να εξασφαλίσουν αποκλειστικές συναλλαγές με τους Έλληνες εμπόρους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Για το σκοπό αυτό καθιέρωσαν κάποιους ευνοϊκούς όρους συμμετοχής του μεσολογγίτικου ναυτικού στα δικά τους εμπορικά δίκτυα προσελκύοντας έτσι και τους Έλληνες εμπόρους.

Ένα μεγάλο ποσοστό εξάλλου από τα πλοία του Μεσολογγίου φαίνεται ότι είχαν ναυπηγηθεί στους τοπικούς ταρσανάδες της λιμνοθάλασσας, όπως αναφέρεται σε προξενικά έγγραφα εκείνης της περιόδου.

Οι τεχνικές πληροφορίες που έχουμε για εκείνες τις ναυπηγήσεις είναι μηδαμινές. Τα στοιχεία για τον τρόπο ναυπήγησης, τις γνώσεις των Ελλήνων ναυπηγών και τη μορφή των ναυπηγούμενων σκαφών είναι ελάχιστα και αντιφατικά. Θα ήταν λοιπόν παρακινδυνευμένο να καταλήξουμε σε γενικότερα συμπεράσματα ως προς τη ναυπηγική τεχνολογία που εφαρμοζόταν εκείνη την περίοδο στους ελληνικούς ταρσανάδες. Υπάρχουν όμως σημαντικές πληροφορίες για τη ύπαρξη ικανών Ελλήνων ναυπηγών και τεχνικών ναυπηγικής που απασχολούνται στα οθωμανικά και τα βενετσιάνικα ναυπηγεία, από τον 15^ο έως τον 18^ο αιώνα. (Μπεκιάρογλου – Εξαδακτύλου: 1994, σ.138-149, Lane: 1934, σ. 56-57, Αντωνόπουλος: 1963, σ. 211, σ. 9-16 και Makris: 2002, σ. 99). Η μετακίνηση τους από τα νησιά ιδιαίτερα προς στα οθωμανικά κρατικά ναυπηγεία (Κωνσταντινούπολη, Αδραμύττιο, Μυτιλήνη, Λήμνος, Αλικαρνασός, Ρόδος, Αττάλεια, Θάσος και Αλάνια) φαίνεται ότι γινόταν τακτικά και με τη μορφή των υποχρεωτικών μετακλήσεων. Η εργασία αυτή των

³⁷Η ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΣΑ ΤΟΥ 18ου ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 20ο ΑΙΩΝΑ
σελ 126

Ελλήνων ναυπηγών και τεχνικών πρέπει να αξιολογηθεί ως μια από τις κυριότερες αποδείξεις για τις ικανότητές τους αλλά και ένας από τους βασικότερους τρόπους εμπλουτισμού και εξέλιξης των ναυπηγικών γνώσεων τους για την κατασκευή μεγάλων και σύγχρονων караβιών την περίοδο αυτή. Θα πρέπει επίσης να συνυπολογιστεί το γεγονός ότι σε περιόδους ευρύτερων ανακατασκευών του στόλου οι Οθωμανοί προσλάμβαναν παράλληλα και γνωστούς αρχιναυπηγούς από τη Δύση για να επιβλέψουν τις κατασκευές. Κατ' αυτόν τον τρόπο οι Έλληνες ναυπηγοί συνεργαζόμενοι με τους δυτικούς έρχονταν σε άμεση επαφή με τις πιο εξελιγμένες ναυπηγικές εφαρμογές εκείνης της εποχής³⁸.

Στο δεύτερο μισό του 18^{ου} αιώνα η ελληνική εμπορική ναυτιλία περνά σε μια πρωτόγνωρη τροχιά ανάπτυξης. Εκτός από τις ευνοϊκότερες πολιτικές συνθήκες την περίοδο αυτή (χωρίς μακρόχρονες πολεμικές συρράξεις) υπήρξαν και άλλοι οικονομικοί παράγοντες που επέδρασαν καταλυτικά. Η αύξηση της προσφοράς αλλά και της ζήτησης αγροτικών προϊόντων έδωσαν περισσότερες ευκαιρίες στους νησιώτες να ασχοληθούν με την εμπορική ναυτιλία. Παράλληλα φαίνεται ότι την περίοδο αυτή είχε συντελεστεί ικανοποιητική συσσώρευση κεφαλαίων από εμπορικές, αλλά και πειρατικές δραστηριότητες, που μπορούσαν να επενδυθούν στο αναπτυσσόμενο διαμετακομιστικό εμπόριο. Στην αύξηση του ελληνικού εμπορικού στόλου και στην ανάπτυξη της ναυπηγικής συνέβαλε επίσης η χαλάρωση των περιορισμών προς τους υπόδουλους Έλληνες, ως προς τη ναυπήγηση μεγάλων εμπορικών πλοίων.

Οι ευνοϊκές συνθήκες επέτρεψαν σε πολλά νησιά και παραλιακές περιοχές να αποκτήσουν πολλά πλοία και να έχουν σημαντική συμμετοχή στο εμπόριο της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες στα τέλη του 18^{ου} αιώνα. Η μεγαλύτερη ωστόσο ώθηση δόθηκε στα τέλη του 18^{ου} και τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, όταν τα ταξίδια των γαλλικών και αγγλικών εμπορικών πλοίων είχαν περιοριστεί στη Μεσόγειο, εξαιτίας των πολεμικών συρράξεων. Εκείνα τα χρόνια σχεδόν σε κάθε κατοικημένο νησί υπήρχαν τουλάχιστον ένα ναυπηγείο για κατασκευές ή έστω επισκευές πλοίων (Τζαμτζής: 1972, σ. 101).

Οι κυρίαρχες ναυτικές δυνάμεις στα νησιά του Αιγαίου, ήταν αναμφίβολα την περίοδο αυτή οι κοινότητες της Ύδρας, των Σπετσών και των Ψαρών. Στα νησιά αυτά αναπτύχθηκε σε μεγάλο βαθμό και η ναυπηγική. Η γνώση των πιο εξελιγμένων τεχνικών μεθόδων, την εποχή εκείνη, εξασφαλιζόταν με τη θήτευση των ικανότερων ναυπηγών στα μεγάλα ναυπηγεία της Βασιλεύουσας ή της Βενετίας, όπως και κατά τις παλαιότερες εποχές. Ένα ξεχωριστό παράδειγμα ήταν ο μάστρο- Γιώργης του Αναγνώστη, Ύδραϊός ναυπηγός, που επιστάτησε προσωπικά στη Βενετία τη ναυπήγηση του 'Αρη' του Μιαούλη στα 1801, όπως επίσης και δύο άλλων караβιών για Ύδραϊους πλοιοκτήτες (Κριεζής: 1860, σ. 18). Ο ίδιος επίσης επιστάτησε στην Κωνσταντινούπολη, προσκεκλημένος του Καπουδάν πασά, τη ναυπήγηση κιρλαγκίτσιου, κατά τα υδραϊκά πρότυπα (Αρχείο κοινότητας Ύδρας (ΑΚΥ) τ.Α': 64), καθώς και τη ναυπήγηση του πρώτου τρίκροτου του οθωμανικού στόλου.

Στις αρχές του 19^{ου} αιώνα πληθαίνουν και οι τεχνικές πληροφορίες για τις ναυπηγήσεις. Την εποχή αυτή, μπορούμε να ανιχνεύσουμε δύο επίπεδα τεχνικής που εφαρμόζονται στα ελληνικά ναυπηγεία. Το πρώτο αποτελεί συνέχεια της παλαιότερης τοπικής παράδοσης, όπου οι ναυπηγοί με υποτυπώδη εργαλεία και με απλές μεθόδους, κατασκεύαζαν σκάφη περιορισμένου μεγέθους, τα οποία δύσκολα ανταποκρίνονταν στις απαιτήσεις της σύγχρονης, για την εποχή, εμπορικής ναυτιλίας. Το δεύτερο επίπεδο τεχνικής ήταν αποτέλεσμα του εκσυγχρονισμού της τοπικής ναυπηγικής παραγωγής για να μπορέσει να

³⁸ Η ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΣΑ ΤΟΥ 18ου ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 20ο ΑΙΩΝΑ σελ126,127

ανταπεξέλθει στη ζήτηση για εμπορικά πλοία, ανταγωνιστικά ως προς το μέγεθος και τις επιδόσεις. Ο εκσυγχρονισμός στην τεχνική περιελάμβανε κυρίως ακριβέστερο σχεδιασμό των σκαφών (εισαγωγή της μεθόδου της σάλας), που επέτρεπε αύξηση του μεγέθους, καλύτερη πλευστότητα, μεγαλύτερη ταχύτητα και εμπλουτισμό της τυπολογίας. Γίνονταν επίσης εισαγωγή πρώτων υλών οι οποίες είχαν μεγαλύτερη αντοχή και καλύτερη ποιότητα. Βελτιώθηκαν ακόμη οι μέθοδοι καθέλκυσης και ανέλκυσης, για μεγαλύτερη ασφάλεια και λιγότερες φθορές. Τέλος, γινόταν μεγαλύτερος καταμερισμός τω εργασιών σε εξειδικευμένους τεχνίτες με αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγής και τη βελτίωση της ποιότητας των σκαφών. Η εκσυγχρονισμένη τεχνική εφαρμοζόταν κυρίως, όπως είναι φυσικό, στους τόπους όπου υπήρχε μεγαλύτερη ζήτηση για εμπορικά καράβια, όπως στα τρία ναυτικά νησιά (Υδρα, Σπέτσες και Ψαρά) και κατά πόσα πιθανότητα και σε άλλα νησιά και παραλιακές περιοχές, όπως στη Χίο, στην Κάσο, στη Σύμη, στην Πάτμο, στη Σκιάθο, στη Σκόπελο και στην Αίνο της Θράκης.³⁹

Τα πρώτα χρόνια μετά την επανάσταση και τη δημιουργία του νέου ελληνικού κράτους, ένα ακόμη νησί, η Σύρος, που στο παρελθόν δεν είχε επιδείξει ιδιαίτερη ναυτική δραστηριότητα, έγινε το πρώτο ναυτικό και ναυπηγικό κέντρο της χώρας. Λίγα χρόνια πριν από το 1830 πρόσφυγες από τα νησιά και τις περιοχές που είχαν καταστρέψει οι Τούρκοι, όπως η Χίος, τα Ψαρά, οι Κυδωνιές και η Σμύρνη, άνοιξαν τα πρώτα ναυπηγεία στο νησί. Οι πρόσφυγες δημιουργούν επίσης την Ερμούπολη, μια νέα πόλη στο νησί, η οποία μέσα σε λίγα χρόνια γίνεται το δυναμικότερο λιμάνι και εμπορικό κέντρο του νέου ελληνικού κράτους. Στην Ερμούπολη γίνονται οι περισσότερες ναυπηγήσεις караβιών στην πρώτη περίοδο του νέου ελληνικού κράτους. Άλλες απελευθερωμένες περιοχές κατά τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, με πολλές ναυπηγήσεις μεγάλων πλοίων ήταν το Γαλαξίδι, οι Σπέτσες, η Ύδρα, ο Πειραιάς, η Κορώνη, η Σκιάθος, η Σκόπελος και η Καλαμάτα. Μεγάλες ναυπηγήσεις γίνονται επίσης και σε αρκετά νησιά που δεν είχαν ακόμη ενσωματωθεί στο νέο κράτος. Στη Χίο για παράδειγμα, ναυπηγούνται μεγάλα πλοία όπως το μάρκο «Κοραής», χωρητικότητας 42.000 τούρκικων κιλών, δηλαδή ή 1.30 τόνων, κατασκευασμένο το 1875 από το ναυπηγό Ιωάννη Μαρρή. Πρόκειται για μια περίοδο ακμής της ναυπήγησης ξύλινων σκαφών, η οποία, ωστόσο, εμπεριείχε και το σπέρμα της παρακμής της, με την ατμοκίνηση και τις πρώτες μεταλλικές ναυπηγικές κατασκευές.

Από τις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα, η ελληνική εμπορική ναυτιλία εξοπλίζεται με χαλύβδινα πλοία, κατασκευασμένα στο εξωτερικό, με αποτέλεσμα τη διακοπή της ναυπηγικής μεγάλων εμπορικών караβιών στα ελληνικά ξυλοναυπηγεία και τη συνέχιση μόνο της κατασκευής αλιευτικών και μικρών ακτοπλοϊκών σκαφών. Τα μεγέθη των ξύλινων σκαφών που ναυπηγούνται μειώνονται σημαντικά όσο προχωρά ο 20^{ος} αιώνας και μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο εγκαταλείπονται παραδοσιακά πανιά, δίνοντας τη θέση τους στις πετρελαιομηχανές. Τα ξύλινα σκάφη που ναυπηγούνται κατά τον 19^ο και το πρώτο μισό του 20ού αιώνα παρουσίαζαν μεγάλη ποικιλία ως προς το σχήμα της γάστρας τους και την ιστιοφορία τους. Υπήρχαν μικρά σκαριά που τα χρησιμοποιούσαν συνήθως στην αλιεία, στη σπογγαλιεία, στο τοπικό εμπόριο και στο κοντραμπάντο. Το σχήμα τους ήταν συνήθως φτιαγμένο για να εξυπηρετεί το σκοπό για τον οποίο είχαν σκαρωθεί, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Άλλα ήταν λεπτόγραμμα και χαμηλά για να κινούνται εύκολα με τα κουπιά, όπως οι τράτες, και άλλα ήταν ψηλά και φαρδιά για να ταξιδεύουν με τα πανιά και να διαθέτουν χώρους για τα εφόδια, όπως οι σκάφες από τη Σύμη, ή για τα δίχτυα και τα άλλα εργαλεία της ψαρικής, όπως τα αλιευτικά τρεχαντήρια. Τα μεγαλύτερα καράβια ήταν εμπορικά και με τέτοιο τρόπο κατασκευασμένα, ώστε να έχουν χώρους μέσα στα αμπάρια

³⁹Η ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΣΑ ΤΟΥ 18ου ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 20ο ΑΙΩΝΑ
σελ127,128

για τα εμπορεύματα που μετέφεραν. Είχαν επίσης αρκετό χώρο στο κατάστρωμα για το χειρισμό των πολυάριθμων πανιών της αρματωσιάς τους.

Οι караβομαραγκοί τα ξεχώριζαν από το σχήμα και τα χαρακτηριστικά της γάστρας τους. Ήταν τα περάματα, τα караβόσκαρα, τα τρεχαντήρια, οι βαρκαλάδες και άλλοι τύποι γάστρας, με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Οι καπετάνιοι από την άλλη τα ονομάτιζαν κυρίως ανάλογα με τα πανιά που έφεραν και με την ιστιοφορία που σχημάτιζαν, συνδυάζοντας τα πανιά τους. Ήταν τα λατίνια, οι σακολέβες, οι μπρατσέρες, τα λόβερ, οι γολέρες, τα μπρίκια και άλλες ονομασίες ιστιοφοριών.

Τα σχήματα της γάστρας δεν αντιστοιχούν πάντα σε ένα είδος ιστιοφορίας. Τα τρεχαντήρια, για παράδειγμα, μπορούσαν να είναι αρματωμένα με λατίνια ή με σακολέβες ή να είναι μπρατσέρες ή λόβες. Δημιουργούταν έτσι μια μεγάλη ποικιλία συνδυασμών από σκαριά με λογιών –λογιών ιστιοφορίες που τα συναντούσες όλα στα γαλανά νερά του Αιγαίου, του Ιονίου και ακόμη σε πιο μακρινές θάλασσες.

