



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: «Ανάπλαση περιοχών ειδικών χρήσεων. Η περίπτωση τμήματος του Ναυστάθμου
Σαλαμίνας»**

(Renovation of special use areas – The Salamis Naval Base Case)

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΦΟΙΤΗΤΗ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΑΜΠΛΕΝΗΣ (ΑΜ01374)

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΑ ΚΑΘΗΓΗΤΗ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΜΑΡΑΣ



ΑΘΗΝΑ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2024

ΕΝΥΠΟΓΡΑΦΗ ΔΗΛΩΣΗ ΜΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ

Δηλώνω ότι είμαι συγγραφέας της παρούσας εργασίας με τίτλο «Ανάπλαση περιοχών ειδικών χρήσεων. Η περίπτωση τμήματος του Ναυστάθμου Σαλαμίνας» που συντάχθηκε ως πτυχιακή εργασία για το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και παραδόθηκε τον Σεπτέμβριο του 2024. Η αναφερόμενη εργασία δεν αποτελεί αντιγραφή ούτε προέρχεται από ανάθεση σε τρίτους. Οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν αναφέρονται σαφώς στην βιβλιογραφία και στο κείμενο ενώ κάθε εξωτερική βοήθεια αναγνωρίζεται ρητά.

Αθήνα 17 Αυγούστου 2024

Νικόλαος Ιωάννης Μπαμπλένης

AM 01374

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι περιοχές και οι εγκαταστάσεις που ανήκουν ή έχουν παραχωρηθεί για χρήση στις ένοπλες δυνάμεις αποτελούν ένα πολύ ιδιαίτερο χωροταξικό και πολεοδομικό θέμα που καλύπτεται από ειδική νομοθεσία, όπως η νομοθεσία περί ναυτικών οχυρών του 1936, που παράγει πολλούς περιορισμούς στην χρήση και αξιοποίηση τους.

Στην Ελλάδα υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις που οι τοπικές κοινωνίες αναπτύχθηκαν ρυμοτομικά και πολεοδομικά γύρω από αυτές προσδοκώντας και σε πολλές περιπτώσεις εξασφαλίζοντας την οικονομική ανάπτυξη μέσα από την συμβίωση τους με αυτές. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις αποτελούν οι ναύσταθμοι Σαλαμίνας και Σούδας (Χανιά) όπου μεγάλο μέρος των τοπικών κοινωνιών προσαρμόστηκε και συμβιώνει με τις εγκαταστάσεις αυτές.

Πολλές από τις στρατιωτικού χαρακτήρα εγκαταστάσεις που έχει πάψει η χρήση τους από τις ένοπλες δυνάμεις έχουν παραχωρηθεί διαχρονικά σε τοπικούς φορείς και έχουν ή δεν έχουν αλλάξει χρήσεις και αναπτυχθεί προς όφελος των περιοχών αυτών.

Υπάρχουν όμως περιπτώσεις που αυτές παραμένουν σε στρατιωτική χρήση αλλά λόγω της ιστορικής και πολιτισμικής αξίας που έχουν στην ζωή και ανάπτυξη του τόπου πρέπει να βρεθεί ένας τρόπος ώστε παράλληλα με τους περιορισμούς πρόσβασης λόγω του χαρακτήρα τους να υπάρχει δυνατότητα επίσκεψης από το κοινό και να αναδειχθεί η σημαντική επίδραση τους στην ιστορία του τόπου.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία θα εξετασθεί η περίπτωση του ναυστάθμου Σαλαμίνας, μια ναυτική εγκατάσταση με προφανή στρατιωτικό χαρακτήρα που ιδρύθηκε το 1884 και αναπτύσσεται συνεχώς μέχρι σήμερα ώστε να καλύψει τις διαρκώς μεταβαλλόμενες λόγω της αλλαγής της τεχνολογίας απαιτήσεις των πλοίων του στόλου και ειδικότερα την ανάδειξη της περιοχής του Λόφου του Διοικητηρίου του Ναυστάθμου, η οποία παρουσιάζει ιδιαιτερότητα ως προς τα φυσικά και ιστορικά της χαρακτηριστικά αλλά και ως προς τα ζητήματα ιδιοκτησιακού καθεστώτος, που καθιστούν προβληματική έως και αδύνατη την αξιοποίηση της μέχρι σήμερα.

Renovation of special use areas- The Salamis Naval Base Case

Areas and facilities owned or granted for use by the armed forces are a very special zoning and town-planning matter covered by special legislation such as the Naval Fortifications Act of 1936, which produces many restrictions on their use and exploitation.

In Greece, there are several cases where the local communities developed urban planning around them expecting and in many cases ensuring the economic development through their symbiosis with them. Characteristic cases are the naval bases in Salamis Island and Souda bay (Chania) where a large part of the local communities adapted and coexists with these facilities.

Many of the facilities of a military nature that have ceased to be used by the armed forces have been granted over time to local bodies and have or have not changed uses and developed for the benefit of these areas.

However, there are cases where these remain in military use, but due to the historical and cultural value they have in the life and development of the area, a way must be found so that alongside the access restrictions due to their nature, a controlled access to the public must be granted to highlight the importance of their effect on the history of the places.

In this thesis, will be examined the case of the Salamis naval base, a naval facility that was founded in 1884 and has been continuously developed until today in order to cover the constantly changing requirements of the ships of the Hellenic fleet due to the change in technology, and in particular the prominence of the Commander's Hill area of the base, which presents particularity in terms of its physical and historical characteristics but also in terms of ownership status issues, which make its utilization problematic or even impossible, until today.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την ολοκλήρωση της παρούσας πτυχιακής εργασίας χρειάστηκε να πάρω μία σειρά από ειδικές άδειες προκειμένου να χρησιμοποιήσω υλικό της Υδρογραφικής και Ιστορικής υπηρεσίας του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού. Επίσης χρειάστηκε ένας μεγάλος αριθμός επισκέψεων και παραμονής στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας που ως στρατιωτική περιοχή η είσοδος πολιτών απαιτεί ειδικές συνεννοήσεις και άδειες.

Όλα αυτά τα προβλήματα λύθηκαν με την κατανόηση και την εξωστρέφεια των στελεχών του πολεμικού ναυτικού.

Για τον λόγο αυτό ήθελα να ευχαριστήσω το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού που ενέκρινε την πρόσβαση στα αρχεία που χρειάστηκα και χρησιμοποίησα μετά την παραχώρηση τους από την Υδρογραφική και Ιστορική Υπηρεσία του Ναυτικού και ιδιαίτερα τον Διοικητή της Υδρογραφικής Υπηρεσίας Αρχιπλοίαρχο κ Δ. Ευαγγελίδη ΠΝ, της Ιστορικής Πλοίαρχο κ. Ι Διαμαντάκη ΠΝ, τον Διοικητή του Ναυστάθμου Σαλαμίνας Αρχιπλοίαρχο (Μ) κ Π. Δημητρόγλου, τον Αντιπλοίαρχο κ Ι.Μπίλλια για τις ξεναγήσεις στον ναύσταθμο και την παράθεση πολλών επεξηγήσεων και προφορικών μαρτυριών για την ιστορία και την λειτουργία του ναυστάθμου.

Επίσης ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω σε όλα εκείνα τα στελέχη του ΕΛΙΑ και του Εθνικού Ιστορικού Μουσείου που με καθοδήγησαν και με διευκόλυναν στον εντοπισμό αρχειακού υλικού για την άντληση πληροφοριών και στοιχείων.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στους Μ. Λεφατζή Αρχιτέκτονα Μηχανικό και Δ. Χαραλαμπόπουλο Μηχανολόγο Μηχανικό για την πολύτιμη βοήθεια τους και τις συμβουλές τους στις αρχιτεκτονικές και δομικές παρεμβάσεις του αναπαλαιούμενου κτηρίου και την χρήση των αντίστοιχων προγραμμάτων σχεδίασης.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να γίνει κατανοητό ότι σε κάποιες περιπτώσεις η περαιτέρω πρόσβαση και διερεύνηση των χώρων του ναυστάθμου δεν ήταν δυνατή λόγω των περιορισμών προσβασιμότητας σε μη στρατιωτικό προσωπικό (πχ η νησίδα Λέρος με εξειδικευμένες εγκαταστάσεις διαχείρισης πυρομαχικών).

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΝΥΠΟΓΡΑΦΗ ΔΗΛΩΣΗ ΜΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ	2
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	3
ABSTRACT	4
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	5
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	8
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	12
2. Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	15
2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	15
2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΤΟΠΙΩΝ - ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ.....	16
2.3. ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΤΟΠΟΘΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΨΥΧΡΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ	19
2.4.ΠΕΔΙΑ ΜΑΧΗΣ.....	23
2.5.ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΒΑΣΕΩΝ	24
2.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.....	26
2.7 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΩΝ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ	27
2.8.ΠΡΟΤΥΠΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΟΥ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ FREIBURG ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ	28
2.9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	31
3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΧΑΡΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΝΣ.....	34
3.1. 1η ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1884-1912	34
3.2. 2 ^η ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1913-1950	45
3.3. 3 ^η ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1951- ΣΗΜΕΡΑ	56
3.3.1.ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΗ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	56
3.3.2.ΤΟ ΤΡΑΓΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ 1952 ΣΤΟ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ	59
3.3.4.Εξέλιξη του ναύσταθμου μετά το ατύχημα και ως το 1997	61

3.3.5.ΜΕΤΑ ΤΟ 1997	69
4. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ. Ο ΛΟΦΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ	70
4.1. ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ	70
4.2.ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΗΡΙΑΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΣΚΟΥ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ	72
4.3.ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΛΟΦΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ	74
4.4.ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΝΕΑΣ ΧΡΗΣΗΣ	75
4.5.ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ	76
4.6.ΦΩΤΟΡΕΑΛΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΛΟΦΟΥ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΑΚΟ – ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΠΟΛΥΧΩΡΟ	83
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	85
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	87

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1. Μετατροπή του στρατιωτικού φάρου Capo Spartivento σε Boutique Hotel (Πηγή: https://www.pikist.com/free-photo-sjqyw)	17
Εικόνα 2. Μετατροπή του στρατοπέδου Besancon στη Γαλλία σε ερευνητικό κέντρο (Πηγή: https://www.pikist.com/free-photo-sjqyw)	19
Εικόνα 3: Μετατροπή του στρατιωτικού χαρακώματος Iron Curtain σε πεζόδρομο και ποδηλατόδρομο (Πηγή https://www.pikist.com/free-photo-sjqyw).....	22
Εικόνα 4: Στρατώνες που έχουν μετατραπεί σε κατοικίες, Πηγή: https://www.pikist.com/free-photo-sjqyw	29
Εικόνα 5: Η ηλιακή γειτονιά Solarsiedlung Πηγή: https://www.pikist.com/free-photo-sjqyw	30
Εικόνα 6: Δίκτυο πρασίνου στον οικισμό Vauban Πηγή: Ρουχά 2018, p.35.....	30
Εικόνα 7: Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας το 1897. Διακρίνεται ο λόφος του Διοικητηρίου η πρώτη πλωτή δεξαμενή και πλοία της εποχής. Στο λόφο σε πρώτο πλάνο προς την θάλασσα η οικία διοικητού (έργο Τσίλλερ και το κτήριο διοίκησης που δεν υπάρχει πλέον. Πηγή: Ψηφιοποιημένες συλλογές ΕΛΙΑ eliaserver.elia.org.gr:8080 αριθμός τεκμηρίου DOUS2.08).....	35
Εικόνα 8: Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας γύρω στο 1900. Διακρίνεται ο λόφος του Διοικητηρίου η πρώτη πλωτή δεξαμενή και πλοία της εποχής. Παρατηρούμε ότι τα πλοία παραμένουν αγκυροβολημένα λόγω του μικρού βάθους της περιοχής περί τις προβλήτες. (Πηγή: Ψηφιοποιημένες συλλογές ΕΛΙΑ eliaserver.elia.org.gr:8080 αριθμός τεκμηρίου DOUS2.09)	37
Εικόνα 9: Το υποβρύχιο ΔΕΛΦΙΝ στο Ναύσταθμό Σαλαμίνα γύρω στο 1912 (Πηγή: https://defenceredefined.com.cy)	38
Εικόνα 10: <u>Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας γύρω στο 1902-03</u> . Διακρίνεται το κτηριακό συγκρότημα των συνεργείων της εποχής η το τείχος και η πύλη με τους πύργους στο βάθος αγκυροβολημένα ιστιοφόρα πλοία της εποχής και ο λόφος του διοικητηρίου (Πηγή: Ψηφιοποιημένες συλλογές ΕΛΙΑ eliaserver.elia.org.gr:8080 αριθμός τεκμηρίου L307.017)	40
Εικόνα 11: <u>Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας γύρω στο 1902-03</u> . Ο λόφος του Διοικητηρίου Διακρίνεται δεξιά η οικία του διοικητού η κεντρική είσοδος με το περιστύλιο λίγο αριστερότερα η περιτείχιση και ο πύργος με το ρολόι (Πηγή: Ψηφιοποιημένες συλλογές ΕΛΙΑ eliaserver.elia.org.gr:8080 αριθμός τεκμηρίου L307.022)	42
Εικόνα 12: <u>Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας γύρω στο 1912-1915</u> . Στο κέντρο της εικόνας διακρίνεται το κτήριο της λέσχης αξιωματικών που δεν υπάρχει σήμερα και στο βάθος παραβεβλημένο το Θωρηκτό ΑΒΕΡΩΦ (Πηγή: https://sasmyngr.files.wordpress.com/2013/10/1.jpg).....	43

Εικόνα 13: Ο Ναύσταθμός της Τουλών Γαλλία γύρω στο 1912-1915 Πηγή www.worldnavalships.com/french_naval_bases.htm)	44
Εικόνα 14. Η Κανονιοφόρος «Δ» μπροστά από την Τεχνική Διεύθυνση του Ναυστάθμου κατά την περίοδο των Βαλκανικών Πολέμων (Πηγή https://www.hellenicaworld.com/Greece/Geo/gr/NafstathmosSalaminos.html)	45
Εικόνα 15. Άποψη του Ναυστάθμου κατά την περίοδο 1925-1935 (Πηγή Από το βιβλίο του Ο Πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας Ν. Τσαπράζη)	45
Εικόνα 16: Βομβαρδισμοί το 1944 (Πηγή: Collective work by USAAF personnel, bombing report analysis on aerial photograph. - US Army Air Force, 5th Wing)	47
Εικόνα 17: <u>Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας γύρω στο 1915</u> το συγκρότημα των συνεργείων Πηγή: Ψηφιοποιημένες συλλογές ΕΛΙΑ eliaserver.elia.org.gr:8080 αριθμός τεκμηρίου L307.023)	50
Εικόνα 18: Το θωρηκτό ΚΙΑΚΙΣ βομβαρδίζεται στις 23 Απριλίου 1941 ναύσταθμο Σαλαμίνας. Κάτω αριστερά στην πλωτή δεξαμενή το αντιτορπιλικό "Βασιλεύς Γεώργιος". (Πηγή: Franz Selinger. U.S. Naval Historical Center Photograph.).....	52
Εικόνα 19: Ο Ναύσταθμος μετά την αποχώρηση των Γερμανών (Πηγή: Από το βιβλίο Ο πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας του Ν. Τσαπράζη).....	54
Εικόνα 20: Το θωρηκτό ΚΙΑΚΙΣ ημιβυθισμένο στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας (Πηγή: el.wikipedia.org/wiki).....	55
Εικόνα 21: Γενική εικόνα του Ναυστάθμου Σαλαμίνας με τις πλωτές δεξαμενές Πηγή https://el.wikipedia.org/wiki/Salamis_Naval_Base).....	57
Εικόνα 22: Πρωτοσέλιδο εφημερίδας Βραδινή της εποχής αναφερόμενο στο τραγικό δυστύχημα του ναυστάθμου το 1952 (Πηγή Πηγή: Από το βιβλίο Ο πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας του Ν. Τσαπράζη)	60
Εικόνα 23: Ο Ναύσταθμος μετά την ανασυγκρότησή του (1945-1950) (Πηγή :Από το βιβλίο Ο πολεμικός Ναυσταθμος Σαλαμίνας του Ν. Τσαπράζη)	63
Εικόνα 24: Περιοχή λόφου Διοικητηρίου Ναυστάθμου Σαλαμίνας	70
Εικόνα 25: Εντοπισμός περιοχής Λόφου Διοικητηρίου	71
Εικόνα 26: Τρισδιάστατο σχέδιο με την προτεινόμενη αναδιαμόρφωση του λιμενίσκου επισκευών .74	
Εικόνα 27: Γενικό φωτορεαλιστικό σχέδιο προτεινόμενης διάταξης περιοχής λιμενίσκου επισκευών στο λόφο του Διοικητηρίου	75
Εικόνα 28: Φωτορεαλιστικό σχέδιο για τον τρόπο αποκατάστασης του κτηρίου του Διοικητηρίου...	77

Εικόνα 29: Φωτορεαλιστικό σχέδιο για τη διαμόρφωση των χρήσεων και της διάταξης του κτηρίου του Διοικητηρίου	78
Εικόνα 30: Κινήσεις χρηστών στο εσωτερικό του κτηρίου του διοικητηρίου	79
Εικόνα 31: Τύπος στέγασσης κτηρίου διοικητηρίου	80
Εικόνα 32: Φωτορεαλιστικό σχέδιο διαμόρφωσης εξωτερικού χώρου κτηρίου Διοικητηρίου μετά τις αρχιτεκτονικές επεμβάσεις.....	80
Εικόνα 33: Προτεινόμενη κάτοψη μετά τις επεμβάσεις στο χώρο του Διοικητηρίου	81
Εικόνα 34: Τομή Α-Α κτηρίου και όμορης περιοχής.....	81
Εικόνα 35: Τομή Β-Β κτηρίου και όμορης περιοχής.....	81
Εικόνα 36: Κατασκευαστική λεπτομέρεια στέγης και δαπέδου	82
Εικόνα 37: Κατασκευαστική λεπτομέρεια στεγάστρου	82
Εικόνα 38: Φωτορεαλιστικό εισόδου	83
Εικόνα 39: Φωτορεαλιστικό της ανατολικής όψης	83
Εικόνα 40: Φωτορεαλιστικό εντός του κτηρίου Διοικητηρίου.....	84
Εικόνα 41: Φωτορεαλιστικό γενικής άποψης εξωτερικού χώρου	84

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1. Περιοχής Ναυστάθμου Σαλαμίνας το 1912 με τίτλο « <u>Ναύσταθμος Σαλαμίνας και Όρμος Κερατσινίου</u> » Εκδοθείς το 1912 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτικών.	36
Χάρτης 2: Περιοχής Ναυστάθμου Σαλαμίνας το 1916 με τίτλο «Ναύσταθμος Σαλαμίνας και Όρμος Κερατσινίου» Εκδοθείς το 1912 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτικών	48
Χάρτης 3: Περιοχής Ναυστάθμου Σαλαμίνας το 1948 με τίτλο «Από Σκαρμαγκά μέχρι Λιμ. Πειραιώς Ναύσταθμος και Όρμ. Κερατσινίου» Εκδοθείς το 1948 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού	53
Χάρτης 4: Περιοχής Ναυστάθμου Σαλαμίνας το 1959 με τίτλο «Όρμος Κερατσινίου-Στενό Ναυστάθμου Σαλαμίνας» Εκδοθείς το 1959 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού.....	61
Χάρτης 5: Περιοχής Ναυστάθμου Σαλαμίνας 1976 με τίτλο «Όρμος Κερατσινίου-Στενό Ναυστάθμου Σαλαμίνας» Εκδοθείς το 1976 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού ...	64
Χάρτης 6: Περιοχή Ναυστάθμου Σαλαμίνας 1986. Χάρτης με τίτλο «Όρμος Κερατσινίου-Στενό Ναυστάθμου Σαλαμίνας» Εκδοθείς το 1986 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού.....	66
Χάρτης 7: Χάρτης Περιοχής Ναυστάθμου Σαλαμίνας 1997 με τίτλο «Όρμος Κερατσινίου-Στενό Ναυστάθμου Σαλαμίνας» Εκδοθείς το 1997 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού.....	68

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η λέξη ναύσταθμος σύμφωνα με την βιβλιογραφία προσδιορίζει χώρο όπου ελλιμενίζονται και συντηρούνται πλοία. Η λέξη είναι σύνθετη και προέρχεται από τις λέξεις ναύς και σταθμός (παράγωγο του ίστιμι). Εξειδικεύοντας ακόμα τον όρο συναντάμε στη βιβλιογραφία του 19ου αιώνα τον όρο πολεμικός ναύσταθμος, που αναφέρεται στο χώρο ελλιμενισμού πολεμικών πλοίων. Ο όρος αυτός στα αγγλικά αποδίδεται σαν naval base ή naval shipyard ενώ στα γαλλικά επικρατεί ο όρος arsenal ο οποίος αποδίδεται κατά λέξη ως οπλοστάσιο, αλλά κατά κανόνα χρησιμοποιείται προκειμένου να εννοήσει το χώρο όπου ελλιμενίζονται πολεμικά πλοία και τα πυρομαχικά τους δηλαδή, τα πυρομαχικά είναι αυτά που προσδιορίζουν την ιδιαιτερότητα του χώρου. Γίνεται δηλαδή καταχρηστική χρήση μιας ιδιότητας για να περιγραφεί η εγκατάσταση. Κατά την πάγια και κρατούσα πρακτική σήμερα με τον όρο ναύσταθμος εννοούμε ένα συνδυασμό λιμενικών, επισκευαστικών και αποθηκευτικών εγκαταστάσεων οι οποίες μπορούν να παρέχουν στα πολεμικά πλοία έναν ασφαλή χώρο ελλιμενισμού ο οποίος ταυτόχρονα μπορεί να καλύψει το σύνολο των απαιτήσεων τους σε ότι αφορά συντήρηση επισκευή και αποκατάσταση βλαβών τους παράλληλα με την δυνατότητα αποθήκευσης και διανομής ανταλλακτικών, καυσίμων, πυρομαχικών σε συνδυασμό με την παροχή δυνατοτήτων για την εξυπηρέτηση του ανθρώπινου δυναμικού τους. Από τα παραπάνω καθίσταται φανερό μια τέτοια εγκατάσταση είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη διότι από τη φύση του έργου της πρέπει να έχει ιδιαίτερες χωροταξικές ιδιότητες οι οποίες πέραν των ανωτέρω δυνατοτήτων πρέπει να παρέχουν φυσική ασφάλεια τόσο στα πλοία όσο και στις υποδομές αλλά και να συνδυάζουν όλες εκείνες τις απαιτήσεις που προκύπτουν από τη φύλαξη υλικών και μέσων τα οποία απαιτούν ειδικές συνθήκες φύλαξης και διαχείρισης (υλικά, καύσιμα) σε σχέση με τον περιβάλλοντα πολεοδομικό ιστό.

