

Ναυτική παράδοση – Ήθη & Έθιμα

Σημειώσεις:

Ήθη • Τα ήθη είναι οι αντιλήψεις, «οι άγραφοι νόμοι» κάθε κοινωνίας.

Έθιμα • Τα έθιμα είναι οι πράξεις με τις οποίες εκφράζονται οι αντιλήψεις αυτές.

Παραδόσεις • Όταν τα έθιμα επαναλαμβάνονται σταθερά από γενιά σε γενιά, δημιουργούνται οι παραδόσεις.

Η θάλασσα μας ενώνει!

Ο Έλληνας αγάπησε την θάλασσα, τη σεβάστηκε, τη θεοποίησε και εμπνεύστηκε από αυτή σε όλες τις δραστηριότητες του. Η ψυχή του έγινε ναυτική και μεγαλούργησε πάνω στο υγρό στοιχείο. Δεν είναι τυχαίο πως, και στις μέρες μας, η Ναυτιλία των Ελλήνων βρίσκεται στην διεθνή πρωτοπορία.

Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας για την Προστασία και την Ανάδειξη των Παραδοσιακών Σκαφών και της Ξυλοναυπηγικής Τέχνης του Ελληνικού Χώρου



Από τις εισηγήσεις που παρουσιάστηκαν στο Θ΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Ναυτικών Μουσείων που πραγματοποιήθηκε 9 & 10 Μαΐου 2014 στο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος και το Πλωτό Ναυτικό Μουσείο Θ/Κ «Γ. Αβέρωφ», επισημάνθηκε η κατεπείγουσα ανάγκη διάσωσης τόσο των ξύλινων παραδοσιακών πλοίων-μνημείων που υπάρχουν στη Ελλάδα, όσο και της άυλης ξυλοναυπηγικής παράδοσης που συρρικνώνεται δραματικά.

Τότε προβλήθηκε η αναγκαιότητα δημιουργίας ενός θεσμικού οργάνου που θα έχει τη δυνατότητα να συντονίσει τις έως τώρα σκόρπιες και αποσπασματικές προσπάθειες που καταβάλλονται για τη διάσωση και προβολή αυτής της πτυχής του ναυτικού μας πολιτισμού, θα καταγράψει τα υπάρχοντα παραδοσιακά ξύλινα σκάφη και θα μπορεί να εκπροσωπήσει την χώρας μας σε διεθνείς οργανισμούς.

Ύστερα από μία σειρά συντονισμένων ενεργειών του Ναυτικού Μουσείου, ιδιωτικών φορέων και της Διεύθυνσης Νεότερου Πολιτιστικού Αποθέματος & Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς αποφασίστηκε από το Υπουργείο Πολιτισμού η σύσταση Ομάδας Εργασίας για την Προστασία και την Ανάδειξη των Παραδοσιακών Σκαφών και της Ξυλοναυπηγικής Τέχνης του Ελληνικού Χώρου.

Ο Ηρόδοτος:

«Έχουμε γη και πατρίδα, όταν έχουμε πλοία και θάλασσα.»

Ο Ξενοφώντας:

«Σωστό και χρήσιμο είναι να τιμώνται οι καπεταναίοι και έμποροι με το να κάθονται στα πρώτα καθίσματα στο θέατρο και στους αγώνες.»

Ο Εύβουλος ο Κίτιος:

«Πρώτοι οι Έλληνες τόλμησαν να περάσουν τον πόντο και να διδάξουν στους άλλους τους δρόμους της θάλασσας.»

Ο Θεμιστοκλής { προς τους Αθηναίους}:

«Πατρίδα σας είναι αι διακόσιαι νήαι πεπληρωμέναι {και τα πληρώματά τους}.»

Ο Αριστοφάνης { στις Όρνιθες}:

«Από πού κρατά η σκούφια σου { ρωτούν έναν Αθηναίο και αυτός απαντά} από κει που σιάχνουν τις όμορφες τριήρεις».

Ο Νικόλαος Κεφαλάς { λόγιος των μεταπαναστατικών χρόνων}:

«Αυτή η Ναυτική και το Εμπόριο είναι αι πρώται αιτίαι όπου το γένος μας μετά την καταστροφή, άρχισε να προοδεύει και να ευημερεί».

Ο Χαρίλαος Τρικούπης:

«Κάθε ημέρα που παρέρχεται άνευ ναυτικής παρασκευής, αποτελεί καταστροφή για τον τόπο μας».

Ο Παύλος Κουντουριώτης:

«Μόνη η ναυτιλία μας παρήχθη και λειτουργεί χωρίς να αξιώσει οποιαδήποτε από μέρους του κράτους συνδρομή».

Ο Γεώργιος Χ. Λαιμός { λόγιος εφοπλιστής}:

«Το ναυτικό επάγγελμα είναι για τον νέο της Ελλάδος το κατ' εξοχήν ανδρικό επάγγελμα».

Αρχαία Ναυτική Τεχνολογία

Οι **Αρχαίοι Έλληνες** ήταν φημισμένοι **θαλασσοκράτορες**, και αυτό τους βοήθησε να συγκεντρώσουν πλούτο, να αντλήσουν γνώση και εμπειρία από άλλους λαούς και κράτη, να προμηθευτούν πρώτες ύλες και να εξαπλωθούν ιδρύοντας αποικίες σε ολόκληρο την Μεσόγειο. Έτσι, δημιούργησαν τον περίφημο **Ελληνικό Πολιτισμό**, ο οποίος δεν ξεπεράστηκε ποτέ από κανένα άλλο πολιτισμό, αντιθέτως υπήρξε πηγή έμπνευσης για την ανθρωπότητα μέχρι και σήμερα. Ξέρουμε ήδη αρκετά για τις φιλολογικές αναζητήσεις των Αρχαίων Ελλήνων, συμπεριλαμβανομένων και των Βυζαντινών, για τα καλλιτεχνικά τους δημιουργήματα.

Υπάρχει όμως μια πλευρά του πολιτισμού τους λιγότερο γνωστή, αυτή της **τεχνικής και τεχνολογικής εξέλιξης** τους. Και εδώ τα επιτεύγματα είναι λαμπρά και δείχνουν ότι κάποιοι κανόνες μαθηματικών, φυσικής, γεωμετρίας, χημείας, μηχανικής, στατιστικής και πολλών άλλων επιστημών δεν ήταν άγνωστοι.

Με την βάση των γνώσεων αυτών, κατασκεύαζαν **όργανα και εργαλεία** που είχαν άμεση σχέση με την καθημερινότητά τους. Τέτοιες εντυπωσιακές εφευρέσεις είχαν να κάνουν με πολεμικές επιχειρήσεις, με την δόμηση της πόλης και των κτιρίων, με γεωργικές εργασίες αλλά κυρίως με την **ναυσιπλοΐα και τη ναυπηγική**.

Ναυπηγικοί σχεδιασμοί που επιτρέπουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα, την μέτρηση της ταχύτητας, τον ακριβή προσδιορισμό του στίγματος του σκάφους, της ώρας, ναυτικά εργαλεία, μετεωρολογικά όργανα κ.ά. είναι μερικά από τα συστατικά της αρχαιοελληνικής τεχνολογίας που έδωσε τις βάσεις για την ανάπτυξη της ναυτιλίας ανά τους αιώνες.

Αναλυτικότερα, μερικά από τα εκθέματα της «Αρχαίας Ναυτικής Τεχνολογίας»:

ΗΛΙΑΚΟ ΡΟΛΟΙ ΤΩΝ ΦΙΛΛΙΠΩΝ

Ένα από τα σπανιότερα μεταφερόμενα ηλιακά ρολόγια της αρχαιότητας. Τον συγκεκριμένο τύπο αυτού του ρολογιού είχε εφεύρει ο Παρμενίων στην Αλεξάνδρεια το 2ο π.Χ. αιώνα. Πρόκειται για πολύπλοκο όργανο αστρονομίας εκτός από τη λειτουργία του ως ηλιακού ρολογιού χρησίμευε και στη μέτρηση του γεωγραφικού πλάτους (κατά προσέγγισιν), του αζιμούθιου και της απόστασης των αστέρων

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ ΡΟΛΟΙ – ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ

Πολύπλοκο αστρονομικό όργανο του 6ου μ.Χ. αιώνα. Διασώθηκε με ελλείψεις και για αυτό δεν είναι γνωστό ο ακριβής τρόπος λειτουργίας και χρήσης του. Διαθέτει συνδυασμούς γραναζιών που το καθιστούν έτσι ως μηχανικό ημερολόγιο, το οποίο όμως λειτουργούσε με ακρίβεια σε πόλεις και περιοχές που κατονομάζει στο εμπρός τμήμα του. Μπορούσε επίσης να υπολογιστεί ο σεληνιακός χρόνος, καθώς και οι θέσεις του ήλιου και της σελήνης στο Ζωδιακό. Ανάμεσα στα γρανάζια του υπήρχε και ένα διαφορετικό γρανάζι, γεγονός που καθιστά το όργανο «απόγονο» του υπολογιστή των Αντικυθήρων.

Η ιστορική έρευνα, μελέτη και ανακατασκευή του οργάνου έγινε από τους J. V. Field και M. T. Wright του Μουσείου Επιστημών του Λονδίνου.

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΑΣΤΡΟΛΑΒΟΣ

Η πρώτη μορφή του οργάνου, που σήμερα γνωρίζουμε ως αστρολάβο, εφευρέθηκε από τον Εύδοξο το 360 π.Χ. Στα 1080 μ.Χ. κατασκευάστηκε ο παλαιότερος αστρολάβος που έχει βρεθεί, ο βυζαντινός αστρολάβος της Brescia, πόλη όπου βρέθηκε και όπου μέχρι σήμερα φυλάσσεται. Φέρει ελληνικές επιγραφές και αποτελεί τη βάση των αραβικών αστρολάβων. Οι Άραβες επέφεραν βελτιώσεις στο όργανο αυτό και του έδωσαν τη σημερινή γνωστή μορφή του ως ναυτιλιακού οργάνου.

