

ΘΩΡΗΚΤΟ ΑΒΕΡΩΦ

ΦΩΤ.: ΝΙΚΟΣ ΔΑΝΙΗΛΙΔΗΣ



Η αποκατάσταση του Θωρηκτού

Του Υποναυάρχου Αριστοτέλη Δήμητρα Π.Ν.

Το ΑΒΕΡΩΦ ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Orlando στο Λιβόρνο της Ιταλίας και κατελύστηκε στις 27 Φεβρουαρίου του 1910. Πήρε το όνομα του Ηπειρώτη εθνικού ευεργέτη Γεωργίου Αβέρωφ από το κληροδότημα του οποίου πληρώθηκε το 1/4 του ποσού, το δε υπόλοιπο ποσό από εξωτερικό δανεισμό. Η αρχική αξία του θωρηκτού ήταν 25.000.000 δραχμές.

ΛΙΓΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ

Το θωρακισμένο εύδρομο, όπως ακριβέστερα περιγράφεται, είχε ιταλικές μηχανές 19.000 ίππων, 22 γαλλικούς λέβητες Belle Ville, γερμανικές γεννήτριες Nurnberg και Mann και αγγλικά κανόνια Armstrong 190 και 234 χιλιοστών. Η ψυχή του όμως ήταν και είναι ελληνική. Το Θωρηκτό, όπως επεκράτησε να αποκαλείται, έχει εκτόπισμα 10.200 τόννων και μέγιστη ταχύτητα 23,5 κόμβων.

Το ΑΒΕΡΩΦ ενσωμάτωσε την τεχνολογική ανωτερότητα στον στόλο του Αιγαίου του 1912-13 και μαζί με την εξαιρετο πολιτική και στρατιωτική ηγεσία, την εθνική ομοψυχία, τον κοινό στόχο και τη ναυτοσύνη που κληροδότησαν οι Έλληνες καπετάνιοι, ναυτικοί και συντροφοναύτες, θα δώσουν στον ελληνικό στόλο το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο θα οδηγήσει μαζί με τις άλλες επιχειρήσεις στον διπλασιασμό της Ελλάδας.

Το Θωρηκτό, άρρηκτα συνδεδεμένο με τον ναύαρχο του Παύλο Κουντουριώτη και εκφράζοντας την πολιτική πίστη του Βενιζέλου στη ναυτική ισχύ, βρίσκεται πίσω από το ευρύτερο πλαίσιο των διακρατικών σχέσεων που δημιουργήθηκαν με το τέλος του Μεγάλου Πολέμου ως συνέπεια της οργανικής ενοποίησης των σχέσεων αυτών μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους, και επιβιώνει μέσα από τα σκαμπανεβάσματα της Ιστορίας ως σύμβολο της ελληνικής ναυτοσύνης και ομοψυχίας.

Μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους συμμετείχε στις επιχειρήσεις του Α' Παγκόσμιου

Πολέμου και διέφυγε με τον υπόλοιπο ελληνικό στόλο τον Απρίλιο του 1941 στη Μέση Ανατολή, απ' όπου επικεφαλής του κυρίως μέρους της ναυτικής δυνάμεως κατέπλευσε στο Φάληρο στις 17 Οκτωβρίου 1944. «Με την αθρόα αγκυροβολία των πλοίων ερίγησαν τα νερά της Σαλαμίνας» (Δ. Φωκάς).

Ο ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ

Το πλοίο παραπλίστηκε το 1952. Από το 1956 μέχρι το 1983 το πλοίο βρίσκεται πυρνοδετημένο στον Πόρο. Το 1984 το ΠΝ αποφάσισε να το κάνει μουσείο και έτσι, μετά από τριάντα χρόνια στο περιθώριο, το ΑΒΕΡΩΦ βρίσκει νέα πορεία.