Έχει παρατηρηθεί ότι στο σύνολο των περιπτώσεων γύρω από τους ναυστάθμους αναπτύσσονται ολόκληρες πόλεις οι οποίες στην ουσία στηρίζουν την ανάπτυξη τους τόσο αστικά όσο και οικονομικά στην ύπαρξη του ναυστάθμου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα το Νόρφολκ στη Βιρτζίνια των ΗΠΑ (Norfolk Virginia), το Σαν Ντιέγκο στην Καλιφόρνια (San Diego California), ο ναύσταθμος της Τουλών (Toulon Arsenal) και της Χάβρης (Le Havre Arsenal) στη Γαλλία, το Πόρτσμουθ (Portsmouth Historic Dockyards) στη Μεγάλη Βρετανία και πολλά άλλα. Η χαρακτηριστική ιδιότητα όλων αυτών των περιοχών είναι ότι διέθεταν ικανό παραλιακό μέτωπο και ασφαλές λιμάνι γύρω από τα οποία αναπτύχθηκαν οι ναύσταθμοι. Ο ελλιμενισμός των πλοίων στις περιοχές αυτές επέβαλλε οικιστική ανάπτυξη τέτοια ώστε να καλύψει τις ανάγκες διαμονής των πληρωμάτων αλλά και όλων των εγκαταστάσεων και επαγγελματιών που χρειάζονταν για να στηριχθούν οι ανάγκες ελλιμενισμού και υποστήριξης του στόλου. Με την πάροδο του χρόνου οι ναυτικές εγκαταστάσεις αποτέλεσαν τον πυρήνα πολεοδομικής και αστικής ανάπτυξης των πόλεων

αυτών σε τέτοιο βαθμό ώστε προκειμένου να εξυπηρετηθούν αυτές ακόμα και εθνικές οδοί προσαρμόστηκαν ώστε να διασχίζουν τις περιοχές αυτές ώστε να εξυπηρετούν τις ανάγκες του ναυστάθμου. Παράδειγμα αποτελούν οι ναύσταθμοι των ανατολικών ακτών των ΗΠΑ (Norfolk, Rhode Island Ατλαντικός) όπου διαπιστώνουμε ότι τόσο ο παλαιότερος εθνικός δρόμος Route 1 όσο και ο καινούριος I-95 έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να διασχίζουν την ανατολική ακτή από βορρά προς νότο ώστε να εξυπηρετούν μια σειρά στρατιωτικών και ναυτικών εγκαταστάσεων όπως η βάση πυρηνικών υποβρυχίων στο Κονέκτικατ (Naval Submarine Base New London), ο ναύσταθμος του Νιούπορτ στην πολιτεία Ρόουντ Άιλαντ (Naval Station Newport Rhode Island) τη μεγαλύτερη στρατιωτική βάση της ανατολικής ακτής των ΗΠΑ την ναυτική βάση του Νόρφολκ στην πολιτεία της Βιρτζίνια (Norfolk Naval Station) και καταλήγει στη ναυτική βάση της Φλόριντα (Naval Air Station Jacksonville).

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε αυτήν την διαδρομή παρουσιάζει η περιοχή του Τσέσαπικ Μπέι (Chesapeake Bay) στη πολιτεία της Virginia των ΗΠΑ όπου η γέφυρα Chesapeake Bay Bridge – Tunnel (η επίσημη ονομασία της είναι the Lucius J. Kellam Jr. Bridge–Tunnel) συνολικού μήκους 28.3 km διασχίζει τον κόλπο του Chesapeake μεταξύ των περιοχών Delmarva and Hampton Roads πολιτεία της Virginia. Κατασκευάστηκε το 1964 σχεδιάστηκε έτσι ώστε σε δύο σημεία της βυθίζεται κάτω από το νερό με αντίστοιχα τούνελ ώστε να επιτρέπεται ο είσπλους και ο έκπλους των αεροπλανοφόρων που ελλιμενίζονται στην ναυτική βάση του Norfolk. Η γέφυρα για το σκοπό αυτό αποτελείται από ένα συνδυασμό επιγείου τμήματος 17 μιλίων και δύο υποθαλάσσια τούνελ με μήκος 1,6 μίλια το καθένα. Η γέφυρα αν και αποτελεί επίσημα τμήμα του Route 13 (US13) σύμφωνα με την αμερικανική πολεμική σχεδίαση αποτελεί τμήμα του US301 που είναι στρατιωτικός δρόμος.

Στην Ελλάδα του 19ου αιώνα η πολιτική αστάθεια και η προσπάθεια των κυβερνήσεων να εξασφαλίσουν τόσο τη φυσική ασφάλεια όσο και την πολιτική επιρροή στο Πολεμικό Ναυτικό επέβαλλαν στην τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα τη δημιουργία ναυστάθμου στην περιοχή της Σαλαμίνας. Η περιοχή επελέγη με βάση μελέτες ξένων ειδικών (Γάλλων) με τεχνικά και ναυτιλιακά κριτήρια τα οποία δεν είναι βέβαιο ότι δεν αποτελούσαν αντικείμενο διαπραγμάτευσης τόσο με βάση τον πολιτικό έλεγχο της περιοχής όσο και το ιδιαίτερο ενδιαφέρον της τοπικής κοινωνίας να αποκομίσει τα οφέλη από την ύπαρξη ενός ναυστάθμου.

Είναι εύκολα κατανοητό ότι μια τέτοια εγκατάσταση δεν θα ήταν δυνατόν να μεταφέρεται διαχρονικά προκειμένου να καλύψει τις απαιτήσεις των πλοίων που θα υποστήριζε με την πάροδο του χρόνου. Έτσι λοιπόν θα έπρεπε εξ' αρχής να έχει τη δυνατότητα να εξελίσσεται χωροταξικά και να προσαρμόζεται στις απαιτήσεις και τις εξελίξεις της ναυπηγικής επιστήμης και των πλοίων που θα αποτελούσαν το στόλο σε μεταγενέστερες περιόδους. Η περιοχή της Σαλαμίνας στην οποία μεταφέρθηκε από τον Πόρο ο πολεμικός ναύσταθμος το 1884 αποδεικνύεται εκ του αποτελέσματος είχε αυτή τη δυνατότητα και διαχρονικά προσαρμόστηκε και εξελίχθηκε έτσι ώστε από τη δημιουργία του το 1884 όπου ο στόλος ήταν ένα μίγμα ιστιοφόρων και ατμομυοδρομώνων (ξύλινα ή

σιδερένια πλοία που συνδυάζουν σύστημα πρόωσης με πανιά και ατμό) να μπορεί σήμερα να συντηρεί, επισκευάζει, εφοδιάζει σύγχρονες φρεγάτες και υποβρύχια που αποτελούν την αιχμή της τεχνολογίας.

Η παρούσα διπλωματική εργασία θα εξετάσει την ανάπτυξη του ναυστάθμου της Σαλαμίνας από την ίδρυση του το 1884 μέχρι και σήμερα λαμβάνοντάς υπόψη την εξέλιξη της ναυπηγικής και ναυτικής επιστήμης και τεχνολογίας η οποία διαχρονικά επέβαλε προσαρμογή του. Σαν βασικός άξονας της μελέτης θα χρησιμοποιηθούν οι επίσημοι χάρτες της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού , της μοναδικής υπηρεσίας στην Ελλάδα που έχει επίσημα και διεθνώς αναγνωρισμένα το δικαίωμα έκδοσης χαρτών καθώς και για παλαιότερες περιόδους στοιχεία από την Ιστορική Υπηρεσία Ναυτικού (IYN) και εμπλεκόμενους με το ναύσταθμο αξιωματικούς, χωρίς όμως να είναι δυνατή η παρουσίαση στοιχείων που αφορούν ειδικές δυνατότητες του ναυστάθμου όπως οι ειδικές εγκαταστάσεις και υποδομές αποθήκευσης πυρομαχικών και καυσίμων διότι τα στοιχεία αυτά είναι απόρρητα και δεν διατίθενται σε ιδιώτες.

Από την αρχειακή έρευνα στην IYN και τον ναύσταθμο Σαλαμίνας διαπιστώθηκε ότι ο παλαιότερος διαθέσιμος χάρτης είναι εκδόσεως του 1912 ενώ δεν υφίστανται ή δεν σώζονται παλαιότεροι χάρτες. Έτσι λοιπόν η πρώτη περίοδος της μελέτης που αφορά τα έτη 1884-1912 δηλαδή από την ίδρυση μέχρι τον εντοπισμό του πρώτου επίσημου χάρτη θα στηριχθεί σε κάποια ελάχιστα έγγραφα όπως το παραχωρητήριο της έκτασης από το δήμο Σαλαμίνας και το συναφές με αυτό το έγγραφο και φωτογραφικό υλικό που εντοπίστηκε είτε στη βιβλιογραφία είτε σε οργανισμούς και υπηρεσίες όπως η IYN ο ΕΛΙΑ ο δήμος Σαλαμίνας και οι μελέτες και προφορικές μαρτυρίες ερευνητών αυτής της περιόδου.

2. Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αυτή η διπλωματική εργασία εξετάζει στον τρόπο που επηρεάζει η παρουσία στρατιωτικών εγκαταστάσεων την εικόνα – τοπίο των περιοχών που βρίσκονται αυτές. Οι περιοχές αυτές επηρεάζονται τόσο φυσικά όσο και κοινωνικοπολιτικά μέσω της ύπαρξης των στρατιωτικής φύσεως εγκαταστάσεων. Όμως αλλαγές στις επιχειρησιακές απαιτήσεις των ενόπλων δυνάμεων μίας χώρας επιβάλλουν σε πολλές περιπτώσεις την εγκατάλειψη κάποιων τέτοιων εγκαταστάσεων με αποτέλεσμα στις περισσότερες περιπτώσεις την δημιουργία περιοχών με εμφανή εγκατάλειψη που δύσκολα μπορούν να επανενταχθούν για πολλούς λόγους μεταξύ των όποιων η ασάφεια του ιδιοκτησιακού τους καθεστώτος. Στην σύγχρονη εποχή, επανένταξη και αξιοποίηση των πρώην στρατιωτικών περιοχών αποτελεί σημαντικό και συχνό θέμα συζήτησης για πολλές χώρες. Επιπρόσθετα, στις χώρες αυτές, οι κυβερνήσεις αλλά και οι δημόσιες αρχές έχουν αρχίσει να αντιμετωπίζουν το ζήτημα μέσα από μικτές στρατηγικές και πολιτικές. Με αυτές τις στρατηγικές στοχεύουν στην συντήρηση των στρατιωτικών περιουσιακών στοιχείων αλλά και στην επαναχρησιμοποίησή τους έτσι ώστε να μετατραπούν οι αντίστοιχες περιοχές σε ζωντανούς και ενεργούς αστικούς χώρους. Γίνεται αντιληπτό ότι σήμερα, ο όρος «στρατιωτικό τοπίο» δεν αναφέρεται μόνο στις στρατιωτικές υποδομές, τα κτήρια και τις τοποθεσίες. Αντιθέτως, αναφέρεται στο παρελθόν τους όσον αφορά την λειτουργία τους αλλά και στον τρόπο που αντιμετωπίζεται η χρήση αυτών των περιοχών (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Η προσέγγιση των διαφόρων κυβερνήσεων πάνω στο ζήτημα της επανάχρησης των στρατιωτικών τοπίων έχει δύο βασικούς στόχους. Αρχικά, στοχεύει στην αναθεώρηση του τρόπου επαναχρησιμοποίησης των στρατιωτικών τοπίων μέσα από την μελέτη και την ανάλυση των περιουσιακών τους στοιχείων καθώς, των παραγόντων που επηρεάζουν την οικονομική τους αξία, του νομισματικού κόστους της παρέμβασης καθώς και την οικονομική απόδοση του εγχειρήματος της επανάχρησης. Δεύτερον, οι στρατηγικές τους στοχεύουν στην κατανόηση του ρόλου της οικονομικής αποτίμησης στην διαδικασία της επανάχρησης των στρατιωτικών τοπίων καθώς και την αξία της (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Αναφορικά με το εύρος της παρούσας ανάλυσης, στις ενότητες που ακολουθούν θα παρουσιαστούν δύο κατηγορίες βάσει χρόνου κατασκευής και λειτουργίας τους. Στην πρώτη κατηγορία παρουσιάζονται και αναλύονται εγκαταστάσεις που σχετίζονται με ιστορικά μνημεία έως και τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ενώ στην δεύτερη κατηγορία παρουσιάζονται και αναλύονται πιο σύγχρονα στρατιωτικά τοπία που σχετίζονται με τον Ψυχρό Πόλεμο. Τέλος, παρουσιάζεται μία τρίτη κατηγορία στην οποία αναλύονται περιοχές που αποτέλεσαν πεδία σημαντικών μαχών όπου είτε ενθυμήματα είτε και άυλα περιουσιακά στοιχεία τα οποία συνδέονται με τις ιστορικές τοποθεσίες

στις οποίες έλαβαν τόπο σημαντικά στρατιωτικά γεγονότα (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

2.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΤΟΠΙΩΝ - ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Στην παρούσα κατηγορία αναλύονται στρατιωτικά τοπία τα οποία έχουν υλική υπόσταση ιστορικών κτηρίων όπως φάρoi, λιμάνια, παράκτιοι πύργοι, φρούρια και οπλοστάσια. Με στόχο την διατήρηση της δομής και της λειτουργίας σημαντικών μνημείων όπως τα αρχαία κάστρα, μέχρι και την δεκαετία του 1980 επενδύονταν σημαντικοί δημόσιοι πόροι για την ανακαίνιση τους. Ιδιαίτερα υπήρχε μέριμνα για την διατήρηση τέτοιων στρατιωτικών μνημείων μέσα σε αστικές περιοχές καθώς μπορούσαν να αξιοποιηθούν ως τουριστικά αξιοθέατα. Μετά την δεκαετία του 1990 οι δημόσιες δαπάνες επικεντρώθηκαν περισσότερο σε προγράμματα προσαρμοστικής επανάχρησης των μνημείων παρά σε προγράμματα συντήρησής τους. Πιο συγκεκριμένα, η δημόσια παρέμβαση στόχευε στην συντήρηση κτηρίων τα οποία βρίσκονταν στο κέντρο μίας πόλης. Τα έξοδα για τα συγκεκριμένα έργα πολλές φορές καλύπτονταν από τις πολιτικές αρχές οι οποίες υποστήριζαν τις αναγκαίες ανακατασκευές και συντηρήσεις των χώρων. Αντίστοιχα σε διάφορες περιπτώσεις, τα έξοδα καλύπτονταν από μη κερδοσκοπικούς συλλόγους οι οποίοι συνέβαλλαν οικονομικά στην ανακαίνιση ενός χώρου με στόχο την πολιτιστική του χρήση. Σημαντικό παράδειγμα είναι η περίπτωση του πρώην Caserma Cavalli στο Τορίνο της Ιταλίας, ένα κτήριο που ανακατασκευήθηκε με την οικονομική ενίσχυση του δήμου ενώ στην συνέχεια το 2013, μετατράπηκε σε ιδιωτικό σχολείο για μυθιστοριογράφους (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Η συνεργασία ανάμεσα στον ιδιωτικό και τον δημόσιο τομέα είναι συχνά αποτέλεσμα των οικονομικών δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι δημόσιες αρχές. Η περίπτωση του ιστορικού Royal Arsenal of Woolwich στο Λονδίνο είναι ένα παράδειγμα τέτοιας διαχείρισης. Η κυριότητα του Άρσεναλ είχε μεταβιβαστεί στον Οργανισμό Ανάπτυξης του Λονδίνου ο οποίος επένδυσε περίπου ένα εκατομμύριο λίρες στην βιώσιμη ανάπτυξη. Στο έργο συμμετείχαν με οικονομική ενίσχυση διάφοροι ιδιωτικοί και δημόσιοι οργανισμοί οι οποίοι δραστηριοποιούνταν κυρίως στον κτιριακό τομέα. Στην πορεία εννέα ετών, ο Οργανισμός Ανάπτυξης του Λονδίνου αφιέρωσε παραπάνω από 45 εκατομμύρια λίρες με στόχο την δημιουργία ενός περιβάλλοντος που θα προσελκύσει ιδιωτικές επενδύσεις για την αναγέννηση του Άρσεναλ. Το συγκεκριμένο έργο είχε ως αποτέλεσμα μετά το 2006 οι ιδιωτικές επενδύσεις να ξεπεράσουν τις αρχικές δημόσιες δαπάνες σε μεγάλο βαθμό κάτι που οδήγησε στην αναγέννηση της περιοχής. Έτσι, προωθήθηκαν άμεσες αλλά και έμμεσες οικονομικές δραστηριότητες και δημιουργήθηκαν πολλές μόνιμες και προσωρινές νέες θέσεις εργασίας (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Σε διεθνές επίπεδο έχουν αναπτυχθεί διάφορα έργα τα οποία στοχεύουν στην μεταμόρφωση παράκτιων περιουσιακών στοιχείων σε τουριστικά καταλύματα. Το ενδιαφέρον σχετικά με την

επανάχρηση κτηρίων στρατιωτικής προέλευσης, ιδιαίτερα όταν αυτά βρίσκονται εκτός των αστικών περιοχών, έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια. Οι τουριστικοί πράκτορες αναγνωρίζουν την αξία εγκαταλελειμμένων φάρων, σηματοφόρων ή παράκτιων πύργων οι οποίοι θα μπορούσαν να ανακαινιστούν και να επαναχρησιμοποιηθούν. Συχνά ιδιωτικοί οργανισμοί και εταιρείες χρηματοδοτούν τέτοιου είδους αποκαταστάσεις και ανακαινίσεις. Ένα παράδειγμα σε αυτή την κατηγορία είναι ο φάρος Capo Spartivento στην Σαρδηνία. Πρόκειται για έναν φάρο ο οποίος μετά από ανακαίνιση με ιδιωτική παρέμβαση, επαναχρησιμοποιήθηκε ως πολυτελές ξενοδοχείο μικρού μεγέθους. Η οικονομική απόδοση του νέου ξενοδοχείου υπολογίζεται περίπου στις 800.000 ευρώ κάθε χρόνο ενώ η κρατική υπηρεσία ιδιοκτησίας έχει κέρδος 100.000 ευρώ ανά έτος. Επιπλέον, μετά από την συγκεκριμένη παρέμβαση, το Κρατικό Γραφείο Ιδιοκτησίας σε συνεργασία με το Υπουργείο Άμυνας, ίδρυσαν μία νέα εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται σχετικά με τον παροπλισμό ιστορικών μνημείων όπως τα οπλοστάσια και οι φάροι. Στα πλαίσια αυτής της δράσης η οποία ονομάζεται Lighthouse Initiative, έχουν επαναχρησιμοποιηθεί εννέα στρατιωτικές τοποθεσίες (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασσπούλου, 2015).



Εικόνα 1. Μετατροπή του στρατιωτικού φάρου Capo Spartivento σε Boutique Hotel (Πηγή: <https://www.pikist.com/free-photo-sjqyvw>)

Αδιαμφισβήτητες έρευνες σε κρατικά αρχεία άλλα και επίσημα στοιχεία δείχνουν για παράδειγμα ότι κάθε φάρος έχει ετήσιο κόστος συντήρησης περίπου 210.000 ευρώ σε αυτά πρέπει να προστεθεί ένα επιπλέον κόστος της τάξεως των 400.000 ευρώ για την αρχική συντήρηση αναβάθμιση σε κατάλυμα και τουριστική αξιοποίηση του. Ο φορέας διαχείρισης του θα εισπράξει περίπου 530.000 ευρώ ετησίως από την τουριστική του αξιοποίηση ποσό που αναγόμενο στην εικοσαετία (συνήθης πρακτική για αντίστοιχες παραχωρήσεις χρήσεως) θα του αποδώσει για ολόκληρη την περίοδο ένα συνολικό εισόδημα 6,8 εκατομμύρια ευρώ. Επιπλέον, εκτιμάται ότι μέσα

από το συγκεκριμένο εγχείρημα θα δημιουργηθούν περίπου εκατό νέες θέσεις εργασίας (Ivona, 2016)¹.