ΠΛΙΝΘΙΣ ΤΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥ

Εφευρέτης αυτού του οργάνου ήταν πιθανότατα ο αρχαίος αστρονόμος Ίππαρχος, αλλά η εφεύρεση αποδίδεται στον Κλαύδιο Πτολεμαίο. Πρόκειται για ένα απλό όργανο, που παρουσιάζει 1/4 διαβαθμισμένου κύκλου, ενώ από το κέντρο (του κύκλου) κρέμεται σχοινάκι με μια σφαίρα. Το όργανο τοποθετείται κάθετα επί του μεσημβρινού του τόπου με την κορυφή της γωνίας του στραμμένη δυτικά. Το σχοινάκι με τη σφαίρα ρίχνει τη σκιά του πάνω στο διαβαθμισμένο τεταρτημόριο και αυτός είναι ο μεσημβρινός του τόπου του παρατηρητή.

Ο ΚΟΧΛΙΑΣ ΤΟΥ ΑΡΧΙΜΗΔΗ

Το υδραυλικό αυτό όργανο εφευρέθηκε από τον Αρχιμήδη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του στην Αίγυπτο. Χρησίμευε στην άντληση ύδατος από ένα χαμηλό επίπεδο σ' ένα άλλο υψηλότερο. Οι χρήσεις του από την αρχαιότητα έως σήμερα είναι πολλές, όπως άρδευση αγροτικών καλλιέργειών αλλά και άντληση υδάτων από τα έγκατα των πλοίων.

Ο ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗΣ ΤΩΝ ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΩΝ

Ο υπολογιστής των Αντικυθήρων είναι μία από τις πιο σημαντικές μηχανικές εφευρέσεις στην ιστορία, είναι ο πρώτος υπολογιστής στην παγκόσμια ιστορία. Πρόκειται για ένα αστρονομικό μηχάνημα ακριβείας, με εκπληκτική μηχανική τελειότητα, τοποθετημένο σε ένα ξύλινο κιβώτιο με διαβαθμισμένες πλάκες στο εξωτερικό του. Εσωτερικά αποτελείτο από 30 αλληλοεμπλεκόμενους οδοντωτούς τροχούς, έκκεντρα τοποθετημένους. Τους τροχούς, έθετε σε κίνηση, με διαφορετική ταχύτητα τον καθένα, ένας περιστρεφόμενος χειροκίνητος άξονας. Δείκτες σύμφωνα με τις επιγραφές έδειχναν την πορεία του Ήλιου την πορεία και τις φάσεις της Σελήνης και των πλανητών στον ζωδιακό κύκλο. Δηλαδή εκτελούσε μαθηματικές πράξεις με μηχανικό τρόπο. Η χρονολόγηση του μηχανισμού εκτιμάτε ότι είναι γύρω στο 80 π.Χ, ενώ πιθανολογείται ότι είχε κατασκευαστεί στην Ρόδο.

Αρχαιολογική περίοδος

Η γεωμορφολογία της Ελλάδας με τα χιλιάδες νησιά και τα χιλιάδες χιλιόμετρα παραλιακής ζώνης ώθησε τους ανθρώπους των πρώτων ελληνικών φύλων να στραφούν στην θάλασσα και κυρίως στο Αιγαίο Πέλαγος. Η ανάγκη αυτή έγινε η αφορμή να κατασκευαστούν πλωτές κατασκευές ικανές να μεταφέρουν ανθρώπους και εμπορεύματα στο Αρχιπέλαγος.

Αρχαιολόγοι, υποστηρίζουν ότι από την **Μεσολιθική Εποχή** (8η Χιλιετία π.Χ.) οι κάτοικοι των νησιών και της Ηπειρωτικής Ελλάδας είχαν τη δυνατότητα να ταξιδεύουν στο Αιγαίο και να μεταφέρουν οψιανό από την Μήλο.

Αργότερα, στην **Πρώιμη Εποχή του Χαλκού** (3η Χιλιετία π.Χ.) οι κάτοικοι του Αιγαίου θα εξελιχθούν σε πραγματικούς ναυτικούς ταξιδεύοντας ολόένα και μακρύτερα από το Αρχιπέλαγος, όπως: Σικελία, Μικρά Ασία, Ιόνιο Πέλαγος, Δαλματικές Ακτές. Οι παλαιότερες παραστάσεις πλοίων του Αιγαίου είναι αποτυπωμένες σε πήλινα τηγανόσχημα σκεύη της Πρωτοκυκλαδικής Περιόδου (2800 – 2300 π.Χ.).

Τον πρώιμο αυτό ναυτιλιακό πολιτισμό διαδέχεται ο **Μινωικός** (2η Χιλιετία π.Χ.). Ως κέντρο εμπορικής ναυτιλιακής δραστηριότητας αποτελεί η Κρήτη η οποία έχει την ανάγκη μάλιστα να συνδεθεί ακτοπλοϊκά και με τις αποικίες της. Οι μοναδικές αναπαραστάσεις πλοίων της περιόδου αυτής προέρχονται από την φημισμένη τοιχογραφία που ανακαλύφθηκε από τον Καθηγητή Μαρινάτο, το 1972, στο Ακρωτήριο της Σαντορίνης (Θήρας).

Στην τοιχογραφία αυτή, η οποία χρονολογείται περίπου στα 1650 π.Χ., απεικονίζεται μία νηοπομπή 14 διαφορετικών σε μέγεθος πλοίων, μεταξύ δύο λιμανιών. Ο βασικός τύπος αυτών των πλοίων είναι γνωστός ως το «**Πλοίο της Θήρας**». Το Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης, σε συνεργασία και τον συντονισμό του γνωστού περί της αρχαίας ναυπηγικής, Καθηγητή Thomas Gillmer, έχει ξεκινήσει από 10ετίας την ανακατασκευή του «Πλοίου της Θήρας», ένα έργο εθνικής σημασίας.

Στα 1450 π.Χ. τον Μινωικό Πολιτισμό διαδέχεται ο **Μυκηναϊκός**. Οι Μυκηναϊοί με νέα και καλύτερα πλοία, με έδρα την Πελοπόννησο, εξαπλώνονται σε όλη την Μεσόγειο. Η παράδοση μάλιστα θέλει τους Αργοναύτες με κυβερνήτη τον Ιάσονα να ξεκινούν για την Αργοναυτική Εκστρατεία και την αρπαγή του «Χρυσόμαλλου Δέρατος». Τον 13ο αιώνα π.Χ., στην περίοδο της ακμής του Μυκηναϊκού Πολιτισμού, οι Μυκηναϊοί ξεκινούν μία άλλη μεγάλη εκστρατεία, δια θαλάσσης, αυτή εναντίον της Τροίας. Τον 12ο αιώνα π.Χ. ο Μυκηναϊκός Πολιτισμός αρχίζει να παρακμάζει και τον 11ο έχει πλέον σβήσει.

Από τον 11ο έως τον 9ο αιώνα π.Χ. η **Αθήνα** διαμορφώνεται ως η κεντρική πολιτική, στρατιωτική, οικονομική και ναυτιλιακή δύναμη της Ελλάδας. Είναι η εποχή που τα όρια του ελληνικού κόσμου καταλαμβάνουν όλη την λεκάνη της Μεσογείου.

Τα πλοία έχουν εξελιχθεί και η τεχνική της ναυσιπλοΐας είναι πρωτοφανής. Για πρώτη φορά διαχωρίζονται τα πλοία σε αμιγώς πολεμικά και αμιγώς εμπορικά. Τα εμπορικά ήταν μεγάλα πλοία, με λίγους κωπηλάτες και μεγάλα πανιά. Αντίθετα τα πολεμικά ήταν ελαφρά, μικρά, ευέλικτα κωπήλατα σκάφη με πολεμική μηχανή το έμβολο τους. Χαρακτηριστικότερο δείγμα πολεμικού πλοίου του 7ου π.Χ. αιώνα ήταν οι Τριήρεις.

Η **τριήρης**, είναι το κατ' εξοχήν πολεμικό πλοίο των αρχαίων Ελλήνων, τα λεγόμενα «**ξύλινα τείχη**» της πόλης των Αθηνών, που έκαναν τους Αρχαίους Έλληνες κυρίαρχους της Μεσογείου για **1.000 περίπου χρόνια**. Στη **ναυμαχία της Σαλαμίνας**, το 480 π.Χ., οι Ελληνικές τριήρεις σύντριψαν τους Φοίνικες και τους Πέρσες και κατέστησαν τη **Μεσόγειο «Ελληνική Θάλασσα»**. Οι κωπηλάτες της Τριήρους ήταν Αθηναίοι Πολίτες, όχι δούλοι, και ήταν τιμή για αυτούς να συμμετάσχουν ως κωπηλάτες σε ναυμαχίες και άλλες πολεμικές διενέξεις.

Το πρωτότυπο για την εποχή εκείνη και συνάμα καταστρεπτικό για τους εχθρούς «όπλο» της Τριήρους ήταν το έμβολό της. Ο Κυβερνήτης (Τριήραρχος) και το πλήρωμα με αριστοτεχνικές κινήσεις εμβολίζανε και βυθίζανε τα εχθρικά σκάφη, λαβώνοντας τα στα πιο αδύνατα τους σημεία.

Η Τριήρης ήταν ημερόπλοιο δηλ. ξεκινούσε με την Ανατολή του ήλιου και αγκυροβολούσε με την Δύση, καθώς το σκάφος δεν μπορούσε να φιλοξενήσει κουκέτες, μαγειρεία κ.α. (μόνο νερό υπήρχε για τους επιβαίνοντες). Ήταν καθαρά ένα πολεμικό πλοίο. Σε μακρινές πολεμικές εχθροπραξίες οι Τριήρεις αγκυροβολούσαν καθημερινά σε απάνεμα λιμάνια και όρμους ενώ οι επιβαίνοντες τροφοδοτούνταν από άλλα συνοδευτικά – εφοδιαστικά πλοία. Την κυβέρνηση της Τριήρους ασκούσε ο τριήραρχος με τη βοήθεια 5 αξιωματικών και 4 υπαξιωματικών. Στο σκάφος επέβαιναν και οι επιβάτες (πολεμιστές).