Τα πιο συνηθισμένα μικρά καϊκια είναι τα τρεχαντήρια. Τα χαρακτηριστικά τους είναι το κυρτό πλωριό ποδόσταμα, το φαρδύ κατάστρωμα και η οξεία απόληξη του καταστρώματος στην πρύμνη. Παλαιότερα τα τρεχαντήρια ήταν ιστιοφόρα, με ένα ή δύο κατάρτια, ανάλογα με το μήκος τους, που μπορούσε να φτάνει μέχρι και τα 30μ. Στην Ύδρα σκαρώθηκαν τα πρώτα τρεχαντήρια στα μέσα του 17^{ου} αιώνα και αργότερα, κατά τον 19^ο και τον 20^ο αιώνα, κατασκευάζονταν σε όλα σχεδόν τα καρνάρια του Αιγαίου.⁴⁰

Διαφορετικό σχήμα είχαν οι βαρκαλάδες που ήταν εμπορικά κυρίως καϊκια και σκαρώνουν σε πολλά καρνάγια του Αιγαίου. Το χαρακτηριστικό τους στοιχείο ήταν ο άβακας ή τάκος στην πρύμνη. Η επιφάνεια αυτή ήταν συχνά διακοσμημένη με ανάγλυφα λαϊκά μοτίβα, στηριζόταν κυρίως στο πρυμνίο ποδόσταμα, επάνω στο οποίο κρεμόταν επίσης και το πηδάλιο του καϊκιού. Ένας ιδιαίτερος τύπος γάστρας, που κατασκευαζόταν αποκλειστικά από τους ναυπηγούς του Ανατολικού Αιγαίου ήταν το πέραμα. Το ιδιαίτερο γνώρισμα του είναι οι μικρές απολήξεις της γάστρας (κάτσουλας), υπάρχει και ένα εγκάρσιο ξύλινο επίπεδο, επάνω στο οποίο τελειώνει η κουπαστή (ο τάκος). Τα περάματα ήταν παλαιότερα μεγάλα εμπορικά καϊκια, σχεδόν πάντα με δύο κατάρτια που έφεραν μεγάλα πανιά.

Το ιδιαίτερο καϊκι του Ιονίου ήταν το γατζάο. Έμοιαζε με τρεχαντήρι, αλλά ήταν πιο φαρδύ και με λιγότερο καμπυλωμένο πλωριό ποδόστομα. Ιδιαίτερη φήμη είχαν τα μεγάλα γάντζο που κατασκευαζόταν στα καρνάγια της Κέρκυρας. Ήταν όλα εμπορικά καϊκια με δύο κατάρτια, το σχήμα τους φαίνεται ότι ήταν επηρεασμένο από τα καϊκια της Αδριατικής, με «μάγουλα» στην πλώρη και φαρδύ κατάστρωμα σε όλα το μήκος του καϊκιού. Το γάντζο είχε μικρό βάθος για να μπορεί να μπαίνει στα ρηγά νερά των λιμνοθαλασσών του Ιονίου και να πιάνει στις εσωτερικές εμπορικές σκάλες της Ηπείρου.

Στα Δωδεκάνησα υπήρχε ένας ιδιαίτερος τύπος γάστρας που ονομαζόταν σκάφη. Είχε πολύ λοξό και ευθύγραμμο πλωριό ποδόσταμα και στην πρύμνη είχε τάκο ή άβακα, όπως και ο βαρκαλάς. Οι σκάφες ήταν σφουγγαράδικα καϊκια και σκαρώνονταν σχεδόν πάντα από Συμιακούς ναυπηγούς. Είχαν ένα κατάρτι στη μέση και ένα μικρότερο στη πρύμνη. Στο πρυμνίο μικρό κατάρτι υπήρχε ένα τριγωνικό πανί που χρησίμευε περισσότερο σαν τιμόνι. Στο κεντρικό κατάρτι κρέμονταν πολλά πανιά και έδιναν τη δυνατότητα σε αυτό το μικρό

⁴⁰Η ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΣΑ ΤΟΥ 18ου ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 20ο ΑΙΩΝΑ
σελ129

σκαρί να τρέχει με μεγάλη ταχύτητα. Αν και σήμερα δεν σώζεται καμιά σκάφη, διατηρείται όμως η φήμη του μικρού και γρήγορου ιστιοφόρου που αρμένιζε σ' όλο το Αιγαίο, με τους Συμιακούς και Καλύμνιους σφουγγαράδες.

Ιδιαίτερα αλιευτικά σκάφη ήταν οι τράτες που είχαν μακρόστενο σχήμα, ήταν κωπηλάτες και σπάνια είχαν ένα ή δύο κατάρτια με πανιά λατίνια. Τα κατάρτια και τα πανιά με τις αντένες τους μπορούσαν εύκολα να βγουν από τη θέση τους και να τοποθετηθούν οριζόντια στα πλάγια του καϊκιού για να μην εμποδίζουν κατά τη διάρκεια του ψαρέματος. Οι τράτες είχαν συνήθως από έξι έως δέκα κωπηλάτες, ανάλογα το μήκος τους, και κουβαλούσαν στην πλώρη τα δίχτυα για το ψάρεμα. Το είδος ψαρέματος όπως και τα δίχτυα που χρησιμοποιούσαν στα σκάφη αυτά ονομαζόταν επίσης τράτα. Η παλαιότερη αναφορά για τη τράτα, ως είδος ψαρέματος, γίνεται τον 16^ο αιώνα, αν και το ψάρεμα αυτό ήταν γνωστό από την αρχαιότητα με το άλλο όνομά του, γρίπος.

Τα μεγάλα ιστιοφόρα του 19^{ου} αιώνα ήταν συνήθως караβόσκαρα, όπως ονομαζόταν ένα άλλο είδος γάστρας. Τα χαρακτηριστικά τους ήταν το ελλειπτικό σχήμα του καταστρώματος στην πρύμνη και το ελαφρώς κοίλο πλωριό ποδόσταμα. Τα караβόσκαρα δημιουργήθηκαν από τους Έλληνες караβομαραγκούς τον 19^ο αιώνα, αντιγράφοντας τις γάστρες από τα καράβια της Δύσης. Η δημιουργία τους οφείλεται στην προσπάθεια να κατασκευάσουν μεγάλα και γρήγορα εμπορικά ιστιοφόρα, με δύο ή και τρία κατάρτια και με πολλά πανιά. Από τα 20^{ου} αιώνα μικρότερα караβόσκαρα (γύρω στα είκοσι μέτρα ολικό μήκος) χρησιμοποιούνταν για ψάρεμα ως μηχανότρατες πλέον, με ισχυρές μηχανές πρόωσης.

Εκτός από το σχήμα της γάστρας αναφέρθηκε ακόμη ότι υπήρχαν και διαφορετικά είδη ιστιοφορίας. Στις ελληνικές θάλασσες ξεχώριζαν οι μεγάλες ιστιοφορίες πάνω σε σκάφη περιορισμένου μεγέθους, Τα εμπορικά καράβια ήταν συνήθως αρματωμένα μπρίκια, γολέτες ή πολάκες με τετράγωνα πανιά και με μπούμες ή ψάθες.

Τα μικρότερα σκάφη, με τα οποία εξασκούσαν το τοπικό εμπόριο, η αλιεία και τα η σπογγαλιεία είχαν συνήθως πανιά ψάθες, λατίνια και σακολέβες. Ιδιαίτερα τα δύο τελευταία είδη πανιών χρησιμοποιούνταν σχεδόν αποκλειστικά από σκάφη με ένα κατάρτι. Το λατίνι ήταν απλό πανί, πολύ χρήσιμο στους ψαράδες γιατί ήθελαν να το χρησιμοποιούν και να το μαζεύουν χωρίς πολλές καθυστερήσεις. Η σακολέβα, ήταν για μεγάλες διαδρομές και για φουρτουνιασμένη θάλασσα γιατί θεωρείτο το πιο ασφαλές πανί. Και τα δύο ήταν γνωστά στους Έλληνες από την αρχαιότητα και θεωρούνται αντιπροσωπευτικά πανιά της Μεσογείου.

Τα ελληνικά παραδοσιακά σκάφη και οι αρματωσιές τους αποτελούν τον τελευταίο κρίκο μιας μακραίωνης τεχνικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Οι τεχνολογικές αλλαγές που πραγματοποιούνται σήμερα στη ναυπηγική και στη ναυσιπλοΐα μας επιβάλλουν να καταγράψουμε και να μελετήσουμε αυτήν την πτυχή της ελληνικής παράδοσης, γιατί σε λίγα χρόνια θα έχει περάσει ολοκληρωτικά στην ιστορία⁴¹.

⁴¹Η ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΣΑ ΤΟΥ 18ου ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ 20ο ΑΙΩΝΑ
σελ130,131

4.3. Οι εκθεσιακές επικοινωνιακές αρχές

Στην ενότητα έχει χρησιμοποιηθεί κυρίως το **απλό μεταδοτικό μοντέλο** επικοινωνίας εφόσον η έκθεση, μας παρουσιάζει μια βασική πληροφορία για τα αντικείμενα στις λεζάντες τους, έχοντας μικρή δυνατότητα ερμηνείας και ένταξης των αντικειμένων στην ενότητα «Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία».

Ο προαναφερόμενος τρόπος εκθεσιακής αφήγησης δεν συνάδει με τις προδιαγραφές ενός ολιστικού μοντέλου επικοινωνίας που ο σκοπός του είναι να προσφέρει πολυσήμαντα και πολυδιάστατα μηνύματα ώστε όχι μόνο να δημιουργήσει μια ερμηνευτική προσέγγιση για το αντικείμενο, αλλά και να δώσει την δυνατότητα διαπραγμάτευσης της ερμηνείας. Αντίθετα στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται μονοδιάστατες πληροφορίες που απευθύνεται σε παθητικούς δέκτες και δεν ενδιαφέρεται για τις ιδιαιτερότητες του κοινού, με αποτέλεσμα οι δέκτες να μαζικοποιούνται.

4.4. Αξιολόγηση επικοινωνιακού μοντέλου της εκθεσιακής ενότητας

Το απλό μεταδοτικό μοντέλο επικοινωνίας διαπιστώνεται στα εξής χαρακτηριστικά της συλλογής:

- Ø Η τοποθέτηση των αντικειμένων σε κοινή διάταξη στο χώρο, τα μαζικοποιεί χωρίς να δημιουργεί σημεία στάθμευση



Εικόνα 21 φωτογραφία 360° της ενότητας “Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία” 2017

- Ø Δύσκολη οπτική επαφή σε όλα τα εκθέματα, λόγω της θέσης τους, το ένα πίσω από το άλλο



Εικόνα 22 λεπτομέρεια εσωτερικού της έκθεσης "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017

- Ø Οι λεζάντες δεν είναι ελκυστικές



Εικόνα 23 λεζάντα εκθέματος της εκθεσιακής ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017

- Ø Η έλλειψη καθισμάτων δημιουργεί μουσειακή κόπωση
- Ø Δεν προσφέρει κατάλληλες υποδομές για Άτομα με Αναπηρία, όπως είναι τα σημεία αφής για τους τυφλούς
- Ø Δεν έχει εκπαιδευτικά ερεθίσματα για παιδιά, πέρα των εκπαιδευτικών προγραμμάτων
- Ø Δεν περνάει πολυδιάστατα μηνύματα
- Ø Δεν δημιουργεί ενδιαφέρον για τα εκθέματα και για τις σημασίες πίσω από αυτά
- Ø Ακολουθεί μια παραδοσιακή μορφή έκθεσης χωρίς χρήση τεχνολογίας



Εικόνα 24 άποψη εσωτερικού της εκθεσιακής ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017

- Ø Δεν υπάρχει επαρκές πληροφοριακό κείμενο, παρά μόνο η λεζάντα που ταυτοποιεί το αντικείμενο
- Ø Υπάρχει απουσία ποικίλων ερμηνευτικών και οπτικοακουστικών μέσων
- Ø Υπάρχουν τοποθετημένα εκθέματα που δεν ανήκουν στην έκθεση και καθιστούν μια χαοτική ατμόσφαιρα.

4.5. Μεθοδολογία επαναπροσδιορισμού

Για τον επαναπροσδιορισμό των αντικειμένων στην έκθεση καλούμαστε να ξανά σχεδιάσουμε την έκθεση. Αρχικά ορίζουμε τους στόχους μας μέσω κάποιων ερωτήσεων και ύστερα αναφερόμαστε στην λειτουργία της έκθεσης και στον τρόπο εφαρμογής πρακτικών θεμάτων.

Στόχοι επαναπροσδιορισμού της εκθεσιακής ενότητας

Ερωτήσεις που θέτουμε:

- Ø Ποιος είναι ο σκοπός της εκθεσιακής ενότητας;
- Ø Τι σκοπεύουμε να μεταδώσουμε μέσω αυτής;
- Ø Ποια είναι τα μέσα επικοινωνίας που θα χρησιμοποιήσουμε;
- Ø Σε ποιους απευθυνόμαστε;
- Ø Τι θέλουμε να πετύχουμε;
- Ø Ποια είναι η θεματική της;
- Ø Ποιο είναι το κεντρικό -ευρηματικό έκθεμά της;
- Ø Τί την χαρακτηρίζει;

i. Σκοπός της εκθεσιακής ενότητας είναι καταρχάς η επικοινωνία των επισκεπτών με τα εκθέματα και ακολούθως η επιθυμία τους να τα ερμηνεύσουν, ώστε να δημιουργηθεί ανάδραση μεταξύ κοινού και εκθεμάτων. Αναλυτικά:

1. Να προκαλέσουμε το ενδιαφέρον του κοινού ώστε να πλησιάσει τα εκθέματα και να τα παρατηρήσει.
2. Να παρέχουμε στους επισκέπτες τη δυνατότητα διανοητικής προσέγγισης των εκθεμάτων. Αυτό επιτυγχάνεται με ποικιλόμορφους μεθόδους μετάδοσης της γνώσης και αποκωδικοποίησης της γλώσσας, ώστε να επιτευχθεί ή κατανόηση πολυδιάστατων νοημάτων.

Ωστε ο επισκέπτης να:

- Û Να αφιερώσει χρόνο στην παρατήρηση των εκθεμάτων
- Û Να συσχετίσει τα εκθέματα με τις εμπειρίες του, εντάσσοντας τα, στις καθημερινές δραστηριότητες του, ώστε να δημιουργηθεί μια οικειότητα μεταξύ τους.
- Û Να «ερμηνεύσει» το αντικείμενο ώστε να το εντάξει ξανά στην έκθεση με διαφορετική προσέγγιση κάθε φορά. Πιο συγκεκριμένα, θέλουμε να δοθεί η δυνατότητα στο κοινό να ασκήσει την κριτική του ικανότητα χρησιμοποιώντας την φαντασία του.
- Û Να γνωρίσει τους πολιτικοοικονομικούς παράγοντες της εποχής που εντάσσονται τα αντικείμενα.
- Û Να συγκρίνει το κάθε αντικείμενο με άλλα παρόμοια.

