

# ΑΠΟ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ ΣΤΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑ, ΔΥΟ ΑΙΩΝΕΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

Απομεινάρια δύο ιστορικών πλοίων  
του Πολεμικού Ναυτικού της  
επαναστατικής περιόδου 1825-1830  
εντοπίστηκαν στον οικοδομικό  
σκελετό του Ναυστάθμου Σαλαμίνας.

Του Σταύρου Παπαντωνίου  
Φωτογραφίες Βαγγέλης Ζαβός

→ Ένα σύμπλεγμα Ιστορίας: Στύλοι της «Καρτερίας» λειτουργούν υποστηρικτικά  
για τον ιστό του καταδρομικού «Άρης Τσαμαδός».





↑ Οι σιδηροί χυτοί στύλοι της «Καρτερίας», όπως τους αντικρίζει κάποιος σήμερα στο κεντρικό κτίριο της Κίνησης Λιμένος.

↗ Οι λέβητες Γκάλογουεϊ σε εξωτερικούς χώρους του Ναυστάθμου, οι οποίοι χρησιμοποιούνται μέχρι σήμερα για αποθηκευτικούς σκοπούς.

Λονδίνο 1825. Ένα νέο πλοίο βρίσκεται στα σκαριά. Πρόκειται για μια σύγχρονης τεχνολογίας, ατμοκίνητη κορβέτα με το όνομα «Perseverance», που κατασκευάζεται στη βρετανική πρωτεύουσα για λογαριασμό του Ναυτικού της επαναστατημένης Ελλάδας. Η «Καρτερία», όπως λέγεται στα ελληνικά, ήταν ένα από τα συνολικά έξι πλοία (αν και μόνο δύο έφτασαν τελικά στην Ελλάδα) που παραγγέλθηκαν από τον φιλέλληνα Βρετανό λόρδο Τόμας Κόχραν, με χρήματα του δεύτερου επαναστατικού δανείου, ο οποίος ανέλαβε και τη ναυπήγησή του σε συνεργασία με τον Λονδρέζο μηχανικό Αλεξάντερ Γκάλογουεϊ.

Η «Καρτερία», πράγματι, ξεκίνησε το ταξίδι της για την Ελλάδα τον Ιούλιο του 1826, με κυβερνήτη τον Βρετανό αξιωματικό του Ναυτικού, Φρανκ Άστιγξ. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, οι πειραματικοί λέβητες της «Καρτερίας» δεν αντέχουν, και ο ένας εκρήγνυται. Μετά την επισκευή της η «Καρτερία», μέσω Σαρδηνίας, φτάνει τελικά στο Ναύπλιο στις 3 Σεπτεμβρίου του 1826.

Ένα χρόνο μετά, ακολούθησε μια δεύτερη κορβέτα, η «Επιχείρηση», η οποία αντιμετώπισε ακόμα μεγαλύτερα προβλήματα, καθώς εξερράγησαν εν πλω και οι δύο λέβητες. Παρά το γεγονός ότι έφτασε και αυτή στην Ελλάδα, ουδέποτε κατάφερε να διαδραματίσει κομβικό ρόλο.

Η «Καρτερία» ωστόσο έμελλε να γράψει ιστορία, επιβεβαιώνοντας τους φόβους των Οθωμανών, που αιφνιδιάστηκαν από τον ερχομό της. Χρησιμοποιώντας το μεγάλο της πλεονέκτημα, που δεν ήταν άλλο από το ότι μπορούσε να κινηθεί κόντρα στον άνεμο, λόγω της ατμομηχανής, έδωσε κρίσιμες νικηφόρες μάχες. Όπως το Σεπτέμβριο του 1827, όταν σημείωσε μία από τις σημαντικότερες επιτυχίες στην παγκόσμια ναυτική ιστορία, βυθίζοντας στον κόλπο της Ιτέας την τουρκική ναυαρχίδα και καταστρέφοντας παράλληλα εννέα από τα έντεκα εχθρικά πλοία.