Τεχνικά Χαρακτηριστικά της Τριήρους

Οι Τριήρεις έφεραν τρεις (3) σειρές κωπηλατών σε διαφορετικά επίπεδα. Το συνολικό μήκος των σκαφών αυτών ήταν 38 μ. με 5,20 μ. πλάτος ενώ το βύθισμα ήταν 1,50 μ. και το εκτόπισμα 70 περίπου τόνοι. Η αναλογία του πλάτους προς μήκος ήταν περίπου 1 προς 10.

Συνολικό πλήρωμα 210-216 άνδρες, από τους οποίους οι 172 περίπου κωπηλάτες, 86 ανά πλευρά, κατανομημένοι σε τρεις σειρές (τους «Θαλαμίτες», τους «Ζυγίτες» και τους «Θρανίτες»). Η Τριήρης έφερε πλήρη εξαρτισμό ιστιοπλοΐας (στο πλωριό μικρό ιστό, πανί σε σχήμα τραπεζιού και στο κύριο ιστό μεγάλο τετράγωνο πανί).

Η ανώτατη ταχύτητα έφτανε 8-10 μίλια ανά ώρα. Από τα παραπάνω χαρακτηριστικά ξεδιπλώνεται η ναυπηγική ικανότητα των Αρχαίων Ελλήνων οι οποίοι δημιούργησαν ένα πλοίο ταχύ, σταθερό με συμπαγή σκελετό.

Υπήρχαν διάφοροι τύποι Τριηρών, ανάλογα με την πόλη προέλευσής τους και την χρήση τους. Έτσι έχουμε εκτός από τις γνωστές Αθηναϊκές, τις Κορινθιακές, Σαμιακές, Ροδιακές, Μηλιακές κ.α.

Το Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης έχει την τύχη να φιλοξενεί στην έκθεσή του ένα από τα πιο πιστά αντίγραφα Αθηναϊκής Τριήρους στον κόσμο. Το μοντέλο αυτό, σε κλίμακα 1:4, της Αθηναϊκής Τριήρους, «Αθηνά», κατασκευάστηκε από το Μουσείο σε συνεργασία με πανεπιστημιακά ιδρύματα της Ευρώπης & Αμερικής αλλά και Έλληνες караβομαραγκούς. Η τριήρης αυτή έχει ταξιδεύσει σε πολλές πόλεις της Ελλάδας & της Ευρώπης προβάλλοντας την ναυτοσύνη των Αρχαίων Ελλήνων ενώ συγχρόνως έχει αποσπάσει το θαυμασμό και την προσοχή ενός μεγάλου αριθμού ειδικών περί της αρχαίας ναυπηγικής για την τελειότητα και την πιστότητα που παρουσιάζει με την Αρχαία Αθηναϊκή Τριήρη.

Στους Ελληνιστικούς Χρόνους η Αθήνα χάνει την δύναμή της στην Μεσόγειο ενώ αντίθετα ενισχύονται **η Αίγυπτος των Πτολεμαίων και η Ρόδος**, με τις τρεις πόλεις της (Λίνδος, Ιαλυσό και Κάμηρο).

Η ναυτική τους κυριαρχία δεν κρατά πολύ καθώς οι **Ρωμαίοι** είναι πλέον η ανερχόμενη στρατιωτική δύναμη της Μεσογείου.

Βυζαντινή Περίοδος

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

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

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΔΡΟΜΩΝ 7- 9ου ΑΙΩΝΑ

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

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

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

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

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

Η μνημειακή ζωγραφική, στην οποία αναγνωρίζονται δύο (2) βασικά είδη:

α) οι τοιχογραφίες, που γίνονται με την τεχνική της νωπογραφίας, και β) τα ψηφιδωτά, που γίνονται με την εμφύτευση πολύχρωμων ψηφίδων σε νωπό ασβεστοκονίαμα. Η τεχνική του ψηφιδωτού ήταν εξαιρετικά δαπανηρή, και γι' αυτό

συνδέεται πάντοτε με ιδιαίτερα εύπορους χορηγούς, κατά κανόνα αυτοκράτορες σε περιόδους ακμής της αυτοκρατορίας.

Οι φορητές εικόνες, που κατά κανόνα γίνονται με την τεχνική της αβγοτέμπερας. Υπάρχει όμως και ικανός αριθμός φορητών ψηφιδωτών εικόνων, που είναι προφανές ότι έγιναν για την επίδειξη πολυτέλειας και δεξιοτεχνίας των καλλιτεχνών. Μικρογραφίες, που γίνονται επάνω σε φύλλα περγαμηνής και εντάσσονται σε βιβλία και εκκλησιαστικά έγγραφα.

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

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

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

Ατρόμητα Ελληνικά Σκαριά

Την περίοδο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας οι Έλληνες ζούσαν σκλαβωμένοι. Οι ελάχιστοι που χαίρονται ένα είδος «ελευθερίας» είναι οι ναυτικοί που οργώνουν την Μεσόγειο, την Μαύρη Θάλασσα και τις Βόρειες ακτές της Ευρώπης.

Τον 18ο αιώνα η Οθωμανική Αυτοκρατορία κατέχει το μεγαλύτερο μέρος της Ανατολικής Μεσογείου, ωστόσο έχει χάσει τον έλεγχο του ναυτιλιακού εμπορίου και αναγκάζεται να δώσει προνόμια σε ξένα κράτη για ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Ελληνικά πλοία με ξένες σημαίες (της Ρωσίας, της Γαλλίας κ.α.) αυξάνονται χρόνο με τον χρόνο δημιουργώντας έτσι έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους της περιόδου εκείνης. Επιπλέον, τα ιστιοφόρα με Έλληνες Καπεταναίους και ναυτικούς είναι τα μόνα που πλοία που σπάζουν το αγγλικό εμπάργκο – αποκλεισμό των λιμανιών της Δυτικής Μεσογείου εξαιτίας των ναπολεόντειων πολέμων, μεταφέροντας σιτηρά από την Ρωσία. Η ικανότητά τους αυτή να τροφοδοτούν την Γαλλική και Ισπανική αγορά με σιτηρά αύξησε κατακόρυφα το εισόδημα των Ελλήνων ναυτικών οι οποίοι στην συνέχεια επένδυσαν σε νέα και περισσότερα πλοία. Ο εμπορικός αυτός στόλος με την επανάσταση του 1821 τροποποιήθηκε αμέσως σε πολεμικό, έτοιμος να αντιμετωπίσει τον Οθωμανικό Στόλο.

Αν και οι Έλληνες Οπλαρχηγοί νικήθηκαν αρκετές φορές στη ξηρά, ποτέ όμως οι Έλληνες Καπεταναίοι δεν νικήθηκαν στη θάλασσα ενώ οι ατρόμητοι μπουρλοτιέρηδες με τα πυρπολικά τους μείωναν ολοένα τις μονάδες του Τούρκικου Στόλου. Δεν είναι τυχαίο ότι η Εθνική Ανεξαρτησία πιστοποιήθηκε στη θάλασσα με μια ένδοξη ναυμαχία, τη Ναυμαχία του Ναβαρίνου.

Στην ενότητα αυτή του Μουσείου Ναυτικής Παράδοσης δεσπόζει, σε κλίμακα 1:3, (11,5 μ. μήκος) το σημαντικότερο ίσως ελληνικό σκαρί του 18ου αιώνα, η **Ψαριανή Γαλλιότα**. Ένα σκαρί που πρωτοστάτησε στο Αγώνα της Ελληνικής Επανάστασης του 1821, το καράβι του **Κωνσταντίνου Κανάρη**, στην αρχή σαν εμπορικό πλοίο και στην συνέχεια σαν πολεμικό πλοίο. Το σκάφος αυτό εκτίθεται σε πλήρη ιστιοφορία και εξαρτισμό πλαισιωμένο από 2 Ψαριανούς (1 άνδρα & 1 γυναίκα) με αυθεντικές παραδοσιακές στολές.

Επίσης στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται δεκάδες μοντέλα σε μικρότερη κλίμακα όπως το «Μπρίκι», η «Σακολέβα», το «Πέραμα», το «Καραβόσκαρο» κ.α.

Την ενότητα αυτή συμπληρώνουν επίσημα ναυτικά έγγραφα της εποχής, ναυτικά όργανα του 19ου αιώνα, θαλασσογραφίες ναυάρχων της Επανάστασης, ενώ ο επισκέπτης μπορεί να θαυμάσει μία μοναδική (πλήρης) σειρά των 30 ατρόμητων Ελληνικών σκαριών, σε γκραβούρες. Ενδιαφέρον προκαλούν οι προθήκες με τα ναυτικά γιαταγάνια, τις πιστόλες, παλάσκες κ.α.

Χρυσή Εποχή της Ελληνικής Ναυτιλίας

Οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι στις αρχές του 20ου αιώνα λάβωσαν σοβαρά την ελληνική ναυτιλία, η οποία είχε πολλά θύματα τόσο σε έμπυχο όσο και σε άψυχο υλικό. Πολλοί πίστευαν ότι η γαλανόλευκη δεν θα κυμάτιζε πλέον στα πέρατα του κόσμου. Δεν είχαν όμως υπολογίσει το «Ελληνικό Δαιμόνιο».

Το 1947 η Αμερικανική κυβέρνηση, με εγγύηση της Ελληνικής κυβέρνησης, διέθεσε με ευνοϊκούς όρους σε Έλληνες εφοπλιστές 100 φορτηγά πλοία τύπου «λίμπερτυ» (liberty). Κάποιοι, αυτά τα πλοία τα ονόμαζαν «Πλοία μίας Χρήσης» άλλοι όμως τα ονόμασαν «ευλογημένα». Η ναυτική ικανότητα των Ελλήνων, η «Ναυτοσύνη» δηλαδή των Καπεταναίων και Πληρώματος αξιοποίησε τα πλοία αυτά στο έπακρο. Σε συνδυασμό μάλιστα, με την διορατικότητα και ικανότητα διαχείρισης των Ελλήνων εφοπλιστών δημιουργήθηκε ο μεγαλύτερος στόλος στον κόσμο, ο οποίος εξακολουθεί ακόμη και σήμερα να πρωταγωνιστεί.