3. Να δώσουμε έναυσμα στον επισκέπτη να έρθει σε επαφή με τα πολιτιστικά αγαθά.
 4. Να δημιουργήσουμε στο κοινό την επιθυμία επαναλαμβανόμενης επίσκεψης στην έκθεση αντλώντας κάθε φορά διαφορετικά ερεθίσματα..
 5. Να τους προκαλέσουμε ευχάριστα συναισθήματα κάνοντάς τους ενεργούς στην έκθεση και προκαλώντας στους ίδιους, συναισθήματα πολιτισμικής υπερηφάνειας.
- ii. **Μέσω της εκθεσιακής ενότητας** σκοπεύουμε να γνωστοποιήσουμε την χρησιμότητα των αντικειμένων, μέσα στο χρονικό, ιστορικό, κοινωνικό και οικονομικό τους πλαίσιο, δηλαδή μέσα στις πραγματικές τους διαστάσεις συσχετίζοντας τα με τα αντίστοιχα πλαίσια της εποχής μας.
- iii. **Τα μέσα επικοινωνίας** που θα χρησιμοποιήσουμε είναι στατικά και δυναμικά.
- Ως στατικά μέσα θα χρησιμοποιήσουμε αρχικά τα ίδια τα αντικείμενα, κείμενα υπό μορφή λεζάντας, με επιπλέον βοηθητικό υλικό και φωτογραφίες.
 - Ως δυναμικά μέσα θα χρησιμοποιήσουμε οπτικοακουστικά μέσα υπό μορφή ταινίας μικρού μήκους και ηλεκτρονικά μέσα υπό μορφή οθόνη αφής.
- iv. **Επιθυμούμε μέσα από την εκθεσιακή ενότητα**, να προσεγγίσουμε όχι μόνο, τους κατοίκους της περιοχής για να γνωρίζουν και να επικοινωνήσουν τα δρώμενα στην ευρύτερη γειτονιά τους, αλλά και τους τουρίστες.
- Απευθυνόμαστε σε κοινό από όλα τα μορφωτικά, πολιτισμικά, κοινωνικά και οικονομικά επίπεδα, σε Άτομα με Αναπηρία και εκπαιδευτικά ιδρύματα.
- v. **Επιθυμία μας είναι, να πετύχουμε, ώστε ο εκθεσιακός χώρος να** εμπνεύσει τους επισκέπτες, να παρατηρήσουν, να κατανοήσουν και να ερμηνεύσουν τα εκθέματα.
- vi. Η **θεματική** ενότητα που προσεγγίζουμε είναι η «ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ» που περιλαμβάνει ομοιώματα ιστιοφόρων σκαφών και παραδοσιακής ναυπηγικής, που διέσχισαν την Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα κατά τον 19ο και 20ό αιώνα.

Το **κεντρικό -ευρηματικό έκθεμα της εκθεσιακής ενότητας** που δημιουργεί σημείο στάθμευσης, είναι ένα ομοίωμα τρεχαντηριού με εμφανείς κατασκευαστικές λεπτομέρειες, το οποίο είχε κατασκευαστεί από έναν από τους τελευταίους παραδοσιακούς караβομαραγκούς που δραστηριοποιούνταν στο Περάμα, τον Πάχο Παπαστεφάνου.

- vii. Επιθυμία μας είναι πέρα από τον ιστορικό **χαρακτήρα που έχει η εκθεσιακή ενότητα**, να προστεθεί και ο κοινωνικός της χαρακτήρας. Ωστε μέσω της εκθεσιακής ενότητας ο Πειραιάς να αποτελεί πόλο έλξης επισκεπτών.

4.6. Προτάσεις επανασχεδιασμού της εκθεσιακής ενότητας

4.6.1. Λειτουργικά ζητήματα της εκθεσιακής ενότητας

- Ø Δημιουργία μιας ξεχωριστής προθήκης του κεντρικού εκθέματος «ομοίωμα τρεχαντηριού του Πάχου Παπαστεφάνου» που προβάλλει το αντικείμενο με τον κατάλληλο φωτισμό.
- Ø Δημιουργία ενός συρταριού κάτω από την μακέτα του ταρσανά, μέσα στο οποίο εμφανίζονται εκμαγεία αλληλεξαρτώμενα με το συρτάρι που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην αναπαράσταση των σταδίων κατασκευής ενός τρεχαντηριού, σύμφωνα με τις οδηγίες της μακέτας.



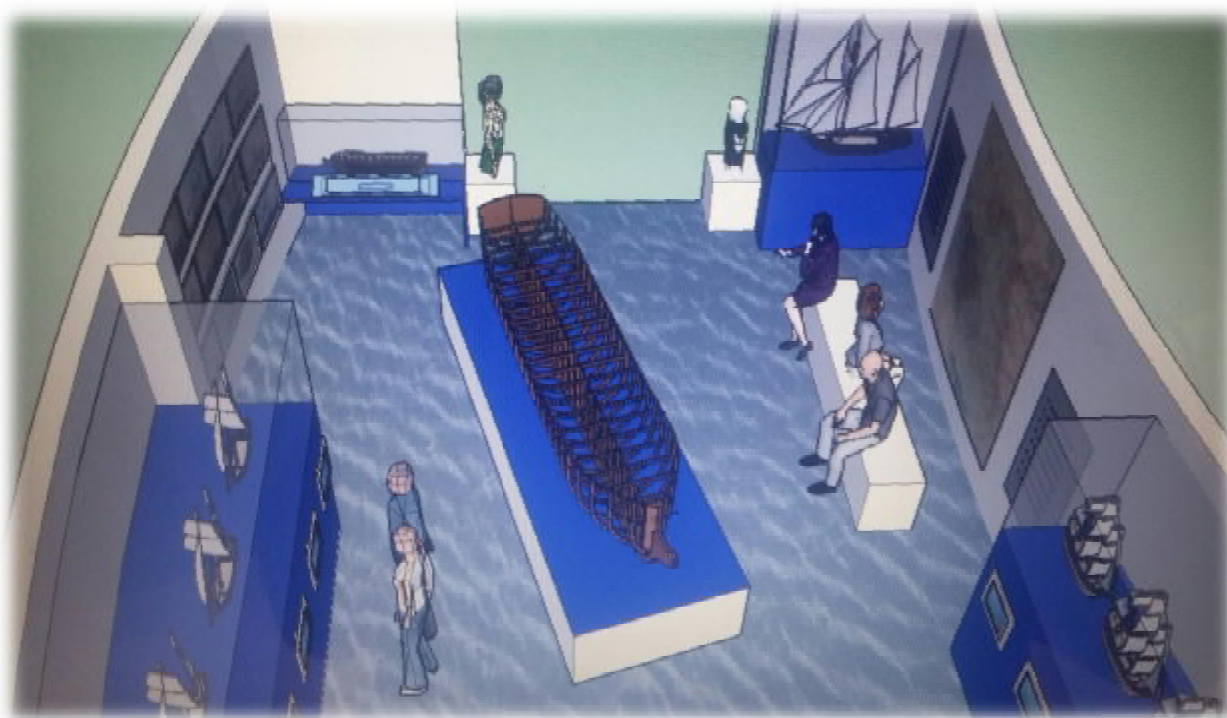
Εικόνα 25 έκθεμα "Μακέτα ενός ταρσανά"



Εικόνα 26 έκθεμα "Ομοίωμα τρεχαντηριού"



Εικόνα 27 τοποθέτηση στο χώρο "Ομοίωμα τρεχαντηριού"



Εικόνα 28 πρόταση τοποθέτησης στον χώρο "Ομοίωμα τρεχαντηριού"

- Ø Διαμόρφωση του χώρου: Χάραξη της πορείας των επισκεπτών με την τοποθέτηση του κεντρικού εκθέματος "Ομοίωμα τρεχαντηριού" στο κέντρο της έκθεσης, σε

πλάγια διάταξη με άνοιγμα στην είσοδο, ώστε δημιουργεί την αίσθηση του διαδρόμου για το ξεκίνημα της εκθεσιακής αφήγησης.

- Ø Πάγκος ξεκούρασης για τους ενήλικες ώστε να μπορούν και από εκεί να παρατηρούν τα εκθέματα, χωρίς να μειώνεται το ενδιαφέρον τους.
- Ø Κατασκευή προθηκών με δυνατότητα τοποθέτησης, θρανίων και οθονών αφής κάτω από τα εκθέματα, για την ενασχόληση των παιδιών με δημιουργικές εργασίες. Με τίτλο «ζωγράφισε και εσύ ένα δικό σου καϊκάκι». Οι ζωγραφιές αυτές θα αποθηκεύονται αυτόματα στον υπολογιστή με οθόνη αφής, ώστε όταν ο μικρός ζωγράφος-επισκέπτης έρθει ξανά στην έκθεση, να μπορεί να δει το δημιούργημά του.



Εικόνα 29 πρόταση ειδικά σχεδιασμένων προθηκών με οθόνες αφής και θρανία για τα παιδιά

4.6.2. Εφαρμογή στα στατικά μέσα επικοινωνίας

- Ø Τα εκθέματα τοποθετημένα σε αραιά διάταξη με δυνατότητα οπτικής επαφής όλων των εκθεμάτων.
- Ø Δημιουργία σημείων στάθμευσης
- Ø Προτείνεται ο εξής σχεδιασμός λεζάντας:

Ο σχεδιασμός της λεζάντας είναι σημαντικό να κινεί το ενδιαφέρον του επισκέπτη. Προτείνεται να είναι γραμμένη με γραμματοσειρά ευανάγνωστη και μέγεθος κατάλληλο και να είναι τοποθετημένη περίπου στο ύψος των ματιών ενός μέσου επισκέπτη, έτσι ώστε να είναι αβίαστη η προσπάθειά του να τη διαβάσει.

Ø Σημεία αφής:

Προς διευκόλυνση των ατόμων με προβλήματα όρασης, προτείνεται επιλεγμένες λεζάντες του μουσείου να συνοδεύονται από πινακίδες γραμμένες στη γραφή Braille, καθώς και ανάγλυφες ζωγραφιές ιστοφόρων σκαφών.

Ø Δημιουργία Χρονοδιαγράμματος:

Ο Σχεδιασμός ενός χρονοδιαγράμματος με μορφή χάρτη που εξυπηρετεί, στην καλύτερη κατανόηση της εκθεσιακής αφήγησης των εκθεμάτων, μέσω της ένταξή τους στον χωρόχρονο. Ο χάρτης θα απαντά στα ακόλουθα ερωτήματα: Πού και ποια ήταν τα ναυτικά κέντρα τον 18^ο έως τον 20^ο αιώνα.



Εικόνα 30 πρόταση χρονοδιαγράμματος- χάρτη της εκθεσιακής ενότητας

Ø Βοηθητικό κείμενο:

Το κείμενο που θα συνοδεύει τις λεζάντες των εκθεμάτων είναι σημαντικό να είναι γραμμένο σε γλώσσα απλή και κατανοητή. Ασφαλώς δεν θα πρέπει να λείπει η επιστημονική ορολογία, όπου αυτή είναι απαραίτητη. Εντούτοις, με στόχο τα κείμενα να είναι προσιτά και να επιτυγχάνουν να κινήσουν το ενδιαφέρον όλων των επισκεπτών, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που δεν έχουν ιδιαίτερες γνώσεις στον τομέα της ναυπηγικής, καθώς και των παιδιών που επισκέπτονται το μουσείο, είναι σημαντικό να είναι γραμμένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε αφενός να γίνονται κατανοητά και αφετέρου να κινούν το ενδιαφέρον όσων τα βλέπουν.

Ø Χρήση χρωματικών συνδυασμών:

Οι λεζάντες προτείνεται να είναι τοποθετημένες πάνω από την προθήκη με μεγάλα γράμματα και με πολύχρωμους συνδυασμούς, έτσι ώστε να είναι περισσότερο ευπαρουσίαστες και εύληπτες.

Ø Φωτογραφικό υλικό:

Είναι σημαντικό τα εκθέματα, όπου αυτό είναι εφικτό, να συνοδεύονται από φωτογραφικό υλικό, έτσι ώστε να εμπλουτίζεται η μουσειακή εμπειρία και ο επισκέπτης να μπορεί να αντλήσει ακόμη περισσότερες πληροφορίες για τα εκθέματα που τον ενδιαφέρουν περισσότερο.

4.6.3. Εφαρμογή στα δυναμικά μέσα επικοινωνίας

- Ø Οθόνες αφής για όλους τους επισκέπτες, κάτω από επιλεγμένα εκθέματα, με επιπλέον πληροφοριακό κείμενο και με δυνατότητα επιλογών σε ελληνική και αγγλική γλώσσα.



Τρισδιάστατη ψηφιακή τράπεζα που μας παρουσιάζει τον τρόπο ναυπήγησης του Ταρσανά.

Εικόνα 31 πρόταση δυναμικών μέσων επικοινωνίας της εκθεσιακής ενότητας

- Ø Δημιουργία κατασκευής ηχείων, σε σχήμα κογχυλιών, με την ηχογράφηση ιστοριών- παραμυθιών από αληθινές ιστορίες και μαρτυρίες ναυτικών. Μικροί και μεγάλοι θα μπορούν να ακούνε ιστορίες ανάλογα με την ηλικία και τα ενδιαφέροντά τους.
- Ø Δυνατότητα καταγραφής προσωπικών ιστοριών από τους ίδιους τους επισκέπτες.
- Ø Οθόνες αφής σχεδιασμένες για παιδιά που θα αναπαριστούν την ποικιλομορφία των τύπων ναυπήγησης με τα ακόλουθα ψηφιακά παιχνίδια: Αναγνώρισε τα μοντέλα σκαφών, βρες τα ίδια, ταίριαξε τα μοντέλα σκαφών με τους τύπους ιστοφορίας.