Η ΝΕΑ ΤΟΥ ΠΟΡΕΙΑ ΩΣ ΜΟΥΣΕΙΟΥ

Η δυνατότητα αποκατάστασης απορρέει από το γεγονός ότι η διάλυση του πλοίου απεφεύχθη λόγω του συμβολικού του χαρακτήρα. Η τιμή ανήκει στην παραδοσιακή μνήμη της εκάστοτε ηγεσίας του ΠΝ. Έτσι το 1984 το πλοίο ρυμουλκείται από τον Πόρο, δεξαμενίζεται και στη συνέχεια προσορμίζεται στο Φάληρο, όπου και αρχίζουν οι εργασίες αποκατάστασης.

Το ύψος της δαπάνης για τη σταθεροποίηση-αποκατάσταση από το 1985 μέχρι σήμερα έχει ξεπεράσει τα 4.000.000 δολάρια. Ένα μεγάλο μέρος των χρημάτων προήλθε από δωρεές ιδιωτών, με σημαντικότερες αυτές της οικογένειας Λάτση, του Ιδρύματος Ωνάση και της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Η προστασία, η σταθεροποίηση, η διατήρη-

Εν πλώ!



ση και τέλος η αποκατάσταση, βασισμένη και διασταυρωμένη σε εξακριβωμένα στοιχεία και όχι σε υποθέσεις, είναι τα στάδια που τηρήθηκαν με απόλυτο σεβασμό στην ιστορική, τεχνολογική και πολιτιστική σπουδαιότητα του πλοίου.

Η ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η αποκατάσταση όμως ενός πλοίου-μουσείου είναι μια διεργασία η οποία απαιτεί μεγαλύτερο βαθμό πνευματικής και συναισθηματικής εμπλοκής από την εγκαθίδρυση ενός συμβατικού μουσείου. Οι προβληματισμοί είναι άπειροι και όσο μεγαλύτερο είναι το πλοίο, όσο παλαιότερο και όσο σημαντικότερη η ιστορική συνδρομή τόσο δυσκολότερα γίνεται η αξιολόγηση αντικρουόμενων αξιών. Ο κίνδυνος εδώ είναι ότι κάτω από την επιρροή της τυφλής λατρείας του παρελθόντος το αποτέλεσμα της προσπάθειας μπορεί να γίνει μνημείο αποπροσανατολισμού.

Συχνά έχει την αίσθηση κανείς ότι η προσπάθεια άντλησης πηγών, χρόνου, χρημάτων και φυσικής εμπλοκής είναι δυσανάλογη με το ενδιαφέρον του κοινού. Παρ' όλα αυτά το κέρδος των επισκεπτών από τη δυνατότητα να αποκτήσουν αντίληψη του χαρακτήρα της ζωής των ναυτικών περπατώντας στα καταστρώματα, ανερχόμενοι και κατερχόμενοι τις κλίμακες, ψηλαφίζοντας τους μπουλμέδες, είναι μεγάλο.

Οι πηγές της ναυτικής συμπεριφοράς βρίσκονται στην πραγματικότητα της εργασίας και του ελέγχου πάνω σε ένα πλοίο. Η διαίρεση της εργασίας ένωσε το πλοίο σε μία λειτουργική και ιεραρχική ενότητα. Αλλά ταυτόχρονα δημιούργησε τις συνθήκες για την ύπαρξη χωριστών κοινοτήτων. Η απομόνωση του κυβερνήτη ή του καπετάνιου, όπως και τόσες άλλες ιδιομορφίες της ναυτικής ζωής ως συνόλου, είναι αποτέλεσμα δύο διαφορετικών δυναμικών: της αναζήτησης του ελέγχου και της αναζήτησης μεγαλύτερης αυτονομίας. Οι επισκέπτες του ΑΒΕΡΩΦ συναντούν

δυσκολία να αντιληφθούν την πολυτέλεια των διαμερισμάτων του ναυάρχου. Γιατί τόσο πολλά μαγειρεία, γιατί τόσο πολλοί μικροί χώροι ανάπαυσης; Έλεγχος και αυτονομία. Η ψηλάφηση του πλοίου σε οδηγεί γρήγορα στην κοινή προέλευση των συνθηκών μεταξύ του Πολεμικού και Εμπορικού Ναυτικού.