Λίμπερτυ και πιο σύγχρονα μοντέλα σκαφών παρουσιάζονται στην ενότητα αυτή του Μουσείου Ναυτικής Παράδοσης. Μία αναπαράσταση γέφυρας εμπορικού πλοίου, μοντέλα ατμομηχανών, έλικες, άστυπες άγκυρες, φανοί και όργανα πίεσης μηχανοστασίου κ.α. σε μεταφέρουν στην «χρυσή εποχή» της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Υπάρχουν επίσης δεκάδες μοντέλα πλοίων, όπως και τα ιστορικά: το ποντοπόρο ατμόπλοιο «Αγγέλικα» και το Ατμόπλοιο «Αναστάσιος Ποταμιάνος». Επίσης ο επισκέπτης μπορεί να δει τα σκαλιστά έπιπλα του Γραφείου της μεγάλης ναυτικής οικογένειας Αδελφών Σ. Τυπάλδου, ο οποίος ήταν και από τους ιδρυτές και ένθερμους υποστηρικτές του Μουσείου Ναυτικής Παράδοσης.

Επίσης αίσθηση προκαλούν οι δύο αυθεντικές χειροκίνητες μηχανές τροφοδοσίας αέρα του δύτε και στολές δύτε που χρησιμοποιούσαν οι Καλύμνιοι Σφουγγαράδες για την συλλογή των σφουγγαριών. Την ενότητα συμπληρώνει ένα ψαράδικο τρεχαντήρι 11,65 μ. μήκος και 3,80 πλάτος, κατασκευασμένο από τους φημισμένους караβομαραγκούς της Σκοπέλου, το 1948.

Παραδόσεις, έθιμα, τελεταί και πειθαρχία εις το Ναυτικόν των ΗΠΑ



Το κατωτέρω κείμενον, ενώ απεικονίζει τα ισχύοντα (σ.σ. του **1965**) εις το Αμερικανικόν Ναυτικόν εδανείσθη πολλούς θεσμούς από το Βρεταννικόν Ναυτικόν, όπως συνέβη και δια το Ναυτικόν μας. Διότι ακόμη, πολλοί θεσμοί ισχύοντες εις το U.S.Navy είναι ταυτόσημοι προς τα ισχύοντα εις το Ελληνικόν Β. Ναυτικόν, όπως άλλως τε και εις πολλά άλλα Ναυτικά. Και επί όλων αυτών, θεσμών και παραδόσεων, μας δίδονται ενδιαφέρουσαι και χρήσιμαι πληροφορίες.

Η «Ν.ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ»



...Αι ναυτικά και στρατιωτικά γενικώς παραδόσεις προέρχονται από σκληράν εργασίαν, ταχείαν ενέργειαν, ακριβείς αποφάσεις και αυτοθυσίαν. Καθήκον του κάθε ναυτικού είναι να τας διατηρήση,

Ο ναύαρχος του άλλοτε Αυστριακού Ναυτικού Jedina είπτε κάποτε, ότι όλοι οι ναυτικοί ανήκουν εις τον **μεγάλον Σύνδεσμον της Θαλάσσης**, είναι όλοι συνάδελφοι, ομιλούν κοινήν γλώσσαν, ζούν την ιδίαν ζωήν και αναμένουν τον ίδιον θάνατον...

Χαιρετισμός επί της κλίμακος

Είναι γενικώς παραδεκτόν ότι ο χαιρετισμός επί της κλίμακος προήλθεν από τα πρώτα ναυτικά έθιμα σεβασμού, υπό όλων των εισερχομένων εις τα πλοία, των ειδώλων και μετέπειτα του Εσταυρωμένου, όστις υπήρχεν εις αυτά. Υπάρχουν όμως και άλλοι, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι η συνήθεια αύτη του χαιρετισμού προήλθεν από το γεγονός, κατά

το οποίον παλαιότερον εις τον Βρεταννικόν Στόλον όλοι οι Αξιωματικοί του επιστέγου ανταπέδιδον χαιρετισμόν εις τον εισερχόμενον εις το πλοίον δι' ανυψώσεως του πύλου του.

Παρ' όλα όμως αυτά φαίνεται λογικόν ότι ο χαιρετισμός αυτός ήτο δια την θέσιν σεβασμού, ήτις ήτο πλησίον της σημαίας. Οπωσδήποτε όμως είναι παραδεκτόν ότι γονυκλισίαι και εκδηλώσεις σεβασμού εγίνοντο προς τα ειδωλολατρικά σκηνώματα επί των Αρχαίων Ελληνικών, Ρωμαϊκών και Καρθαγενικών πλοίων. Ιδιαίτέρως τότε έπρεπε δι' αυτών να εξευμενίζωνται οι Θαλάσσιοι Θεοί.

Με την εμφάνιση του Χριστιανισμού, αι αυταί εκδηλώσεις σεβασμού εγίνοντο εις το ιερόν της Παναγίας.

Συν τω χρόνω αι σημαίαι των πλοίων συνεβόλιζαν από την μίαν των όψιν την θρησκείαν του κράτους και από την άλλην έφερον το έμβλημα του κυριάρχου αυτού. Κατόπιν όμως τα σημεία ταύτα του σεβασμού επέζησαν και μετά την αφαιρέσιν των ιερών αυτών εκ των πλοίων.

Χαιρετισμός δια ξίφους.

Όσον αφορά τον χαιρετισμόν αυτόν αι γνώμαι διχάζονται. Μερικοί πιστεύουν ότι ο χαιρετισμός αυτός προέρχεται από έθιμον της Αντολής, κατά το οποίον ο νεώτερος εσκίαζε τους οφθαλμούς του δια του ξίφους του προ του μεγαλείου του αρχαιότερου του. Ο παρών όμως χαιρετισμός φαίνεται ότι προέρχεται μάλλον από τους σταυροφόρους και ερμηνεύεται ως εξής:

Ο Εσταυρωμένος, με σύμβολον τον σταυρόν, απετέλει την λαβήν της σπάθης των Ιπποτών, οι οποίοι την ησπάζοντο εις περίπτωσιν υποσχέσεως, όρκου, ως επίσης προτού εισέλθουν εις μάχην.

Αφ' ετέρου όμως το ξίφος κρατούμενων κατά την διεύθυνσιν του βραχίωνος και με την αιχμήν προς το έδαφος ήτο ένδειξις υποταγής του νεωτέρου προς τον αρχαιότερον. Και η έναρξις του χαιρετισμού δια του ξίφους δια της πρώτης ανωτέρω κινήσεως, δια της οποίας φέρεται το ξίφος εις το στόμα ή τον πώγωννα, είναι επιβίωσις του εθίμου να ασπάζωνται τον σταυρό του ξίφους.

Νομίσματα εις τον πόδα του ιστού.

Κατά τους αρχαιοτάτους χρόνους συνήθιζον να θέτουν νόμισμα εις τον πόδα του ιστού, κατά την ναυπήγησιν του πλοίου. Προ ετών εις τας ΗΠΑ, αξιωματικός του Ναυτικού ανέφερε ότι ετοποθέτησε νόμισμα παρά τον ιστόν ναυπηγουμένης κανονιοφόρου. Τούτο θεωρείται ότι είναι μια πολύ παλαιά προκατάληψις. Ακριβής εξήγησις αυτής δεν υπάρχει.

Είναι πιθανόν ότι η προκατάληψις αυτή προέρχεται από τον παλαιόν Ελληνικόν και κατόπιν Ρωμαϊκόν έθιμον, να θέτουν νόμισμα εις το στόμα του νεκρού δια την πληρωμή του Χάρωνος, όστις θα τον μετέφερε δια της Αχερουσίας λίμνης. Εις την περίπτωσιν ταύτην εθεωρείτο, ότι εάν συνέβαινε ναυάγιον εις το πλοίον, το πορθμείον όλων των επιβαινόντων αυτού θα ήτο τοιουτρόπως πληρωμένον.

Και αυτό μεν δεικνύει ότι οι ναυτικοί είναι επιρρεπείς εις τας προλήψεις και ότι διατηρούνται ακόμη πολλαί παραδόσεις, αι οποίαι δεν έχουν καμία σχέσιν πλέον με την σύγχρονον ζωήν.

Ταφή εν πλω (ρίψις εις την θάλασσαν).

Μία από τις αρχαιοτέρας τελετάς εις τα πλοία είναι και η πόντισις του νεκρού. Τοιαύται τελεταί εγίνοντο εις την αρχαιότητα υπό των Ελλήνων και των Ρωμαίων, οπότε ετίθετο και νόμισμα εις το στόμα των νεκρών, δι' ανα πληρώσουν ούτοι τον Χάρωνα. Κατά τα παλαιά έθιμα ο ναύκληρος έρραπτεν εντός οθόνης (μουσαμά) τον νεκρόν και η τελευταί βελονιά ήτο παρά την μύτη αυτού.

Εις το Αγγλικόν Ναυτικόν είναι έθιμον να πληρώνεται μία γουϊνέα δια το ράφιμον εκάστου νεκρού, το οποίο γίνεται από τον ναύκληρον ή από τους βοηθούς του. Σήμερον σπανίως ρίπτονται οι νεκροί εις την θάλασσαν. Εάν όμως παραστεί ανάγκη ποντίσεως του νεκρού, τότε ούτος τίθεται εις φέρετρον ή ράπτεται εις οθόνην, καλύπτεται με την σημαίαν, τοποθετούνται αρκετά βάρη, ώστε να βυθισθεί ο νεκρός και καταβιβάζεται βραδέως και μετά σεβασμού εις την θάλασσαν. Πάντως οποιαδήποτε ώραν και αν αποθάνη τις επί του πλοίου, γίνεται αναφορά του ιατρού προς τον Αξιωματικόν Φυλακής, ούτος δε αναγράφει τον θάνατον εις το Ημερολόγιον του πλοίου και αναφέρει εν συνεχεία εις τον Κυβερνήτην.