Η προώθηση της ανακαίνισης ιστορικών κτηρίων των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης πραγματοποιείται μέσα από κονδύλια τα οποία που παρέχονται από την της Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και από συνεργασία του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα. Η ΕΕ στοχεύει κυρίως σε έργα επανάχρηση των ανακαινισμένων πρώην στρατιωτικής φύσεως εγκαταστάσεων ως κτήρια πολιτιστικού χαρακτήρα. Μέσα από το πρόγραμμα SHARO (Interreg IIIc) αποκαταστάθηκε το Royal Arsenal στο Λονδίνο. Το πρόγραμμα ASCEND (Interreg IIIc) δημιουργήθηκε με την συμμετοχή οκτώ εταίρων από διάφορες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στόχος του προγράμματος ήταν η δημιουργία ενός Πλαισίου Διαχείρισης Μοντέλου (MMF) για την διαχείριση στρατιωτικών υποδομών οι οποίες δεν ανήκαν πλέον στον στρατό. Ανάμεσα στους εταίρους για το ADRIFORT (IPA) ήταν και η πόλη της Βενετίας ως εκπρόσωπος της Ιταλίας. Το ADRIFORT (IPA) στόχευε στην δημιουργία ενός μοντέλου για την διακυβέρνηση του Οχυρού Πολιτιστικής Κληρονομιάς στην Αδριατική. Το μοντέλο αυτό στο έργο AT-Fort (INTERREG IVc) είχε ως στόχο την προσαρμοστική επανάχρηση διάφορων στρατιωτικών φρουρίων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Το 1995, το κάστρο Forte Marghera εξαγοράστηκε από την πόλη της Βενετίας η οποία επένδυσε σε αυτή την αγορά αυτή 9 εκατομμύρια ευρώ. Το οχυρωματικό έργο του Forte Marghera αναπαλαιώθηκε και ανακαινίστηκε από την πόλη της Βενετίας το 2003 μέσα από το πρόγραμμα AT-FORT. Η όλη διαδικασία δομήθηκε γύρω από ένα στρατηγικό σχέδιο το οποίο στόχευε στη διαχείρισης μετά από την ανακαίνιση των κτηριακών του υποδομών με στόχο την επαναχρησιμοποίησή τους. Εκείνη την περίοδο για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα πραγματοποιήθηκε μία προσωρινή επαναχρησιμοποίηση για τον έλεγχο μελλοντικών δραστηριοτήτων. Αυτή η παρέμβαση οργανώθηκε και διεκπεραιώθηκε από τοπικούς φορείς οι οποίοι αναζητούσαν πιθανές ευκαιρίες επανάχρησης για τα κτήρια αλλά και τους ανοιχτούς υπαίθριους χώρους του μνημείου. Σήμερα, η περιοχή έχει μετατραπεί σε έναν κόμβο πολιτισμού για πολλές χώρες ενώ ταυτόχρονα λειτουργεί ως ένας χώρος διεθνούς επαγγελματικής κατάρτισης μέσα από την ύπαρξη δημιουργικών και πολιτιστικών συνεργιών. Ταυτόχρονα στην περιοχή έχουν αναπτυχθεί χώροι βιωματικού τουρισμού οι οποίοι βασίζονται στην κουλτούρα των τροφίμων (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Επιπλέον, το έργο ενισχύθηκε με την δημιουργία μουσείων, την ίδρυση ενός ερευνητικού κέντρου οχυρώσεων και αμυντικών συστημάτων, την δημιουργία ενός πάρκου μνήμης για τον πόλεμο και ενός κέντρου παραγωγής πολυμέσων. Τα παραπάνω έργα χρηματοδοτήθηκαν μέσα από μία μεγάλη δημόσια επένδυση άνω των 2 εκατομμυρίων ευρώ.

Στην Γαλλία, μέσα από μία άλλη δημόσια επένδυση 450.000 ευρώ, τα φρούρια Vauban στο Μπεσάγκον επαναχρησιμοποιήθηκαν και πλέον λειτουργούν ως ερευνητικό κέντρο σχετικά με την

¹ p.45

μελέτη και διαχείριση της αμυντικής και οχυρωματικής κληρονομιάς της περιοχής. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα πετυχημένο έργο το οποίο το 2014 κατέγραψε 76.379 επισκέπτες. Η εταιρία MED-PHARES (ENI CBC MED) η οποία δραστηριοποιείται στον χώρο της οικοδομικής βιομηχανίας, υποστήριξε το κέντρο αυτό. Η ίδια εταιρία έχει ως στρατηγικό επιχειρηματικό στόχο την απόκτηση μέσω παραχώρησης ή και ακόμα αγοράς για περαιτέρω τουριστική αξιοποίηση των φάρων και των σηματοφορικών σταθμών στην Μεσόγειο έτσι ώστε να προωθηθεί ένα κοινό πλαίσιο για τον τρόπο με τον οποίο αυτά τα κτίσματα – μνημεία μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).



Εικόνα 2. Μετατροπή του στρατοπέδου Besancon στη Γαλλία σε ερευνητικό κέντρο (Πηγή: <https://www.pikist.com/free-photo-sjqyww>)

2.3. ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΤΟΠΟΘΕΣΙΩΝ ΤΟΥ ΨΥΧΡΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Μία ιδιαίτερη περίπτωση πρώην στρατιωτικών υποδομών αναφορικά με την ανακαίνιση και την επαναχρησιμοποίησή τους είναι οι πρώην στρατιωτικές εγκαταστάσεις του Ψυχρού Πολέμου. Ο λόγος είναι το υψηλό κόστος της περιβαλλοντικής αφομοίωσης τους εξαιτίας της ύπαρξης σε αυτά άγνωστων υλικών και ασβέστου πιθανόν θαμμένων πυρομαχικών και άλλων τοξικών ουσιών στον χώρο, που σε πολλές περιπτώσεις είναι κοντά ή και μέσα στον αστικό ιστό, τα οποία χρησιμοποιούνταν κατά τη διάρκεια στρατιωτικών δραστηριοτήτων στο παρελθόν. Συνήθως, το κόστος της ανάκτησης και καθαρισμού από τα επικίνδυνα υλικά των εγκαταστάσεων αυτών το αναλαμβάνουν οι δημόσιες αρχές ενώ στη συνέχεια αναλαμβάνετε από τον ιδιωτικός τομέας η χρηματοδότηση των διάφορων μορφών προσαρμοστικής επαναχρησιμοποίησης τους. Διαφορετικές πολιτικές διαχείρισης των χώρων έχουν θεσπιστεί σε κάθε χώρα της Ευρώπης και υπάρχει εμφανής απουσία μίας κοινής στρατηγικής παροπλισμού και αποστρατικοποίησης τέτοιων εγκαταστάσεων. Έτσι, η ανάκτηση και η επαναχρησιμοποίησή τους πραγματοποιήθηκε μόνο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις με μεμονωμένες παρεμβάσεις. Επιπλέον, πολλοί χώροι πρώην στρατοπέδων με την ευρύτερη έννοια του όρου, οι οποίοι έχουν παροπλιστεί, εγκαταλείφθηκαν και δεν έχουν κάποια

επίσημη νέα χρήση (Couch et al., 2012)². Ένα έντονο φαινόμενο που παρατηρείται στους εγκαταλελειμμένους χώρους πρώην στρατοπέδων είναι η ανεπίσημη χρησιμοποίηση τους από τον τοπικό πληθυσμό όπως στο παράδειγμα της Πούλα στην Κροατία. Αυτές οι ανεπίσημες παρεμβάσεις δεν έχουν μεγάλη διάρκεια ή επιτυχία εξαιτίας της έλλειψης μίας οργανωμένης συμμετοχικής διαδικασίας (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Οι πρώην στρατιωτικού χαρακτήρα εγκαταστάσεις οι οποίοι βρίσκονται κοντά σε μεγάλες αστικές περιοχές, μετά την εγκατάλειψή τους μετατρέπονται σε περιοχές με κτήρια. Η κοινή επανάχρηση τους συνδέεται και με κατασκευαστικούς σκοπούς καθώς οι δημόσιες αρχές έχουν δομήσει εταιρικές σχέσεις δημόσιου-ιδιωτικού με διάφορες οικοδομικές ενώσεις. Στο Φράιμπουργκ της Γερμανίας υπάρχει η βάση Vauban η οποία έχει επαναχρησιμοποιηθεί ως περιοχή κατοικιών. Αυτή η μεγάλη στρατιωτική βάση είναι ένα αναγνωρισμένο παράδειγμα βιώσιμης και έξυπνης περιοχής κατοικιών η οποία είναι αποτέλεσμα της συνεργασίας του δήμου και των τοπικών ενώσεων των πολιτών. Μετά από έναν διαγωνισμό που ξεκίνησε ο δήμος για τον αστικό σχεδιασμό της περιοχής έγινε αποκατάσταση της γης και ακολούθησε αστικοποίηση του χώρου. Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση μεμονωμένων κτιριακών παρεμβάσεων πραγματοποιήθηκε με την πρωτοβουλία των ενώσεων πολιτών. Αυτές οι παρεμβάσεις είχαν ως βάση τους την αναβάθμισή της ενεργειακής απόδοσης των κτηρίων αλλά και την δημιουργία πράσινων δημόσιων χώρων με στόχο την βιώσιμη κινητικότητα στην περιοχή (Pollo, 2012)³. Ένα ακόμα παράδειγμα είναι η πόλη Μάνχαϊμ της Γερμανίας όπου υπήρξε πρωτοβουλία για την αξιοποίηση πρώην στρατοπέδου με την μετατροπή του σε περιοχή κατοικιών και συγκεκριμένα κοινωνικής στέγασης. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα ένα μέρος των εγκαταστάσεων θα μετατραπεί σε πεζόδρομο γύρω από τον οποίο θα κατασκευαστούν κτήρια κατοικιών χαμηλού κόστους. Οι κατασκευές αυτές θα είναι φιλικές προς το περιβάλλον και θα έχουν υψηλή ποιότητα (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015). Τέλος, σημαντικό είναι το παράδειγμα της πόλης Pila στην Πολωνία όπου ένας στρατώνας αποτέλεσε τον πυρήνα ενός προγράμματος αναγέννησης της περιοχής με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της πόλης (Korczak, 2014)⁴.

Στην Ευρώπη, η επανάχρηση των πρώην στρατιωτικής υφής εγκαταστάσεων στοχεύει κυρίως στην δημιουργία πολιτιστικών και τουριστικών χώρων. Στην Ουγγαρία, η πρώην αποθήκη πυρομαχικών της Σοβιετικής Ένωσης στο Komarom, επαναχρησιμοποιήθηκε και πλέον λειτουργεί ως πολιτιστικό και διεθνές τουριστικό κέντρο. Στο έργο περιλαμβάνεται ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών και χώρων σχετικά με τον τουρισμό και τον πολιτισμό. Κύρια αξιοθέατα αποτελούν τα ιστορικά οχυρά αν και σήμερα είναι ασυντήρητα και εγκαταλελειμμένα. Στην Λετονία, η πρώην σοβιετική

² p.14

³ p. 217

⁴ p.158-171

στρατιωτική βάση SpTkeri Block στην πόλη Ρίγα έχει επίσης μετατραπεί σε ένα νέο πολιτιστικό κέντρο. Ο δημόσιος τομέας συνεργάστηκε με επιτυχία με τον ιδιωτικό καθώς και με ιδιώτες ιδιοκτήτες αποθηκών. Ο Δήμος της πόλης έχει διαθέσει το μέρος του χώρου που βρίσκεται στην ιδιοκτησία του σε μία αγορά που λειτουργεί τις νυχτερινές ώρες. Τέλος, η πρώην βάση του NATO στο Passo Coe, γνωστή κυρίως με το όνομα Base Tuono επαναχρησιμοποιήθηκε με την συνεργασία της Αεροπορίας και του Ιδρύματος Ιστορικού Μουσείου Trentino και μετατράπηκε σε ένα μουσείο για τα πυραυλικά αμυντικά συστήματα (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δημιουργήσει πολλά προγράμματα σχετικά με την επαναχρησιμοποίηση πρώην στρατιωτικών υποδομών. Η στρατιωτική κληρονομιά, αναδεικνύεται ως ένα σημαντικό στοιχείο για τις βιώσιμες αστικές στρατηγικές από το έργο MAPS (URBACT). Το συγκεκριμένο έργο συνδυάζει κοινωνικές πτυχές και λειτουργικές ανάγκες στην διαμόρφωση των χώρων και έχει ως στόχο το να καθορίσει αναπαραγόμενες ατζέντες για συμμετοχή στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Οι ανάγκες των τοπικών κοινοτήτων μπορούν να διαμορφώσουν τις ατζέντες αυτές έτσι ώστε να προωθηθεί ένα ποιοτικό αστικό περιβάλλον και να αναπτυχθούν οικονομικές δραστηριότητες μέσα από προγράμματα κοινωνικής αρχιτεκτονικής. Η βιώσιμη επαναχρησιμοποίηση των πρώην στρατοπέδων καθώς και η δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης και νέων επαγγελματικών ευκαιριών είναι οι κύριοι στόχοι της URBACT. Δευτερεύοντες αλλά σημαντικοί στόχοι είναι η βελτίωση της κοινωνικής ένταξης και η προώθηση νέων επιχειρήσεων στον τομέα των δημιουργικών και πολιτιστικών βιομηχανιών και της κοινωνικής στέγασης. Τα έργα της URBACT για να προωθήσουν την βιώσιμη κινητικότητα και για να έχουν μειωμένη κατανάλωση ενέργειας και εδάφους απαιτούσαν συγκεκριμένα συστήματα. Ορισμένα από αυτά τα έργα χρηματοδοτήθηκαν από το πρόγραμμα LIFE και πιο συγκεκριμένα, έργα τα οποία στοχεύουν στην διατήρηση της βιοποικιλότητας των προστατευόμενων περιοχών που εγκαταστάθηκαν και έπαψαν να λειτουργούν οι χώροι στρατιωτικής δραστηριότητας (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Ένα παράδειγμα όπου η βιοποικιλότητα προστατεύθηκε από την αστική εξάπλωση και την βιομηχανοποίηση είναι η δημιουργία του Green Belt στο ιστορικό μονοπάτι του Iron Curtain με πρωτοβουλία της IUCN το 2003. Οι πρώην στρατώνες προστατεύθηκαν από την εξάπλωση του αστικού ιστού και μεταμορφώθηκαν σε πράσινες περιοχές καθώς τα περισσότερα εκτάρια αποτελούσαν μέρος των περιοχών Natura 2000. Εκτιμήθηκε ότι οι περιοχές αυτές δημιούργησαν 4,4 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και 405 δισεκατομμύρια ευρώ για τον ετήσιο κύκλο εργασιών.

Στις ΗΠΑ στα τέλη της δεκαετίας του 1980 δημιουργήθηκε μία σημαντική πολιτική για τον παροπλισμό πρώην στρατιωτικών βάσεων. Το Υπουργείο Άμυνας των ΗΠΑ χρησιμοποίησε μία ομοσπονδιακή διαδικασία με τον τίτλο BRAC (Base Realignment and Closure) έτσι ώστε να γίνει αναδιοργάνωση και εκμετάλλευση τους. Το έργο πραγματοποιήθηκε σε μια περίοδο πέντε φάσεων

αρχής γενομένης το 1988, το 1991, το 1993, το 1995 και το 2005 στις οποίες παροπλίστηκαν πάνω από 350 πρώην βάσεις στις ΗΠΑ (Lee, 2016)⁵. Επιπλέον, μέσω του έργου αυτού εφαρμόστηκαν στρατηγικές για την επαναχρησιμοποίησή τους. Το πρόγραμμα BRAC αναθεωρήθηκε το 2011 όταν έγινε αντιληπτό από την κυβέρνηση και ιδιαίτερα το γραφείο παρακολούθησης προϋπολογισμού (Accountability Office) ότι το κόστος κατασκευής αυξήθηκε από 21 δις \$ σε 35 δις \$ (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).



Εικόνα 3: Μετατροπή του στρατιωτικού χαρακώματος Iron Curtain σε πεζόδρομο και ποδηλατόδρομο (Πηγή <https://www.pikist.com/free-photo-sjqyw>)

Στην Καλιφόρνια έχουν γίνει οι περισσότεροι παροπλισμοί στρατιωτικών βάσεων από οποιοδήποτε άλλο μέρος στον κόσμο και αυτό είχε ως αποτέλεσμα οικονομική απώλεια 7 δισεκατομμυρίων δολαρίων και 200.000 θέσεων εργασίας. Η συνολική γη τους παρέμενε διαθέσιμη το 2007 σε ποσοστό 39% ενώ οι καθυστερήσεις αδειοδοτήσεων οδήγησαν στην έλλειψη 23.000 νέων κατοικιών και κτηριακών υποδομών τα οποία θα είχαν δημιουργήσει αξία 21 δισεκατομμυρίων δολαρίων σε ακίνητα από ιδιωτικές επενδύσεις και περίπου 276 εκατομμύρια δολάρια ανά έτος σε φορολογικά έσοδα. Η συνολική απόδοση από την έγκαιρη επαναχρησιμοποίηση των πρώην βάσεων θα είχε δημιουργηθεί εισόδημα ύψους 152 εκατομμυρίων δολαρίων σε ετήσια για τις τοπικές αρχές και την κυβέρνηση της πολιτείας της Καλιφόρνια (EPSYS, 2005).

Η περιβαλλοντική αποκατάσταση 33 μεγάλων στρατοπέδων ήταν η σημαντικότερη δραστηριότητα. Η αποκατάστασή τους εκτιμάται ότι κοστίζει περίπου 918,14 εκατομμύρια δολάρια.