Η «Καρτερία» ωστόσο δεν άντεξε για πολλά χρόνια και ολοκλήρωσε σύντομα το βίο της. Βασική αιτία ήταν ένα κατασκευαστικό λάθος. Οι δύο

μεγάλοι τροχοί που της έδιναν κίνηση ως ατμόπλοιο δεν έπεφταν επαρκώς μέσα στη θάλασσα, με αποτέλεσμα να μειώνεται η ταχύτητά της και να πρέπει συνεχώς να αυξάνεται η δύναμη των μηχανών, που τελικά υπερθερμαίνονταν επικίνδυνα. Ταλαιπωρημένη και με πολλά προβλήματα, παροπλίστηκε το 1830.

Την «Καρτερία» τη βρίσκουμε να αναφέρεται μέχρι και το 1841 στις τάξεις του Βασιλικού Στόλου. Κάπου εκεί τα ίχνη της χάνονται. Δε γνωρίζουμε τι απέγινε ούτε μαρτυρείται μέχρι σήμερα ποια ήταν η μοίρα της θρυλικής κορβέτας.

#### ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ, 2017

Φτάνουμε στον κεντρικότερο ναύσταθμο της χώρας, όπου δεσπόζουν οι σύγχρονες φρεγάτες του Πολεμικού Ναυτικού. Ο Ναύσταθμος Σαλαμίνας, στο ίδιο σημείο από το 1883, αποτελεί ένα συγκρότημα στο εσωτερικό του οποίου χτυπά για 134 συναπτά έτη η καρδιά του ελληνικού ΠΝ, καθώς έχει την ίδια χρήση από τα τέλη του 19ου

αιώνα μέχρι σήμερα. Φαίνεται όμως ότι κρατάει και ένα καλά κρυμμένο μυστικό, που έρχεται για πρώτη φορά στην επιφάνεια.

Μας υποδέχεται ο διοικητής, αρχιπλοίαρχος Γεώργιος Μπαμπλένης, και ο αρχιτέκτονας μηχανικός του υπουργείου Πολιτισμού Μιχάλης Λεφαντζής, ο οποίος το 1999 είχε εκπονήσει μελέτη για την αποκατάσταση του κτιρίου Κίνησης Λιμένος. Δεκαοκτώ χρόνια μετά, κλήθηκε να ολοκληρώσει τη μελέτη και νέα στοιχεία αποκαλύπτονται. Η έρευνα, που φέρνει στο φως της δημοσιότητας σήμερα για πρώτη φορά το «Κ», δείχνει πως τα ίχνη των δύο ιστορικών πλοίων της ελληνικής επανάστασης υπάρχουν ακόμα στο εσωτερικό του κτιρίου, κυριολεκτικά «μπροστά στα μάτια μας».

Σύμφωνα με τον κ. Λεφαντζή, κατά τη δεύτερη οικοδομική φάση του κεντρικού κτιρίου του ναυστάθμου, στο τέλος της δεκαετίας του 1880, που είχε επισκευαστικό χαρακτήρα, επιχειρήθηκε ενισχυτική υποστύλωση του αρχικού δώματος, με σιδηρούς χυτούς στύλους μετά ήλων και δοκούς διπλού «Τ». Η γεωμετρία και τα χαρακτηριστικά των δοκών όμως, με τα ελα-

φρώς κυρτωμένα άκρα και τα κυκλικά ανοίγματα στο κατακόρυφο έλασμα, παραπέμπουν σε κατασκευή του πρώτου μισού του 19ου αιώνα ως φέροντα στοιχεία ατμομηχανής παλαιού τύπου.

Η χρονολόγηση του υλικού που πιστοποιήθηκε από τον καθηγητή Ναυπηγικής Μηχανολογίας του ΕΜΠ, Νικόλαο Κυρτάτο, αλλά και η περαιτέρω έρευνα έδειξαν ότι προέρχεται από ατμοκίνητο τροχήλατο ξύλινο πλοίο. Με αφορμή τα ανωτέρω, το κουβάρι που άρχισε να ξετυλίγεται έφτασε μέχρι τα χρόνια της ελληνικής Επανάστασης και το εσωτερικό της «Καρτερίας». Το ύψος των σιδηρών στύλων με τη συμφυή βάση και το κιονόκρανο ταυτίζεται με τα σχέδια της πρώτης τροχήλατης ατμομηχανής των Boulton & Watt του 1817, την οποία γνωρίζουμε ότι «φορούσαν» τα δύο ατμόπλοια.