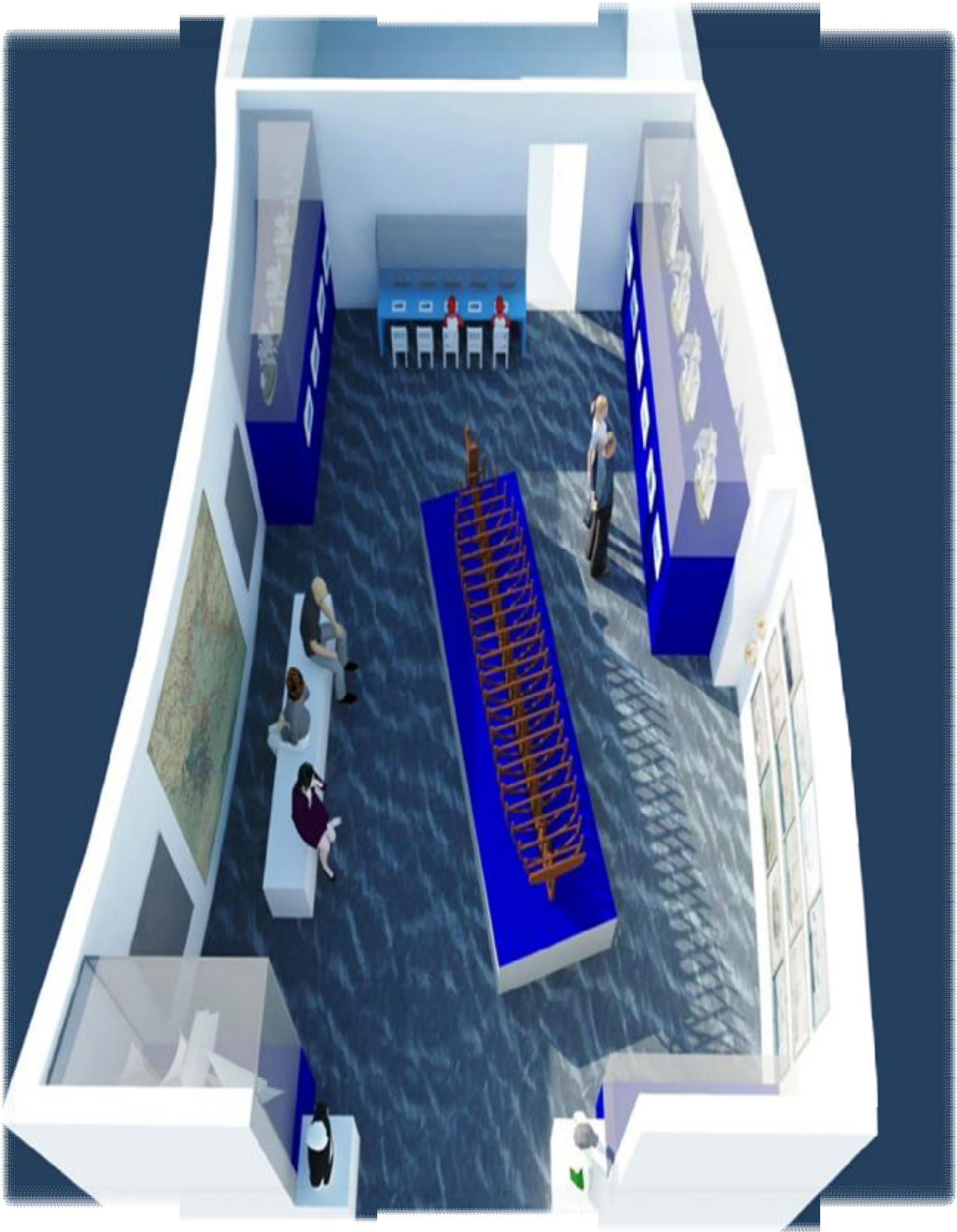


Εικόνα 32 μέρος της εκθεσιακής ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία"2017



Εικόνα 33 πρόταση επανέκθεσης της εκθεσιακής ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία"

4.6.4. Κάτοψη πρότασης επικοινωνιακού σχεδιασμού της εκθεσιακής ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία"



Εικόνα 34 Κάτοψη πρότασης Ελένης Κοντοράβδης της εκθεσιακής ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 10/05/2017

4.7 Δικτύωση με άλλα ναυτικά μουσεία στην Ελλάδα και το εξωτερικό

Η δικτύωση του μουσείου με άλλα ναυτικά μουσεία τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση του μουσείου σε όλους τους τομείς. Μέσω της δικτύωσης είναι δυνατό να επιτευχθούν οι ακόλουθοι στόχοι:

- Ø Μεταφορά της τεχνογνωσίας των άλλων μουσείων και στην περίπτωση του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας.
- Ø Διαρκής και εμπειριστατωμένη ενημέρωση για τις εξελίξεις στο χώρο, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και στο εξωτερικό.
- Ø Συνεργασία στην ανάπτυξη πρωτοβουλιών για την ανάδειξη της ναυτιλίας και της ναυπηγικής, αλλά και άλλων σχετικών με τη φύση του μουσείου θεμάτων.
- Ø Διευκόλυνση της υλοποίησης περιοδικών και περιοδεουσών εκθέσεων μέσω της ανταλλαγής.
- Ø Εξάπλωση της φήμης του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας και στο εξωτερικό.
- Ø Αύξηση του εν δυνάμει κοινού του μουσείου.
- Ø Δυνατότητα υιοθέτησης στρατηγικών επικοινωνίας που αποδεδειγμένα έχουν λειτουργήσει στην περίπτωση άλλων μουσείων.

4.8. Αναβάθμιση της ιστοσελίδας του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας

Μία ακόμη σημαντική βελτίωση περιλαμβάνει την αναβάθμιση της ιστοσελίδας του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας, έτσι ώστε αυτή να μπορεί να εξυπηρετήσει πιο αποτελεσματικά τους στόχους που έχουν τεθεί από τους υπευθύνους επικοινωνίας. Εξάλλου, το διαδίκτυο αποτελεί ένα γρήγορο και προσιτό μέσο που ο μέσος επισκέπτης χρησιμοποιεί για την αναζήτηση πληροφοριών που σχετίζονται με τα ενδιαφέροντα και την ψυχαγωγία του.

Η αναβάθμιση της ιστοσελίδας του μουσείου μπορεί να γίνει κατά το πρότυπο των ιστοσελίδων άλλων μουσείων που ήδη διαθέτουν ολοκληρωμένες και φιλικές προς το χρήστη ιστοσελίδες. Ένα τέτοιο παράδειγμα από την Ελλάδα είναι η ιστοσελίδα του Βυζαντινού και Χριστιανικού Μουσείου, η οποία είναι διαμορφωμένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε να προσφέρει μία ικανοποιητική εμπειρία στο χρήστη⁴² ή στη σελίδα του Μουσείου της Ακρόπολης που χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερο βαθμό διαδραστικότητας⁴³. Σύμφωνα με το πρότυπο της ιστοσελίδας αυτής, προτείνεται ο ανασχεδιασμός της ιστοσελίδας του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας ως ακολούθως:

- Ø Αλλαγή του σχεδιασμού της ιστοσελίδας ώστε αυτός να γίνει περισσότερο σύγχρονος και να συνάδει με τις επιταγές του web design του 21^{ου} αιώνα.
- Ø Διατήρηση του μπλε ως βασικού χρώματος της σελίδας, καθώς αποτελεί έμμεση αναφορά στο υδάτινο στοιχείο, αλλά γενικότερος εμπλουτισμός της χρωματικής παλέτας.
- Ø Μέριμνα για την προσβασιμότητα για Άτομα με Αναπηρία, με την προσθήκη ηχητικών πληροφοριών και περιγραφών σε όλη την έκταση της ιστοσελίδας.
- Ø Προσθήκη εκπαιδευτικών παιχνιδιών και διαδραστικών εφαρμογών.
- Ø Προσθήκη ενότητας για την πρόσκληση χορηγών και δωρητών που μπορούν να συμβάλλουν στην ενίσχυση του έργου του μουσείου.

⁴²<http://www.byzantinemuseum.gr/>, Ανάκτηση στις 20/7/2017.

⁴³www.theacropolismuseum.gr/, Ανάκτηση στις 20/7/2017.

4.9. Σύγκριση με το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξιδίου

Το Ναυτικό Μουσείο Γαλαξιδίου στεγάζεται σε ένα κτίριο που κτίστηκε το 1868 – 1870 και ανακαινίστηκε το 1979. Αποτελείται από αίθουσες, όπου ο επισκέπτης μπορεί να δει αντικείμενα που σχετίζονται με τη θάλασσα και τη ναυτιλία και φέρουν τον τίτλο «Ναυτική Πινακοθήκη». Πρόκειται για μία συλλογή από πίνακες ιστοφόρων, ναυτικά όργανα και ακρόπρωρα, ορισμένα από τα οποία είναι εξαιρετικής ποιότητας, ημερολόγια πλοίων, νηολόγια των караβιών του Γαλαξιδίου και έργα του καπετάνιου και ζωγράφου Πέτρου Πετραντζά. Σημαντικό έκθεμα αποτελεί και το «Χρονικό του Γαλαξιδίου», έκδοσης του Ν. Σάθα, που χρονολογείται το 1865 και φυλάσσεται σε ειδική προθήκη⁴⁴. Το 2007 το Μουσείο απέκτησε μία συλλογή γραμματοσήμων και σπάνιων ναυτλιακών εγγράφων με το όνομα «Αργοναύτες», η οποία αποτέλεσε δωρεά των Κωνσταντίνου και Ειρήνης Ανιτσά. Σε αυτή τη συλλογή ο επισκέπτης μπορεί να διαβάσει για παγκόσμιας κλίμακας γεγονότα, ενώ παράλληλα αναδεικνύονται και τα άτομα που είχαν πρωταγωνιστικό ρόλο σε αυτά⁴⁵.

Η πρώτη και η δεύτερη αίθουσα του μουσείου συνδέονται με ένα διάδρομο, όπου ο επισκέπτης μπορεί να θαυμάσει νομίσματα από την ευρύτερη περιοχή του Γαλαξιδίου και φωτογραφικό υλικό αυτής. Στην αίθουσα II εκτίθεται το «Χρονικό του Γαλαξιδίου» και εκθέματα που συνδέονται με τον Εθνικοαπελευθερωτικό αγώνα και τη ναυτική και εμπορική ακμή της περιοχής, εργαλεία ναυπηγικής και πληροφορίες που αφορούν τα ναυπηγεία του Γαλαξιδίου, ναυτικά εργαλεία και ομοιώματα ιστοφόρων. Στην αίθουσα III υπάρχουν εκθέματα από ναυτικά αρματώματα και εξαρτήματα ιστοφόρων. Η αίθουσα IV περιλαμβάνει την Πινακοθήκη και τη συλλογή γραμματοσήμων που προαναφέρθηκαν.



Εικόνα 35 μέρος έκθεσης του ναυτικού μουσείου Γαλαξιδίου από την ιστοσελίδα του

⁴⁴http://odysseus.culture.gr/h/1/gh151.jsp?obj_id=3351, Ανάκτηση στις 20/7/2017.

⁴⁵<http://galaxidimuseum.gr/istoria.html>, Ανάκτηση στις 20/7/2017.

Στην αίθουσα V ο επισκέπτης μπορεί να δει ναυτικά έγγραφα, εργαλεία και όργανα και πίνακες ναυαγίων, καθώς και τρία ακρόπρωρα από Γαλαξίδι ιδιωτικά ιστιοφόρα. Τέλος, στην αίθουσα IV υπάρχουν έργα του καλλιτέχνη και συγγραφέα Σπύρου Βασιλείου, το «Διάγραμμα Ρυμοτομίας» της πόλης που χρονολογείται στα 1882 και ο πίνακας του «Ζωδιακού Κύκλου» του Ηλία Σκούρτη⁴⁶. Εκτός των εκθεμάτων αυτών, στο μουσείο υπάρχει και αρχαιολογική συλλογή, η οποία αναδεικνύει την ιστορία της περιοχής από την 3^η χιλιετία π.Χ. έως και τους πρώιμους βυζαντινούς χρόνους.

Επιχειρώντας τη σύγκριση μεταξύ των δύο μουσείων μπορεί κανείς αρχικά να εντοπίσει ορισμένες ομοιότητες. Πρόκειται, ασφαλώς, για δύο μουσεία παρόμοιου περιεχομένου, καθένα από τα οποία είναι αφιερωμένο σε διαφορετική περιοχή. Αυτό είναι περισσότερο εμφανές στην περίπτωση του Μουσείου του Γαλαξιδίου, καθώς συνδέεται αποκλειστικά και μόνο με την ευρύτερη περιοχή αναδεικνύοντας τη ναυτιλία και την ιστορία της. Αντίθετα, στο Ναυτικό Μουσείο Ελλάδας τα εκθέματα αφορούν περισσότερο την ελληνική επικράτεια ως σύνολο και συνδέονται με γεγονότα της ιστορίας της. Και στις δύο περιπτώσεις υπάρχουν εκθέματα ποικίλης φύσης, συμπεριλαμβανομένων και εικαστικών έργων, τα οποία ασφαλώς συνδέονται με το ιδιαίτερο θέμα των μουσείων, δηλαδή τη θάλασσα και τα πλοία.

Αναφορικά με την επικοινωνία του μουσείου, μπορεί να παρατηρηθεί ότι η ιστοσελίδα του Ναυτικού Μουσείου του Γαλαξιδίου, αν και πιο απλή στο σχεδιασμό της, περιλαμβάνει περισσότερες λειτουργίες και ευνοεί τη διά δράση με τον επισκέπτη σε μεγαλύτερο βαθμό. Διαθέτει ενημερωτική ενότητα για τους φίλους του μουσείου, καθώς και πολυμεσικό υλικό διαθέσιμο για τους επισκέπτες που επιθυμούν να έχουν μία περισσότερο ζωντανή εμπειρία. Περιλαμβάνει, επίσης, ενότητα με «Συχνές Ερωτήσεις» κατά το πρότυπο των σύγχρονων ιστοσελίδων, χρήσιμους συνδέσμους, καθώς και πληροφορίες για την πόλη του Γαλαξιδίου. Η ιστοσελίδα είναι διαθέσιμη και στην αγγλική γλώσσα, κάτι που δεν συμβαίνει στην περίπτωση του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας.

Συνοψίζοντας, το Μουσείο του Γαλαξιδίου, αν και βρίσκεται σε μία περιοχή της περιφέρειας, όπου η επισκεψιμότητα είναι μικρότερη σε σχέση με αυτή της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας όπου βρίσκεται το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδας, είναι σε κάποιο βαθμό περισσότερο οργανωμένο αναφορικά με την επικοινωνία του, έτσι ώστε να μπορεί να προσελκύσει το ενδιαφέρον των επισκεπτών από άλλες περιοχές. Με αυτή τη λογική, έχει δώσει μεγαλύτερη έμφαση στην ανάπτυξη της ιστοσελίδας του, η οποία μπορεί να κινήσει το ενδιαφέρον των επισκεπτών και να τους παρακινήσει ώστε να επισκεφθούν το χώρο του μουσείου. Ασφαλώς, και σε αυτή την περίπτωση η ιστοσελίδα επιδέχεται βελτιώσεων, εντούτοις φαίνεται ότι μπορεί να λειτουργήσει περισσότερο αποτελεσματικά.

⁴⁶<http://galaxidimuseum.gr/toor.html>. Ανάκτηση στις 20/7/2017.

Επίλογος – συμπεράσματα

Το σύγχρονο μουσείο είναι σημαντικό να βρει τη θέση του στην κοινωνία και να εξελιχθεί έτσι ώστε να υπηρετεί το ρόλο του μέσα σε αυτή. Από την άλλη πλευρά, ο 21^{ος} αιώνας επιβάλλει στους επαγγελματίες των μουσείων να υιοθετήσουν σύγχρονες μεθόδους για την επικοινωνία του ιδρύματος και να αξιοποιήσουν κάθε δυνατό μέσο με στόχο την αναβάθμιση της σχέσης του μουσείου με τους επισκέπτες του. Ο επισκέπτης, εξάλλου, βρίσκεται στο επίκεντρο της προσοχής, ενώ, παράλληλα, η προσέλκυση μεγαλύτερης μερίδας κοινού μπορεί να συμβάλλει στην ενίσχυση της φήμης του μουσείου, αλλά και τη διασφάλιση των απαραίτητων οικονομικών πόρων που θα οδηγήσουν στη βιωσιμότητά του. Στην εποχή της οικονομικής κρίσης αυτό κρίνεται ακόμη πιο σημαντικό, αφού οι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι είναι σημαντικά μειωμένοι και τα μουσεία καλούνται να αναζητήσουν εναλλακτικές πηγές εσόδων.

Η διάσταση της επικοινωνίας, για όλους τους παραπάνω λόγους, καθίσταται ιδιαίτερα ουσιώδεις για τα μουσεία. Στην περίπτωση του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας, ενός μουσείου με μεγάλη ιστορία, αλλά και σημασία για τη διατήρηση της ιστορικής μνήμης ενός τομέα εξαιρετικά σημαντικού για τη χώρα, η αναβάθμιση του τομέα της επικοινωνίας κρίνεται απολύτως απαραίτητη. Ο σχεδιασμός των εκθεσιακών ενότητων μπορεί να βελτιωθεί σημαντικά, έτσι ώστε μέσω αυτού να βελτιωθεί συνολικά η λειτουργία του μουσείου. Το απλό μεταδοτικό μοντέλο που έχει αξιοποιηθεί στην ενότητα της παραδοσιακής ναυπηγικής που εξετάστηκε από την παρούσα μελέτη φαίνεται ότι δεν συνάδει με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις του μουσείου στη σύγχρονη εποχή, ούτε και με τις προδιαγραφές του ολιστικού μοντέλου επικοινωνίας, η αξιοποίηση του οποίου μπορεί να έχει περισσότερο ουσιαστικά αποτελέσματα στη μετάδοση πολυδιάστατων μηνυμάτων και την ενίσχυση της ερμηνευτικής διάστασης της ενότητας. Η αξιοποίηση του μοντέλου αυτού κρίθηκε, λοιπόν, ότι θα πρέπει να αντικατασταθεί, έτσι ώστε να βελτιωθεί η επικοινωνία του επισκέπτη με τα εκθέματα και να ενισχυθεί η προσπάθεια για ερμηνεία τους.