⁵ p.3

Για την προώθηση δράσεων αποκατάστασης τους αλλά και για την ασφαλή απομάκρυνση του εξοπλισμού τους, η πολιτεία της Καλιφόρνια εφάρμοσε ένα σχέδιο δράσης σε συνεργασία με την Υπηρεσία Προστασίας Περιβάλλοντος. Η μελλοντική χρήση τους και η παρουσία περιβαλλοντικών υποδοχέων όπως ψάρια, πουλιά και άλλα άγρια ζώα καθορίζουν το επίπεδο αποκατάστασής του. Υπήρξαν ορισμένες μεμονωμένες περιπτώσεις στις οποίες θεσπίστηκαν περιορισμοί στην γη εξαιτίας της ρύπανσης (DoD, 2009). Οι εγκαταστάσεις που ήταν κοντά σε μεγάλες αστικές περιοχές επαναχρησιμοποιήθηκαν κυρίως στον τομέα των πολιτικών κατασκευών και συχνά, όταν υπήρχε η δυνατότητα, υποδομές όπως τα πρώην στρατιωτικά αεροδρόμια προσαρμόστηκαν σε χρήση από την πολιτική αεροπορία. Τα πολεμικά αεροδρόμια που βρίσκονταν κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα επαναχρησιμοποιήθηκαν κυρίως από ιδιωτικές εταιρίες που δραστηριοποιούνταν στον τομέα των κτηρίων καθώς η αξία της γης ήταν ιδιαίτερα υψηλή (Cidell 2003)⁶. Τα στρατιωτικά αεροδρόμια που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από τις πόλεις μετατράπηκαν σε δευτερεύοντα αεροδρόμια για εμπορικές χρήσεις ή μετατράπηκαν ως και για την ενίσχυση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της δημιουργίας θέσεων εργασίας σε αγροτικές περιοχές. Αντιθέτως, η ναυτικές εγκαταστάσεις και υποδομές σπάνια επαναχρησιμοποιήθηκε (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

2.4.ΠΕΔΙΑ ΜΑΧΗΣ

Μία ακόμα σημαντική κατηγορία στρατιωτικών τοπίων είναι και τα τοπία μνήμης στρατιωτικών γεγονότων (Dunkley et al., 2011)⁷. Τα πεδία μάχης είναι σημαντικό μέρος μίας ποικιλίας τουριστικών δραστηριοτήτων όπως ο εκπαιδευτικός και πολιτιστικός τουρισμός αλλά και ο εορτασμός εθνικών εκδηλώσεων μέσα από την αναπαράσταση μαχών. Ο τουρισμός μνήμης εστιάζει στην επιστροφή των βετεράνων του πολέμου ή των συγγενών τους στις τοποθεσίες του πολέμου όπου υπάρχει ενδιαφέρον σχετικά με τον πόνο που έχει υπάρξει ως κοινό βίωμα και τον θάνατο. Ένα παράδειγμα είναι η τοποθεσία της Μάχης του Βατερλό η οποία μετατράπηκε σε τουριστικό προορισμό λίγους μήνες μετά την μάχη. Αυτός ο τόπος αποτέλεσε σημείο ενδιαφέροντος για διαφορετικούς επισκέπτες ανάμεσα στους οποίους ήταν άτομα που ενδιαφέρονταν για το ιστορικό γεγονός, μαχητές και επιζήσαντες της μάχης ή συγγενής των νεκρών του πολέμου. Ο τόπος μέσα από αυτό το ενδιαφέρον του κόσμου και με την πάροδο των χρόνων μετατράπηκε σε ένα μέρος σημαντικό το οποίο ενίσχυσε τον μύθο των πραγματικών ιστορικών γεγονότων που έλαβαν χώρα εκεί (Seaton, 1999)⁸. Σημαντικό γεγονός για τον τοπικό τουρισμό ήταν η τελετή του 2015, για την επέτειο των 200 ετών από την ομώνυμη μάχη, στην οποία συμμετείχαν 65.000 θεατές. Οι επισκέπτες του εθνικού στρατιωτικού πάρκου Gettuburg ξόδεψαν πάνω από 66 εκατομμύρια

⁶ p.97

⁷ p.860

⁸ p.132

δολάρια το 2012, σύμφωνα με την Υπηρεσία Εθνικού Πάρκου των ΗΠΑ (NPS). Το ποσό αυτό αντιστοιχεί σε 10 δολάρια για κάθε δολάριο που επενδύει η NPS. Κάθε χρόνο, 3 εκατομμύρια άτομα επισκέπτονται το μέρος και συμβάλλουν στους ομοσπονδιακούς, τοπικούς και πολιτειακούς φόρους με πάνω από 100 εκατομμύρια δολάρια. Στον εορτασμό της μάχης συμμετείχαν πάνω από 12.000 κομπάρσοι με στολές του εμφυλίου πολέμου συμπεριλαμβανομένων 300 ατόμων που ήρθαν από χώρες του εξωτερικού. Σήμερα, πάνω από 5.800 πολίτες εργάζονται στον κλάδο του τουρισμού στο Adams County, PA καθώς οι μάχες του Ναπολέοντα και οι μάχες του Εμφυλίου των ΗΠΑ αναπαράγονται και εορτάζονται από χιλιάδες ανθρώπους κάθε χρόνο. Για τους εορτασμούς αυτών των μαχών έχουν δημιουργηθεί εξειδικευμένοι ταξιδιωτικοί πράκτορες οι οποίοι και μέσα από ιστοσελίδες οργανώνουν εκδηλώσεις σε διάφορες χώρες του κόσμου. Ως αποτέλεσμα αυτού του έντονου ενδιαφέροντος για τις μάχες, το 2014 ιδρύθηκε η Διεθνής Έκθεση Τουρισμού Ιστορικού Εορτασμού (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Σπουδαίο παράδειγμα αυτού του είδους τουρισμού αποτελεί το πεδίο μάχης της Καλλίπολης στην Τουρκία. Κάθε χρόνο, επισκέπτονται την τοποθεσία αυτή περίπου 20.000 άτομα, ανάμεσά τους οι οικογένειες των στρατιωτών της ANZAC (Αυστραλίας και Νέας Ζηλανδίας). Το 1925 πραγματοποιήθηκε το πρώτο ταξίδι εορτασμού στην τοποθεσία από τους επιζώντες στρατιώτες. Συνολικά, οι πιθανές δαπάνες κυμαίνονται από 17,4 έως 22 εκατομμύρια ευρώ και ο συνολικός οικονομικός αντίκτυπος εκτιμάται μεταξύ 34,5 και 43 εκατομμυρίων ευρώ (Basarin and Hall, 2008). Τέλος, σημαντικά είναι τα παραδείγματα του Waterloo και της Gallipoli ως παραδείγματα «σκοτεινού τουρισμού» ή «υπερτουρισμού». Ενδεικτικό του ενδιαφέροντος σε αυτό το είδος τουρισμού είναι το γεγονός ότι, η περιοχή Verdun, Ossuary, Douaumont οι οποίες είναι από τις σημαντικές περιοχές των μαχών του πρώτου παγκοσμίου πολέμου συντηρούν επαγγελματικά πάνω από 30.000 επαγγελματίες που απασχολούνται σε αυτό το είδος τουρισμού (Foulk, 2016)⁹.

2.5.ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΒΑΣΕΩΝ

Το κλείσιμο μίας στρατιωτικής βάσης έχει άμεσα και έμμεσα αποτελέσματα. Το πιο προφανές και άμεσο αποτέλεσμα είναι η απώλεια θέσεων εργασίας, συγκεκριμένα των εργαζομένων της βάσης ή των εργαζομένων που υποστηρίζουν την βάση. Αυτή η άμεση επίπτωση μπορεί να αντιμετωπιστεί εάν οι εργαζόμενοι τοποθετηθούν γρήγορα σε κάποια άλλη θέση εργασίας (Paloyo et al., 2010)¹⁰. Όμως, στο κλείσιμο μίας στρατιωτικής βάσης υπάρχουν και έμμεσες επιπτώσεις οι οποίες συνήθως σχετίζονται με την τοπική και περιφερειακή οικονομία καθώς υπάρχει παύση στρατιωτικών δαπανών

⁹ p.6

¹⁰ p.579

για την λειτουργία και την συντήρηση των στρατιωτικών υποδομών (Daddi et al., 2016)¹¹. Σύμφωνα με τους (Paloyo et al. 2010)¹² και (Lee 2016)¹³ υπάρχουν λίγες ακαδημαϊκές μελέτες σχετικά με τις επιπτώσεις μίας ενέργειας κλεισίματος στρατιωτικής βάσης. Το US-BRAC αποτελεί μία εξαίρεση ανάμεσα στις παρεμβάσεις αυτές καθώς έγινε αξιολόγηση των οικονομικών επιπτώσεων μέσα από τις μεθοδολογίες Input-Output (IO). Το μοντέλο που χρησιμοποιείται περισσότερο είναι το RIMS II (Regional Input-Output Model System). Πρόκειται για ένα μοντέλο που δημιουργεί εκτιμήσεις για τις αλλαγές στην περιφερειακή απασχόληση, ξεκινώντας από την αλλαγή στην απασχόληση που προκαλείται άμεσα από τη διαδικασία BRAC (Lee, 2016)¹⁴.

Το 1997, το Γραφείο Οικονομικής Ανάλυσης των Ηνωμένων Πολιτειών, ανέδειξε τις δυνατότητες του RIMS II σχετικά με τον υπολογισμό των επιπτώσεων των αλλαγών στα κέρδη και τις θέσεις εργασίας μέσα από το παράδειγμα της Βάσης του Κάνσας η οποία έκλεισε και μετατράπηκε σε εργοστάσιο. Σύμφωνα με τον (Asteris et al. 2016)¹⁵ η αξιολόγηση των επιπτώσεων κλεισίματος μιας ναυτικής βάσης στο Ηνωμένο Βασίλειο μπορεί να αξιολογηθεί επιτυχώς με ένα μοντέλο IO για να γίνει σύγκριση των αποτελεσμάτων διαφορετικών σεναρίων επανάχρησης. Τα αποτελέσματα της σύγκρισης έδειξαν πως τη μεγάλη σημασία των δραστηριοτήτων βάσης που αποτελούν το 3,5% της παραγωγής της τοπικής περιοχής καθώς και 11.000 θέσεων εργασίας, δεν είναι δυνατόν να αντικατασταθεί από κανένα από τα προτεινόμενα σενάρια χωρίς να υπάρξει μεγάλη απώλεια θέσεων εργασίας πλήρους απασχόλησης. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την ίδια μελέτη υπάρχει ευελιξία στην μεθοδολογία εισροών-εξόδων έτσι ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα μελλοντικά αποτελέσματα και να εξετάζονται με συνεπή τρόπο (Asteris et al., 2016)¹⁶.

Αν και η χρήση των μοντέλων IO για την αξιολόγηση του κλεισίματος στρατιωτικών βάσεων είναι αρκετά χρήσιμη, το μοντέλο RIIMS II έχει αποτύχει στο να εντοπίσει το κατάλληλο κόστος ή την μη δυνατότητα της τοπικής οικονομίας να προσαρμοστεί σε μία τέτοια ενέργεια (Lee 2016)¹⁷. Για την αποτελεσματική αξιολόγηση των απωλειών των θέσεων εργασίας, ο Lee προτείνει μία οικονομετρική προσέγγιση, ειδικά για χώρες όπως οι ΗΠΑ, και μία επαναλαμβανόμενη εκτίμηση και σύγκριση των πραγματικών αποτελεσμάτων με εκείνα που προκύπτουν με τα μοντέλα IO. Σύμφωνα με αυτό το σύστημα, οι οικονομικές επιπτώσεις του κλεισίματος BRAC το 2005 δεν είναι τόσο

¹¹ pp.17-19

¹² p.568

¹³ p.2

¹⁴ ο.π.

¹⁵ pp.3-5

¹⁶ p.18,25

¹⁷ p.4

σοβαρές όσο προέβλεπε η επιτροπή BRAC και εκτιμήθηκε από το RIIMS II. Οι βραχυπρόθεσμες οικονομικές συνέπειες έχουν άμεση σχέση με τον ποιοτικό και ποσοτικό οικονομικό ρόλο των κρατικών φορέων στην τοπική οικονομία. Συγκεκριμένα, οι εργολάβοι από ιδιωτικό τομέα δημιούργησαν καλύτερα αποτελέσματα στην τοπική οικονομία συγκρινόμενα με τις στρατιωτικές και πολιτειακές θέσεις εργασίας (Lee 2016).

Τα IO ή άλλα αντίστοιχα μοντέλα παρέχουν μία εκτίμηση των αγορών όμως δεν υπάρχει καμία εφαρμογή μίας ολοκληρωμένης Ανάλυσης Κόστους-Οφέλους (CBA). Είναι αλήθεια ότι μόνο ένα πλαίσιο CBA έχει την δυνατότητα να παράσχει μία εκτίμηση των αξιών εκτός αγοράς όπως για παράδειγμα οι πολιτιστικές αξίες, οι περιβαλλοντικές αξίες και το τοπίο. Οι αξίες εκτός αγοράς θα μπορούσαν να έχουν σημαντικό ρόλο στην τοπική οικονομία μετά το κλείσιμο μίας βάσης. Τέλος, οι μεθοδολογίες της ανάλυσης CBQ θα μπορούσαν να είναι χρήσιμες για την διαχείριση συγκρούσεων μεταξύ κυβέρνησης και πολιτών στην περίπτωση που τα δύο μέρη έχουν διαφορετικά οράματα για την επαναχρησιμοποίηση των πρώην στρατιωτικών εγκαταστάσεων (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

2.6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Η αναθεώρηση των πολιτικών που υιοθετήθηκαν σχετικά με τις παρεμβάσεις σε στρατιωτικές περιοχές και μετά την ανάλυση συγκεκριμένων παραδειγμάτων επαναχρησιμοποίησης προκύπτει ότι είναι σημαντικό να θεσπιστούν πολιτικές σχετικά με την απεγκατάσταση και την επαναχρησιμοποίηση των στρατιωτικών περιοχών στην Ελλάδα. Σημαντικό εμπόδιο αποτελεί η οικονομική κατάσταση και τα τεχνικά μέσα που είναι διαθέσιμα αλλά μπορεί να ξεπεραστεί εάν τα έργα δομηθούν μέσα σε ένα πλαίσιο κοινών διαδικασιών όπως συμβαίνει σε έργα χρηματοδοτούμενα από την Ευρώπη.

Τα πεδία μάχης έχουν χαμηλό κόστος λειτουργίας, ειδικά όταν αυτό συγκριθεί με το κόστος άλλων τουριστικών προϊόντων. Συμπερασματικά, τα άυλα περιουσιακά στοιχεία έχουν ένα ισχυρό τουριστικό δυναμικό το οποίο οδηγεί σε αυξημένο ενδιαφέρον από την διεθνή κοινότητα για αυτές τις περιοχές. Συγκεκριμένα, ο «υπερτουρισμός» και η αναπαράσταση θα μπορούσαν να προωθηθούν στη Ναύπακτο, το Ναβαρίνο ή υπό προϋποθέσεις στην Σαλαμίνα, ιδιαίτερα σε ενδιαφερόμενους με τους ναυτικούς πολέμους μέσα από σχετικούς ιστότοπους ναυτικής αρχαιολογίας ή εστιασμένους στα ναυάγια. Οι παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας μπορούν να είναι οικονομικά βιώσιμες όταν η τοποθεσία τους είναι κοντά σε αστικές περιοχές και ιδιαίτερα όταν τα τοπικά ιδιωτικά συμφέροντα στοχεύουν στην οικοδομική βιομηχανία και την επανάχρηση υποδομών όπως τα παλιά και εγκαταλελειμμένα αεροδρόμια.

Περιοχές γύρω από τα αστικά κέντρα είναι δυνατό να μετατραπούν σε επικερδείς αγορές, εξειδικευμένες σε συγκεκριμένες θεματικές που εκμεταλλεύονται τις παρεμβάσεις επαναχρησιμοποίησης. Σε αυτές τις παρεμβάσεις, οι τοπικές ιδιαιτερότητες οι οποίες σχετίζονται με

τις στρατιωτικές προκλήσεις του παρελθόντος, μετατρέπονται σε πολιτιστική αξία. Μία ανάλογη στρατηγική θα μπορούσε να αποφέρει θετικά αποτελέσματα και σε μικρότερες τοποθεσίες οι οποίες δεν βρίσκονται κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Οι διαδικαστικές πτυχές των έργων επαναχρησιμοποίησης στρατιωτικών περιοχών παρέχουν ορισμένες χρήσιμες πληροφορίες. Στις περισσότερες περιπτώσεις όπου η επαναχρησιμοποίηση ενός στρατοπέδου ήταν πετυχημένη, υπήρξε μία λεπτομερής αξιολόγηση του τόπου πάνω στην οποία βασίστηκε ο σχεδιασμός της ανακαίνισης και η δημιουργία νέων χρήσεων. Η προγραμματισμένη επαναχρησιμοποίηση μπορεί να περιλαμβάνει πολλαπλά επίπεδα ανάκτησης εάν αυτά είναι προσηλωμένα και ενσωματωμένα στην αξιολόγηση. Μία τέτοιου είδους διαδικασία σχεδιασμού απαιτεί συμμετοχική προσέγγιση καθώς και μία λεπτομερή οικονομική αξιολόγηση με βάση την ανάλυση κόστους - οφέλους έτσι ώστε να ληφθούν υπόψη τα πραγματικά κόστη του εγχειρήματος. Επιπρόσθετα, θα μπορούσε αντί για την οικονομική αξιολόγηση να γίνει μία διαδικασία αξιολόγησης του κόστους επανένταξης του χώρου στις αξίες της αγοράς. Αυτή η αναλυτική προσέγγιση δυστυχώς εφαρμόστηκε μόνο σε μεμονωμένες περιπτώσεις. Τα εργαλεία αξιολόγησης δεν χρησιμοποιήθηκαν στα περισσότερα έργα και υπήρξε έλλειψη εξέτασης των οικονομικών παραμέτρων και των πιθανών συνεπειών του κλεισίματος των εγκαταστάσεων στρατιωτικού χαρακτήρα. Αυτός είναι ο κύριος και πιο συνήθης λόγος αποτυχίας τέτοιων έργων ακόμα και μετά την ανακαίνιση των χώρων (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

2.7 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΩΝ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΧΩΡΟ

Ένα σημαντικό πρόβλημα που δεν αφορά μόνο την Ελλάδα αλλά είναι διεθνές, είναι το πρόβλημα των εγκαταλελειμμένων στρατοπέδων και βάσεων του ναυτικού ή της αεροπορίας. Ιδιαίτερα, μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου το 1991 υπήρξαν πολλές εκτάσεις γης οι οποίες απελευθερώθηκαν από την στρατιωτική τους χρήση. Στην Ευρώπη και συγκεκριμένα στις χώρες Γερμανία, Γαλλία, Αγγλία, Ολλανδία και Ιταλία, δημιουργήθηκε ένας μεγάλος όγκος κενής γης το οποίο έχρηζε διαχείρισης. Η κάθε χώρα αντιμετώπισε με διαφορετικό τρόπο τις εγκαταλελειμμένες στρατιωτικές εκτάσεις γης με βάση την διαθεσιμότητα του εδάφους, τον πληθυσμό, την ιστορικότητα του τόπου και άλλες κρατικές προτεραιότητες. Επιπλέον, σε πολλές από αυτές τις χώρες οι τοπικές κυβερνήσεις ανέλαβαν την διαμόρφωση του αναπτυξιακού προφίλ τους καθώς είχαν την κυριότητα των στρατιωτικών περιοχών (Ρουχά, 2018)¹⁸.

Ορισμένες πόλεις της Ευρώπης στις οποίες υπήρχε μεγάλο απόθεμα ελεύθερης γης, οι στρατιωτικές περιοχές μετατράπηκαν σε περιοχές κατοικίας μετά από απόφαση των τοπικών κυβερνήσεων. Αντίθετα, σε περιπτώσεις περιοχών με ιδιαίτερο φυσικό πλούτο απαγορεύθηκε κάθε

¹⁸ p.28

αστική χρήση και δεν έγιναν παρεμβάσεις καθώς οι περιοχές χαρακτηρίστηκαν ως προστατευμένες ζώνες (Καρακώστα, 2010).

2.8.ΠΡΟΤΥΠΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΟΥ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ FREIBURG ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Στην περιοχή Freiburg της Γερμανίας δημιουργήθηκε με άξονα ένα αειφόρο μοντέλο ανάπτυξης, μία περιοχή στη θέση ενός εγκαταλελειμμένου στρατοπέδου. Ο στρατιωτικός χώρος ήταν εγκαταλελειμμένος από το 1992 όταν τελείωσε το Ψυχρός Πόλεμος και είχε έκταση περίπου 40 εκταρίων (Γοσπονδίνη, 2016). Την ίδια χρονιά, η περιοχή αγοράστηκε από την τοπική αρχή του Freiburg με στόχο την υλοποίηση ενός οικολογικού σχεδίου αναδιάρθρωσης αυτού του μεγάλου μέρους της πόλης. Η τοπική αρχή αναγνώρισε μία ευκαιρία να αντιμετωπίσει την αυξανόμενη ζήτηση κατοικιών μέσα στα πλαίσια του αειφόρου σχεδιασμού. Το έργο ξεκίνησε με την αξιοποίηση των υφιστάμενων κτηρίων του στρατοπέδου ενώ στη συνέχεια σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν νέα κτήρια κατοικιών τα οποία ανταποκρίνονταν στις αρχές του βιώσιμου σχεδιασμού (Βιτοπούλου, Γεμενετζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Ένα χρόνο αργότερα, το 1993, ξεκίνησε ο σχεδιασμός της περιοχής με βασικό στόχο την δημιουργία ενός χώρου φιλικού προς το περιβάλλον. Οι βασικές αρχές του σχεδιασμού ήταν η κοινωνική διαστρωμάτωση, οι μικτές χρήσεις γης, η προτεραιότητα για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τις δημόσιες συγκοινωνίες, η διατήρηση της χλωρίδας της περιοχής και η θέρμανση των κτηρίων με χαμηλό ενεργειακό κόστος (Καρακώστα 2010)¹⁹. Η διαδικασία του σχεδιασμού είχε και συμμετοχικό χαρακτήρα καθώς η πόλη συμπεριέλαβε τους πολίτες στον σχεδιασμό και στήριξε οικονομικά την δράση αυτή. Ο Δήμος του Freiburg έθεσε τα βασικά οικολογικά πρότυπα και ήταν ανοιχτός για νέες εξελίξεις μέσω της συμμετοχής των πολιτών στην διαδικασία του σχεδιασμού. Το έργο πήρε μορφή το 1997 όταν ξεκίνησε η κατασκευή ενώ ένα χρόνο αργότερα οι πρώτοι κάτοικοι εγκαταστάθηκαν στην περιοχή. Το έργο ολοκληρώθηκε το 2006 με την περάτωση όλων των εργασιών και σήμερα οι κάτοικοι του ανέρχονται στους 5.500 ενώ ταυτόχρονα έχουν δημιουργηθεί 600 νέες θέσεις εργασίας (Καρακώστα 2010).

Το Δημοτικό Συμβούλιο του Freiburg σε συνεργασία με τους πολίτες και μία εθελοντική ομάδα αρχιτεκτόνων και μηχανικών αποφάσισαν ποιο θα είναι το οικιστικό μοντέλο το οποίο θα εφαρμοστεί στην περιοχή.