Είναι παλαιόν έθιμον να παρίστανται εις την νεκρώσιμον ακολουθίαν επί του πλοίου όλοι οι εκτός υπηρεσίας Αξιωματικοί και το πλήρωμα. Ο ιερεύς ή ο Κυβερνήτης ή κατάλληλος Αξιωματικός αναγιγνώσκει την νεκρώσιμον ακολουθίαν εν πλω. Όταν δε φθάση εις το «εμπιστευόμεθα το σώμα αυτό εις τον βυθόν της θαλάσσης (we commit this body to the deep), ένας ναύτης κλίνει την ειδικήν εξέδραν του νεκρού προς την θάλασσαν, αφαιρεί την σημαίαν, οπότε ο νεκρός ολισθαίνει εις την θάλασσαν. Όσον αφορά την ύψωσιν της σημαίας μεσιστίως, αύτη εγένετο μόνον κατά την επικήδειον ακολουθία Κυβερνητών.

Διάβασις του Ισημερινού.

Το έθιμον του να γίνεται ειδική τελετή κατά την διάβασιν του Ισημερινού θεωρείται ως ένα από τα παλαιότερα. Είναι γνωστόν ότι εγίνοντο τοιαύται τελεταί, όταν το πλοίο διήρχετο τον 13ον παράλληλον ή τα Στενά του Γιβραλτάρ. Και αι τελεταί εκείναι είχαν σκληρότητα εις μέγαν βαθμόν, δια της οποίας υπετίθετο ότι εδοκιμάζοντο οι αρχάριοι, εάν ήσαν ικανοί να ανθέξουν την σκληρήν ζωήν της θαλάσσης.

Αναφέρεται ότι οι *Bikings* έκαμνον τοιαύτας τελετάς όταν διήρχοντο ωρισμένους παραλλήλους και φέρεται ως πιθανόν, ότι ούτοι τας μετέδωσαν εις τους Άγγλους, τους Σάξονας και τους Νορμανδούς.

Εξ άλλου όμως κατά τους αρχαίους χρόνους εγίνοντο υπό των ναυτικών τελεταί προς εξευμενισμόν του Ποσειδώνος. Είναι λοιπόν πολύ πιθανόν ότι μέρος της τελετής εκείνης αποτελεί και η τελετή της διαβάσεως του Ισημερινού, τηνοποίαν κατά τους σημερινούς χρόνους διευθύνει ο «Βασιλεύς Ποσειδών».

Εκείνοι οι οποίοι είχαν διαβεί ήδη τον Ισημερινόν ελέγοντο «shellbacks» (οστρακόπλατοι), υπέφερον πολλά κατά την τελετήν της μυήσεως των και είχαν το δικαίωμα να κάμνουν και αυτοί πολλά κατόπιν εις τους μέλλοντας να μυηθούν.

Αι τελεταί διαβάσεως του Ισημερινού υπό των συγχρόνων πλοίων είναι γραφικαί, με μόνη την εξαίρεσιν της ενοχλήσεως από ένα κατάβρεγμα εντός δεξαμενής, ένα ηλεκτρικόν σοκ από τον «Διάβολον» και ένα ξύρισμα. Οι Αμερικανοί Αξιωματικοί ηδύναντο να αποφύγουν τας δοκιμασίας της μυήσεως αντί ωρισμένων φιαλών μπύρας, αι οποίαι εδίδοντο εις τον Ποσειδώνα και την ακολουθίαν του.

Μονομαχία μεταξύ των αξιωματικών του Ναυτικού.

Η μονομαχία ήτο πράξις δια της οποίας ερρυθμίζοντο τα «ζητήματα τιμής» μεταξύ των «ζέντλεμεν». Η μονομαχία δεν περιορίσθη μόνον μεταξύ των Ανωτέρων Αξιωματικών, αλλ' επεξετάθη και, ως τρόπος επανορθώσεως αδικίας, μεταξύ των κατωτέρων Αξιωματικών και των Ναυτικών Δοκίμων ακόμη.

Είναι ευτύχημα ότι το έθιμον της μονομαχίας κατηργήθη και δεν αποτελεί πλέον δια τον Αξιωματικόν και τον «Ζέντλεμεν» παρά μίαν θλιβερά ιστορίαν με μεγάλας απωλείας ευγενών και επιφανών, καθώς επίσης και αθών ανθρώπων.

Έθιμον να φέρωνται τα μετάλλια εις το αριστερόν μέρος του στήθους.

Τα μετάλλια και τα παράσημα, κατά το πλείστον, φέρονται εις το αριστερόν μέρος του στήθους. Το έθιμον αυτόν δύναται ν' ανάγεται εις τους σταυροφόρους, οι οποίοι έφερον τα διακριτικά σήματα του βαθμού των πλησίον της καρδιάς. Επίσης το αριστερόν μέρος εκαλύπτετο από την ασπίδαν, ήτις εκρατείτο δια της αριστεράς χειρός και επροστάτευε τόσον την καρδίαν όσον και τα διακριτικά σημεία ταύτα του βαθμού των σταυροφόρων.

Οδηγίαι μάχης κατά τον 16ον αιώνα.

Τα πληρώματα των πλοίων προ της ναυμαχίας εχωρίζοντο εις τρεις ομάδας: Εξ αυτών η μία ετακτοποιεί το πλοίον προς μάχην, η άλλη ετοίμαζε τον φορητό οπλισμόν και η τρίτη κατεγίνετο με το πυροβολικό και τας τότε αναχορηγίας και πυριταποθήκας. Η διαίρεσις όμως αύτη ήταν ολίγον ελαστική και ήτο δυνατόν άνδρες της μιας ομάδος να βοηθούν την άλλην, αναλόγως των αναγκών της μάχης. Η υπάρχουσα τότε ιστιοφορία ηλαττώνετο εις την ιστιοφορίαν μάχης, ώστε αφ' ενός μεν να μη εμποδίζετο το πυροβολικόν του πλοίου και αφ' ετέρου να ελαττούται ο κίνδυνος πυρκαϊάς του πλοίου από φλεγόμενα βέλη του εχθρού.

Επί του πηδαλίου ετίθετο ικανόν πρόσωπον, ο δε Κυβερνήτης έδιδε οδηγίας επί της ναυμαχίας, καθώς και επί πιθανής εισπηδήσεως επί εχθρικού πλοίου, κατά τον πλέον αποτελεσματικόν τρόπον και αναλόγως του πυροβολικού αυτού.

Κάθε Αξιωματικός ήτο διηρημένος εις ορισμένα καθήκοντα. Ο ναύκληρος έπρεπε να έκανε ορισμένην προετοιμασίαν επί των ιστίων και του σκάφους, επίσης είχεν ετοιμούς

κάδους δια την ψύξιν των πυροβόλων κατά την ναυμαχίαν. Ο επί του πυροβολικού έκαμνε διαίρεσιν των Αξιωματικών του, ως επίσης και των ανδρών του εις τας διαφόρους θέσεις και ιδίως εκείνων, οι οποίοι θα μετέφερον σε ελασμάτινα δοχεία την πυρίτιδα από τας πυριταποθήκας. Επίσης ο πυράρχης παρηκολούθη τας πυριταποθήκας και ιδιαιτέρως ταύτας δια πιθανήν διαρροήν.

Οι ξυλουργοί με τα εργαλεία και υλικά των ήσαν έτοιμοι δια την στεγανοποίησην διαρροής επί του πλοίου.

Πειθαρχία.

Η ναυτική νομοθεσία της Αγγλίας εβασίζετο επί πολλά έτη εις τον κώδικα Ολερόν (code of Oleron). Ο κώδιξ αυτός, εξ άλλου, εβασίζετο εις την ναυτικήν νομοθεσίαν της Δημοκρατίας της Ρόδου, ήτις προήρχετο από τους Ρωμαϊκούς νόμους. Μέρη λοιπόν του κώδικος Ολερόν ελήφθησαν κατά τον 15ο αιώνα και απετέλεσαν την Μαύρην Βίβλον του Ναυαρχείου (Black Book of the Admiralty).



Παρατίθενται κατωτέρω μερικοί νόμοι του κώδικος Ολερόν εις τους οποίους φαίνονται αι τιμωρίαι της εποχής εκείνης:

«Οιοσδήποτε φονεύση άλλον επί του πλοίου, δένεται μετά του φονευθέντος και ποντίζεται εις την θάλασσα».

«Οιοσδήποτε φονεύση έτερον εις την ξηράν, δένεται μετά του φονευθέντος και ενταφιάζεται μετ' αυτού»

«Οιοσδήποτε καταδικασθή νομικώς, διότι έσυρε μάχαιραν ή άλλο όπλον, με πρόθεσιν να χτυπήση άλλον ή κτυπώντας άλλον του προξενή αιμορραγίαν, πρέπει να χάνει την χείρα του».

«Οιοσδήποτε καταδικασθή νομίμως ως κλέφτης, του ξυρίζεται η κεφαλή επί της οποίας χύνεται βράζουσα πίσσα, και επ' αυτής επικολλώνται φτερά. Ούτος, επί πλέον, αποβιβάζεται εις τον πρώτον λιμένα».

Επί της εποχής της βασιλείσσης Ελισάβετ της **Αγγλίας** εξεδόθη το **Βιβλίον Πολεμικών Κανονισμών (Book of Orders for War)**, το οποίον εχρησιμοποιείτο από τον κατά γην και θάλασσαν στρατόν.

Κατωτέρω φαίνονται μερικάί περικοπαί του βιβλίου τούτου:

«Πρώτον, οι γραπτοί αυτοί νόμοι, οι οποίοι περιλαμβάνουν το τι πρέπει κανείς να κάμνει επί του πλοίου, όσον αφορά τον Πλοίαρχο αυτού, πρέπει να τίθεται επί περγαμηνής και επί του κυρίου ιστού και να αναγιγνώσκεται εις κάθε ευκαιρίαν».