Όπως φάνηκε από την ανάλυση που προηγήθηκε, στο συγκεκριμένο μουσείο και ειδικότερα στην εκθεσιακή ενότητα που μελετήθηκε κρίνεται σκόπιμο να δίνονται περισσότερα ερεθίσματα τόσο για τους ενήλικους όσο και για τους ανηλικούς επισκέπτες του μουσείου και να βελτιωθεί η αισθητική και η οργάνωση κατά τέτοιο τρόπο ώστε να καταστεί περισσότερο ελκυστική και να κινεί το ενδιαφέρον των επισκεπτών. Πρόσθετες δυσκολίες δημιουργούνται εξαιτίας του μάλλον ακατάλληλου σχεδιασμού του χώρου. Επιπλέον, είναι σημαντικό να υπάρξει μέριμνα ώστε μέσω του ανασχεδιασμού να διαμορφωθούν οι προϋποθέσεις ώστε τα Άτομα με Αναπηρία να έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν ισότιμα και να μπορούν να βιώσουν τη μουσειακή εμπειρία όπως και οι υπόλοιποι επισκέπτες του χώρου.

Η μέριμνα ώστε η διαμόρφωση τόσο του χώρου συνολικά όσο και ειδικότερα των εκθεμάτων είναι σημαντική και αποτελεί ένα πρώτο και ουσιαστικό βήμα για την αναβάθμιση της επικοινωνίας του επισκέπτη με το περιεχόμενο του μουσείου. Μέσω αυτής είναι δυνατό να αναδειχθούν τα σπουδαιότερα εκθέματα και να ενισχυθεί η διαμόρφωση συνδέσεων μεταξύ τους. Έτσι, ο επισκέπτης θα έχει τη δυνατότητα να κατανοήσει βαθύτερα το περιεχόμενο της έκθεσης και να δημιουργήσει τη δική του ερμηνεία γι' αυτό. Η διαμόρφωση των κειμένων που θα περιέχουν οι λεζάντες της ενότητας και ιδιαίτερα του κεντρικού εκθέματος είναι ιδιαίτερης σημασίας. Επιπλέον, με τον τρόπο αυτό μπορεί η μουσειακή εμπειρία να γίνει ακόμη πιο ενδιαφέρουσα. Έτσι, το μουσείο μπορεί να αποτελέσει σταδιακά ένα μοναδικό προορισμό που θα αναδείξει ακόμη περισσότερο τον Πειραιά ως πόλο έλξης επισκεπτών.

Κλείνοντας, η δικτύωση του μουσείου αποτελεί μία ιδιαίτερη πρόκληση, αλλά και έναν τρόπο ενίσχυσης της θέσης του όχι μόνο στο χώρο της Ελλάδας αλλά και διεθνώς. Η δικτύωση, όπως προέκυψε από την παρούσα μελέτη, μπορεί να γίνει με δύο τρόπους. Ο πρώτος τρόπος είναι η σύνδεση με παρόμοιου περιεχομένου μουσεία από κάθε σημείο του κόσμου, έτσι ώστε να είναι δυνατή η ανταλλαγή τεχνογνωσίας, αλλά και πρακτικών και η ενίσχυση της συνεργασίας που μπορεί να βελτιώσει το έργο και τη λειτουργία του μουσείου, αλλά και να αναβαθμίσει το περιεχόμενό του. Τέλος, η αναβάθμιση της ιστοσελίδας του κατά τέτοιο τρόπο ώστε να συνάδει με τις επιταγές του 21^{ου} αιώνα, να δημιουργεί ενδιαφέρον και κίνητρο στον επισκέπτη ώστε να έλθει στο χώρο του μουσείου και να προσφέρει μία ζωντανή, διαδραστική εμπειρία είναι ιδιαίτερα σημαντική. Ας μην ξεχνάμε ότι το σύγχρονο μουσείο είναι, εκτός των άλλων, ένας οργανισμός που καλείται να ανταπεξέλθει στις απαιτητικές κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες του 21^{ου} αιώνα και αυτό δε μπορεί να επιτευχθεί εάν παραμείνει πιστό σε παλαιές και παρωχημένες συνταγές οργάνωσης και λειτουργίας και δεν υιοθετήσει παράλληλα τις πλέον σύγχρονες και αποδοτικές μεθόδους.

V. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. PEARCE, S. M.. *Μουσεία αντικείμενα & συλλογές*, (Επιμέλεια: Γυιόκα Λία), Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Βάνιας, 2002.
2. ΑΝΤΖΟΥΛΑΤΟΥ - ΡΕΤΣΙΛΑ, Ε. *Πολιτιστικά και μουσειολογικά σύμμεικτα*, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση, 2005.
3. ΤΖΩΡΤΖΗ, Κ. *Ο χώρος στο μουσείο, η αρχιτεκτονική συναντά τη μουσειολογία*, Αθήνα, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, 2013.
4. ΤΣΩΡΖΗ, Κ. *Η χωρική αρχιτεκτονική των μουσείων*, Αθήνα, Εκδόσεις Καλειδοσκόπιο, 2010.
5. ΤΖΩΝΟΣ, Π. *Μουσείο και μουσειακή έκθεση, θεωρία και πρακτική*, (Διαπανεπιστημιακό πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών «Μουσειολογία» Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης Πανεπιστήμιο Δυτικής Μακεδονίας), Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Εντευκτηρίου, 2013.
6. ΣΚΑΛΤΣΑ, Μ. *Η μουσειολογία στον 21ο αιώνα θεωρία και πράξη*, (Μεταφράσεις: Janet Konioridos, Σόνια Μορτζικιάν), Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Εντευκτηρίου, 2013.
7. ΠΕΠΟΝΗΣ, Γ. *Χωρογραφίες, ο αρχιτεκτονικός σχηματισμός του νοήματος*, Αθήνα, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, 2003.
8. BLACKG., *Το ελκυστικό μουσείο. Μουσεία και επισκέπτες*. Αθήνα: Έκδοση του Πολιτιστικού Ιδρύματος Ομίλου Πειραιώς, 2009.
9. ΣΑΛΗ, Τ., *Μουσειολογία 2. Βασικές αρχές έκθεσης μουσειακών συλλογών*. Αθήνα, Εκδόσεις Μεταίχμιο, 2006.
10. ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Ναυπηγική και πλοία της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας κατά τον 18ο και 19ο αιώνα*. Υπουργείο Πολιτισμού – Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών – Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών – Ναυτικό Μουσείο Ελλάδας, 5 Ιουνίου – 9 Ιουλίου, 1995.
11. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ, Σ. *Το δυτικό «παράδειγμα» ως ιδεολογία οργάνωσης μουσείων και εκθέσεων*, 2011.
12. ΚΡΙΣΤΥ ΕΜΙΛΙΟ ΙΩΑΝΝΙΔΟΥ, *Λεξικό αρχαίων Ελληνικών ναυτικών όρων*, Αθήνα Historical Quest, 2014.
13. ΞΥΔΕΑ ΝΙΚΟΛΕΤΑ, *ΠΛΕΥΣΙΣ Ναυπηγική και Ναυσιπολία των Ελλήνων από την αρχαιότητα έως και τους νεότερους χρόνους*, Αθήνα, Herakleidon Museum, 2016.
14. <https://www.yen.gr>
15. <http://hmmuseum.gr>
16. <http://www.anamorphosis-architects.com>
17. <http://www.politischios.gr>
18. <http://www.visitgreece.gr>
19. <http://www.hcmr.gr>
20. <http://mlp-blo-g-spot.blogspot.gr>
21. <http://amea-blog.blogspot.gr>
22. <http://theseus-aegean.blogspot.gr>

VI. ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<i>Εικόνα 1 Σταγόνα νερού.....</i>	<i>2</i>
<i>Εικόνα 2 Πανόραμα Μουνιχίας 1890 λιμένας Ζέας Πειραιά.....</i>	<i>11</i>
<i>Εικόνα 3 Ακτή Δημαβέρη Μικρολίμανο.....</i>	<i>12</i>
<i>Εικόνα 4 Κτίριο αποθηκευτικού σταθμού σιτηρών (SILO).....</i>	<i>13</i>
<i>Εικόνα 5 Κάτοψη πρότασης μουσείου ενάλιων αρχαιοτήτων 2013.....</i>	<i>13</i>
<i>Εικόνα 6 Αρχαιολογικό μουσείο Πειραιά.....</i>	<i>15</i>
<i>Εικόνα 7 Δημοτική πινακοθήκη Πειραιά.....</i>	<i>15</i>
<i>Εικόνα 8 Μουσείο ηλεκτρικών σιδηροδρόμων.....</i>	<i>16</i>
<i>Εικόνα 9 Συλλογή ινστ. εμπορικής ναυτιλίας.....</i>	<i>16</i>
<i>Εικόνα 10 Ναυτικό μουσείο Πειραιά- Υποβρύχιο Παπανικολή.....</i>	<i>24</i>
<i>Εικόνα 11 Άγκυρα πλοίου από την εποχή της ναυμαχίας του Ναβαρίνου.....</i>	<i>25</i>
<i>Εικόνα 12 Σήμα του ναυτικού μουσείου Ελλάδος.....</i>	<i>26</i>
<i>Εικόνα 13 Κάτοψη του ναυτικού μουσείου Ελλάδος.....</i>	<i>27</i>
<i>Εικόνα 14 ο χώρος της έκθεσης από την ιστοσελίδα του μουσείου.....</i>	<i>37</i>
<i>Εικόνα 15 το εσωτερικό του μουσείο- εισελθόντας στην εκθεσιακή ενότητα "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017.....</i>	<i>38</i>
<i>Εικόνα 16 άποψη της εκθεσιακής ενότητας "παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017.....</i>	<i>38</i>
<i>Εικόνα 17 μέρος της έκθεσης με ναυτικά όργανα και τον χάρτη της Κρήτης 17ου αιώνα.....</i>	<i>39</i>
<i>Εικόνα 18 μέρος της έκθεσης, στο κάτω μέρος είναι ομοιώματα σκαφών, πάνω δεξιά είναι ο κίαλος, κάτω του βρίσκονται Βρετανικές θαλασσογραφίες και πάνω αριστερά σηματολόγια άλλων Χωρών.....</i>	<i>40</i>
<i>Εικόνα 19 έκθεμα της έκθεσης.....</i>	<i>40</i>
<i>Εικόνα 20 εκθέματα της εκθεσιακής ενότητας, μεταξύ άλλων και τα πορτρέτα στους τοίχους.....</i>	<i>41</i>
<i>Εικόνα 21 φωτογραφία 360° της ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017.....</i>	<i>47</i>
<i>Εικόνα 22 λεπτομέρεια εσωτερικού της έκθεσης "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017.....</i>	<i>48</i>
<i>Εικόνα 23 λεζάντα εκθέματος της εκθεσιακής ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017.....</i>	<i>48</i>
<i>Εικόνα 24 άποψη εσωτερικού της εκθεσιακής ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017.....</i>	<i>49</i>
<i>Εικόνα 25 έκθεμα "Μακέτα ενός ταρσανά".....</i>	<i>52</i>
<i>Εικόνα 26 έκθεμα "Ομοίωμα τρεχαντηριού".....</i>	<i>53</i>
<i>Εικόνα 27 τοποθέτηση στο χώρο "Ομοίωμα τρεχαντηριού".....</i>	<i>53</i>
<i>Εικόνα 28 πρόταση τοποθέτησης στον χώρο "Ομοίωμα τρεχαντηριού".....</i>	<i>53</i>
<i>Εικόνα 29 πρόταση ειδικά σχεδιασμένων προθηκών με οθόνες αφής και θρανία για τα παιδιά.....</i>	<i>54</i>
<i>Εικόνα 30 πρόταση χρονοδιαγράμματος- χάρτη της εκθεσιακής ενότητας.....</i>	<i>55</i>
<i>Εικόνα 31 πρόταση δυναμικών μέσων επικοινωνίας της εκθεσιακής ενότητας.....</i>	<i>56</i>
<i>Εικόνα 32 μέρος της εκθεσιακής ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 2017.....</i>	<i>57</i>
<i>Εικόνα 33 πρόταση επανέκθεσης της εκθεσιακής ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία".....</i>	<i>57</i>
<i>Εικόνα 34 Κάτοψη πρότασης Ελένης Κοντοράβδης της εκθεσιακής ενότητας "Παραδοσιακή ναυπηγική και πλοία" 10/05/2017.....</i>	<i>58</i>
<i>Εικόνα 35 μέρος έκθεσης του ναυτικού μουσείου Γαλαξιδίου από την ιστοσελίδα του.....</i>	<i>60</i>

VII. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Το καταστατικό του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδας

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ

του Σωματείου με την επωνυμία

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΟΥΣΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

που εδρεύει στην Φρεαττύδα Πειραιά

Κεφάλαιο Α

Σκοπός-Επωνυμία-Έδρα

Άρθρο 1^ο

Επωνυμία – Έδρα

Ιδρύεται Σωματείο με την επωνυμία «ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΟΥΣΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ» που έχει έδρα τον Πειραιά και διέπεται από τις διατάξεις του καταστατικού αυτού.

Το Σωματείο μπορεί με απόφαση της Γ.Σ. να ιδρύει παραρτήματα και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας

Άρθρο 2^ο

Σκοπός του Σωματείου

Σκοπός του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδας είναι:

- η συγκέντρωση διαφύλαξη, συντήρηση και παρουσίαση ενθυμημάτων και κειμηλίων που σχετίζονται με τη ναυτική ιστορία και παράδοση των Ελλήνων,
- η μελέτη της εκπολιτιστικής, επιστημονικής, εκπαιδευτικής πολεμικής και εμπορικής εξέλιξης της ελληνικής Ναυτιλίας,
- η έκθεση και προβολή της διαχρονικής εξέλιξης του ελληνικού Πολεμικού και Εμπορικού Ναυτικού
- η διατήρηση του εθνικού ναυτικού πνεύματος και η καλλιέργεια της αγάπης των επερχομένων γενεών για την θάλασσα, ως πηγής εθνικού μεγαλείου και ως πυλώνα στήριξης της εθνικής ανεξαρτησίας και οικονομίας καθώς και
- η σύσφιξη των δεσμών φιλίας και αλληλοκατανόησης μεταξύ των Μελών του και μεταξύ άλλων αντιστοιχών ιδρυμάτων της Ελλάδας ή/και ξένων χωρών με τα οποία τα συνδέει η ανάπη για την θάλασσα.