¹⁹ p.21



Εικόνα 4: Στρατώνες που έχουν μετατραπεί σε κατοικίες, Πηγή: <https://www.pikist.com/free-photo-sjqyw>

Αρχικά, η περιοχή χωρίστηκε σε μικρά οικόπεδα τα οποία αγοράστηκαν από ιδιώτες και οικοδομικούς συνεταιρισμούς, με σκοπό να αποθαρρυνθούν και να απομακρυνθούν οι μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες και να προωθηθεί η μικρή κλίμακα και η ποικιλία στην αρχιτεκτονική των κτηρίων (Μακουσιάρη, 2017)²⁰. Ο σχεδιασμός της περιοχής βασίστηκε στο μοντέλο της «car free city» για τον αστικό χώρο και στο μοντέλο του «passive house» στο σχεδιασμό των κτηρίων. Επιπλέον, σχετικά με την κινητικότητα μέσα στην περιοχή, οι αποστάσεις ανάμεσα στις διάφορες χρήσεις και τα κτήρια παρέμεινε μικρή έτσι ώστε να προωθηθεί η χρήση του ποδηλάτου καθώς και η δημιουργία πεζοδρόμων. Έτσι, μεγάλο μέρος του πληθυσμού δεν διαθέτει αυτοκίνητο και χρησιμοποιεί τα μέσα μαζικής μεταφοράς (τραμ) για μεγαλύτερες αποστάσεις, κυρίως προς το κέντρο της πόλης Freiburg. Επιπλέον, η γραμμή του τραμ αποτελεί τον κύρια οδό εκατέρωθεν της οποίας έχει δομηθεί ο σχεδιασμός των νέων κτηρίων. Δύο πολυώροφοι χώροι στάθμευσης κατασκευάστηκαν για να καλύψουν τις ανάγκες των κατοίκων που διαθέτουν αυτοκίνητο έτσι ώστε να μην υπάρχουν σταθμευμένα οχήματα στους δρόμους της περιοχής (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Το συγκεκριμένο έργο αποτελεί ένα σχέδιο βιώσιμο αστικού περιβάλλοντος το οποίο αναπτύχθηκε μέσα από ένα συλλογικό όραμα στην θέση του εγκαταλελειμμένου στρατοπέδου. Σήμερα, το έργο αυτό θεωρείται ένα από τα σημαντικότερα και πλέον επιτυχημένα στον τομέα της αειφόρου αστικής ανάπτυξης. Οι χρήσεις γης και οι χωρικές δομές έχουν χρησιμοποιηθεί ως εργαλεία του αστικού σχεδιασμού με τέτοιο τρόπο ώστε να υπάρχει ισορροπία ανάμεσα στην ευημερία τις κοινότητας, στην οικονομική αποδοτικότητα, την βιωσιμότητα και την περιβαλλοντική αειφορία της περιοχής. Στην Εικόνα 22 παρουσιάζονται κατοικίες της περιοχής οι οποίες έχουν κατασκευαστεί σε κτήρια στρατώνων. Μετά από ανακαίνιση, οι στρατώνες μεταμορφώθηκαν σε νέα, βιώσιμα κτήρια

²⁰ p.53

για τους νέους κατοίκους της περιοχής (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).



Εικόνα 5: Η ηλιακή γειτονιά Solarsiedlung Πηγής: <https://www.pikist.com/free-photo-sjqyw>

Σύμφωνα με την Ρουχά (2018)²¹ σχεδόν όλοι οι κοινοί δημόσιοι χώροι της περιοχής αποτελούν τμήμα του δικτύου του πρασίνου το οποίο διεισδύει και ανάμεσα στα κτήρια κατοικιών. Όπως είναι εμφανές στην Εικόνα 14, οι κατοικίες περιβάλλονται από στοιχεία φύσης και όλοι οι κάτοικοι της περιοχής έχουν πρόσβαση στους χώρους πρασίνου. Το φυσικό στοιχείο εκτός από το έδαφος αναπτύσσεται και στις όψεις των κτηρίων μέσα από πράσινους τοίχους με αναρριχώμενα φυτά τα οποία συντηρούνται από τους κατοίκους. Η τεχνική της φυτεμένης όψης εκτός από την ευχάριστη όψη προσδίδει και μόνωση καθώς παρέχει ψύξη τους θερινούς μήνες.



Εικόνα 6: Δίκτυο πρασίνου στον οικισμό Vauban Πηγής: Ρουχά 2018, p.35

Ο βασικός στόχος του συγκεκριμένου έργου ήταν η δημιουργία μίας οικιστικής περιοχής η οποία να ανταποκρίνεται σε οικολογικές, κοινωνικές, οικονομικές και πολιτιστικές απαιτήσεις του

²¹ p.35

πληθυσμού. Η μετατροπή του στρατοπέδου έγινε μέσα από την εφαρμογή ενός οικιστικού μοντέλου το οποίο προήλθε από διαβούλευση ανάμεσα στο Δημοτικό Συμβούλιο του Freiburg και της κίνησης των πολιτών με όνομα «Forum Vauban» και εθελοντικής συμμετοχής αρχιτεκτόνων και μηχανικών με πρωτοπόρες και καινοτόμες ιδέες.

2.9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Στο παραπάνω κεφάλαιο έγινε έρευνα σχετικά με την αποκατάσταση των πρώην αμυντικών τοποθεσιών και παρουσιάστηκαν οι βασικοί παράγοντες της επανάχρησής τους καθώς και το πώς επιτυγχάνεται η αειφόρος ανάπτυξη. Η αειφόρος ανάπτυξη καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τις οικονομικές δραστηριότητες και την πολιτική της κάθε χώρας. Συγκεκριμένα, οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν την δυνατότητα να αφήσουν μεγάλο ποσοστό πρώην περιοχών αγραναπαύσεων. Αντιθέτως, οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίες δεν διαθέτουν γη, πρέπει να αποκαταστήσουν τις εγκαταλελειμμένες εκτάσεις και εγκαταστάσεις και να στη συνέχεια να τις επαναχρησιμοποιήσουν. Στην Κίνα, υπάρχουν επεκτεινόμενες ένοπλες δυνάμεις οι οποίες χρειάζονται νέες στρατιωτικές εγκαταστάσεις για να αντικαταστήσουν αυτές που έχουν κατακλειστεί από την αστική εξάπλωση των πόλεων. Ένας ακόμα βασικός παράγοντας είναι η τοποθεσία (δασική, αστική ή ημιαστική) καθώς και η παρουσία ή η απουσία συνδέσεων με τις τοπικές πολιτικές υποδομές. Οι κυβερνήσεις της κάθε χώρας μπορούν να λειτουργήσουν ως επενδυτές ενώ υπάρχουν πολλές περιπτώσεις αποκατάστασης πρώην στρατιωτικών τόπων οι οποίες ενισχύουν την άποψη ότι η στενή συμμετοχή διαφόρων κυβερνητικών υπηρεσιών στην επανεκτίμηση και αποκατάσταση της, ακολουθούμενη από καινοτόμες επαναχρησιμοποιήσεις μεμονωμένων δομών από τους ντόπιους είναι αποτελεσματική.

Η επίδραση των συστημάτων αντίθεσης για την διάθεση κρατικών γαιών αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα για την αναγέννηση πρώην στρατιωτικών εγκαταστάσεων. Τα συστήματα μπορούν να προσφέρουν από δωρεάν μεταφορά για την κάλυψη κοινωνικών αναγκών μέχρι και πώληση με χαμηλή στρατιωτική αξία σε τοπικές αρχές οι οποίες με τη σειρά τους οργανώνουν τη συμμετοχή του κοινού και κερδίζουν από τη μεταπώληση για συμφωνημένες νέες χρήσεις γης. Επιπλέον, τα συστήματα μπορούν να αφορούν την πώληση των γαιών στη μέγιστη προγραμματική αξία εντός τριών ετών, επιστρέφοντας οικονομικά έσοδα στην κεντρική κυβέρνηση όπως συμβαίνει για παράδειγμα στο Ηνωμένο Βασίλειο και στη Γερμανία (Βιτοπούλου, Γεμεντζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Ωστόσο, είναι απαραίτητο το να γίνει περισσότερη έρευνα και μελέτη σχετικά με την αναγέννηση των στρατιωτικών περιοχών. Συχνά, οι τοπικές κοινότητες ανησυχούν για την απώλεια θέσεων εργασίας και για τις ευρύτερες οικονομικές επιπτώσεις που θα έχει το κλείσιμο μίας βάσης στην τοπική οικονομία. Αυτές οι ανησυχίες πρέπει να ληφθούν υπόψη και να αναγνωριστούν ως ένας σημαντικός φόβος γύρω από τα σχέδια αναγέννησης. Είναι σημαντικό προτού ξεκινήσει το

έργο να γίνει γνωστό πώς θα εκκαθαριστούν και θα επανασυνδεθούν οι υπηρεσίες στις περιοχές γύρω από τη βάση ενώ ταυτόχρονα θα ήταν ωφέλιμο για τους κατοίκους των περιοχών να έχουν πρόσβαση στο σύστημα σχεδιασμού της περιοχής. Είναι πιθανό να υπάρχουν αντικρουόμενοι στόχοι και συμφέροντα ανάμεσα σε διαφορετικές κυβερνητικές υπηρεσίες σχετικά με την οικονομική απόδοση των πωλήσεων ή την οικονομική ανασυγκρότηση. Άλλοι σημαντικοί παράγοντες στην μετάβαση αυτή είναι οι τιμές γης στις απομακρυσμένες ή κεντρικές τοποθεσίες, η κατάσταση των τοπικών και εθνικών αγορών ακινήτων, η απουσία πληροφοριών για την ιστορία και την εξέλιξη των εκτάσεων της περιοχής, η έλλειψη αναγνώρισης της πολιτιστικής, οικολογικής και συμβολικής τους αξίας, οι βαθμοί προστασίας του περιβάλλοντος και τέλος η πρόκληση σχετικά με την αύξηση των επενδύσεων σε νέες υποδομές έτσι ώστε να γίνει επανασύνδεση με το πολιτικό περιβάλλον τους (Βιτοπούλου, Γεμενετζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Τα παραδείγματα που αναλύθηκαν είναι θετικές περιπτώσεις αποτελεσματικής επαναχρησιμοποίησης των πρώην εγκαταστάσεων οι οποίες ξεπέρασαν τις δυσκολίες και αντιμετώπισαν τις προκλήσεις. Επιπλέον, μέσα από τα παραδείγματα που αναφέρθηκαν, αντικατοπτρίζονται οι διαφορετικοί παράγοντες που οδηγούν σε μία επιτυχή αναγέννηση ενός στρατιωτικού τόπου. Επιτυχημένη ορίζεται η παρέμβαση η οποία οδηγεί σε μία νέα μακροχρόνια οικονομική, πολιτιστική και κοινωνική δραστηριότητα καθώς και στην αντικατάσταση των θέσεων εργασίας του στρατιωτικού και πολιτικού προσωπικού των αποσυρόμενων στρατοπέδων. Επιπλέον, σημαντική είναι η προσαρμοστική επαναχρησιμοποίηση ή αναδιάρθρωση των υπάρχοντων δομών καθώς και η προσθήκη νέων έτσι ώστε να στεγαστούν βιώσιμες δραστηριότητες.

Ο οργανισμός Homes and Communities στο Ηνωμένο Βασίλειο πήρε το HMS Daedalus το 2014 από τους προκατόχους του με στόχο να δημιουργήσει τη Solent Enterprise Zone. Με διαφορετικό τρόπο λειτουργεί το Υπουργείο Άμυνας των ΗΠΑ το οποίο διαθέτει έναν αναπόσπαστο οργανισμό, το Γραφείο Οικονομικής Προσαρμογής. Ο οργανισμός αυτός έχει ως στόχο την διευκόλυνση έργων για την αναγέννηση κλειστών βάσεων και την δημιουργία ελεγχόμενων ομάδων επαναχρησιμοποίησης των βάσεων σε τοπικό επίπεδο. Έτσι, μπορεί να αναπτυχθεί νέα απασχόληση και το κέρδος της αναγέννησης να παραμένει τοπικό. (Βιτοπούλου, Γεμενετζή, Γιαννακού, Καυκαλάς, Τασοπούλου, 2015).

Η γεωγραφία και η ιστορία ενισχύουν τις διαφορές ανάμεσα σε όλους αυτούς τους μετασχηματισμούς. Ωστόσο, οι ΗΠΑ έχουν αναπτύξει διαδικασίες μεταφοράς και φορολογικά καθεστώτα τα οποία αποτελούν υπόδειγμα για το έργο της επανάχρησής τους. Τα έργα αυτά αποτελούν σημαντικό παράδειγμα για άλλες χώρες του κόσμου και τους προσφέρουν χρήσιμα μαθήματα. Επιπλέον, ο βέλτιστος τρόπος επανάχρησής στρατιωτικών εγκαταστάσεων παρατηρείται στην Ευρώπη όπου όμως υπάρχει μεγάλη έλλειψη τοπικών μηχανισμών εισροής, ανταμοιβής και μεταφοράς γνώσεων με αποτέλεσμα να μην υπάρχει μεγάλη δυνατότητα μετάδοσης της εμπειρίας σε άλλες χώρες.

Το παραπάνω κεφάλαιο παρουσιάζει και αναλύει ένα μικρό δείγμα περιπτώσεων επανάχρησης πρώην στρατοπέδων. Μέσα από αυτές τις περιπτώσεις φαίνεται η μη τεκμηριωμένη αλλαγή χρήσης της γης η οποία εντοπίζεται σε ολόκληρο τον κόσμο. Είναι σημαντικό, να διεκπεραιωθούν πολλές έρευνες σχετικά με το αντικείμενο και να διαδοθούν οι γνώσεις από την εμπειρία της αναγέννησης στρατιωτικών τοποθεσιών σε διάφορα μέρη του κόσμου έτσι ώστε να γίνει γνωστή η διαδικασία και να την ακολουθήσουν περισσότερες χώρες.

3. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΧΑΡΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΝΣ

3.1. 1η ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1884-1912

Βασικό στοιχείο για την μελέτη της περιόδου αυτής αποτελεί η έκθεση των Γάλλων εμπειρογνομόνων οι οποίοι εκλήθησαν από την ελληνική κυβέρνηση προκειμένου να εντοπίσουν κατάλληλο γεωγραφικά και επιχειρησιακά χώρο για την τελική εγκατάσταση του πολεμικού ναυστάθμου της Ελλάδας μετά από τα προβλήματα που προέκυψαν από την εσπευσμένη και για πολιτικούς λόγους της περιόδου εκείνης, μεταφορά του από τον Πόρο όπου βρισκόταν αρχικά από την ίδρυση του ελληνικού κράτους (Ελληνική Πολιτεία – Ι. Καποδίστριας) στη μονή Φανερωμένης στην Σαλαμίνα.

Το θέμα της ίδρυσης του ναυστάθμου την περίοδο εκείνη αποτελούσε μείζον πολιτικό θέμα μεταξύ κυβέρνησης και αντιπολίτευσης για δύο λόγους, αφενός γιατί πολλές περιοχές της Ελλάδος διεκδικούσαν την εγκατάσταση του ναυστάθμου λόγω των οικονομικών ωφελειών που θα προκύπταν από αυτή και αφετέρου διότι έπρεπε να επιλυθούν σοβαρά ζητήματα λειτουργίας και συντήρησης του στόλου αφού οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις στην Φανερωμένη-Σαλαμίνα αλλά και στη Σύρο δεν μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τα πρώτα μεγάλα και σιδερένια πλοία της εποχής όπως το εύδρομο Μιαούλης (ναυπήγησης 1878 στη Γαλλία) που λόγω εκτοπίσματος (1770 τόνοι) και μήκους (81 μέτρα) δεν μπορούσε να συντηρηθεί στις υποτυπώδεις και κατάλληλες μόνο για ξύλινα πλοία εγκαταστάσεις της και αναγκαζόταν να πηγαίνει για συντήρηση και επισκευές στη Γαλλία. Η τότε κυβέρνηση είχε αντιληφθεί από τις απαιτήσεις των πλοίων και τις αναφορές των αρμόδιων αξιωματικών που είχαν εκπαιδευτεί στο εξωτερικό ότι ήταν απαραίτητη η απόκτηση δεξαμενής για τον δεξαμενισμό των πλοίων.

Για την επίλυση του προβλήματος και μετά από πολλές διαβουλεύσεις στις 17 Ιουλίου 1878 φτάνει στην Αθήνα ειδική επιτροπή από Γάλλους αξιωματικούς με επικεφαλής τον πλοίαρχο Ντεουάτρ, τον πλοίαρχο Ντόλ και το ναυπηγό Κουβέν η οποία εξέτασε τρεις περιοχές για τη δημιουργία του ναυστάθμου οι οποίες ήταν στο λιμάνι του Πόρου, το στενό της Χαλκίδας και η Σαλαμίνα. Η επιτροπή αφού μελέτησε για δεκατρείς μήνες τις περιοχές αυτές υπέβαλε πόρισμα το οποίο καταλήγει στην επιλογή της θέσης Αράπης της Σαλαμίνας σαν την πλέον κατάλληλη από στρατηγικής πλευράς για την εγκατάσταση του ναυστάθμου για τους εξής λόγους:

α) « Ο εν Σαλαμίνι ναύσταθμος έσεται μεγάλης ισχύς δια την κυβέρνηση εν Αθήναις εδρεύουσα»,

β) «παρέχει ασφαλές άσυλο εν καιρώ πολέμου για τα πολεμικά κι εμπορικά πλοία»,

γ) «καθιστά ανέφικτη την από θαλάσσης πολιορκία».

Το θέμα της καταλληλότητας της Σαλαμίνας εξετάστηκε και σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις της ελληνικής πλευράς που εκφράστηκαν στην επιτροπή από τους τότε αξιωματικούς του Πολεμικού

Ναυτικού πλοίαρχο Ανδρέα Μιαούλη, αντιπλοίαρχο Λάζαρη Κριεζή και τον πλωτάρχη Μάρκο Βότσαρη και ήταν οι:

α) η τοποθεσία να είναι τέτοια ώστε ο νέος ναύσταθμός να επαρκεί για τις ανάγκες του στόλου αλλά να έχει και δυνατότητα επέκτασης στο μέλλον

β) να συγκεντρώνει όσο το δυνατόν καλύτερα τους αναγκαίους όρους από στρατηγική άποψη

γ) να απαιτεί όσο το δυνατόν λιγότερες δαπάνες για την ίδρυση των κυριότερων οικοδομών όπως της στεγανής δεξαμενής, διάφορων εργοστασίων, αποθηκών πυρομαχικών και άλλα

δ) να είναι η καταλληλότερη θέση από πολιτικής άποψης αφού ληφθεί υπόψιν η γεωγραφική θέση της Ελλάδας και οι εθνικοί πόθοι

ε) να καθιστά δυσκολότερη την πολιορκία από τη θάλασσα και να παρέχει ασφαλές άσυλο στα πολεμικά και εμπορικά πλοία σε καιρό πολέμου.

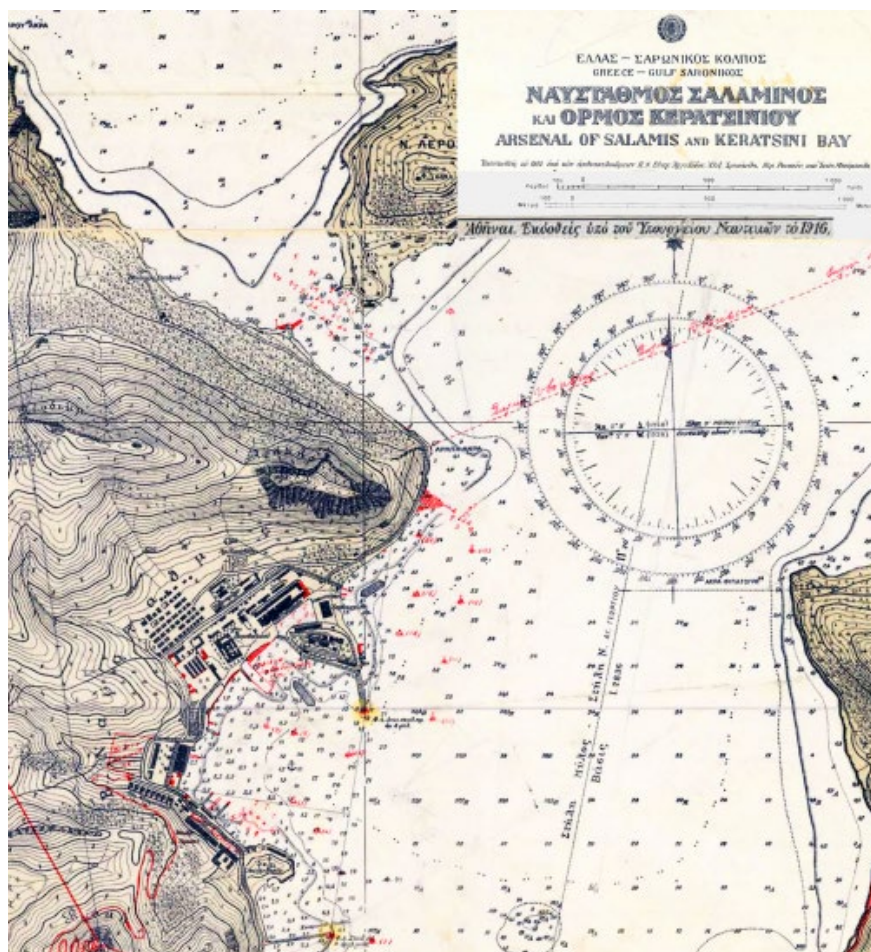
Από τη μελέτη της έκθεσης διαπιστώνουμε ότι:

α) ο Πόρος απορρίφτηκε διότι *«ουδέναν εύρομεν κολπίσκο έχοντα περί αυτόν κατάλληλο χώρο προς ίδρυση ναυστάθμου επαρκούντος για τις σημερινές ανάγκες του στόλου και δυνάμενον να επεκταθεί»*.