Ένα άλλο κοινό σημείο με το οποίο έρχεται σε επαφή ο επισκέπτης είναι η ναυτική γλώσσα η οποία χαρακτηρίζεται από την έλλειψη αντιφάσεων. Κάθε ενέργεια είχε μια λέξη κοφή, καθαρή χωρίς ερμηνείες. Αναγνωρίζοντας την πάλη ενάντια στη φύση, η ναυτική γλώσσα εξυπηρετεί μια ακριβή μεταβίβαση εξουσίας.

Το να μπορούμε να δούμε το πώς ζούσαν οι ναυτικοί από πρώτο χέρι είναι πραγματική διδαχή ιστορίας της θάλασσας, αφού υπερβαίνει ένα απλό χρονολόγιο ναυάρχων, καπετάνιων, εφοπιστών και ναυμαχιών. Αυτός είναι και ο βασικός άξονας της προσπάθειας αποκατάστασης του πλοίου που κλίνει προς την πλευρά της νοητικής και ψυχικής συμμετοχής του επισκέπτη και όχι της παθητικής ενάτησης. Στο Θωρηκτό εκτός από τη διαφύλαξη των παραδόσεων του Π.Ν. προσπαθούμε να επιδείξουμε την κοινή προέλευση των ναυτικών παραδόσεων που αποτελούν το θεμέλιο της ναυτικής μας ισχύος.

Εκτός των άλλων το πλοίο-μουσείο αποτελεί μνημείο που τιμά αυτούς που υπηρέτησαν και έπεσαν κατά τη διάρκεια της ένδοξης ιστορίας του, υποκαθιστώντας κατά στοιχειώδη τρόπο την έλλειψη της μνείας των ναυτικών αγώνων στο επίσημο μνημείο του κράτους.

Το πλοίο-μουσείο τροφοδοτεί την παράδοση για τη φύλαξη και εκμετάλλευση των θαλάσσιων οδών και διατηρεί ζωνανά τα μη απτά ανθρώπινα αποθέματα όπως την κληρονομιά των θαλασσιών, τη σημασία των θαλασσιών μεταφορών, την ελκυστικότητα του ναυτικού επαγγέλματος όπου η αξιοπρέπεια, το ήθος και η δημοκρατική αντίληψη είναι κοινός τόπος συνάντησης όλων των ναυτικών. ■



Ο δεξαμενισμός

του Παναγιώτη Γ. Αθανασόπουλου, ναυπηγού-μηχανολόγου-μηχανικού Ε.Μ.Π.

Στις 10 Φεβρουαρίου όσοι έτυχε να βρίσκονται στη μαρίνα Τροκαντερό έγιναν μάρτυρες του επανάπλου του ιστορικού θωρηκτού Γ. ΑΒΕΡΩΦ στο μόνιμο αγκυροβόλιο του, έπειτα από απουσία δύο μηνών. Στα πλαίσια της περιοδικής του συντήρησης, το ενδοξότερο πολεμικό μας πλοίο ρυμουλκήθηκε στα Ναυπηγεία Ελευσίνας όπου και παρέμεινε από τις 10 Δεκεμβρίου 2002 έως τις 10 Φεβρουαρίου 2003. Είναι ζήτημα αν στην παγκόσμια ναυτική ιστορία υπάρχει άλλο πολεμικό πλοίο που να συνδέθηκε για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα με την ιστορία ενός έθνους