Άρθρο 3^ο

Τρόποι επίτευξης του σκοπού του Σωματείου

Ο προαναφερόμενος σκοπός του σωματείου επιδιώκεται με κάθε πρόσφορο τρόπο και ιδιαίτερα:

1. Με την προσπάθεια απόκτησης, με δωρεά, κληρονομία, παραχώρηση, αγορά και ανταλλαγή οποιουδήποτε κειμηλίου που έχει άμεση ή έμμεση σχέση με την ελληνική ναυτική ιστορία, δηλ. ναυτικών οργάνων, πινάκων, ομοιωμάτων ιστορικών σκευών, αγαλμάτων, εγγράφων, έργων τέχνης, όπλων και συγγραμμάτων κάθε είδους.
2. Με την προκήρυξη χρηματικών ή τιμητικών βραβείων για μελέτες και συγγραφικές εργασίες με θέματα που ενδιαφέρουν την Ναυτική Ιστορία της Ελλάδας και κάθε άλλη συναφή πνευματική, τεχνική και καλλιτεχνική δραστηριότητα.
3. Με την έγκριση δαπανών για την διενέργεια Ναυτικών Ιστορικών Ερευνών με θέμα την τεκμηρίωση και μελέτη της ελληνικής Ναυτικής Ιστορίας και Παράδοσης στον ευρύτερο Μεσογειακό Χώρο και τον Εύξεινο Πόντο από τα αρχαία χρόνια και την παροχή υλικής ή ιδεατής υποστήριξης σε κάθε άλλη συναφή πνευματική, τεχνική και καλλιτεχνική δραστηριότητα.
4. Με την διατήρηση και ανάπτυξη του Ναυτικού Μουσείου που ιδρύθηκε στον Πειραιά και την προώθηση πολιτιστικών συνεργασιών και ανταλλαγών με άλλα ελληνικά και ξένα μουσεία και μουσειακές συλλογές.
5. Με την οργάνωση εκδηλώσεων συνασών προς τον σκοπό του Μουσείου που παράλληλα θα καταξιώνουν το σωματείο στην ελληνική κοινωνία ως πολιτιστικό παράγοντα με παιδευτική για την νεολαία δραστηριότητα. Τέτοιες εκδηλώσεις μπορεί να είναι:
 - α. διοργάνωση επιμορφωτικών διαλέξεων, ημερίδων και συνεδρίων με θέματα σχετικά με τις ναυτικές παραδόσεις και τη ναυτική ιστορία γενικότερα του Έθνους και την άσκηση της κατάλληλης ενημέρωσης των νέων για ανάπτυξη της αγάπης τους για τη θάλασσα,
 - β. διοργάνωση και αθλοθεσία ναυτικών αγώνων,
 - γ. οργάνωση εκδρομών, συγκεντρώσεων, τελετών και εορτών σε μνημεία και τόπους συνδεδεμένους με τη Ναυτική Ιστορία,
 - δ. συγκέντρωση, καταγραφή και δημοσίευση ιστορικού υλικού σχετικού με την Ναυτική Ιστορία,
 - ε. οργάνωση, λειτουργία και τήρηση ιστορικής ναυτικής Βιβλιοθήκης και Αρχείου στους χώρους του Ναυτικού Μουσείου,
 - στ. διοργάνωση σεμιναρίων και εκπόνηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων με θέμα την μελέτη της ναυτικής επιστήμης και τέχνης και την εκπαίδευση των νέων σε παραδοσιακής μορφής ναυτικές τέχνες και ειδικότητες,
 - ζ. συμμετοχή και την από κοινού με άλλους θεσμούς διοργάνωση εορταστικών εκδηλώσεων, εκθέσεων και πολιτιστικών δρώμενων στην Ελλάδα και το Εξωτερικό με θέμα την εν γένει παρουσία και συμβολή του ελληνικού ναυτικού στην παγκόσμια ιστορία και τον πολιτισμό,
 - η. οργάνωση, λειτουργία και τήρηση ιστοσελίδας με πληροφοριακό υλικό σχετικά με την ελληνική Ναυτική ιστορία και παράδοση και δραστηριότητες του Ναυτικού Μουσείου καθώς και η εν γένει σύγχρονη μηχανοργάνωση των αρχείων αυτού.

- θ. έκδοση και δημοσίευση συγγραμμάτων, περιοδικών, εργασιών και λευκωμάτων με θεματολογία σχετική με την ιστορία της ελληνικής ναυτικής παράδοσης με οποιοδήποτε τρόπο και ιδιαίτερα σε έντυπη, ηλεκτρονική ή ψηφιακή μορφή, καθώς και
- ι. ότι θα εκρίνε πρόσφορα το ΔΣ στα πλαίσια του καταστατικού και των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης.

Κεφάλαιο Β

Περί Μελών

Άρθρο 4^ο

Μέλη

1. Τα Μέλη του Σωματείου διακρίνονται σε **Τακτικά και Επίτιμα**.
2. Ως Τακτικά Μέλη μπορούν να εγγραφούν, σύμφωνα με το άρθρο 5 του Καταστατικού φυσικά πρόσωπα. Η εγγραφή των τακτικών Μελών γίνεται μετά από έγγραφη αίτηση που υποβάλλεται στο Δ.Σ του Σωματείου.
3. Ως Επίτιμα Μέλη ανακηρύσσονται με απόφαση του ΔΣ όσοι παρέχουν αξιόλογες υπηρεσίες και ενισχύουν οικονομικά ή ηθικά το Σωματείο και το έργο του με το κύρος τους, την κοινωνική θέση και προσφορά τους, καθώς και την επιστημονική, πολιτική και εν γένει πολιτιστική τους δραστηριότητα. Από τα επίτιμα μέλη ονομάζονται ευεργέτες και μεγάλοι ευεργέτες όσοι προσφέρουν χρηματικά ποσά και δωρητές ή μεγάλοι δωρητές όσοι εισφέρουν κειμήλια ή ιστορικά αντικείμενα. Το ύψος των εκάστοτε χρηματικών ποσών ή αξίας κειμηλίων για την ανάδειξη των ως ευεργετών ή δωρητών καθορίζεται περιοδικά με απόφαση του ΔΣ κατά την 1^η ετήσια συνεδρίαση. Τα επίτιμα μέλη δεν υποχρεούνται σε καταβολή δικαιώματος εγγραφής και ετήσιας συνδρομής.
4. Τα Επίτιμα Μέλη απαλλάσσονται των οικονομικών υποχρεώσεων τους προς το Σωματείο, ιδιαίτερα της καταβολής τέλους εγγραφής και ετήσιας συνδρομής.

Άρθρο 5^ο

Εγγραφή Μέλους

1. Κάθε αίτηση για την εγγραφή νέου μέλους πρέπει να συνυπογράφεται από δύο τακτικά μέλη και να περιλαμβάνει ρητή δήλωση του ενδιαφερομένου ότι αποδέχεται τον σκοπό του Σωματείου και προτίθεται να εργαστεί για την ευόδωσή του. Η αίτηση εγκρίνεται με απόφαση του ΔΣ που λαμβάνεται με μυστική ψηφοφορία και πλειοψηφία 4/5 των παρόντων Μελών.
2. Σε περίπτωση που απορριφθεί ή αίτηση, η απόφαση κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο με την υπόδειξη ότι, αν επιθυμεί, μπορεί να ασκήσει ένσταση στην επόμενη ΓΣ. Το ΔΣ υποχρεούται εφόσον κατατεθεί ένσταση του ενδιαφερομένου, να φέρει το θέμα σε συζήτηση στην επόμενη ΓΣ και πριν προχωρήσει αυτή σε θέματα της ημερήσιας διάταξης. Στα πρακτικά του Δ.Σ. πρέπει να αναφέρεται ότι η απόφαση ελήφθη με μυστική

ψηφοφορία . Για να γίνει δεκτή η αίτηση από τη Γ.Σ πρέπει να συγκεντρώσει την απλή πλειοψηφία των παρόντων, άλλως απορρίπτεται οριστικά.

3. Με την εγγραφή του ενδιαφερομένου ως τακτικού Μέλους, αποκτά τα δικαιώματα και αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το Καταστατικό, ιδιαίτερα αυτές της καταβολής του τέλους εγγραφής και της ετήσιας συνδρομής.

4. Τα προ της τροποποίησης του Καταστατικού υπάρχοντα αντιστοιχούντα μέλη λογίζονται ως τακτικά, τα δε πάρεδρα μέλη λογίζονται ως επίτιμα.

Άρθρο 6^ο

Συνέπειες Ιδιότητας Μέλους

1. Δικαίωμα του εκλέγειν έχουν όλα τα Μέλη που έχουν εκπληρώσει τις οικονομικές τους υποχρεώσεις προς το Σωματείο ή έχουν απαλλαγεί από αυτές.
2. Δικαίωμα του εκλεγείν έχουν όλα τα Μέλη που είναι εγγεγραμμένα ένα χρόνο πριν τις αρχαιρεσίες και έχουν εκπληρώσει τις οικονομικές τους υποχρεώσεις προς το Σωματείο, εσ' όσον υποχρεούνται εις αυτές.
3. Τα επίτιμα Μέλη έχουν ίσα δικαιώματα με τα τακτικά.

Άρθρο 7^ο

Απώλεια της Ιδιότητας του Μέλους – Αργία Ιδιότητας και Συνέπειες

1. Μέλος που δεν έχει εκπληρώσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις προς το Σωματείο στερείται της άσκησης των δικαιωμάτων του εκλέγειν και εκλεγείν σε αυτό. Η ιδιότητά του ως Μέλους θεωρείται στην περίπτωση αυτή ότι αργεί και έχει ως συνέπεια την αναστολή ενημέρωσής του εκ μέρους του ΝΜΕ ως και την αναστολή αποστολής εντύπων και του περιοδικού του Μουσείου. Με την καταβολή των οφειλαμένων συνδρομών αίρεται η αργία του Μέλους και αυτό επανέρχεται αυτοδίκαια στην κατάσταση του Ενεργού Τακτικού Μέλους.
2. Μέλος του Σωματείου, το οποίο οφείλει για χρονικό διάστημα τουλάχιστον δύο ετών τις συνδρομές του, μπορεί να διαγραφεί με απόφαση του ΔΣ. Μέλος το οποίο οφείλει συνδρομές για περίοδο πέραν των δύο ετών θεωρείται αυτοδίκαια διαγραμμένο.
3. Κάθε Μέλος δικαιούται χωρίς τήρηση προθεσμίας και με γραπτή του δήλωση προς το ΔΣ να αποχωρήσει από το Σωματείο. Η αποχώρηση από το Σωματείο δεν απαλλάσσει το Μέλος από την υποχρέωση καταβολής της συνδρομής του για την τρέχουσα περίοδο.
4. Το ΔΣ δικαιούται με αιτιολογημένη απόφασή του, την οποία λαμβάνει με συζητημένη πλειοψηφία των 4/5 των μελών του Δ.Σ. να επιπλήξει, να προβεί σε γραπτή σύσταση ή και να διαγράψει Μέλος από το Σωματείο, αν η όλη του πολιτεία συγκρούεται με τους όρους του Καταστατικού και έρχεται σε αντίθεση με τους σκοπούς του Ναυτικού

Μουσείου, είναι επιβλαβής ή αντίθετη με τα χρηστά ήθη. Το δικαίωμα του διαγραφμένου Μέλους για ένστασή του ενώπιον της Γενικής Συνέλευσης παραμένει.

Άρθρο 8^ο

Πόροι

1. Τακτικοί Πόροι είναι:

- α) οι ετήσιες συνδρομές των Μελών,
- β) η εισφορά της Ναυτικής Κοινότητας μέσω του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου,
- γ) τα εισοδήματα από την αξιοποίηση της περιουσίας του Ναυτικού Μουσείου,
- δ) οι αρωγές του Κράτους ή άλλων οργανισμών Δημοσίου, Δημοτικού, Ιδιωτικού ή Κοινοτικού δικαίου καθώς και οι επιδοτήσεις πολιτιστικών προγραμμάτων της ημεδαπής και της αλλοδαπής, που χορηγούνται για την εκπλήρωση του σκοπού του Σωματείου και ιδιαίτερα του έργου του Ναυτικού Μουσείου,
- ε) κάθε άλλη εισφορά υπέρ του Ναυτικού Μουσείου.

2. Έκτακτοι πόροι είναι:

- α) οι εισπράξεις από τα τέλη εγγραφής των Μελών,
- β) οι τυχόν δωρεές ή κληροδοσίες,
- γ) οι έκτακτες εισφορές των Μελών,
- δ) οι εισπράξεις από εράνους, εορταστικές εκδηλώσεις και ευκαιριακές πωλήσεις ονομαστικών ειδών σε αγορές,
- ε) οι εισπράξεις από εκποιήσεις μουσειακών αντικειμένων ή από την λειτουργία του καστήματος αναμνηστικών και ενθυμίων στους χώρους του Ναυτικού Μουσείου και από την διενέργεια ηλεκτρονικού εμπορίου (μέσω διαδικτύου). Τα προς εκποίηση αντικείμενα θα επιλέγονται από επιτροπή ειδικών που θα ορίζει το Δ.Σ. και τελικώς θα αποφασίζει το Δ.Σ.,
- στ) οι εισπράξεις από επιχειρηματική ή επενδυτική δραστηριότητα του Σωματείου η οποία έχει εγκριθεί από την ΓΣ.

3. Το εκάστοτε ύψος των τελών εγγραφής και της ετήσιας συνδρομής των τακτικών Μελών καθορίζει το Δ.Σ.

4. Η περιουσία του Σωματείου δεν μπορεί να διατεθεί για σκοπούς διαφορετικούς από τους προβλεπόμενους στο Καταστατικό. Κληροδοσίες και δωρεές υπό όρους γίνονται δεκτές μόνο μετά από έγκριση της ΓΣ, εφόσον δεν είναι επαχθείς για το Σωματείο και εγκριθούν με απλή πλειοψηφία του 1/2 των παρισταμένων τακτικών Μελών. Κληρονομίες υπέρ του Σωματείου γίνονται δεκτές μόνο επ' ωσεία απογραφής.

Κληρονομίες, κληροδοσίες και δωρεές για συγκεκριμένο σκοπό τελούν κάτω από ιδιαίτερη διαχείριση στον προϋπολογισμό του Σωματείου, οι δε τυχόν πρόσδοχοι από την αξιοποίησή τους διατίθενται αποκλειστικά σύμφωνα με τους όρους του διαβίτη ή του δωρητή.

Κεφάλαιο Γ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ

Άρθρο 9^ο

Διοίκηση του Σωματείου γενικά

1. Το Σωματείο διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο που σπαρτίζεται από εννέα Μέλη, ήτοι τον Πρόεδρο και οκτώ Μέλη, που εκλέγονται απευθείας από την Γενική Συνέλευση σε ειδική διαδικασία, όπως ορίζουν τα άρθρα 21 και 22 του Καταστατικού.

2. Τα μέλη του ΔΣ οφείλουν λογοδοσία στην ΓΣ, είναι υπεύθυνα για την εκπλήρωση των καθηκόντων τους και μπορούν να ανακληθούν από αυτή για σοβαρό λόγο.

3. Στα ΔΣ δύνανται να συμμετέχουν άνευ ψήφου και οι ακόλουθοι:

- α. Δήμαρχος Πειραιώς, εφόσον το Ναυτικό Μουσείο εδρεύει στον Πειραιά
- β. Εκπρόσωπος του Υπουργείου Πολιτισμού
- γ. Αρχηγός ΓΕΝ
- δ. Αρχηγός ΛΣ
- ε. Πρόεδρος ΔΣ του ΝΑΤ

ή εκπρόσωποί τους.