β) Όσον αφορά τη Χαλκίδα *«ο κόλπος είναι αξιολογότερος τοπογραφικώς, ευρισκόμενος μακράν των Αθηνών και εντός περιορισμένης και εγκλείστου θαλασσίας περιοχής μη επιτρεπούσης τον ταχύ είσπλου και έκπλου των πλοίων»*



Εικόνα 7: Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας το 1897. Διακρίνεται ο λόφος του Διοικητηρίου η πρώτη πλωτή δεξαμενή και πλοία της εποχής. Στο λόφο σε πρώτο πλάνο προς την θάλασσα η οικία διοικητού (έργο Τσίλλερ και το κτήριο διοίκησης που δεν υπάρχει πλέον. Πηγή: Ψηφιοποιημένες συλλογές ΕΛΙΑ eliaserver.elia.org.gr:8080 αριθμός τεκμηρίου DOUS2.08)



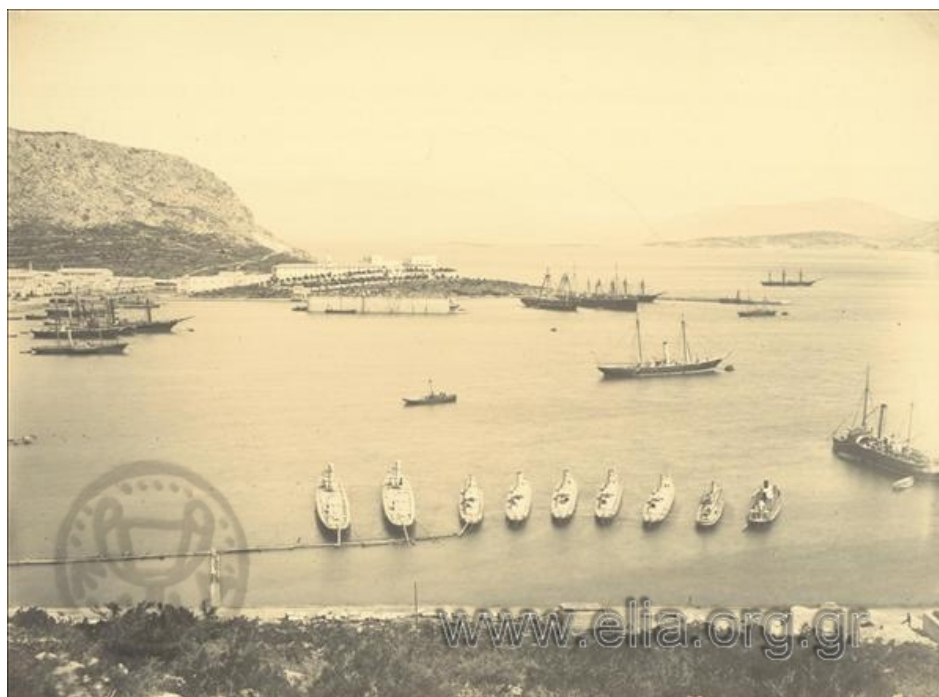
Χάρτης 1. Περιοχής Ναυστάθμου Σαλαμίνας το 1912 με τίτλο «Ναύσταθμος Σαλαμίνας και Όρμος Κερατσινίου» Εκδοθείς το 1912 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτικών.

Ο πρώτος αυτός χάρτης που είναι εκδόσεως του Υπουργείου Ναυτικών – Υδρογραφική Υπηρεσία Ναυτικού και εκτυπώσεως του λιθογραφείου Παπαχρήστου Αθηνών έχει τίτλο «Ο ναύσταθμος Σαλαμίνας και ο όρμος Κερατσινίου» όπως αναφέρει στο υπόμνημα του προέρχεται από αποτύπωμα της περιοχής του ναυστάθμου από τους τότε αξιωματικούς Χρυσάνθη, Ρουσσέν, Αγγελίδη και Μπούμπουλη που έγινε το χειμώνα του 1911-12. Ο χάρτης με κλίμακα 1:10.000 είναι αρκετά λεπτομερής αναφέρει τα τοπογραφικά στοιχεία της περιοχής με βάση τριγωνομετρικές συντεταγμένες τα ύψη και τα βάθη σε μέτρα και προσανατολίζεται με βάση τον μεσημβρινό των Αθηνών που βρίσκεται στο λόφο των Νυφών νότια του Αστεροσκοπείου και ως βάση αναφοράς χρησιμοποιεί τον μεσημβρινό του Γκρίνουιτς.

Σύμφωνα με το χάρτη ο ναύσταθμος βρίσκεται εντός του όρμου Αράπη της ανατολικής ακτής της νήσου της Σαλαμίνας απέναντι από την Αττική και αποτελεί προέκταση του όρμου της περιοχής που ακόμα και σήμερα ονομάζεται Παλούκια της Σαλαμίνας. Παρατηρώντας τον χάρτη και κινούμενοι με κατεύθυνση σχεδόν ανατολική διαπιστώνουμε ότι ο ναύσταθμος στο νότιο άκρο προς τον όρμο των Παλουκιών προσδιορίζεται από λιμενοβραχίονα στην άκρη του οποίου υπάρχει σταθερός φανός (μικρό ναυτιλιακό φανάρι). Το σημείο αυτό σύμφωνα με το χάρτη ονομάζεται «Εκ

στενού σταθμός». Αντίστοιχα στο βόρειο άκρο του οριοθετείται από προβλήτα που επίσης φέρει φανό στην άκρη το όνομα του οποίου δεν αναφέρεται. Όλη η περιοχή που περικλείεται μεταξύ των δύο προβλητών από την πλευρά της θάλασσας και το κομμάτι το οποίο εκτείνεται στη ξηρά αποτελεί την περιοχή Αράπης όπως περιγράφεται και στις σχετικές πράξεις παραχώρησης και προφανώς παίρνει το όνομα του από την άκρα Αράπης που βρίσκεται αρκετά βορειότερα του βόρειου προβλήτα και δεν περιλαμβάνεται την περίοδο αυτή στο ναύσταθμο. Προκειμένου να εξετάσουμε το χάρτη θα κινηθούμε από το νότιο προς τον βόρειο προβλήτα κατά την έννοια της ακτογραμμής περιγράφοντας τις διάφορες εγκαταστάσεις που εντοπίζονται.

Μελετώντας τη διαμόρφωση του θαλάσσιου χώρου βλέπουμε ότι αποτελείται από αμμώδη βυθό όπως αναφέρεται στο υπόμνημα του χάρτη για το σύνολο της λιμενολεκάνης. Η ισοβαθής των πέντε μέτρων περιλαμβάνει όλο το παράκτιο μέτωπο των εγκαταστάσεων της περιοχής διαπίστωση η οποία αποκλείει τη δυνατότητα παραβολής ή πρόσδεσης πλοίων με βύθισμα μεγαλύτερο των 4 μέτρων σε αυτόν. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται και από φωτογραφίες που δείχνουν το σύνολο των πλοίων σε απόσταση από την ξηρά. Η νοητή ευθεία που ενώνει τους δύο φανούς που προσδιορίζουν τα δύο άκρα του ναυστάθμου της περιόδου προσδιορίζει βάθη μεταξύ 5-15 μέτρα τα οποία επιτρέπουν την ύπαρξη ναυδέτων (πλωτά σημεία με αγκυρώσεις στον βυθό κατάλληλα για πρόσδεσης πλοίων) εντός της λιμενολεκάνης.



Εικόνα 8: Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας γύρω στο 1900. Διακρίνεται ο λόφος του Διοικητηρίου η πρώτη πλωτή δεξαμενή και πλοία της εποχής. Παρατηρούμε ότι τα πλοία παραμένουν αγκυροβολημένα λόγω του μικρού βάθους της περιοχής περί τις προβλήτες. (Πηγή: Ψηφιοποιημένες συλλογές ΕΛΙΑ eliaserver.elia.org.gr:8080 αριθμός τεκμηρίου DOUS2.09)

Από πλευράς κτιριακών εγκαταστάσεων επί της ξηράς κινούμενοι με την ίδια κατεύθυνση διαπιστώνουμε ότι το πρώτο κτιριακό συγκρότημα βρίσκεται λίγο βορειότερα του νοτίου προβλήτα επί μικρού λοφίσκου και περιλαμβάνει τις εγκαταστάσεις του ασυρμάτου της περιόδου. Η

διαμόρφωση αυτή είναι απόλυτα συμβατή με την χρήση της ως σταθμού επικοινωνιών (σηματοφορικού σταθμού κατά την ναυτική ορολογία) αφού οι κεραίες για αύξηση της αποστάσεως λειτουργίας (εμβέλεια) πρέπει να βρίσκονται κατά το δυνατόν ψηλότερα. Επί του θαλάσσιου μετώπου της περιοχής αυτής υφίσταται μικρός προβλήτας με βάθη περί τα έξι (σε σχέση με την ισοβαθή των 5 μέτρων) μέτρα γεγονός που δείχνει ότι έχουν εκτελεστεί κάποια λιμενικά έργα.

Στη συνέχεια της ακτογραμμής με κατεύθυνση βορειοδυτική διαπιστώνουμε εκτεταμένες εγκαταστάσεις τόσο στη ξηρά όσο και στη θάλασσα. Στο θαλάσσιο μέτωπο υπάρχει ευθύγραμμος προβλήτας ο οποίος φέρει δύο κάθετους προβόλους για πρόσδεση πλοίων κάθετα προς αυτόν. Αν κρίνουμε ότι την περίοδο αυτή ο στόλος περιλαμβάνει δύο υποβρύχια (Δελφίν και Ξιφίας τύπου LAUBEUE που παραγγέλθηκαν από την Ελληνική Κυβέρνηση στα Γαλλικά Ναυπηγεία SCHNEIDER τον Σεπτέμβριο του 1910 με εκτόπισμα 310 τόνους στην επιφάνεια και 460 σε κατάδυση με μέγιστο βάθος κατάδυσης τα 36 μέτρα) και αν λάβουμε υπόψιν και τη σημερινή του χρήση (εκεί βρίσκεται η Βάση Υποβρυχίων) προφανώς πρόκειται για την πρώτη βάση υποβρυχίων του ναυστάθμου. Πίσω από τους προβλήτες αυτούς βρίσκεται κτιριακό συγκρότημα το οποίο στο χάρτη ονομάζεται Υποβρύχια Άμυνα και επιβεβαιώνει πλήρως την προηγούμενη εκτίμηση.



Εικόνα 9: Το υποβρύχιο ΔΕΛΦΙΝ στο Ναύσταθμό Σαλαμίνα γύρω στο 1912 (Πηγή: <https://defencereDEFINED.com.cy>)

Προσπερνώντας το συγκρότημα των προβλητών κινούμενοι κατά μήκος του παραλιακού δρόμου διαπιστώνουμε κτιριακό συγκρότημα από οκτώ κτίσματα τα οποία ο χάρτης αναφέρει ως οικίες αξιωματικών. Στη συνέχεια ακολουθεί κτιριακό συγκρότημα από το παραλιακό μέτωπο και προς τα πίσω από τουλάχιστον δύο μακρόστενα κτήρια και αριθμό μικρότερων κτηρίων. Το κτήριο επί του θαλάσσιου μετώπου κατά πάσα πιθανότητα αποτελούσε τους αποθηκευτικούς χώρους του ναυστάθμου που ήταν κατασκευασμένοι από πέτρα με δίρριχτες στέγες. Μικρό μέρος των κτηρίων αυτών σώζεται και χρησιμεύει σαν αποθήκη υλικών και σήμερα. Δυτικότερα των εγκαταστάσεων

αυτών βρίσκεται το νοσοκομείο του ναυστάθμου μεγάλο μέρος του οποίου εξακολουθεί να υπάρχει και να λειτουργεί μέχρι σήμερα.

Συνεχίζοντας τον παραλιακό δρόμο εισερχόμαστε στην κυρίως περιοχή του ναυστάθμου που περιλαμβάνει τις βασικότερες εγκαταστάσεις τους προβλήτες και τα κτήρια διοικήσεως. Η πρώτη σημαντική διαπίστωση για την περιοχή αυτή είναι ότι αυτή είναι περιτειχισμένη από ψηλό πέτρινο τοίχο που εμποδίζει την απευθείας επικοινωνία της τόσο με τον συνοικισμό του ναυστάθμου ο οποίος βρίσκεται δυτικότερα όσο και με την εκκλησία και το νεκροταφείο του ναυστάθμου. Ο παραλιακός δρόμος κινείται περιφερειακά της περιτειχισμένης περιοχής και μόνο δύο σημεία εισόδου σε αυτήν, ένα στο βόρειο κι ένα στο νότιο τμήμα. Εκτός της περιτειχισμένης περιοχής και προς το νότο υπάρχει εκτεταμένο συγκρότημα αποτελούμενο από 45 κτήρια διατεταγμένα σε πέντε οριζόντιες σειρές με μέτωπο προς τη θάλασσα και πίσω. Από το μέγεθος των κτηρίων επί του χάρτη διαπιστώνουμε ότι ήταν τουλάχιστον τριών διαφορετικών τύπων ως προς την επιφάνεια τους. Τα κτήρια αυτά αποτελούν οικίες του προσωπικού του ναυστάθμου, σήμερα δεν υφίστανται και σύμφωνα με τη βιβλιογραφία αλλά και την προφορική παράδοση χτίζονταν με μέριμνα των ενδιαφερόμενων δηλαδή των ενοίκων τους σε γη που τους παραχωρείτο δωρεάν. Απέναντι σχεδόν από τον οικισμό και μεταξύ της περιοχής που ορίζεται από τον περιφερειακό δρόμο και το δρόμο που οδηγεί στο ναό του Αγίου Νικολάου υπάρχει νεκροταφείο το οποίο όταν ο ναύσταθμος επεκτάθηκε βορειοδυτικά απομακρύνθηκε από την περιοχή και λόγω των πολλαπλών επεκτάσεων στα χρόνια που ήρθαν δεν εντοπίζεται πλέον η θέση του. Το τελευταίο κτίσμα εκτός της περιτειχισμένης περιοχής είναι ο ναός του Αγίου Νικολάου ο οποίος εξακολουθεί να υπάρχει και να λειτουργεί σήμερα. Εντός της περιοχής του ναού υπάρχουν τρία ταφικά μνημεία προσώπων που έχουν συνδεθεί με το ναύσταθμο.

Εντός της περιτειχισμένης περιοχής διαπιστώνουμε ότι υπάρχουν δύο μεγάλα κτιριακά συγκροτήματα περιστοιχιζόμενα από μικρότερα κτήρια. Το νοτιότερο προφανώς αποτελείται από εγκαταστάσεις φύλαξης και επισκευής των πυρομαχικών (εργοστάσιο πυρομαχικών κατά την ναυτική παράδοση της περιοχής και κατ' ουσία συνεργείο και πυριταποθήκες). Στο συμπέρασμα αυτό οδηγούμαστε σχετικά εύκολα και με αρκετή ασφάλεια αφού η περιοχή σύμφωνα με το χάρτη ονομάζεται Λιμήν Πυροβολικού. Στο θαλάσσιο μέτωπο δεν φαίνεται καμία άλλη διαμόρφωση με εξαίρεση δύο προβλήτες με τα συνήθη μικρά βάθη (3 μέχρι 5 μέτρα). Προσπερνώντας το συνεργείο διαπιστώνουμε ότι υπάρχει κτιριακό συγκρότημα από τρεις ομάδες κτηρίων οι οποίες έχουν μέτωπο προς τη θάλασσα και περιγράφεται με το γενικό τίτλο συνεργεία.



Εικόνα 10: Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας γύρω στο 1902-03. Διακρίνεται το κτηριακό συγκρότημα των συνεργείων της εποχής η το τείχος και η πύλη με τους πύργους στο βάθος αγκυροβολημένα ιστιοφόρα πλοία της εποχής και ο λόφος του διοικητηρίου (Πηγή: Ψηφιοποιημένες συλλογές ΕΛΙΑ eliaserver.elia.org.gr:8080 αριθμός τεκμηρίου L307.017)

Η εγκατάσταση αυτή αποτελούμενη από ψηλά κτήρια χτισμένα την περίοδο 1881-85 βιομηχανικού τύπου, είναι σχήματος ορθογωνίου παραλληλογράμμου, πέτρινα, διώροφα με μεγάλα τοξωτά ανοίγματα σε δύο σειρές στις μακρύτερες πλευρές τους, αποτελεί τον πυρήνα του ναυστάθμου και περιλαμβάνει τα βασικά συνεργεία για την επισκευή και συντήρηση των πλοίων. Τα βασικά συνεργεία της περιόδου είναι το σιδηρουργείο, το ιστιοραφείο (χώρος που έφτιαχναν τα πανιά-ιστία των πλοίων), μηχανουργείο, χυτήριο και το εφαρμογείο (χώρος επισκευής μηχανημάτων). Οι εγκαταστάσεις του χυτηρίου και του σιδηρουργείου εξακολουθούν να υπάρχουν και να έχουν ίδια λειτουργία όπως προκύπτει από την επιτόπια έρευνα. Τα υπόλοιπα κτήρια καταστράφηκαν και αντικαταστάθηκαν με νεότερα, από σκυρόδεμα, την περίοδο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Πίσω και παράλληλα προς το συγκρότημα αυτό υπάρχει ένα μεγάλο βιομηχανικό μακρόστενο κτήριο με μήκος όσο το η συνολική εγκατάσταση που βρίσκεται μπροστά του. Το κτήριο αυτό χρησίμευε σαν αποθήκη - βοηθητικοί χώροι του κυρίου συγκροτήματος των συνεργείων και εξακολουθούσε να υπάρχει αχρησιμοποίητο και σε πολύ κακή κατάσταση μέχρι και τα μέσα της τρέχουσας δεκαετίας έχοντας υποστεί τεράστιες φθορές που το καθιστούσαν επικίνδυνο για το προσωπικό και μη επιδεχόμενο επισκευής. Για τους λόγους αυτούς γκρεμίστηκε την περίοδο 2017-

18 με εξαίρεση ένα μικρό τμήμα στο κέντρο του το οποίο είχε γκρεμιστεί σε παλιότερη περίοδο και αντικατασταθεί από νεότερο κτήριο με το ίδιο αποτύπωμα.

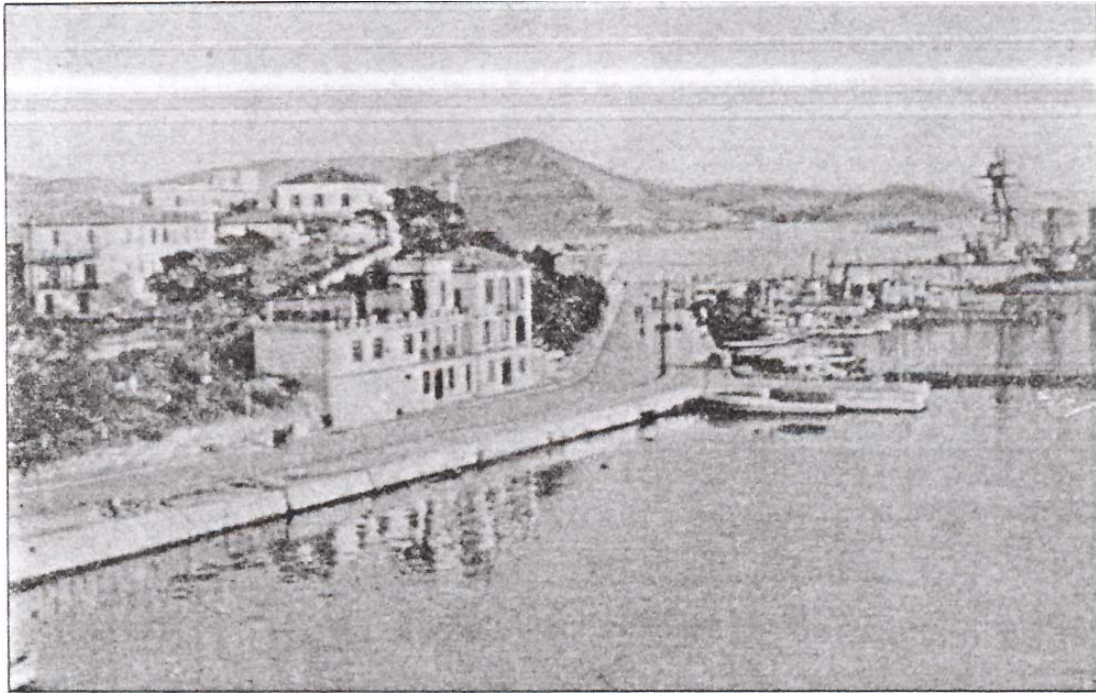
Στην περιοχή μπροστά από το κτήριο των συνεργείων και προ της διαμορφώσεως της ξηράς δημιουργείται μικρός εσωτερικός λιμενίσκος ο οποίος εξακολουθεί να υπάρχει και να χρησιμοποιείται σήμερα για τον ελλιμενισμό και την επισκευή μικρών σκαφών. Ο λιμενίσκος αυτός φαίνεται ότι σε αυτή την πρώτη περίοδο έχει διαμορφωμένα κρηπιδώματα από πέτρινους λαξευμένους ογκόλιθους τα οποία σώζονται και σήμερα. Στον αυχένα της ξηράς που δημιουργείται στο ανατολικό τμήμα του λιμενίσκου υφίσταται μεγάλο κτήριο με τον χαρακτηρισμό Λεμβουργείο και προφανώς είναι το συνεργείο των ξύλινων πλοίων που υπήρχαν εκείνη την εποχή. Η βόρεια άκρη του αυχένα αυτού φαίνεται στον χάρτη ότι προσδιορίζεται από οχυρωματικό έργο μορφής τείχους καθ' όλο το πλάτος. Η τρίτη δηλαδή νότια πλευρά του λιμενίσκου μαζί με την μικρή νησίδα πολύ κοντά στην ξηρά της οποίας το νοτιοανατολικό άκρο καταλήγει σε πέτρινο στενό που προβλήτα προσδιορίζει το τέλος του ναυστάθμου. Η νησίδα αυτή που επικοινωνεί με γέφυρα με το υπόλοιπο συγκρότημα και αποτελεί το κύριο διοικητικό κέντρο του ναυστάθμου. Είναι το μόνο κομμάτι του ναυστάθμου το οποίο ακόμη και σήμερα παραμένει με την ίδια χρήση και διαμόρφωση όπως και εκείνη την εποχή. Η περιοχή χαρακτηρίζεται με τη γενική ονομασία «Λόφος Διοικητηρίου». Προς το θαλάσσιο μέτωπο υφίσταται διαμορφωμένος προβλήτας σε όλο το μήκος. Προς τη μεριά του λιμενίσκου που περιεγράφηκε προηγουμένως υπάρχει κινητή γέφυρα η οποία τη συνδέει με την περιοχή του Λιμένα Πυροβολικού, η γέφυρα αυτή εξακολουθεί να υπάρχει και να λειτουργεί σήμερα και να επιτρέπει όταν ανοίγει στα πλοία να μπαίνουν στο μικρό λιμενίσκο, ενώ όταν είναι κλειστή την επικοινωνία του διοικητικού συγκροτήματος με το επισκευαστικό.