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΑΠΟ ΑΛΛΟ ΠΡΙΣΜΑ

Το Γ. ΑΒΕΡΩΦ αν και έμεινε στην ιστορία ως «θωρηκτό», ο ορθός, ναυπηγικά, τύπος του είναι «θωρακισμένο καταδρομικό». Όμως ο θαυμασμός που προκάλεσε στον κόσμο η βαριά του θωράκιση την 1η Σεπτεμβρίου 1911, ημερομηνία όπου κατέπλευσε στο Φάληρο, αρκούσε για να γραφτεί στην ιστορία ως θωρηκτό. Ανήκει στην κλάση San Gorgio και είναι το τρίτο κατά σειράν αδελφό πλοίο, έπειτα από τα SAN GORGIO και PISA, που χτίζονταν εκείνη την περίοδο στα ναυπηγεία Orlando. Αρχικά είχε παραγγελθεί από την κυβέρνηση της Βραζιλίας, η οποία όμως πριν από την ολοκλήρωση της κατασκευής του δήλωσε αδυναμία να το παραλάβει, λόγω οικονομικών δυσχερειών. Η διοίκηση τότε των ναυπηγείων απευθύνθηκε στην τουρκική και ελληνική κυβέρνηση. Η Ελλάδα άδραξε την ευκαιρία και κατέβαλε την απαιτούμενη προκαταβολή εκμεταλλεύομενη το ποσό των 250.000 λιρών

που είχε αφήσει ο Γεώργιος Αβέρωφ στη διαθήκη του. Τον Μάιο του 1911 το πλοίο παραδόθηκε στην ελληνική κυβέρνηση και εντάχθηκε στο Βασιλικό Ναυτικό. Στις ναυμαχίες της Έλλης και του Μούδρου, στις 3 Δεκεμβρίου και 5 Ιανουαρίου του 1911, υπήρξε η αιχμή του δόρατος για τον ελληνικό στόλο, κατατροπώνοντας τα τουρκικά πλοία και εδραιώνοντας την κυριαρχία της Ελλάδος στο Αιγαίο. Γέμισε περηφάνια τον ελληνισμό της Κωνσταντινούπολης όταν κατέπλευσε στην Πόλη μετά το τέλος του Α' Παγκόσμιου Πολέμου και παρέμεινε αγκυροβολημένο απέναντι από το Ντολμά Μπαξέ μέχρι τη Μικρασιατική καταστροφή. Ο ΑΒΕΡΩΦ, το «τυχερό πλοίο» όπως έμεινε στην ιστορία, αν και πέρασε και ημέρες θλιβερές, την ήττα δεν τη γνώρισε ποτέ. Στις 18 Απριλίου 1941 σύσσωμο το πλήρωμα του πλοίου, αρνούμενο να συμμορφωθεί με τη διαταγή του Αρχηγού του ΓΕΝ –η οποία επέτασσε τη βύθιση του πλοίου έ-

ξω από την Ψυττάλεια– οδηγεί το θωρηκτό στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου. Την περίοδο του πολέμου παίρνει μέρος σε νηοπομπές φτάνοντας μέχρι την Ινδία, ώσπου τον Σεπτέμβριο του 1944 επιστρέφει στο Φάληρο. Μέχρι το 1951 παραμένει αγκυροβολημένο στο Κερατσίνι λειτουργώντας ως θάλαμος επιχειρήσεων. Το 1957 μεταφέρεται στον Πόρο όπου θα μείνει για 27 χρόνια. Το 1985 ρυμουλκείται στο Π. Φάληρο όπου λειτουργεί ως πλοίο-μουσείο μέχρι σήμερα.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΚΑΙ ΑΛΛΑ

Μέχρι την επικείμενη παραλαβή από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας του ΠΥΓ ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ, το ΑΒΕΡΩΦ παραμένει το μεγαλύτερο πλοίο που είχε ποτέ ο πολεμικός μας στόλος. Το ολ. μήκος του είναι 140 μέτρα, το μέγιστο πλάτος 21 μ. και το βύθισμα σχεδίασης 7,4 μ. Το εκτόπισμά του, στο συγκεκριμένο βύθισμα, ανέρχεται στους 10.200 τόνους και το λεπτόγραμμο της γάστρας του