«Εις περίπτωσιν καθ' ην συλληφθή τις δια τετάρτην φοράν κοιμώμενος κατά την διάρκεια της φυλακής του, του επιβάλλεται η εξής ηπία (mild) τιμωρία:

Τίθεται εις καλάθον μαζί με ένα κύπελλον ζύθου, ένα τεμάχιον άρτου (καρβέλι) και ένα κοπτερόν μαχαίρι και ανακρεμάται εις τον πρόβολο του πλοίου. Εκεί δε έχει να εκλέξη τον θάνατον από την πείνα ή να κόψη το σχοινί και να πέση εις την θάλασσαν».

Αι ποινές δεν ήσαν ομοιόμορφοι δια μέσου των ετών, πάντως όμως ήσαν δραστικά και σκληρά. Από τού 1750 προστέθησαν περισσότεραι θανατικά εκτελέσεις, ενώ η μαστίγωσις επιβάλλετο δια το πλέον μικρά παραπτώματα.

Κατά την εποχήν της βασιλείσης Ελισάβετ, καθώς και τους αμέσως μετ' αυτήν χρόνους, επεκράτη θρησκευτικός πυρετός. Αι τιμωρία δι' ασέβειαν προς τα Θεία και αι βλασφημιαί επιμωρούντο ιδιαιτέρως αυστηρά. Ο βλάσφημος π.χ. επιμωρείτο δια καύσεως της γλώσσης του υπό πυρακτωμένου σιδήρου. Από του 17ου αιώνος και μετέπειτα ο θρησκευτικός αυτός φανατισμός ήρχισε να εξαφανίζεται.

Τα νυν στρατοδικεία είναι εξέλιξις του Curia Militaris ή των δικαστηρίων των Ιπποτών (Court of Chivalry). Αυτά ήσαν τα πρώτα δικαστήρια, τα οποία δια νόμου εγκαταστάθησαν εις την Αγγλία.

Δια του χρόνου εξελίχθησαν οι Κανονισμοί του Βρετανικού Ναυτικού (British Admiralty Regulations). Εις τους κανονισμούς αυτούς εβασίσθησαν οι πρώτοι Κανονισμοί του Αμερικανικού Ναυτικού. Επί τη βάσει του Αμερικανικού Κανονισμού εδίδοντο τότε προσωπικά οδηγία εις τους Κυβερνήτας των πλοίων έχουσαι περίπου ως κατωτέρω:

«Να φέρεσαι εις τους ανθρώπους καλώς, αλλά να διατηρήσ αυστηράν πειθαρχίαν. Να μεταχειρίζεσαι τους τυχόν αιχμαλώτους σου με ανθρωπισμόν. Προ παντός όμως επιστάται η προσοχή σου επί του συμφέροντος και της τιμής της Αμερικής».

Εις άλλην επιστολήν προς Κυβερνήτην πλοίου αναφέρεται: «Παρ' όλο ότι σου συνιστώμεν να προσέχεις ιδιαιτέρως το πλοίο σου και το πλήρωμά σου, θα εθεωρούμεν περισσότερο αξιέπαινον δι' έναν Αξιωματικόν να απολέση το πλοίον του εις τολμηράν επιχείρησιν παρά να χάση μιαν μεγάλην επιτυχίαν, ένεκα πολύ δειλής διαγωγής».

Το 1775 οι **Αμερικανικοί Ναυτικοί Κανονισμοί** περιελάμβαναν περίπου 40 παραγράφους, εις τας οποίας αμυδρώς ορίζονται τα δικαιώματα και αι υποχρεώσεις των Αξιωματικών, αι απαιτούμεναι αναφοραί, καθώς και μερικά ποινά δια παραβάσεις κανονισμών.

Μερικά άρθρα των Κανονισμών αυτών έχουν ως κατωτέρω:

«Δι' οιοδήποτε ακουσθή να βλασφημή τα Θεία, ο Κυβερνήτης είναι υποχρεωμένος να τον τιμωρήσ δι' εκάστην παράβασιν, φορώντας του ένα ξύλινον κολάρο ή οιοδήποτε άλλο προσβλητικόν επινόημα και επί χρόνον, τον όποιον αυτός ήθελεν εκτιμήσ».

«Ουδείς Κυβερνήτης δύναται να επιβάλλη ποινήν μεγαλυτέραν των δώδεκα μαστιγώσεων επί της γυμνής πλάτης του ναύτου. Εάν απαιτήται μεγαλυτέρα ποινή τότε ο Κυβερνήτης αναφέρεται εις τον Αρχηγόν του Στόλου, ίνα διατάξη αυτός την παραπομπήν του δράστου εις Ναυτοδικεϊόν. Εν τω μεταξύ όμως δύναται να θέση ο Κυβερνήτης τον ππαΐσαντα ναύτην υπό περιορισμόν».

Εις την Αμερικήν καταργήθη διά νόμου η μαστίγωσις εις τας 17 Ιουλίου 1962, εις δε την Αγγλία το 1939.

Προπόσεις επί του πλοίου και εις την ξηράν.

Είναι αρχαίον το έθιμον να διοργανούνται ειδικά γεύματα με προπόσεις προς τιμήν επιφανών προσκεκλημένων ή επισήμων προσκεκλημένων ξένης χώρας. Παλαιότερα ο καλών έπινεν ολίγον εκ του ποτήριου του προσκεκλημένου, δια να του αποδείξει ότι το προσφερόμενον ποτόν δεν ήτο δηλητηριώδες. Το έθιμον αυτό, λέγεται, ότι συνηθίζεται ακόμη εις μερικά μέρη της Σκωτίας. Παραπλήσιον είναι επίσης το έθιμον, όπου χύνεται κατ' αρχάς ολίγον ποτόν εις το ποτήρι του καλούντος, προτού πληρωθή το ποτήρι του προσκεκλημένου. Η πρόποσις εις την Αγγλοσαξονικήν γλώσσα λέγεται toast (φρυγανιά), διότι άλλοτε συνηθίζετο να ρίπτεται ένα τεμάχιον φρυγανιάς εντός ορισμένων οίνων και ποτών.

Κατά τας προπόσεις η πρώτη γίνεται εις υγείαν του Αρχηγού του Κράτους ή του Οργανισμού των προσκεκλημένων και η επομένη εις υγείαν αρχαιοτέρων εξ αυτών.

Συνήθως μετά τας προπόσεις εκφωνούνται λόγοι και εις τινας περιπτώσεις παιανίζονται οι εθνικοί ύμνοι των χωρών προκαλούντος και προσκαλουμένου.

Εις το Βρεταννικόν Ναυτικόν οι Αξιωματικοί έχουσι το προνόμιον να παραμένουν καθιστοί, όταν προπίνουν εις υγεία των Βασιλέων των. Μερικαί αυθεντίαί έγγραφαν ότι το προνόμιον αυτό εδόθη υπό του Γουλιέλμου του 4ου, ενώ η λαϊκή παράδοσις το αποδίδει εις τον Κάρολο τον 2ο. Ο τελευταίος ούτος κατά την επιστροφήν του εις την Αγγλία το 1660 επί του «Royal Charles», εκτύπησεν την κεφαλήν του επί της χαμηλής οροφής του μεσοδόμου του πλοίου, όταν ηγέρθη εις απάντησιν της προπόσεως.

Απόπειρα επαναστάσεως επί πλοίου.

Τον Νοέμβριον του 1842 επί του αμερικανικού πολεμικού «Somers», ευρισκομένου εν πλω από Liberia προς Νέαν Υόρκην, εκρεμάσθησαν εις την κεραϊάν του πλοίου ο δόκιμος Philip Spenser και δύο ναύται. Ο δόκιμος Spenser, υιός του τότε Υπουργού των Στρατιωτικών, συνομώτησε με τους ναύτας Cromwel και Small, όπως φονεύσουν τους Αξιωματικούς, καταλάβουν το πλοίο και προβούν εις πειρατείας. Κυβερνήτης του πλοίου ήτο ο πλωτάρχης Alexander Slidell Mackenzie U.S.N., ο οποίος ήτο ευσεβής μεν, αλλ' αυστηρός. Ούτος εθεώρησεν ότι η ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος και η τιμή της σημαίας, τα οποία του ενεπιστεύθη η υπηρεσία απήτουν την εις θάνατον καταδίκην των επαναστατών.

Μετά τη σχετικήν διαδικασίαν ευρέθησαν και οι τρεις ένοχοι και κατεδικάσθησαν εις θάνατον δι' απαγχονισμού. Τότε εγένετο έπαρσις της εθνικής σημαίας, αντήχησαν τα τύμπανα και ερρίφθη είς κανονιοβολισμός.

Εν συνέχεια ο Κυβερνήτης ωμίλησεν εις το πλήρωμα και διέταξε τρεις ζητοκραυγάς. Κατόπιν υπεστάλη μεσιστίως η σημαία και ο Κυβερνήτης ανέγνωσε την επικήδειον ακολουθίαν των επαναστατών, οίτινες κατόπιν εκτελέσθησαν δι' απαγχονισμού. Μετά ταύτα, υπό τρικυμιώδην θάλασσα και υπό το φως λυχνιών, εποντίσθησαν εις την θάλασσαν τα σώματα των επαναστατών, ο επισείων της Θείας λειτουργίας επήρθη υπεράνω της εθνικής σημαίας και το πλήρωμα διελύθη, αφού προηγουμένως έψαλλε τον εκατοστόν ψαλμόν.

Άμα τη επιστροφή του εις Νέαν Υόρκην, ο πλωτάρχης Mackenzie παρεπέμφθη εις Ναυτοδικείον επί ανθρωποκτονία. Το ναυτοδικείον εγένετο εις τον Ναύσταθμο του Brooklyn, εις τας 2 Φεβρουαρίου του 1843 και διήρκησε έξι εβδομάδας. Τούτο τον απήλλαξε μετά τιμών (*honorably acquitted*) και η απόφασις αυτή επεκυρώθη υπό του τότε Προέδρου των ΗΠΑ, Tyler.