#### Ο ΛΕΒΗΤΑΣ ΤΟΥ ΓΚΑΛΟΓΟΥΕΪ

«Στην προσπάθεια συντήρησης του ιστορικού αυτού κτιρίου ανασύραμε από το αρχείο τη μελέτη του 1999 από τον -τότε ναύτη- Μιχάλη Λεφαντζή. Από την έρευνα προέκυψε ότι εντοπίστηκαν τα απομεινάρια δύο ιστορικών

πλοίων του ΠΝ της περιόδου 1825-1830, των ατμήλατων ιστιοφόρων «Καρτερία» και «Επιχείρησις», μας λέει ο αρχιπλοίαρχος Γεώργιος Μπαμπλένης. Τα ίχνη, ωστόσο, των δύο πλοίων εντός του ναυστάθμου δεν σταματούν εκεί. Οι προβληματικοί λέβητες που είχαν πάνω τα δύο ατμόπλοια ήταν ευρεσιτεχνία του μηχανικού Γκάλογουεϊ, για την οποία τόσο ο ίδιος όσο και ο Κόχραν σύρθηκαν σε μακρά δικαστική διαμάχη.

Στο περιοδικό The Mechanics Magazine του 1830, που αναφέρεται στα πρακτικά της δίκης, περιγράφεται ένας κιβωτιόσχημος λέβητας, πανομοιότυπος με αυτόν που υπάρχει σήμερα στο ναύσταθμο και μάλιστα λειτουργεί ως δεξαμενή νερού. Παράλληλα, σε άλλο κεντρικό σημείο του ναυστάθμου υπάρχει ένας ακόμα, κυλινδρικός αυτή τη φορά, λέβητας, επίσης τύπου Γκάλογουεϊ. Με δεδομένο πως το ελληνικό κράτος δεν έκανε ποτέ ξανά παραγγελία λεβήτων από την εταιρεία της οικογένειας Γκάλογουεϊ, οι δύο λέβητες που βρίσκονται σήμερα στο ναύσταθμο αποτελούν προφανώς δύο ακόμη ζωντανούς θησαυρούς τόσο για το Πολεμικό Ναυτικό όσο και για τον κλάδο της βιομηχανικής αρχαιολογίας.

Όλα τα ανωτέρω, όπως λέει ο κ. Λεφαντζής, είναι σε πρώιμο στάδιο και χρήζουν περαιτέρω έρευνας. «Το βέβαιο είναι ότι βρισκόμαστε κοντά σε μια σημαντική ανακάλυψη». Ο διοικητής κ. Μπαμπλένης από την πλευρά του τονίζει πως «η ανακάλυψη αποτελεί εξαιρετική τύχη για το ΠΝ και το ναύσταθμο».

Φεύγοντας από το ναύσταθμο, μένει μια γεύση πως δεν επισκεφτήκαμε μόνο ένα σύγχρονο επιχειρησιακό κέντρο του ΠΝ, αλλά ένα εν ενεργεία μουσείο. Τελευταία εικόνα περνώντας απέναντι στο Πέραμα, ο επιβλητικός ιστός του καταδρομικού «Άρη Τσαμαδού» που δεσπόζει στο ναύσταθμο. Ένα ακόμη απομεινάρι ενός θρυλικού πλοίου της Επανάστασης, που πέτυχε μία από τις σημαντικότερες νίκες στη Σφακτηρία, το Μάιο του 1825. Ο ιστός του στηρίζεται σε 6 σιδηρούς στύλους, ίδιου τύπου με εκείνους της «Καρτερίας», φτιάχνοντας ένα σύμπλεγμα ζωντανής ιστορίας μπροστά στα μάτια μας. ■

## Για 134 συναπτά έτη, ο Ναύσταθμος Σαλαμίνας έκρυβε ένα «μυστικό» με τις ρίζες του στα χρόνια της ελληνικής επανάστασης.



↑ Λιθογραφία του Καρλ Κρατσαίζεν (1794-1878) που απεικονίζει την «Καρτερία» εν δράσει.