Όπως αναφέρθηκε ο Λόφος Διοικητηρίου αποτελεί το βασικό κτιριακό κέντρο του ναυστάθμου. Στην κορυφή του λόφου δεσπόζει το οίκημα του διοικητού το οποίο είναι διώροφο πέτρινο κτήριο του Τσίλερ με κεραμοσκεπή στέγη που χτίστηκε αρχικά ως εξοχική κατοικία του βασιλιά Γεωργίου Α αλλά σχεδόν αμέσως παραχωρήθηκε ως κατοικία του διοικητού ναυστάθμου. Ανατολικά του κτηρίου αυτού υπάρχει ένα άλλο μεγάλο πέτρινο παραλληλόγραμμο διώροφο κτήριο το οποίο μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1980 χρησίμευε διαχρονικά ως διοικητήριο του ναυστάθμου. Το κτήριο υπέστη σοβαρές ζημιές στο σεισμό του 1981 γκρεμίστηκε και αντικαταστάθηκε από το υφιστάμενο σύγχρονο κτήριο. Παραπλεύρως των κτισμάτων αυτών υπάρχουν άλλα μικρότερα κτήρια βοηθητικής χρήσης για το προσωπικό. Το σύνολο των κτιριακών αυτών εγκαταστάσεων περικλείεται από μια ιδιότυπη κατασκευή τείχους με πολεμίστρες στο νοτιοδυτικό τμήμα της οποίας, όπως προκύπτει από καρτ-ποστάλ της εποχής, υπάρχουν δύο μεγάλοι πύργοι με ρολόγια. Η κύρια είσοδος του συγκροτήματος βρίσκεται επί του κέντρου του νοτιοανατολικού τείχους και περιλαμβάνει μεγάλη σκάλα από το ύψος της θάλασσας που καταλήγει μέσω αίθριου στη μεγαλοπρεπή είσοδο σε αυτό.



Εικόνα 11: Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας γύρω στο 1902-03. Ο λόφος του Διοικητηρίου Διακρίνεται δεξιά η οικία του διοικητού η κεντρική είσοδος με το περιστύλιο λίγο αριστερότερα η περιτείχιση και ο πύργος με το ρολόι (Πηγή: Ψηφιοποιημένες συλλογές ΕΛΙΑ eliaserver.elia.org.gr:8080 αριθμός τεκμηρίου L307.022)

Εκτός της περιτειχισμένης περιοχής αυτής βρίσκονται τρία κτήρια προς το παραλιακό μέτωπο. Αριστερά της σκάλας που οδηγεί στη κορυφή του λόφου το διώροφο κτήριο της Λέσχης Αξιωματικών το οποίο υπήρχε σε χρήση μέχρι και το 1980 και γκρεμίστηκε λόγω των ζημιών από τον σεισμό του 1981 δεξιά και σχεδόν κάθετα προς τον προβλήτα που προσδιορίζει το βόρειο άκρο του ναυστάθμου βρίσκεται το κτήριο Κίνησης Λιμένος το οποίο είναι ένα παραλληλόγραμμο κτήριο, ισόγειο την περίοδο αυτή, το οποίο στέγαζε βασικές υπηρεσίες του ναυστάθμου. Το κτήριο αυτό παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και η διαχρονική λειτουργία του θα εξεταστεί. Τέλος στην πλευρά του λοφίσκου προς τη μεριά του μικρού λιμένος υπάρχει τρίτο παραλληλόγραμμο πετρόχτιστο κτήριο της ίδιας περιόδου διώροφο με δίδριχη σκεπή το οποίο στην αρχική του φάση χρησιμοποιήθηκε ως χώρος διαμονής κατώτερου προσωπικού και σήμερα μετά εσωτερικές παρεμβάσεις εξακολουθεί να χρησιμοποιείται σαν αποθήκη.



Εικόνα 12: Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας γύρω στο 1912-1915. Στο κέντρο της εικόνας διακρίνεται το κτηριο της λέσχης αξιωματικών που δεν υπάρχει σήμερα και στο βάθος παραβλεπόμενο το Θωρηκτό ΑΒΕΡΩΦ (Πηγή: <https://sasmyng.files.wordpress.com/2013/10/1.jpg>)

Αν εξετάσουμε συνολικά την αρχιτεκτονική, τη μορφολογία των κτηρίων και τη γενικότερη χωροταξική διάταξη της περιοχής θα διαπιστώσουμε πολλές ομοιότητες στη δομή, εμφάνιση και χωροταξία αυτής με το ναύσταθμο της Τουλών στη Γαλλία. Το γεγονός αυτό εξηγείται πλήρως αν λάβουμε υπόψη ότι ο ναύσταθμος δημιουργήθηκε από Γάλλους αξιωματικούς και μηχανικούς οι οποίοι κλήθηκαν για αυτόν το σκοπό τη περίοδο της κυβέρνησης Χαρίλαου Τρικούπη. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η αγκυροβολημένη όπως φαίνεται στο χάρτη πλωτή δεξαμενή στη βορειοανατολική περιοχή της λιμενολεκάνης σε μια περιοχή όπου τα βάθη κυμαίνονται από 10 ως 11 μέτρα. Η συγκεκριμένη δεξαμενή αποτελεί το βασικότερο μέσο του ναυστάθμου για τη συντήρηση και δεξαμενισμό των πλοίων της περιόδου χωρίς να μπορεί να εξυπηρετήσει το σύνολο των πλοίων του στόλου αν κρίνουμε από τις διαστάσεις της που με βάση τη κλίμακα του χάρτη το μήκος της δεν ξεπερνάει τα 70 μέτρα ενώ το πλάτος της κυμαίνεται μεταξύ 12 και 15 μέτρα. Λεπτομερή στοιχεία γι' αυτήν δεν μπόρεσαν να εντοπιστούν γιατί τα περισσότερα έχουν χαθεί ή καταστραφεί την περίοδο των γερμανικών βομβαρδισμών του ναυστάθμου.



Εικόνα 13: Ο Ναύσταθμός της Τουλών Γαλλία γύρω στο 1912-1915 Πηγή www.worldnavalships.com/french_naval_bases.htm)

Ολοκληρώνοντας την περιγραφή του ναυστάθμου τη δεύτερη δεκαετία του 20ου αιώνα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον προβλήτα που προσδιορίζει το όριο του ναυστάθμου προς την περιοχή του λόφου Διοικητηρίου. Ο προβλήτας αυτός είναι σημαντικού μήκους μεγαλύτερου των 100 μέτρων και διαπιστώνουμε ότι το μεγαλύτερο μέρος του είναι περί την ισοβαθή των 10 μέτρων ενώ εμφανίζει προς την εξωτερική του πλευρά βυθίσματα έως 15 μέτρα. Σε αντίθεση με όλη τη λοιπή λιμενική εγκατάσταση που κανένας προβλήτας δεν εμφανίζει βυθίσματα μεγαλύτερα των 4 μέτρων. Συνδυάζοντας το μέγεθος του προβλήτα και την επιμέλεια και λεπτομέρεια που έχει αποτυπωθεί στο χάρτη αλλά και φωτογραφικό υλικό της περιόδου διαπιστώνουμε ότι η επιμέλεια κατασκευής και υποτύπωσης του οφείλεται στη χρήση του από το θωρηκτό Αβέρωφ το οποίο αποκτήθηκε την περίοδο εκείνη, γεγονός που επιβεβαιώνεται από φωτογραφικό υλικό και παλιές καρτ-ποστάλ της περιόδου αυτής.

Οι τεχνικές δυνατότητες του ναυστάθμου την περίοδο αυτή είναι σαφώς περιορισμένες. Από τη λεπτομερή περιγραφή που προηγήθηκε με βάση τον πρώτο σωζόμενο χάρτη που περιγράφει το ναύσταθμο μπορούμε να πούμε ότι αυτός αποτελείται από έναν κλειστό όρμο με περιορισμένες λιμενικές εγκαταστάσεις χωρίς να έχει δυνατότητα υποδοχής και παραβολής μεγάλων πλοίων. Από την βιβλιογραφία διαπιστώνουμε επίσης ότι περιλαμβάνει μεγάλα συγκροτήματα συνεργείων τα οποία για την εποχή είναι αρκετά εξοπλισμένα και εξελιγμένα ενώ δίνεται έμφαση στα διοικητικά κτήρια που υποστηρίζουν το ανώτερο προσωπικό και τις διοικητικές διαδικασίες, σε αντίθεση με τα κτήρια του κατώτερου προσωπικού τα οποία βρίσκονται εκτός της περιφραγξης του βασικού συγκροτήματος. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει την περίοδο αυτή η δυνατότητα του ναυστάθμου να ενσωματώνει και να δημιουργεί τεχνολογία η οποία του επιτρέπει να υποστηρίζει τα ιδιαίτερα και υψηλής σημασίας μοντέρνα σκάφη για την τεχνολογική εξέλιξη της περιόδου που δεν είναι άλλα από το θωρηκτό Αβέρωφ και τα υποβρύχια.

3.2. 2^η ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1913-1950

Κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων, της Μικρασιατικής Εκστρατείας και των Παγκοσμίων Πολέμων, ο Ναύσταθμος Σαλαμίνας πρόσφερε ανεκτίμητες υπηρεσίες στην πολεμική προσπάθεια της Ελλάδας. Μετά την αποχώρηση των Γερμανών από την Ελλάδα (Οκτώβριος 1944), ο ναύσταθμος είχε υποστεί σημαντικές ζημιές. Οι εργασίες ανασυγκρότησής του άρχισαν το Νοέμβριο του 1944 και σταδιακά αποκαταστήσανε τη λειτουργία του.

Από τότε ο Ναύσταθμος Σαλαμίνας εξακολουθεί να καλύπτει με τον καλύτερο τρόπο τις ανάγκες συντήρησης και υποστήριξης των πολεμικών πλοίων, συμβάλλοντας έτσι σημαντικά στην εθνική άμυνα και κατ' επέκταση στην εθνική κυριαρχία και ανεξαρτησία της Ελλάδας.



Εικόνα 14. Η Κανονιοφόρος «Δ» μπροστά από την Τεχνική Διεύθυνση του Ναυστάθμου κατά την περίοδο των Βαλκανικών Πολέμων (Πηγή <https://www.hellenicaworld.com/Greece/Geo/gr/NafstathmosSalaminos.html>)



Εικόνα 15. Άποψη του Ναυστάθμου κατά την περίοδο 1925-1935 (Πηγή Από το βιβλίο του Ο Πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας Ν. Τσαπράζη)

Το 1910 με απόφαση του Ελευθέριου Βενιζέλου κατασκευάζεται η σιδερένια κινητή γέφυρα που ενώνει την περιοχή της τεχνικής διοίκησης με το λόφο του διοικητηρίου. Κατά τον Ελληνοτουρκικό Πόλεμο του 1912 η προσφορά του ναυστάθμου στην προετοιμασία του πολέμου είναι πολύ σημαντική. Με το σύνθημα «Όλα για την Πατρίδα» και με τις καθοδηγήσεις του τότε αρχηγού στόλου ναυάρχου Παύλου Κουντουριώτη και του διοικητή Ιωάννη Μιαούλη (απογόνου του Ανδρέα Μιαούλη) εξοπλίζονται πολεμικά πλοία, επισκευάζονται κανονιοφόροι και θωρηκτά. Επιπλέον, πλοία όπως το εύδρομο Ιωνία μετατρέπονται σε πλωτά νοσοκομεία. Η βάση του στόλου κατά τους βαλκανικούς πολέμους μεταφέρεται προσωρινά στο λιμάνι του Μούδρου στη Λήμνο για να βρίσκεται κοντύτερα στα ανατολικά παράλια της Ελλάδας. Το 1916, περίοδος εθνικού διχασμού που η Ελλάδα είχε δύο κυβερνήσεις των Αθηνών υπό τον βασιλιά Κωνσταντίνο και της Θεσσαλονίκης υπό τον Ε. Βενιζέλο οι Γάλλοι για να πιέσουν σε παραίτηση την κυβέρνηση των Αθηνών καταλαμβάνουν το ναύσταθμο Σαλαμίνας. Όλα τα πλοία, εκτός από το θωρηκτό Ύδρα και το αντιτορπιλικό Σφενδόνη που βρίσκονται με τον Βενιζέλο στη Θεσσαλονίκη, παραδίδονται στα γαλλικά στρατεύματα. Η γαλλική κατάληψη θα λήξει το 1917 οπότε αναλαμβάνει την εξουσία στην Αθήνα ο Βενιζέλος.

Κατά την περίοδο της Μικρασιατικής Εκστρατείας η συμβολή του ναυστάθμου είναι σημαντικότερη. Ένα σπουδαίο εγχείρημα που αναλαμβάνει τότε ο ναύσταθμος με επιτυχία, είναι οι κατασκευές κλείστρων των 12 πυροβόλων Skoda με τα οποία πολέμησαν οι Έλληνες στη Σμύρνη. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η απελευθέρωση περιοχών Ιωνίας είναι απόλυτα συνδεδεμένη με το θωρηκτό Αβέρωφ και την είσοδό του στο λιμάνι της Σμύρνης στις 2 Μαΐου 1919.

Από το 1929 αρχίζει η επέκταση του ναυστάθμου Σαλαμίνας στις απέναντι ακτές του Περάματος και του Σκαρμαγκά. Ανάμεσα στους δύο πολέμους ο ναύσταθμος Σαλαμίνας ακολουθεί την πορεία της ιστορίας της Ελλάδας. Η πολιτική αστάθεια που δημιουργεί κινήματα, όπως εκείνο του Μαρτίου 1935, έχει σοβαρές επιπτώσεις και στο χώρο του ναυστάθμου αφού αυτός είναι βασικός χώρος ελλιμενισμού του ελληνικού στόλου. Σήμερα, μνημεία όπως αυτό του αντιπλοίαρχου Σώκου που σκοτώθηκε στον ναύσταθμο κατά το κίνημα του 1935 μένουν να θυμίζουν ιστορικά γεγονότα από εκείνες τις θλιβερές εκείνες ημέρες.

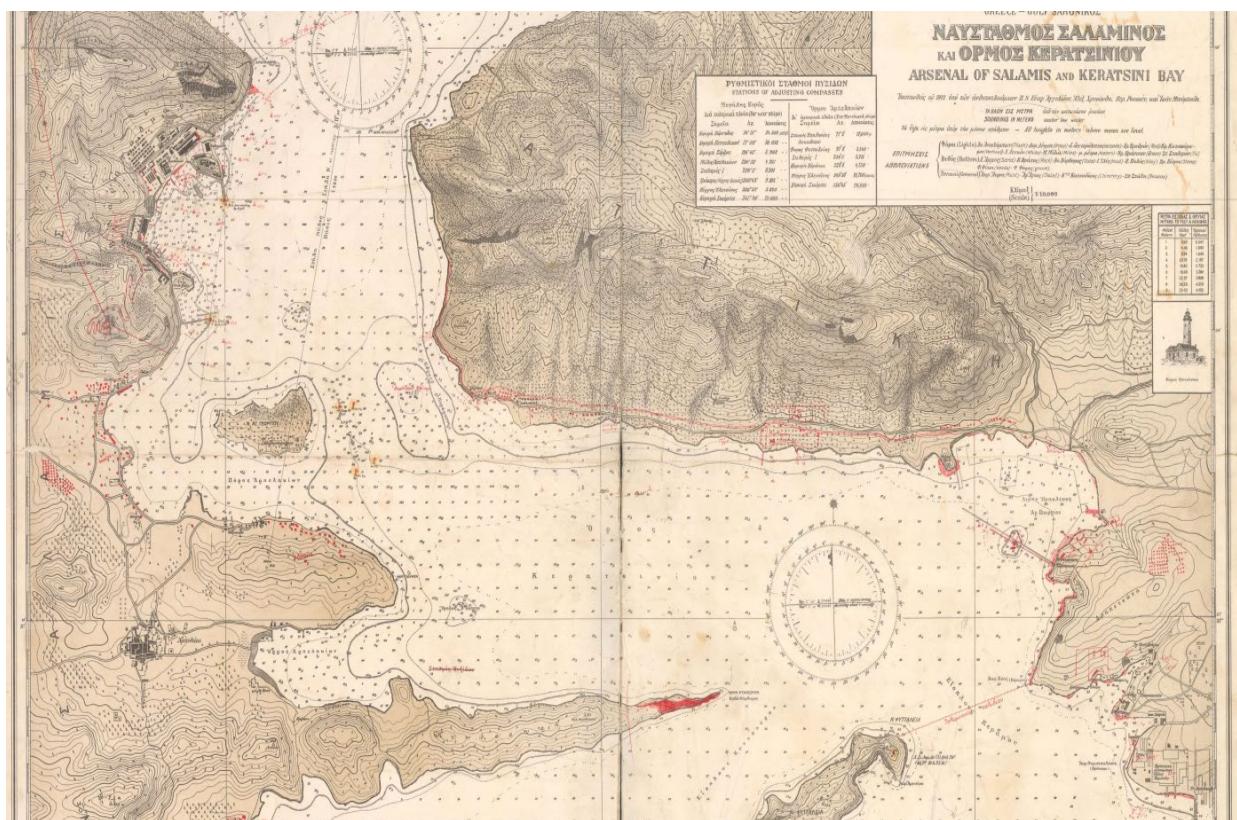
Κατά τη διάρκεια του ελληνοϊταλικού πολέμου μεγάλη βοήθεια στην επιχειρησιακή δραστηριότητα του στόλου προσέφερε η τεχνική διεύθυνση του ναυστάθμου. Τα συνεργεία της δουλεύοντας ακατάπαυστα ανταπεξήλθαν στις μεγάλες ανάγκες που είχε το Πολεμικό Ναυτικό εκείνη την εποχή. Κατά την περίοδο από τον Οκτώβριο του 1940 μέχρι το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου ο ναύσταθμος μπαίνει σε αεροπορικό συναγερμό 115 φορές και δέχτηκε 6 επιδρομές - βομβαρδισμούς από αέρα. Όταν τα γερμανικά στρατεύματα τον καταλαμβάνουν τον Απρίλιο του 1941, ο ναύσταθμος έχει εγκαταλειφθεί από όλο τον ελληνικό στόλο που είχε ήδη βρει καταφύγιο στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας.



Εικόνα 16: Βομβαρδισμοί το 1944 (Πηγή: Collective work by USAAF personnel, bombing report analysis on aerial photograph. - US Army Air Force, 5th Wing)

Γερμανοί παραμένουν στον ναύσταθμο μέχρι το 1944 οπότε φεύγοντας δεν φροντίζουν να καταστρέψουν με ανατινάξεις όσες ελάχιστες εγκαταστάσεις είχαν απομείνει λειτουργικές μετά από τους αεροπορικούς βομβαρδισμούς στη διάρκεια του πολέμου. Είναι αρκετά σήμερα τα μνημεία που έμειναν για να θυμίζουν την αντίσταση που πρόβαλλε το πολεμικό ναυτικό της Ελλάδας στην περιοχή του ναυστάθμου, όπως προβλήτες πήραν τα ονόματα των πλοίων που βυθίστηκαν στον πόλεμο. Χαρακτηριστικό είναι ότι στον προβλήτα που ονομάστηκε 'Όλγα για να θυμίζει το ιστορικό αντιτορπιλικό «Βασίλισσα Όλγα» τοποθετήθηκε δίδυμος πύργος πυροβόλων από βυθισμένο στις προσβάσεις του ναυστάθμου γερμανικό αντιτορπιλικό TURBINE και ένα μαρμάρινο μνημείο με τα ονόματα του προσωπικού που χάθηκε κατά την βύθιση του.