Στις 10 Φεβρουαρίου κατά τον διάπλου του ΑΒΕΡΩΦ από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας στο μόνιμο αγκυροβόλιο του στα Τροκαντερό, τα ελλειμνίζόμενα στο Ναύσταθμο πλοία του Στόλου τού απέννηαν τιμές. Εδώ, το πλήρωμα της φρεγάτας ΣΑΛΑΜΙΣ –η οποία είχε μεθορμήσει σε σημαντάρη του διαύλου, βρισκόταν παρατεταγμένο στα καταστρώματα αποδίδοντας τιμές

φανερώνεται στην τιμή του κυβικού συντελεστή η οποία είναι ίση με 0,494. Εξοπλισμένο με δύο ατμομηχανές τριπλής εκτόνωσης ισχύος 19.000 hp, ανέπτυσε μέγιστη ταχύτητα 23,4 κόμβων. Ο απαιτούμενος ατμός παραγόταν από 22 λέβητες που βρίσκονται τοποθετημένοι στα τρία λεβητοστάσια πλώραθεν του μηχανοστασίου. Η ζώνη θωράκισης των 20 cm στη γάστρα, μαζί με τη θωράκιση των 17,8 cm στους πύργους των πυροβόλων, προστάτευαν το πλοίο από τα εχθρικά βλήματα. Η επιθετική του ισχύς βασιζόταν σε 4 πυροβόλα των 9,2 ιντσών, που εκτόξευαν ημιδιατρητικά βλήματα βάρους 172 kg σε απόσταση 14 χιλιομέτρων και σε 8 πυροβόλα των 7,5 ιντσών που χρησιμοποιούσαν βλήματα βάρους 90 kg. Τρεις τορπιλοσωλήνες και 8 πυροβόλα των 76 mm συμπλήρωναν τον οπλισμό του.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΟΥ

Η ένδοξη αυτή ιστορία δικαιολογεί τη συνεχή φροντίδα του Πολεμικού Ναυτικού για τη συντήρησή του, καθώς και την προσοχή και αγάπη που έδειξαν προς αυτό όλοι στα Ναυπηγεία Ελευσίνας στη διάρκεια της επισκευής του. Οι εργασίες που πραγματοποιήθηκαν κατά το δεξαμενισμό αφορούσαν τόσο το εσωτερικό όσο και το εξωτερικό μέρος του θωρηκτού. Αμέσως μετά τον κατάπλου του στα Ναυπηγεία Ελευσίνας, ξεκίνησε ο καθαρισμός και η βαφή των διπύθμενων.

Πραγματοποιήθηκε sweeping για την απομάκρυνση της σκουριάς και αντικαταστάθηκαν τα διαβρωμένα μέρη των διαμήκων και εγκάρσιων σταθμίδων των δεξαμενών που βρίσκονται στα διπύθμενα. Αφαιρέθηκαν όλα τα είδη υγιεινής από τις τουαλέτες των επισκεπτών και του πληρώματος και τοποθετήθηκαν καινούργια. Τοπικά, στο κυρίως κατάστρωμα, εφαρμόστηκε σφουροκοπανισμός για την απομάκρυνση διαβρωμένων

κομματιών των ελασμάτων του καταστρώματος. Ακόμα αφαιρέθηκαν ορισμένα δακτυλιοειδή ελάσματα στη βάση των πυροβόλων και συγκολλήθηκαν καινούργια, με ειδική μέθοδο λόγω της θωράκισης. Στις 10 Ιανουαρίου το θωρηκτό ανέβηκε στην πλώπη δεξαμενή Νο 3 των ναυπηγείων όπου χρησιμοποιήθηκε υδροβολή για την απομάκρυνση των θαλασσίων οργανισμών που είχαν προσκολληθεί στη γάστρα του. Με τη

Φόρος τιμής για τον γίγαντα της ελληνικής ιστορίας

του Αρχηγού Στόλου Ναυάρχου Θωμά Κατωπόδη Π.Ν.