“Ναυτοσύνη σημαίνει αίσθημα ευθύνης”! ...

Άρθρο του Σ.Φενέκου

Όταν ανέλαβα καθήκοντα αξιωματικού γεφύρας και κυβερνήτη αργότερα σε πολεμικά πλοία, έχοντας από πολύ νέος στην ηλικία μόλις των 23 χρόνων ευθύνη για τις ζωές πολλών ανθρώπων, όχι μόνο πάνω στο πλοίο που υπηρετούσα, αλλά και έναντι κάθε άλλου πλοίου που συναντούσαμε, δεν έπαψα ποτέ να βρίσκομαι σε απόλυτη εγρήγορση, έγκαιρη αξιολόγηση των καταστάσεων πλου και προβλεπτικότητα για τις επερχόμενες συνθήκες, με αδιάλειπτη ετοιμότητα δράσης και αντίδρασης.

Η πολύχρονη και σκληρή εκπαίδευση αυτόν τον σκοπό είχε, να μας δώσει όχι μόνο τις απαιτούμενες ναυτικές γνώσεις, αλλά κυρίως τον απαραίτητο ναυτικό χαρακτήρα, αυτό που λέμε “ναυτοσύνη”.

Και η “**ναυτοσύνη**”, ο ναυτικός αυτός χαρακτήρας που χαρακτηρίζει παραδοσιακά τους Έλληνες ναυτικούς, αναδεικνύεται κυρίως με την αυτό-συναίσθηση της μεγάλης τους ευθύνης, την κατανόηση και γνώση της θάλασσας και των ικανοτήτων που απαιτεί, αλλά πρωτίστως με την υπευθυνότητα τους προς κάθε ναυτιλόμενο και κάθε άνθρωπο που χρειάζεται βοήθεια στην θάλασσα.

Η περίπτωση δυστυχήματος ... *στη θάλασσα* ... αναδεικνύει όλα τα ζητήματα κακής εκπαίδευσης, έλλειψης ναυτοσύνης, και κυρίως έλλειψη σεβασμού και απαξία στην ανθρώπινη ζωή.

Θα αναφερθώ σε ένα **δίδαγμα** που μου έδωσε η θάλασσα, που με έχει βοηθήσει σε πολλές καταστάσεις στη ζωή μου και που πρέπει να χαρακτηρίζει κάθε υπεύθυνο άνθρωπο.

1. Έχουμε το σθένος και την ακεραιότητα να αποδεχθούμε και να αναγνωρίσουμε ένα λάθος που κάνουμε.
2. Σταματάμε άμεσα τον κύκλο του λάθους και το διορθώνουμε, γιατί αν το προσπεράσουμε ανεύθυνα μπορεί να έχει καταστροφικές συνέπειες αργότερα σε μας, αλλά κυρίως στους άλλους.
3. Ποτέ δεν κάνουμε άλλο ένα λάθος για να διορθώσουμε ένα λάθος!

Τρεις καθοριστικές αρχές που χαρακτηρίζουν την ναυτοσύνη και που μπορούν να μας βοηθήσουν για μία ζωή με υπευθυνότητα για τους συνανθρώπους μας, αυτοσεβασμό και ακεραιότητα.

Γιατί οι Έλληνες στολίζουνε καράβι τα Χριστούγεννα;

Ένα στολισμένο καράβι στο σπίτι δίνει μια νότα λίγο πιο ζεστή, πιο νοσταλγική και σίγουρα, πολύ πιο ελληνική. Γιατί καλό το έθιμο του χριστουγεννιάτικου δέντρου, αλλά, όπως και να το κάνουμε, το καραβάκι μάς θυμίζει άλλες εποχές, πιο αθώες και ανέμελες.

Πού βρίσκονται, όμως, οι ρίζες της παράδοσης του στολισμού καραβιού, τις μέρες της γέννησης του Χριστού; Και γιατί το χριστουγεννιάτικο δέντρο κατάφερε να εκτοπίσει το καράβι από τα ελληνικά σπίτια και τις πλατείες; Η ιστορία μάς πάει αρκετά πίσω και οι απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα είναι πιο απλές από όσο θα νόμιζε κανείς.



Χριστούγεννα

Στολισμένο καράβι στον Πειραιά,

Η Ελλάδα είναι ευλογημένος τόπος. Ευλογημένος με το δώρο της θάλασσας και του απέραντου γαλάζιου. Και οι Έλληνες αγαπήσαμε από νωρίς τα μυστήρια και τα μυστικά της και βαλθήκαμε να την κατακτήσουμε. Έτσι, η Ελλάδα υπήρξε, ιστορικά, χώρα ναυτικών. Και είναι ακόμα, έχοντας βιώσει έντονα όσα καλά, αλλά και κακά φέρνει η θάλασσα, στο πέρασμα των χρόνων.

Λογικό ήταν, λοιπόν, η καθημερινότητα των κατοίκων της να περιστρέφεται γύρω από το υγρό στοιχείο. Γεγονός που ήταν, μάλιστα, εντονότερο πριν αρκετές δεκαετίες, όταν σχεδόν από κάθε σπίτι, θα έλεγε κανείς, ο πατέρας ή ο γιος -πολλές φορές και οι δύο- έλειπαν "στα καράβια", παλεύοντας για το ψωμί της οικογένειας. Και τα Χριστούγεννα δεν μπορούσαν να διαφέρουν.

Τα παιδιά που έμεναν πίσω, οπλισμένα με πολλή φαντασία, συνήθιζαν να κατασκευάζουν μόνα τα παιχνίδια τους, χρησιμοποιώντας ό,τι είχαν πρόχειρο· συνήθως, ξύλο και λίγο χαρτί ή κουρέλια. Τα περισσότερα κατέληγαν να φτιάχνουν το παραδοσιακό, πλέον, καραβάκι, εμπνευσμένα από τα μακρινά ταξίδια των αγαπημένων τους προσώπων και τη νοσταλγία να τα ξαναδούν.



καραβιού, στη Σύρο, παραμονή Χριστουγέννων

Τα κάλαντα με τη συνοδεία στολισμένου

Δεν μας είναι ξένη η εικόνα παιδιών (ή και μεγαλύτερων) να γυρνάνε από πόρτα σε πόρτα για να πούνε τα κάλαντα, κρατώντας στα χέρια ένα τέτοιο, χειροποίητο караβάκι. Στολισμένο με χρωματιστά χαρτιά και σχοινιά, γέμιζε από γλυκά και χριστόψωμα από τους γείτονες. Αν και το συγκεκριμένο έθιμο έχει ατονήσει, κρατάει ακόμα στα νησιά, από όπου και προέρχεται.

Το караβάκι ενδεχομένως να συμβόλιζε, όχι μόνο την προσμονή των παιδιών για αντάμωση με τους συγγενείς τους, αλλά και τη δική τους αγάπη για τη θάλασσα. Παράλληλα, μικρά караβάκια είχαν τον ρόλο και ενός τιμητικού καλωσορίσματος για τους Έλληνες θαλασσοπόρους που επέστρεφαν στα σπίτια και τις οικογένειές τους, καθώς και τάματος για να είναι ασφαλείς στα άγρια κύματα.

Ως τέτοιο βρήκε, σιγά - σιγά, μεγαλύτερη θέση και μέσα στα σπίτια των Ελλήνων - κυρίως όσων ασχολούνταν με τη θάλασσα - και καθιερώθηκε το έθιμο του στολισμού του. Όπως, όμως, επισημαίνει ο συγγραφέας Δημήτριος Λουκάτος, το караβάκι ήταν, συχνά, συνυφασμένο με την αίσθηση του αποχωρισμού και με δυσάρεστες αναμνήσεις και δεν μπόρεσε να εδραιωθεί ως γιορτινό σύμβολο.



Καραβάκια αντί για τα συνηθισμένα αστέρια στόλισαν την πόλη της Καρδίτσας πριν κάποια χρόνια

Για τον λόγο αυτό, ήταν εύκολο να αντικατασταθεί, αργότερα, από το έθιμο του χριστουγεννιάτικου δέντρου, το οποίο απαλλαγμένο από τέτοιους συσχετισμούς στις συνειδήσεις των Ελλήνων, κατάφερε να πλαισιώσει ιδανικά συνεσιτιάσεις θαλπωρής, με παρόντα όλα τα μέλη της φιλίας και να τονώσει τον οικογενειακό τους χαρακτήρα.

Ακόμα κι έτσι, όμως, το έθιμο με το караβάκι άντεξε για αρκετά χρόνια μετά το... ντεμπούτο του χριστουγεννιάτικου δέντρου στην ελληνική πραγματικότητα. Το πρώτο δέντρο στην Ελλάδα -πιθανότατα ένα έλατο- στολίστηκε το 1833, στα ανάκτορα του βασιλιά Όθωνα, στο Ναύπλιο. Παρόλα αυτά, μόλις τη δεκαετία του 1950 κατάφερε να μπει μαζικότερα στα ελληνικά σπίτια.



Το παραδοσιακό καράβι και το πιο σύγχρονο δέντρο συνυπάρχουν αρκετές φορές σε ελληνικές πλατείες

Πάντως, κυρίως ανάμεσα σε ναυτικούς, ψαράδες και θαλασσοπόρους, το έθιμο με το στόλισμα καραβιού κρατάει ακόμα γερά. Ίσως και σαν μία μορφή τάματος στον Άη Νικόλα, προστάτη άγιο των ναυτικών, ο οποίος γιορτάζεται στις 6 Δεκεμβρίου, για μπουνάτσες τη νέα χρονιά.

Τα караβάκια, λοιπόν, εξακολουθούν να στολίζονται σε ορισμένες περιοχές της Ελλάδας - περισσότερο στα νησιά. Και αν και πιο σπάνια από τα χριστουγεννιάτικα δέντρα, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία στροφή αρκετών δήμων στην παράδοση, με караβια να κάνουν την εμφάνισή τους σε όλο και περισσότερες πλατείες της χώρας.