Άρθρο 10^ο

Η θητεία των Μελών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι τριετής και μπορεί να παρατείνεται μέχρι τις επόμενες αρχαιρεσίες, αν σε περίπτωση κωλύματος ενός μέλους δεν είναι δυνατή η αναπλήρωσή του από αναπληρωματικό Μέλος.

Άρθρο 11^ο

Τα εκλεγμένα μέλη του ΔΣ ανέρχονται εντός μιας εβδομάδας από την εκλογή τους, υπό τη διεύθυνση του Προέδρου, σε σώμα, και εκλέγουν με μυστική ψηφοφορία τους δύο Αντιπροέδρους, τον Γενικό Γραμματέα και τον Ταμία.

Άρθρο 12^ο

Συνεδριάσεις του ΔΣ

1. Το ΔΣ συνεδριάζει τακτικά μια φορά κάθε δίμηνο ή έκτακτα όποτε κληθεί από τον Πρόεδρο. Στις συνεδριάσεις καλούνται να συμμετάσχουν άνευ ψήφου και οι εκπρόσωποι του άρθρου 9 Β.

2. Το ΔΣ αποφασίζει έγκυρα όταν υπάρχει απαρτία. Απαρτία υπάρχει όταν παρίστανται στη συνεδρίαση τουλάχιστον 5 Μέλη του. Σε περίπτωση ισοψηφίας υπερισχύει η ψήφος του Προέδρου.

3. Οι αποφάσεις λαμβάνονται με απλή πλειοψηφία, εκτός αν το Καταστατικό ορίζει διαφορετικά.

4. Μέλος του ΔΣ που απουσιάζει αδικαιολόγητα σε τρεις συνεχείς τακτικές συνεδριάσεις μπορεί να εκτέσει στο την ιδιότητά του αυτή και να αντικατασταθεί στην επόμενη συνεδρίαση από το πρώτο κατά σειρά αναπληρωματικό Μέλος.

Άρθρο 13^ο

Καθήκοντα του ΔΣ και της Διοικούσας Επιτροπής

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο

- α) εκπροσωπεί το Σωματείο δικαστικά και εξώδικα ενώπιον κάθε δικαστικής ή άλλης αρχής,
- β) ασκεί την διοικητική εξουσία και την οικονομική διαχείριση του Ναυτικού Μουσείου,
- γ) συντάσσει και εισηγείται στην ΓΣ τον απαλογισμό του παρελθόντος, τον προϋπολογισμό του επόμενου έτους και καταρτίζει τον ισολογισμό,
- δ) ορίζει Ειδικές Επιτροπές από τα μέλη του Σωματείου των οποίων προτίθενται Έφοροι για την διεξαγωγή συγκεκριμένων καθηκόντων, οι οποίες λαμβάνουν απευθείας στο ΔΣ.
- ε) διορίζει τον Διευθυντή και τον επιστημονικό Σύμβουλο και καθορίζει την αντιμισθία τους
- στ) εγκρίνει και θέτει σε ισχύ τον Οργανισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Υπηρεσίας του Ναυτικού Μουσείου και εκπονεί τους Κανονισμούς των τμημάτων του
- ζ) αποφασίζει για οποιαδήποτε ζήτημα δεν υπάγεται σύμφωνα με το Νόμο ή το Καταστατικό στην δικαιοδοσία της ΓΣ και εκτελεί τις αποφάσεις της ΓΣ
- η) προσλαμβάνει, απολύει και ρυθμίζει τις εργασιακές σχέσεις με το προσωπικό του Ναυτικού Μουσείου, καθορίζει τις αποδοχές του και ασκεί την προβλεπόμενη πειθαρχική εξουσία και το διευθυντικό δικαίωμα.

2. Το ΔΣ συγκροτεί την Διοικούσα Επιτροπή της απορίας η θητεία είναι όση του Δ.Σ. και απαρτίζεται από τον Πρόεδρο, έναν Αντιπρόεδρο, τον Γενικό Γραμματέα, τον Ταμία και ένα Σύμβουλο. Το Δ.Σ. αναθέτει και

εκχωρεί στην Δ.Ε. συγκεκριμένα καθήκοντα και δικαιώματα του ΔΣ. Η Διοικούσα Επιτροπή είναι υπεύθυνη σε λογαδοσία απέναντι στο ΔΣ.

3. Η ΔΕ βρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται στις συνεδριάσεις της 4 μέλη. Η ΔΕ συνεδριάζει δύο φορές τον μήνα, εκτός αν κληθεί από τον Πρόεδρο εκτάκτως και επιλαμβάνεται τρεχόντων ή επειγόντων θεμάτων πάσης φύσεως ή εσων της έχει αναθέσει το ΔΣ.

4. Η ΔΕ ενημερώνει συνεχώς τα μέλη του ΔΣ για τις ενέργειές της και προκαλεί μέσω του Προέδρου σύγκληση της ολομέλειας του ΔΣ, αν είναι απαραίτητα.

5. Οι αποφάσεις της ΔΕ καταχωρούνται σε ίδιο βιβλίο πρακτικών και λαμβάνονται ομόφωνα, διαφορετικά το ζήτημα παραπέμπεται για απόφαση στο ΔΣ.

6. Η ΔΕ μπορεί να εγκρίνει δαπάνες το ύψος των οποίων καθορίζεται ετήσια από το ΔΣ στην πρώτη του συνεδρίαση.

Άρθρο 14*

Πρόεδρος

1. Ο Πρόεδρος εκπροσωπεί μαζί με τον Γενικό Γραμματέα το Ναυτικό Μουσείο σε όλες τις υποθέσεις του, διοικητικές, δικαστικές ή κοινωνικές και δικαιούται να χρησιμοποιεί κάθε νόμιμο, δικαστικό ή εξώδικο, τακτικό ή έκτακτο μέσο για τον σκοπό αυτό. Διορίζει πληρεξούσιους δικηγόρους, συγκαλεί την Διοικούσα Επιτροπή, το Διοικητικό Συμβούλιο καθώς και τις Γενικές Συνελεύσεις, στις οποίες και προεδρεύει. Κηρύσσει την έναρξη και λήξη των συνεδριάσεων, διευθύνει την συζήτηση, δίνει και αφαιρεί τον λόγο, θέτει τα θέματα σε ψηφοφορία και γενικά εφαρμόζει την τάξη.

2. Εποπτεύει την εφαρμογή του Καταστατικού και των Κανονισμών Λειτουργίας, εκτελεί τις αποφάσεις του ΔΣ, συντονίζει την Οικονομική Υπηρεσία καθώς και το έργο των Επιτροπών που έχουν οριστεί από την ΓΣ ή το ΔΣ. Υπογράφει μαζί με τον Γεν. Γραμματέα τα έγγραφα και εντάλματα πληρωμών, σύμφωνα με τον εγκεκριμένο προϋπολογισμό, έχοντας την δυνατότητα, χωρίς έγκριση του ΔΣ, να εγκρίνει έκτακτες δαπάνες μέχρι του ποσού του άρθρου 13.β.

3. Όταν ο Πρόεδρος κωλύεται ή απουσιάζει αναπληρώνεται κατά σειρά από τον Α' Αντιπρόεδρο, και αυτοί κωλυόμενοι, από τον Β' Αντιπρόεδρο.

Άρθρο 15*

Γενικός Γραμματέας

1. Ο Γ.Γ. επικουρούμενος από τον Διευθυντή του Ναυτικού Μουσείου, είναι υπεύθυνος για την τήρηση του Αρχείου του Σωματείου, την διεξαγωγή και τήρηση του πρωτοκόλλου αλληλογραφίας του Σωματείου, του Μητρώου των μελών του Ναυτικού Μουσείου, των βιβλίων Πρακτικών του ΔΣ, της ΔΕ και της ΓΣ και συνυπογράφει με τον Πρόεδρο όλα τα έγγραφα και τα εντάλματα πληρωμών προς τον Ταμία.

2. Όταν ο ΓΓ κωλύεται ή απουσιάζει, τον αναπληρώνει ένα Μέλος Σύμβουλος του ΔΣ με άμεσο βοηθό του τον Διευθυντή του Ναυτικού Μουσείου.

Άρθρο 16^ο

Ταμίας

1. Ενεργεί εισπράξεις με βάση τις διπλότυπες αποδείξεις, τις οποίες και υπογράφει. Ενεργεί πληρωμές με βάση τα σχετικά εντάλματα, που φέρουν υπογραφή του Προέδρου και του Γεν. Γραμματέα. Σε αυτά οφείλει να επισυνάπτει τις αποδείξεις και τα δικαιολογητικά των δαπανών για τις οποίες δόθηκε η σχετική εντολή.

2. Ασκεί καθήκοντα θεματοφύλακα της χρηματικής περιουσίας του Ναυτικού Μουσείου και υποχρεούται χωρίς υπαίτια καθυστέρηση να αποδώσει απολογισμό της εκάστοτε ταμειακής κατάστασης, όταν του ζητηθεί από το ΔΣ.

3. Συντάσσει τον ετήσιο απολογισμό της διαχείρισης και τον υποβάλλει στην ΓΣ. Τηρεί τα βιβλία διαχείρισης και οφείλει να τα παρουσιάζει στο Πρόεδρο και την Εξελεγκτική Επιτροπή για έλεγχο.

4. Ο Ταμίας δικαιούται να κατέχει στο Ταμείο μετρητά μέχρι του ποσού που ορίζεται με το άρθρο 13.6. Το υπεράβλλον οφείλει να το καταθέτει σε λογαριασμό όψεως του Ναυτικού Μουσείου που τηρείται σε μια αναγνωρισμένη Τράπεζα ή Τρόπεζα ενκεκριμένη από το ΔΣ.

5. Συναλλάσσεται με τις Τράπεζες, πραγματοποιεί καταθέσεις και μερικές ή ολικές αναλήψεις από τους καταθετικούς λογαριασμούς μετά από έγγραφη σύμφωνη ΔΕ, της οποίας απόσπασμα, υπογεγραμμένο από τον Πρόεδρο και τον Γ.Γ οφείλει να προσάγει επικυρωμένο στην Τράπεζα.

6. Ο Ταμίας στο έργο της εισπράξης των συνδρομών, της τήρησης λογιστικών βιβλίων και των δικαιολογητικών της διαχείρισής του βοηθείται από τον Διευθυντή.

7. Όταν ο Ταμίας απουσιάζει ή κωλύεται αναπληρώνεται από Μέλος Σύμβουλο του ΔΣ μετά από απόφαση του ΔΣ, ο οποίος φέρει διαχειριστική ευθύνη μόνο για το διάστημα όπου τελεί ως αναπληρωτής του Ταμία.

Άρθρο 17^ο

Διευθυντής Μουσείου

1. Ο Διευθυντής του Μουσείου φροντίζει για την εύρυθμη λειτουργία και ευτοξία του Ναυτικού Μουσείου και προστάται του υπαλληλικού προσωπικού. Συμπαρίσταται στον ΓΓ, βοηθώντας αυτόν στα καθήκοντά του κατά την διάταξη του άρθρου 15.1. Λαμβάνει εντολές από τον Πρόεδρο και τον ΓΓ και εισπράττει σε αυτούς κάθε ζήτημα που θεωρεί απαραίτητο για την λειτουργία του Ναυτικού Μουσείου. Συντάσσει έγγραφα για θέματα αρμοδιότητάς του, τα οποία και προσκομίζει για υπογραφή από τον Πρόεδρο και τον Γ.Γ.

2. Συμμετέχει στις συνεδριάσεις όλων των οργάνων του Σωματείου και κρατά τα Πρακτικά, τα οποία και συντάσσει με την ευθύνη του ΓΓ.

3. Συνεργάζεται με τα μέλη των Επιτροπών Εργασίας (Εφορίες) τα οποία ενισχύει στην εκτέλεση των έργων τους για τη μεθοδική καταγραφή, κατάρτιση, συντήρηση, διαφύλαξη και έκθεση των κειμηλίων και κάθε είδους εκθέματος, όπως και για την καλλιτεχνική εμφάνιση των αιθουσών του Ναυτικού Μουσείου.

Κεφάλαιο Δ

Επιτροπές Εργασίας – Εφορίες

Άρθρο 18^ο

Για την αρτιότερη παρακολούθηση και την ολοκλήρωση των υποθέσεων και εργασιών που αφορούν το Ναυτικό Μουσείο αλλά και για την ανάπτυξη της λειτουργικότητάς του συγκροτούνται οι ακόλουθες Επιτροπές Εργασίας, γνωστές και ως «Εφορίες», οι οποίες λογοδοτούν για τα έργα τους στο ΔΣ του Ναυτικού Μουσείου και των οποίων ο αριθμός και ο τομέας ευθύνης μπορεί να αυξηθεί ή μειωθεί με απόφαση του ΔΣ:

- α) Μουσείου (έκθεσης, παρακολούθησης και επιμέλειας των εκθεμάτων και συλλογών που υπάρχουν)
- β) Βιβλιοθήκης
- γ) Σχεδίασης, ανάπτυξης προγραμματισμού και αναζήτησης και κατασκευής εκθεμάτων
- δ) Ιστορικών Μελετών και Τήρησης Ιστορικού Αρχείου και παρακολούθησης των Μνημείων της Ναυτικής Ιστορίας σε όλους τους χώρους εσωτερικού και αλλοδαπής.
- ε) Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων, με σκοπό την προβολή εκδηλώσεων κάθε είδους, προκήρυξης διαγωνισμών, βραβείων, εκδόσεων και σύνταξη πολιτιστικών σχέσεων με άλλα Ναυτικά ή Ιστορικά Μουσεία, ελληνικά ή ξένα.
- στ) Υποβρυχίων ερευνών

Άρθρο 19^ο

1. Το ΔΣ αναθέτει με απόφασή του σε μέλη του ΝΜΕ την ευθύνη για την λειτουργία των Επιτροπών Εργασίας, οι οποίες αποτελούνται από μέλη του Σωματείου με την ανάλογη κλίση και το ενδιαφέρον τους.
2. Μέλος του ΔΣ μπορεί να προταστεί ή να συμμετέχει σε περισσότερες από μία Επιτροπές Εργασίας
3. Μέλη των Επιτροπών Εργασίας μπορούν να παρίστανται στις συνεδριάσεις του ΔΣ κατά την συζήτηση μόνο του θέματος της ημερήσιας διάταξης, επί του οποίου επίβουρουν να εισηγηθούν την λήψη μέτρων για

εκπλήρωση των καθηκόντων τους στο πλαίσιο του έργου της Επιτροπής στην οποία συμμετέχουν.

Κεφάλαιο Ε

Γενικές Συνελεύσεις

Άρθρο 20^α

1. Η Γενική Συνέλευση είναι το σύνολο των Μελών του Σωματείου και το ανώτατο όργανό του. Η Γεν. Συνέλευση διακρίνεται σε τακτική και έκτακτη.

2. Η τακτική Γενική Συνέλευση – Γενικά:

α) συγκαλείται τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο, όπως ορίζει το άρθρο 2^ο του Καταστατικού και σε κάθε περίπτωση μέσα στο πρώτο τρίμηνο του έτους, μετά από πρόσκληση του Προέδρου του Δ.Σ. που κοινοποιείται στα μέλη πριν από 8 εργάσιμες ημέρες και δημοσιεύεται σε μια Παιραϊκή ή Αθηναϊκή Εφημερίδα και στο περιοδικό του Μουσείου.

β) στην πρόσκληση πρέπει να αναφέρεται με σαφήνεια ο τόπος, η ημέρα, η ώρα της συνέλευσης καθώς και τα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Όταν πρόκειται για καταστατική Γεν. Συνέλευση πρέπει να επισυνάπτονται και οι αλλαγές των άρθρων του Καταστατικού των οποίων ζητείται η τροποποίηση.