«Ο ΑΒΕΡΩΦ είναι η ζωντανή ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού, το πλοίο που μας γεμίζει περηφάνια, η ναυαρχίδα του Ναυάρχου Κουντουριώτη, του μεγαλύτερου που πέρασε από τον ελληνικό στόλο. Είναι το πλοίο που έκανε περήφανους τους Έλληνες ναυτικούς, όχι μόνον του Πολεμικού Ναυτικού, αλλά και του Εμπορικού. Είναι το πλοίο που κάνει όλη την Ελλάδα υπερήφανη, διότι ελευθέρωσε μετά τις νικηφόρες ναυμαχίες του 1912-13 τα περισσότερα νησιά του Αιγαίου και όλες τις παράλιες πόλεις της Βορείου Ελλάδος, από την Θεσσαλονίκη και ανατολικότερα. Είναι το πλοίο που υπερήφανα έφερε την ελληνική σημαία κατά τη διάρ-

κεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου σε όλα τα μήκη και πλάτη του Ινδικού Ωκεανού, συνοδεύοντας συμμαχικά και ελληνικά πλοία. Μετά από όλα αυτά, δεν μπορεί παρά αυτό το πλοίο να είναι ο άσβεστος φόρος για μας τους νεότερους. Δεν μπορεί παρά όταν περνά μπροστά από τον σύγχρονο Ναύσταθμο του Πολεμικού Ναυτικού, τον Ναύσταθμο της Σαλαμίνας, τα νεότευκτα πλοία του ελληνικού στόλου και τα πληρώματά τους να απονέμουν φόρο τιμής. Παρατεταγμένα στα καταστρώματα και με τους προβλεπόμενους συριγγμούς να κλείνουν ευλαβικά το γόνυ μπροστά στον γίγαντα της ελληνικής ναυτικής ιστορίας.»



βοήθεια υπερήχων μετρήθηκε το πάχος της θωράκισης στα ύφαλα και συνεργεία αμιμοβολής αφαίρεσαν την τοπική οξειδωση της γάστρας. Στη διάρκεια της παραμονής στη δεξαμενή αποκολλήθηκαν όλα τα παλαιά θυσιαζόμενα ανόδια της καθοδικής προστασίας και τοποθετή-

θηκαν καινούργια. Η γάστρα βάφτηκε με τα κατάλληλα υφαλοχρώματα, ενώ προηγήθηκε της βαφής η απομάκρυνση του μπαλκονιού που βρίσκεται στην πρύμνη του πλοίου και έχει πρόσβαση μόνο από τα ναυαρχικά διαμερίσματα. Οι εξωτερικές εργασίες τελείωσαν στις 20 Ια-

νουαρίου. Την ίδια μέρα το πλοίο κατέβηκε από τη δεξαμενή και προσδέθηκε στην προβλήτα των ναυπηγείων για τη συνέχιση των εσωτερικών εργασιών. Μετά από δέκα ημέρες, στις 30 Ιανουαρίου, ο κυβερνήτης υποναύαρχος Α. Δημήτριος Π.Ν. και το πλήρωμα υποδέχθηκαν τον πρίγκιπα Andrew της Μεγάλης Βρετανίας ο οποίος, επισκεπτόμενος τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, δεν παρέλειψε να θαυμάσει από κοντά το μοναδικό θωρακισμένο καταδρομικό που διασώζεται αυτή τη στιγμή στον κόσμο.

Με το πέρας των εσωτερικών εργασιών τοποθετήθηκε στο κατάστρωμα των λέμβων η αρχική λέμβος του θωρηκτού, η οποία βρισκόταν στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας και μεταφέρθηκε για να συντηρηθεί και κατόπιν να τοποθετηθεί στο θωρηκτό. Στις 5 Φεβρουαρίου εφαρμόστηκε το καινούργιο μπαλκόνι στην πρύμνη, για την κατασκευή του οποίου δημιουργήθηκε ειδικό καλούπι, ακριβές αντίγραφο του πρωτότυπου μπαλκονιού. Το μπαλκόνι, έπειτα από απόφαση του κ. Νίκου Ταβουλάρη, ήταν προσφορά των Ναυπηγείων Ελευσίνας. Μετά από πέντε μέρες το θωρηκτό απέπλευσε ρυμουλκούμενο για το Φάληρο. Στη μαρίνα Τροκαντερό συνεχίζονται ορισμένες εργασίες, γι' αυτό το λόγο και η είσοδος στο κοινό θα επιτραπεί από τις 24 Μαρτίου. Ο επόμενος δεξαμενισμός είναι προγραμματισμένος να πραγματοποιηθεί σε 5 χρόνια, αποσκοπώντας στην καλύτερη διατήρηση του πολεμικού μας πλοίου με τη μεγαλύτερη ιστορική αξία. ■

ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ Αξία ζωής

του Αντιναυάρχου Παναγιώτη Λουμάκη Π.Ν. (ε.α.)

«Στις 10 Φεβρουαρίου 2003 το Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ διέπλευσε το στενό του Ναυστάθμου Σαλαμίνας κατά τη μεθόρμησή του από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας στο μόνιμο αγκυροβόλιο του στο Φάληρο (Τροκαντερό).

Κατά τον διάπλου του πλοίου απενεμήθησαν τιμές από τα ελλιμενιζόμενα στον Ναύσταθμο πλοία του Στόλου, ενώ το πλήρωμα της Φ/Γ ΣΑΛΑΜΙΣ, που είχε μεθορμήσει σε σημαντήρα του διαύλου, ευρίσκειτο αραιωμένο στα καταστρώματα και απέδιδε τιμές. Οι συνεχιστές της Ιστορίας του Π.Ν. ενώπιον μιας πηγής δόξας και μεγαλείου του κάθε Έλληνα. Ζήτω το Έθνος, Ζήτω το Πολεμικό Ναυτικό και ο όρκος τους, "ου καταισχυνώ όπλα τα ιερά" που ξεχείλιζε την ψυχή τους ήταν ο ελάχιστος φόρος τιμής σε ένα από τα εφελκρήριά τους για νέες θυσίες, διαβεβαιώνοντας για μια ακόμη φορά την αταλάντευτη θέση τους "ποτέ από το χρέος μη κινούντες". Άξιοι λοιπόν της εκτίμησης αλλά πρωτίστως της εμπι-

στοσύνης του κάθε Έλληνα, προς τους ηρωικούς, απαρχής έως των εσχάτων άνδρες του Ελληνικού Στόλου, οι οποίοι με ζήλο και αυταπάρνηση, θυσιάζοντας ακόμη και τη ζωή τους, αγωνίστηκαν και αγωνίζονται για την ελευθερία της πατρίδας μας. Με αυτά τα λόγια ο γνωστός βιομήχανος και πλοιοκτήτης Κωνσταντίνος Π. Αγγελόπουλος μέσα στα πλαίσια της πολλής αισθάνεται μέλος, αφού υπηρέτησε τη θητεία του αλλά και χρηματοδότησε προ ετών την έκδοση του Αρχηγείου Στόλου "Δοξασμένα Κύμματα") εζήτησε την άδεια από το Πολεμικό Ναυτικό για τη φωτογραφική και τηλεοπτική κάλυψη του διάπλου του Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ. Κι εγώ ερμηνεύοντας τα συναισθήματα πολλών στελεχών του Πολεμικού Ναυτικού (εφεδρων και μονίμων) τον ευχαριστώ μια ακόμη φορά για τη συγκίνηση που μου έδωσε. ■

www.olp.gr www.olp.gr www.olp.gr www.olp.gr www.olp.gr www.olp.gr www.olp.gr www.olp.gr

Λιμάνι του Πειραιά κόμβος μεταφορών στη Μεσόγειο



το πρώτο λιμάνι
σε υπηρεσίες & κίνηση



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ αε
Το Μεγάλο Λιμάνι



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΕ • Ακτή Μισούλη 10, 185 38 Πειραιάς
τηλ: 210.4520911 - 17 • fax: 210.4286843
internet site: www.olp.gr • e-mail: olpdsx@otenet.gr