Το στολισμένο караβι, λένε ότι, συμβολίζει την καινούρια πλεύση του ανθρώπου στη ζωή, μετά τη γέννηση του Ιησού. Ας ελπίσουμε, τα караβάκια που θα στολιστούν, σε όλη τη χώρα, να δώσουν νέα πλεύση στη χώρα, να την ταξιδέψουν σε ήρεμα νερά και να μας δείξουν τον δρόμο για ένα καλύτερο αύριο, χωρίς φουρτούνες.

Παροιμίες Καράβι

Αργοκίνητο καράβι, κάθε χρόνο ένα ταξίδι.(αργοκίνητος- αργός)	[Ελληνική]
Εδώ καράβια χάνονται, βαρκούλες αρμενίζουν...	[Ελληνική]
Είναι καπετάνιος του γλυκού νερού... (Με μικρές δυνατότητες.)	[Ελληνική]
Μεγάλα καράβια, μεγάλες φουρτούνες.	[Ελληνική]
Μικρή τρύπα βουλιάζει μεγάλο καράβι.	[Ελληνική]
Μικρό καράβι παίνευε, μεγάλο καβαλίκευε...(σιγουριά)	[Ελληνική]
Ο καλός караβοκύρης (ο καπετάνιος) στη φουρτούνα φαίνεται.	[Ελληνική]
Οι πολλές γνώμες (ή οι πολλοί караβοκύρηδες) βουλιάζουν το καράβι.	[Ελληνική]
Όταν ανοίγει το καΐκι, κάθε αέρας (καιρός) φυσά...	[Ελληνική]
Πολλά καράβια στο γιαλό χωρίς караβοκύρη,	[Ελληνική]
Πολλά καράβια φεύγουνε, πολλά λιμάνια μένουν.	[Ελληνική]
Πολλά σπιτάκια στο χωριό χωρίς το νοικοκύρη.	[Ελληνική]
Στα ρηχά δεν πλέει το καράβι.	[Ελληνική]
Τι ωφελεί ο καλός караβοκύρης σαν δεν έχει καλούς ναύτες; (Καλός αρχηγός - καλοί συνεργάτες.)	[Ελληνική]
Το απελπισμένο καράβι, σε καλό λιμάνι αράζει.	[Ελληνική]
Το παλιό καράβι κάνει νερά...(Οτιδήποτε παλιό, και τα γηρατειά)	[Ελληνική]
Τ' αγγειά γενήκαν θυμιατά κι οι κοπριές λιβάνι. Των μασκαράδων τα παιδιά γενήκαν καπετάνιοι...(Οι ανίκανοι σε μεγάλα αξιώματα - υψηλές θέσεις)	[Ελληνική]
Φτωχός καπετάνιος, πλούσιο ταξίδι δεν κάνει...(Η φτωχή εργασία δεν αφήνει κέρδη)	[Ελληνική]

Αρχαία Γνωμικά – Ιστορικές φράσεις

	<p>Θάλασσα και πυρ, και γυνή τρίτον κακόν.</p> <p>Μένανδρος, 4ος αιώνας π.Χ., Αρχαίος Έλληνας ποιητής</p>
	<p>Μέγα το της θαλάσσης κράτος.</p> <p>Περικλής, 495-429 π.Χ., Ο επιφανέστερος αρχαίος Αθηναίος ηγέτης (είναι και στο θυρεό του Πολεμικού Ναυτικού)</p>
	<p>Πυρ, γυνή και θάλασσα, δυνατά τρία.</p> <p>Αίσωπος, 620-560 π.Χ., Αρχαίος μυθοποιός, δούλος εκ Φρυγίας</p>
	<p>Θάλαττα, θάλαττα!</p> <p>Ξενοφών, 430-355 π.Χ., Αρχαίος Έλληνας ιστορικός (η ιαχή των Μυρίων όταν αντίκρισαν τον Εύξεινο Πόντο το 401 π.Χ)</p>
	<p>Η θάλασσα είναι το παν. Καλύπτει τα 7/10 της γήινης σφαίρας. Η ανάσα της είναι αγνή και υγιεινή. Είναι μια απέραντη έρημος όπου ο άνθρωπος δεν αισθάνεται ποτέ μόνος, γιατί η ζωή στροβιλίζεται από όλες τις πλευρές.</p> <p>Ιούλιος Βερν, 1826-1905, Γάλλος συγγραφέας</p>
	<p>Τα μυστικά της θάλασσας ξεχνιούνται στο ακρογιάλι.</p> <p>Γιώργος Σεφέρης, 1900-1971, Έλληνας ποιητής, Νόμπελ 1963</p>

Ξένες Παροιμίες

Στην ήρεμη θάλασσα, όλοι είναι καπεταναίοι.

Αγγλική παροιμία

ΠΑΡΟΙΜΙΑ
Οι πολλές γνώμες
βουλιάζουν
το καράβι.




ΠΑΡΟΙΜΙΑ
Στην ήρεμη
θάλασσα, όλοι είναι
καπεταναίοι.



Αγγλική παροιμία - It calm on board, any sea captain.

ΠΑΡΟΙΜΙΑ
Χωρίς κουπιά
και άρμενα,
Αϊ – Νικόλα
βόηθα.



Περί Ιστιοπλοΐας Ήθη και Έθιμα

- Κάθε ιδιοκτήτης σκάφους που δεν ντρέπεται για την καταγωγή του, επαίρει την εθνική του σημαία και τον επισείοντα του ομίλου του.
- Καθαρό και τακτικό σκάφος, είναι χαρούμενο και ασφαλές σκάφος.
- Σκάφος που ταξιδεύει με τα μπαλόνια κρεμασμένα μοιάζει με κυρία που πάει για ψώνια με τα μπικουτί στα μαλλιά.
- Ποτέ μην επιδεικνύετε τις ικανότητες σας, κάνοντας περιττές μανούβρες με πανιά ή μηχανή, μέσα σε λιμάνια ή κοντά σε αγκυροβολημένα σκάφη. Θα προξενήσετε αδικαιολόγητη ανησυχία σε αυτούς που δεν ξέρουν και θυμηδία σε αυτούς που ξέρουν.
- Οι χειραγωγοί (ρέλια) είναι για ασφάλεια και όχι παγκάκια του πάρκου. Μην τους καταπονείτε γιατί θα κοπούν τότε που θα χρειαστούν.
- Ένα μικρό σκάφος ποτέ δεν κροσσάρει την πλήρη ενός μεγάλου σκάφους, παρά μόνον σε τέτοια απόσταση ώστε να μην παρεμβαίνει στις κινήσεις του.
- Η αποφυγή παροχής βοήθειας εν πλω εκτός του ότι είναι “αντιναυτική” διώκεται και από το νόμο.
- Δώσατε πάντοτε το δικαίωμα πορείας και μην παρεμβάλλεσθε στις κινήσεις αλιευτικών. Εάν εσείς ταξιδεύετε για το κέφι σας, αυτοί βγάζουν το ψωμί τους.
- Ποτέ μην αντιτίθεσθε στις υποδείξεις / οδηγίες λιμενικών, τελωνειακών ή πολεμικών σκαφών.
- Η καλή και συνεχής επιτήρηση της θάλασσας και του ορίζοντα αποτελεί τον σωστό και ασφαλή τρόπο πλου.
- Ο σωστός ναύτης προλαμβάνει καταστάσεις στην θάλασσα και δεν περιμένει να τις θεραπεύσει αφού εμφανιστούν.
- Αυτός που παίζει με τον καιρό και την θάλασσα, έχει τις ίδιες πιθανότητες με αυτόν που πάει στο καζίνο με λίγα χρήματα. **Η θάλασσα και η ρουλέτα ποτέ δεν χάνουν.**
- Στην θάλασσα είναι ασφαλές, ότι είναι απλό και εύχρηστο.
- Πριν αγκυροβολήσετε ή δέσετε σε λιμάνι βεβαιωθείτε ότι η άγκυρα σας και τα σχοινιά σας δεν παρεμβάλλονται σε αυτούς που ήδη ευρίσκονται εκεί. Είναι λογικό αυτοί που έφτασαν πριν από εσάς, να θέλουν ενδεχομένως να φύγουν και πριν από εσάς.
- Μην δέσετε σε άλλο σκάφος πριν ζητήσετε την άδεια από τον ιδιοκτήτη ή κυβερνήτη του. Εάν σας δοθεί φροντίστε να ενοχλήσετε το λιγότερο δυνατόν.
- Σε κάποια στιγμή η προσφορά ενός ποτού αποτελεί ναυτική παράδοση.

- Τα μουσικά σας γούστα ... για εσάς. Η επιβολή ηχητικών προτιμήσεων σε τρίτους είναι συνήθεια βαρβάρων.
- Μπερδεμένα σχοινιά και σκότες στην κουβέρτα εν πλω, δεν αποτελούν μόνο αντιναυτικό θέαμα αλλά και κίνδυνο για οποία χρήση τους.
- Ένα σκάφος δεν κάνει ποτέ όπισθεν αλλά ανάποδα και ποτέ δεν παρκάρει αλλά ρεμετζάρει.
- Εάν μετά τον κατάπλου καθαρίσετε και ταχτοποιήσετε το σκάφος σας, ότι κάνετε μετά θα έχει την καλύτερη γεύση.
- Ένας είναι ο θεός και ένας ο κυβερνήτης. Οι απόψεις τους ουδέποτε συζητούνται.
- **Μπορεί ο καλός ο καπετάνιος στη φουρτούνα να φαίνεται, ο σωστός όμως θα την είχε αποφύγει...**

Βιβλιογραφία – Πηγές

Περιοδικά Ν. Επιθεώρησης

Εγχειρίδια Ν. Τέχνης

<http://hmmuseum.gr/>

<http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/>

<https://www.gnomikologikon.gr/>

<https://cyprussailingtv.com/>

<http://www.pathfinder.gr/>

<https://www.enalionoffshore.gr/>

<https://www.maritime-museum.gr/>

<https://www.militaire.gr/>