3. Η Γενική Συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία όταν παρευρίσκονται σε αυτή τουλάχιστον τα 1/3 των οικονομικά τακτοποιημένων Μελών. Σε περίπτωση που δεν επιτευχθεί απαρτία κατά την πρώτη συνέλευση, αυτή επαναλαμβάνεται χωρίς ιδιαίτερη πρόσκληση εντός 2 εβδομάδων στον ίδιο χώρο και χρόνο με τα ίδια θέματα, οπότε υπάρχει απαρτία, ανεξάρτητα από τον αριθμό των παρισταμένων Μελών.

4. Η Γενική Συνέλευση διευθύνεται από τον Πρόεδρο της Γεν. Συνέλευσης. Στην αρχή της συνεδρίασης προεδρεύει ο Πρόεδρος του Δ.Σ. και σε περίπτωση που αυτός κωλύεται για οποιοδήποτε νομικό ή πραγματικό λόγο, κατά σειρά ο Α΄ ή ο Β΄ Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. Πρόεδρος της Γ.Σ. είναι ένα μέλος της Γ.Σ. που εκλέγεται δι' ανατάσεως της χειρός, χωρίς να αποκλείεται ο Πρόεδρος του Δ.Σ./ΝΜΕ. Τα πρακτικά της Γ.Σ. τηρεί ο Γ.Γ. του Μουσείου.

5. Ο Πρόεδρος της Γεν. Συνέλευσης έχει όλα τα δικαιώματα που απορρέουν από το Σύνταγμα, τον Νόμο και το Καταστατικό, είναι υπεύθυνος για την τήρηση της τάξεως και της διαδικασίας και δύναται να λάβει κάθε πρόσφορο μέτρο για την απρόσκοπτη λειτουργία της Γεν. Συνέλευσης. Αν συντρέχουν σοβαροί λόγοι τάξεως ή ευπρέπειας δύναται ακόμα και να λύσει την Γεν. Συνέλευση.

6. Τα μέλη συζητούν και αποφασίζουν για τα θέματα που έχουν καθοριστεί στην ημερήσια διάταξη, οι δε αποφάσεις λαμβάνονται με απλή πλειοψηφία των παρισταμένων Μελών, αν δεν έχει οριστεί διαφορετικά από το Καταστατικό ή τον Νόμο.

7. Οι αποφάσεις της Γεν. Συνέλευσης λαμβάνονται φανερά με ανόρθση του χεριού, εκτός αν ο Νόμος ή το Καταστατικό προβλέπουν διαφορετική ρύθμιση, αυτέπειτα όμως δια βολής.

8. Κατ' εξαίρεση αποφάσεις της Γεν. Συνέλευσης με θέμα τις αρχαιρεσίες ΔΣ και προσωπικά ζητήματα λαμβάνονται με ποινη ακυρωτηρας με μυστική ψηφοφορία. Για την ήρμηση της μυστικότητας είναι υπεύθυνος ο Πρόεδρος της Γεν. Συνέλευσης.

9. Το Πρακτικό της Γεν. Συνέλευσης υπογράφονται από τον Πρόεδρο της και τον Γ.Γ, αναγιγνώσκονται και επικυρώνονται από το πρώτο ΔΣ που θα συγκληθεί αμέσως μετά την ΓΣ.

10. Η έκτακτη Γενική Συνέλευση συγκλείεται μετά από απόφαση του Προέδρου του ΔΣ ή μετά από αίτηση 1/20 των εγγεγραμμένων και οικονομικά τακτοποιημένων Μελών, όταν πρέπει κατά την κρίση τους να ληφθεί απόφαση για σοβαρό ζήτημα. Η σύγκληση της έκτακτης Γεν. Συνέλευσης πρέπει να γίνει εντός 30 ημερών από την αίτηση ή την απόφαση του Προέδρου ΔΣ. Στην έκτακτη Γεν. Συνέλευση ισχύουν οι ίδιες ρυθμίσεις, όπως και στην τακτική.

Άρθρο 21*

Τακτική Γενική Συνέλευση – Ειδικά:

1. Το πρώτο τρίμηνο κάθε χρόνου καλείται η τακτική Γενική Συνέλευση των Μελών. Σε αυτή το ΔΣ υποβάλλει με τον Τομίο του τον διαχειριστικό απολογισμό του έτους που έληξε, τον ισολογισμό και τον προϋπολογισμό του νέου έτους και την έκθεση της Εξελεγκτικής Επιτροπής, το δε ΔΣ την λογοδοσία των πεπραγμένων, για τα οποία αποφασίζει η ΓΣ.

2. Η Γενική Συνέλευση εκλέγει πριν την έναρξη της συνεδρίασης και μετά την εκλογή του Προεδρείου, αν αυτή είναι απαραίτητη, τρία μέλη ως Εξελεγκτική Επιτροπή για να ελέγξει την νέα οικονομική διαχείριση κατά το τέλος της ετήσιας χρήσεως, όπως ορίζεται πιο κάτω. Εάν τα μέλη της Εξελεγκτικής Επιτροπής το θεωρούν απαραίτητο μπορούν να ζητήσουν να προσληφθεί ειδικός λογιστής για τον έλεγχο, του οποίου την αμοιβή θα καθορίσει το ΔΣ.

3. Σε διάστημα 10 ημερών πριν την πρόσκληση σε ΓΣ η Διοίκηση καλεί την Εξελεγκτική Επιτροπή που έχει εκλεγεί στην προηγούμενη τακτική ΓΣ να ελέγξει την κανονικότητα των τομειακών εγγραφών της οικονομικής χρήσεως που παρήλαε και να συντάξει έκθεση, την οποία πρέπει να δώσει στον Πρόεδρο του ΔΣ πέντε ημέρες πριν την ΓΣ, για να την ανακοινώσει σε αυτή.

Άρθρο 22*

Αρχαιρεσίες

1. Σε τακτική Γεν. Συνέλευση κάθε τριετία ενεργούνται αρχαιρεσίες για την εκλογή του Προέδρου και των 8 υπολοίπων Μελών του ΔΣ, όπως ορίζουν τα άρθρα 7,9,10,20 και 21 του Καταστατικού.

2. Οι αρχαιρεσίες γίνονται με δύο ψηφοδέλτια, ένα για τον Πρόεδρο και ένα άλλο για τα 8 Μέλη του Δ.Σ., σε παράλληλη μυστική και χωριστή ψηφοφορία ως εξής:

α) Πρόεδρος εκλέγεται το Μέλος που συγκεντρώνει μεταξύ πολλών ενδιαφερομένων υποψηφίων τον μεγαλύτερο αριθμό ψήφων.

β) Παράλληλα διενεργείται ψηφοφορία για τα 8 μέλη του Δ.Σ και τα πολύ 8 αναπληρωματικά μέλη. Ως Μέλος του Δ.Σ εκλέγεται ο υποψήφιος που συγκέντρωσε κατά σειρά τις περισσότερες ψήφους έναντι των λοιπών υποψηφίων του. Το ίδιο συμβαίνει και για τα αναπληρωματικά μέλη.

3. Υποψηφιότητες για τις αρχαιρεσίες πρέπει να υποβάλλονται πέντε ημέρες πριν από αυτές. Το Δ.Σ καθιερώνει δύο ημέρες πριν τις αρχαιρεσίες πίνακα των δικαιουμένων υποψηφίων και τον γνωστοποιεί σε κάθε ενδιαφερόμενο Μέλος. Υποψήφιος για την θέση του Προέδρου μπορεί να είναι συγχρόνως υποψήφιος και για τη θέση συμβούλου στο Δ.Σ. Σε περίπτωση εκλογής του οφείλει να επιλέξει την ανώτερη θέση, παραιτούμενος της άλλης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ Κειμήλια και Διαχείρισή τους

Άρθρο 23^ο

Κειμήλια και διαχείρισή τους

1. Τα κειμήλια του Ναυτικού Μουσείου θεωρούνται εθνικά και δεν επιτρέπεται η μεταβίβασή τους ή ανταλλαγή τους, παρά μόνο με ομόφωνη απόφαση του Δ.Σ. Ειδικότερα το Ναυτικό Μουσείο δύναται:

α) να πραγματοποιεί αγορές διαφόρων κειμηλίων που ανευρίσκονται με σκοπό την συμπλήρωση και βελτίωση των συλλογών του σε τιμές που θεωρούνται προσήκουσες με απόφαση της Διοικούσας Επιτροπής ή του Δ.Σ.

β) να πραγματοποιεί εκποιήσεις πολλαπλών αντικειμένων, βιβλίων ή εκθεμάτων, που είναι ακατάλληλα ή περιττά με σκοπό την αντικατάστασή τους από άλλα ή την απόκτηση άλλων που λείπουν από την συλλογή του, με αιτιολογημένη απόφαση του Δ.Σ. Σε περίπτωση αμοιβολίας μπορεί να ζητείται η γνώμη ειδικού.

γ) να προβαίνει σε απαλλοτρίωση ακινήτου περιουσίας ή κινητής σημαντικής αξίας μόνο με απόφαση της Γ.Σ, η οποία αποφασίζει με πλειοψηφία των παρισταμένων Μελών της.

2. Ο Διευθυντής του Ναυτικού Μουσείου οφείλει κατά διαστήματα, που να μην απέχουν δύο χρόνια μεταξύ τους, να διενεργεί απογραφικό έλεγχο των εκθεμάτων του Μουσείου και των λοιπών αντικειμένων που βρίσκονται στο χώρο του.

Άρθρο 24^ο

Έλεγχος Προϊσταμένων Αρχών

Με μίμνημα του Προέδρου κοινοποιούνται στο Πρωτοδικείο και την Νομαρχία Πειραιώς αντίγραφο του ισχύοντος Καταστατικού με όλες τις τροποποιήσεις του, αντίγραφο του εγκεκριμένου ετήσιου ισολογισμού και απολογισμού, οι Κανονισμοί Λειτουργίας των Οργάνων του Σωματίου, εφόσον υπάρχουν και πίνακας με τα ονόματα και διευθύνσεις των Μελών της εκλεγμένης Διοίκησης ή των μεταβολών της.

Άρθρο 25^ο

Διάλυση του Σωματίου

1. Σε περίπτωση διάλυσης του Σωματίου για λόγους που ορίζονται από τον Νόμο και με γνώμονα και σκοπό την διατήρηση της περιουσίας αφενός, και της ενότητας της συλλογής των κειμηλίων και αρχείων του Μουσείου με στόχο τη μελλοντική επαναχρησιμοποίησή τους αφετέρου, η περιουσία περιέρχεται από κοινού στα: α) Υπουργείο Πολιτισμού, β) Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (ΓΕΝ) και γ) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Α/ΛΣ).

2. Για τη διάλυση του Σωματίου απαιτείται αιτιολογημένη απόφαση της Γεν. Συνέλευσης που λαμβάνεται κατά πλειοψηφία των 2/3 των παρισταμένων Μελών, για την οποία απαιτείται απουσία των 3/5 του συνόλου των τακτοποιημένων Μελών.

Άρθρο 26^ο

Τροποποιήσεις του Καταστατικού

Η τροποποίηση του Καταστατικού είναι δυνατή αν υποβληθεί σχετική πρόταση από το ΔΣ ή το 1/20 των οικονομικά τακτοποιημένων Μελών και ληφθεί απόφαση της ΓΣ με πλειοψηφία των 3/4 των παρισταμένων Μελών.

Άρθρο 27^ο

Θυρεός - Σφραγίδα - Σήματα

1. Το Ναυτικό Μουσείο έχει θυρεό, λαγότυπο και όμοια σφραγίδα με μορφή πρώτης αρχαίας Αθηναϊκής Τριήρους και φέρει σε κύκλο τις λέξεις «Ναυτικόν Μουσείον της Ελλάδος».

2. Η μετάξινη σημαία του Ναυτικού Μουσείου με τα εθνικά χρώματα επαίρεται, υποστέλλεται ή τίθεται μεσίστια κατά περίπτωση με απόφαση του Προέδρου ΔΣ.

Άρθρο 28^ο

Εορτές

Το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος συμμετέχει σε όλους τους επίσημα καθιερωμένους εθνικούς και θρησκευτικούς εορτασμούς, εκκλησιαστικές τελετές και εορταστικές εκδηλώσεις.

ΑΡΘΡΟΝ ΑΚΡΟΤΕΛΕΥΤΙΟΝ

Το Ιδρυτικόν Καταστατικόν, εψηφίσθη και επικυρώθη υπό των ιδρυτών του Σωματίου την 7ην Απριλίου 1949.

Οι ιδρυταί του Σωματίου είναι οι κάτωθι:

- 1) Στρίγκος Γεώργ., 2) Οικονόμου Δημ., 3) Αναργύρου Ευάγγ., 4) Μελετόπουλος Ιωάν., 5) Βασιλειάδης Γεωρ., 6) Λαρίσης Δωρόθεος, 7) Φωκίδος Αθαν., 8) Κουντουριώτης Θεοδ., 9) Ασύνδρος Δημ., 10) Πάσης Γεώργ., 11) Λυκούδης Στυλ., 12) Μελάς Σπ., 13) Σωτηρίου Γεώργ., 14) Μπενάκης Αντ., 16) Φωκός Δημ., 17) Χατζηκυριάκος Αλεξ., 18) Θεοχάρης Λεων., 19) Χόρς Γεώργ., 20) Ικαρτίτης Βασ., 21) Πέτας Σπ., 22) Κιζάνης Θεοδ., 23) Ρεδιάδης Δευκ., 24) Κουρής Μιλτ., 25) Βαλασαμάκης Θεορ., 26) Δαρδανός Κων., 27) Γκιώνης Μιχ., 28) Μιχαλινός Εμμ., 29) Μαργέτης Δημ., 30) Μπουνούμης Στυλ., 31) Μαρπούρης Επαμ., 32) Γεωργόπουλος Σπ., 33) Τζουανάκος Παν., 33) Καρυδάκης Νικ., 34) Λαμπράκης Δημ., 35) Κύρου Αχ., 36) Παναγιώτου Κων., 37) Βότης Δημ., 38) Λυκούρης Ιωαν., 39) Αιγιαλειδής Γεώργ., 40) Στασινόπουλος Επαμ., 41) Παπαγιαννόπουλος Ανδρέας, 42) Αλεξανδρής Κωνίνας.

Αι ως άνω τροποποιήσεις ενεκρίθησαν υπό της Γενικής Συνελεύσεως των μελών της 8ης Δεκεμβρίου 1971, υπογράφεται δε το παρόν υπό του Προέδρου και του Γραμματέως ουτής ως ακολούθως:

ΚΩΝ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ
Αντιπρόεδρος ε.α.

ΒΑΣ. ΓΡΑΒΑΡΗΣ
Υποπρόεδρος Α.Σ. ε.α.

Οι τροποποιήσεις του Καταστατικού αυτού εγκρίθησαν ομόφωνα από τη Γενική Συνέλευση της 2ας Απριλίου 2006, η οποία είχε την απαιτούμενη απαρτία, πριν τη διεξαγωγή των αρχαιρεσιών και ισχύει πάραυτα, όπως ορίζει ο νόμος.

Πειραιάς, 2 Απριλίου 2006

Η Πρόεδρος της Γ.Σ.

Ο Γραμματέας της Γ.Σ.

Ανοστασία Αναγνωστοπούλου-Παλούμπη

Βασίλειος Λυκούρης