Η καταστροφή που υπέστη ο ναύσταθμος κατά την περίοδο της Γερμανικής Κατοχής ήταν τόσο μεγάλη που πολλοί θεώρησαν σκόπιμη τη μεταφορά του στην Σούδα της Κρήτης ή στην ακτή Σκαραμαγκά. Όμως ο τότε αρχιμηχανικός του στόλου, Πλωτάρχης Ελευθέριος Σιδέρης, ανέλαβε την αναδιοργάνωση του δουλεύοντας συνέχεια με τα συνεργεία για εννέα μήνες. Έτσι τον Μάρτιο 1945 επισκευάζονται ήδη 28 πλοία από τα συνεργεία, ανελκύονται τα βυθισμένα πλοία και καθαρίζεται η θαλάσσια περιοχή από τις νάρκες. Για το προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού ο πλωτάρχης Σιδέρης θεωρείται ο άνθρωπος που με το πείσμα και την τεχνική του κατάρτιση κατάφερε να αναστήσει τον καταστραμμένο ναύσταθμο και να τον διατηρήσει στο νησί της Σαλαμίνας.



Χάρτης 2: Περιοχής Ναυστάθμου Σαλαμίνας το 1916 με τίτλο «Ναύσταθος Σαλαμίνας και Όρμος Κερατσινίου» Εκδοθείς το 1912 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτικών

Ο δεύτερος παλαιότερος σωζόμενος χάρτης του ναυστάθμου βασίζεται σε αυτόν του 1912 και περιέχει χειρόγραφες διορθώσεις με κόκκινο μελάνι. Τα λοιπά στοιχεία του χάρτη αυτού υπάρχουν στο υπόμνημα του και είναι τα ίδια με αυτά του 1912. Τέσσερα χρόνια αργότερα το 1916 θα εξετάσουμε τι έχει αλλάξει στο χώρο του ναυστάθμου και πως έχει προσαρμοστεί στις νέες ανάγκες τόσο του προσωπικού όσο και το στόλου.

Από τη μελέτη του χάρτη του 1916 διαπιστώνουμε ότι ο Ναύσταθος περιβάλλεται από κλειστό δρόμο ο οποίος ξεκινάει βόρεια από τη νήσο του Αγίου Γεωργίου και καταλήγει νότια στον προβλήτα της περιοχής Παλούκια της Σαλαμίνας στον οποίο υπάρχει φανός όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα. Σύμφωνα με τη χαραγμένη επί του χάρτου κόκκινη γραμμή – όρια του ναυστάθμου - αυτός περιλαμβάνει αριθμό αχρησιμοποίητων εκτάσεων γης στο νότιο άκρο του ενώ

το σύνολο των εγκαταστάσεων του βρίσκεται εντός της περιτειχισμένης περιοχής που κατασκεύασαν Γάλλοι μηχανικοί.

Εκτός της περιτειχισμένης περιοχής και δυτικότερα της νησίδας του Αγίου Γεωργίου βρίσκεται σε σχεδόν ορθοκανονική διάταξη το συγκρότημα του οικισμού του προσωπικού που αποτελείται από 47 οικίσκους και ένα άλλο συγκρότημα δεξιότερα που περιλαμβάνει την εκκλησία και το νεκροταφείο. Εσωτερικά της περιτειχισμένης περιοχής βρίσκονται διάφορα κτήρια με κατεύθυνση προς το παραλιακό μέτωπο τα οποία προφανώς είναι συνεργεία καθώς και διάφορα βοηθητικά κτήρια. Στη νότια πλευρά του όρμου εντοπίζονται τρεις τουλάχιστον προβλήτες οι οποίες έχουν βορειοανατολικό προσανατολισμό και από τις χειρόγραφες σημειώσεις μπορεί να εκτιμηθεί ότι έχουν υποστεί μετασκευές και προσθήκες προφανώς για να εξυπηρετήσουν μεγαλύτερο αριθμό πλοίων. Η θέση, η απόσταση και η διάταξη των προβλητών οδηγεί στο ασφαλές συμπέρασμα ότι είναι οι προβλήτες των υποβρυχίων (το ναυτικό τότε διέθετε δύο υποβρύχια). Το συγκρότημα κτηρίων στην περιοχή των προβλητών αποτελούσε πιθανότητα υποστηρικτικά κτήρια των υποβρυχίων και των πληρωμάτων τους (είναι η βάση των υποβρυχίων). Στη συνέχεια της περιοχής των υποβρυχίων και κινούμενοι βόρεια εντοπίζουμε συγκρότημα από τρία τουλάχιστον κτήρια του παραλιακού μετώπου που δεν είναι δυνατόν να βρεθεί ποια ήταν η χρήση τους (δεν υπάρχει κανένα στοιχείο), ενώ τα ευρισκόμενα πίσω τους κτήρια ορθογώνιας μορφής αποτελούν μάλλον αποθήκες όπως προκύπτει και από φωτογραφίες της εποχής όσο και από την απομόνωση της από το υπόλοιπο συγκρότημα.

Η Λιμενολεκάνη που δημιουργείται μεταξύ της άκρης (δεν αναφέρεται το όνομά της στο χάρτη) και του προβλήτα στο νοτιοανατολικό άκρο της νησίδας Αγίου Γεωργίου αποτελούσε τον κύριο θαλάσσιο χώρο του ναυστάθμου. Διορθώσεις με κόκκινο μελάνι δείχνουν ότι η ακτογραμμή έχει υποστεί επιχωματώσεις με σκοπό την επέκτασή της προς την θάλασσα που σημειώνονται με κόκκινη σήμανση ενώ στο βόρειο μέρος έχει δημιουργηθεί προβλήτας ο οποίος υφίσταται μέχρι και σήμερα με τροποποιήσεις και ονομάζεται προβλήτας βασίλισσα Όλγα. Ο προβλήτας αυτός έχει κατασκευαστεί από αιχμαλώτους του ελληνοβουλγαρικού πολέμου (1912-13) όπως μαρτυρεί η πέτρινη χαραγμένη πλάκα που βρίσκεται στο διοικητήριο του ναυστάθμου.

Η νησίδα του Αγίου Γεωργίου μαζί με επιμήκη προβλήτα που αρχίζει νοτιοανατολικό άκρο αυτής και έχει κατεύθυνση νοτιοανατολική ορίζει το άλλο άκρο του ναυστάθμου. Η νησίδα φαίνεται να επικοινωνεί με την ξηρά με γέφυρα ασφαλώς κινούμενη ώστε να επιτρέπεται αφενός η οδική η επικοινωνία του τμήματος του ναυστάθμου που βρίσκεται στη νησίδα με τον όρμο του ναυστάθμου και αφετέρου διέλευση μικρών πλοίων προς τον εσωτερικά οριζόμενο λιμενίσκο. Στο θαλάσσιο μέτωπο του λιμενίσκου αυτού βρίσκεται το κύριο κτιριακό συγκρότημα των συνεργείων του ναυστάθμου αποτελούμενο από δύο σειρές βιομηχανικών κτηρίων και αριθμό βοηθητικών κτηρίων πίσω από αυτά του κυρίου συγκροτήματος.

Τουλάχιστον δύο από αυτά τα κτήρια με δírριχτη σκεπή πετρόκτιστα με μεγάλα ανοίγματα για την είσοδο φυσικού φωτός υπάρχουν και σήμερα και λειτουργούν με την αρχική τους χρήση. Αυτό προκύπτει και από επιγραφές που βρίσκονται εντός των κτηρίων αυτών και αναφέρουν το έτος κατασκευής τους. Πρόκειται για το σιδηρουργείο και το χυτήριο (τα υπόλοιπα καταστράφηκαν από τους γερμανικούς βομβαρδισμούς). Τα κτήρια που βρίσκονται πίσω από τη σειρά των κτηρίων των συνεργείων ήταν ευτελέστερης κατασκευής και δεν παρουσιάζουν κάποιο ενδιαφέρον και γκρεμίστηκαν την περίοδο 2008-2017. Η νοτιοδυτική πλευρά του λιμενίσκου στο τμήμα μεταξύ της κυρίας υποδομής και της νησίδας του Αγίου Γεωργίου καταλαμβάνεται από το κτήριο του λεμβουργείου το οποίο στην αρχική του μορφή ήταν της ίδιας περιόδου κατασκευής με τα υπόλοιπα κτήρια των συνεργείων. Το κτήριο καταστράφηκε κατά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο και αντικαταστάθηκε από κτηριακό συγκρότημα που δημιουργήθηκε τη δεκαετία του 1970 από το ταμείο εθνικού στόλου.



*Εικόνα 17: Ο Ναύσταθμός Σαλαμίνας γύρω στο 1915 το συγκρότημα των συνεργείων
Πηγή: Ψηφιοποιημένες συλλογές ΕΛΙΑ eliaserver.elia.org.gr:8080 αριθμός τεκμηρίου L307.023)*

Η νησίδα του Αγίου Γεωργίου (Λόφος Διοικητηρίου) αποτελεί σπουδαιότερο και πολυτελέστερο κτιριακό συγκρότημα του ναυστάθμου έχει περιφερειακό δρόμο και προβλήτα με την ονομασία Κ-13 για να προσεγγίζουν οι λέμβοι (βάρκες) που εξυπηρετούσαν τη μετακίνηση του ανώτερου προσωπικού από και προς το ναύσταθμο. Ο προβλήτας αυτός είναι κάθετος σε σχέση με τον προβλήτα με την ονομασία Π-9 που εξακολουθεί να υπάρχει και σήμερα στην ίδια περιοχή διατηρώντας μέρος από την αρχική θεμελίωση του. Έχει μήκος 120m και αποτελεί βασικό στοιχείο του ναυστάθμου που κατασκευάστηκε την περίοδο μεταξύ του 1910 και μέχρι το 1913 προκειμένου να υποδεχτεί το θωρηκτό Αβέρωφ. Επί της νησίδας- Λόφος διοικητηρίου στο νοτιότερο άκρο του

δρόμου βρίσκονται δύο κτιριακά συγκροτήματα το δυτικότερο των οποίων εκτείνεται κατά μήκος του δρόμου ανατολικά και είναι το διώροφο κτήριο της Λέσχης Αξιωματικών ενώ ανατολικότερα βρίσκεται το κτήριο της Κίνησης Λιμένος που την εποχή εκείνη εξακολουθεί να είναι ενός ορόφου. Ανάμεσα στα δύο κτήρια βρίσκεται η μαρμάρινη σκάλα που οδηγεί σε δρόμο που είναι παράλληλος στην παραλιακή οδό η βόρεια πλευρά του οποίου αποτελεί τμήμα της οχύρωσης του κυρίως συγκροτήματος του ναυστάθμου που αποτελείται από το οίκημα του Διοικητή το Διευθυντήριο, τρία ακόμη κτήρια και μία δεξαμενή αποθήκευσης νερού. Τα τρία κτήρια αυτά μάλλον χρησίμευαν ως γραφεία ή κατοικίες.

Από μελέτη του χάρτη διαπιστώνουμε ότι τα βυθογραφικά στοιχεία της λιμενολεκάνης δεν επιτρέπουν τον ελλιμενισμό και την πρόσδεση μεγάλων πλοίων που υπήρχαν σε χρήση την περίοδο εκείνη αφού δεν υπερβαίνει τα 6 μέτρα ενώ στο σύνολο της θαλάσσιας περιοχής στα όρια των προβλητών καθίσταται απαγορευτική η πρόσδεση πλοίων αφού τα βυθίσματα δεν υπερβαίνουν τα 2 μέτρα κάτι που εξηγεί τη διαρκή παραμονή του στόλου σε αγκυροβολία στο Φάληρο.

Οι δύο πλωτές δεξαμενές της εποχής βρίσκονται αγκυροβολημένες βόρεια και νότια της νήσου του Αγίου Γεωργίου σε περιοχές όπου τα βυθίσματα το επιτρέπουν με την βόρεια να βρίσκεται βορειοανατολικά των ορίων του ναυστάθμου και έξω από αυτόν. Η δεξαμενή αυτή δεν υπήρχε το 1912. Από την μελέτη των 2 πρώτων σωζόμενων χαρτών του ναυστάθμου δεν μπορούμε να διαπιστώσουμε μεγάλες αλλαγές στο χώρο του ναυστάθμου. Το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ τους είναι άλλωστε μικρό μόλις τέσσερα χρόνια. Οι πιο σημαντικές αλλαγές είναι η επέκταση των ορίων του ναυστάθμου και η προσθήκη δεύτερης πλωτής δεξαμενής και η επέκταση του κυρίου οικισμού του ναυστάθμου. Ο ναύσταθμος είχε ήδη αρχίσει να προσαρμόζεται στις ανάγκες των υποβρυχίων και των μεγάλων πλοίων όπως το Αβέρωφ και τα θωρηκτά Ύδρα Σπέτσες Ψαρά και άλλα και μεγάλα αντιτορπιλικά όπως τα Αετός Ιέραξ Λέων και Πάνθηρ.



Εικόνα 18: Το θωρηκτό ΚΙΛΚΙΣ βομβαρδίζεται στις 23 Απριλίου 1941 ναύσταθμο Σαλαμίνας. Κάτω αριστερά στην πλωτή δεξαμενή το αντιτορπιλικό "Βασιλεύς Γεώργιος". (Πηγή: Franz Selinger. U.S. Naval Historical Center Photograph.)



Χάρτης 3: Περιοχής Ναυστάθμου Σαλαμίνας το 1948 με τίτλο «Από Σκαρामαγκά μέχρι Λιμ. Πειραιώς Ναύσταθμος και Όρμ. Κερατσινίου» Εκδοθείς το 1948 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού

Ο τρίτος σωζόμενος χάρτης του ναυστάθμου το 1948 βασίζεται σε αυτόν του 1912 αποτελεί ανατύπωση του. Έχει ανασυνταχθεί με νέο τριγωνισμό και αεροφωτογραφίες από τους υποπλοίαρχο Ξενάκη και ανθυποπλοίαρχο Ηλιόπουλο.

Η περίοδος αυτή λίγο μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου υπήρξε μία περίοδος ανασυγκρότησης για το ναύσταθμο αφού λίγα χρόνια πριν είχαν αποχωρήσει οι Γερμανοί που είχαν καταλάβει το ναύσταθμο το 1941 και είχε αρχίσει η ανοικοδόμησή του. Οι υποδομές του ναυστάθμου τα προηγούμενα χρόνια είχαν καταστραφεί αρχικά από τους Ιταλικούς και αργότερα από τους γερμανικούς βομβαρδισμούς του 1941. Στόχος των Γερμανών αποτέλεσαν η πλωτή δεξαμενή (η οποία έπαθε σοβαρές ζημιές και εγκαταλείφθηκε) το Ναυτικό Νοσοκομείο Σαλαμίνας και

ο προβλήτας των Ευκαιριών (προβλήτας αναχώρησης των πλοίων μεταφοράς προσωπικού) ο οποίος υπέστη καθίζηση.

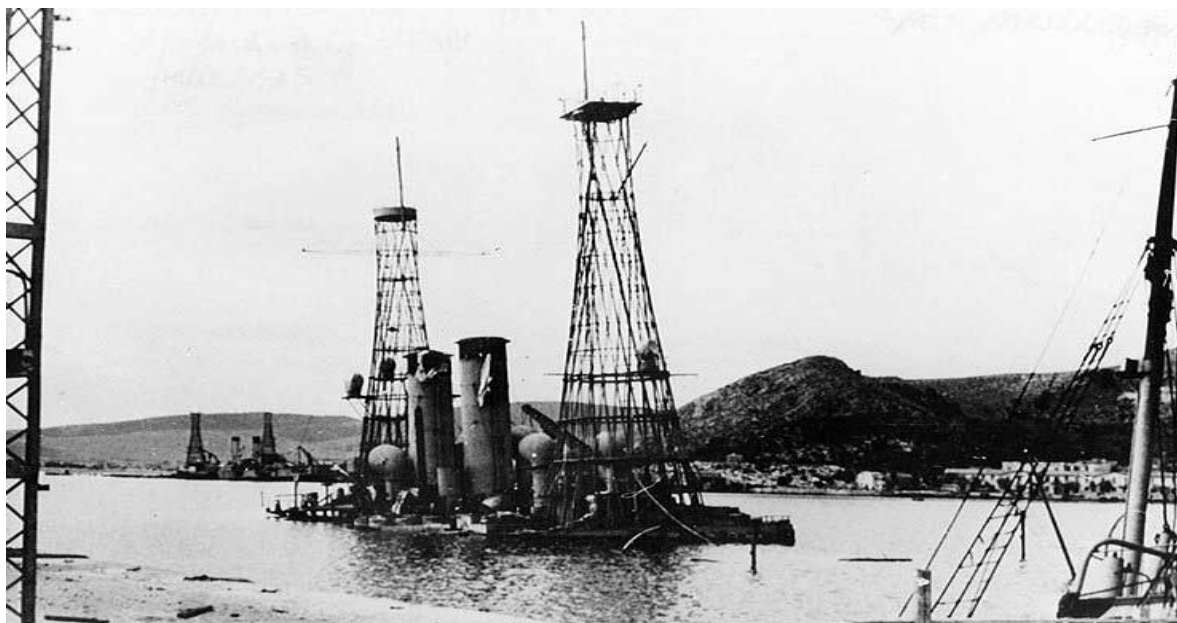


Εικόνα 19: Ο Ναύσταθμος μετά την αποχώρηση των Γερμανών (Πηγή: Από το βιβλίο Ο πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας του Ν. Τσαπράζη)

Οι Γερμανοί κατά τη διάρκεια της κατοχής αρχικά χρησιμοποίησαν τον ναύσταθμο για τις ανάγκες όπως η μετασκευή γαλλικών υποβρυχίων ώστε να παίρνουν γερμανικές торпѣδες αλλά κατά την αποχώρηση τους υπονόμευσαν τις εγκαταστάσεις και προξένησαν τεράστιες καταστροφές. Ο ναύσταθμος έπαθε επίσης αρκετές και σημαντικές καταστροφές από τους βομβαρδισμούς των συμμάχων στην διάρκεια της κατοχής. Το Νοέμβριο του 1944 που ο στόλος επέστρεψε από την Αλεξάνδρεια όπου είχε καταφύγει στον πόλεμο η παραμονή του στον ναύσταθμο ήταν αδύνατη και η ιδέα της οριστικής του εγκατάλειψης και μετεγκατάστασης απέκτησε πολλούς υποστηρικτές.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει εκείνη την εποχή ο ναύσταθμος εκτός από την καταστροφή των εγκαταστάσεων του ήταν η ασφάλεια αφού στη θαλάσσια περιοχή του ναυστάθμου οι Γερμανοί είχαν τοποθετήσει νάρκες οι οποίες θα έπρεπε να αφαιρεθούν και να εκκαθαριστεί η περιοχή. Ο στόλος για το λόγο αυτόν όταν γύρισε από την Αλεξάνδρεια δεν πλησίασε καν στο ναύσταθμο και αγκυροβόλησε στην Ακτή Τζελέπη για ασφάλεια.

Στο θαλάσσιο χώρο του ναυστάθμου βρίσκονταν επίσης βυθισμένα από τους βομβαρδισμούς το θωρηκτό Κιλκίς, τα ρυμουλκά Κένταυρος και Τιτάν, ένα ιταλικό και άλλα μικρότερα βοηθητικά πλοία.



Εικόνα 20: Το θωρηκτό ΚΙΛΚΙΣ ημιβυθισμένο στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας (Πηγή: el.wikipedia.org/wiki)

Η ανασύνταξη του ναυστάθμου φαινόταν μία πολύ δύσκολη έως αδύνατη διαδικασία και έτσι γεννήθηκε η ιδέα εγκατάλειψης του και ίδρυσης νέου ναυστάθμου στην περιοχή του Σκαραμαγκά ή στην Κρήτη με τη βοήθεια των Βρετανών. Όμως για τη δημιουργία νέου ναυστάθμου θα απαιτούνταν πολύ μεγαλύτερα χρηματικά ποσά, τα οποία ήταν αδύνατον να βρεθούν. Ο αρχιεπιστολεας στόλου (υπαρχηγός) πλοίαρχος Ιωάννης Τούμπας ήταν από τους βασικούς υποστηρικτές της παραμονής του ναυστάθμου στη Σαλαμίνα. Χάρis στη επιμονή και τις πολιτικές διασυνδέσεις του Τούμπα η ιδέα της εγκατάλειψης του ναυστάθμου και η ίδρυση νέου στην περιοχή του Σκαραμαγκά εγκαταλείφθηκε και αποφασίστηκε η παραμονή του ναυστάθμου στη Σαλαμίνα.

Οι πρώτες εργασίες για την ανασυγκρότηση του που ξεκίνησαν ήταν η περισυλλογή υλικού και η επισκευή - κατασκευή κτηρίων για τα συνεργεία καθώς και η επισκευή και λειτουργία του ηλεκτρικού σταθμού της βάσης υποβρυχίων που παρείχε ηλεκτρική τροφοδότηση στον ναύσταθμο παράλληλα με τις ανελκύνσεις των ναυαγίων και την εκκαθάριση των ναρκοπεδίων που εμποδίζουν τον είσπλου και έκπλου των πλοίων. Η ανέλκυση του ναυαγίου του θωρηκτού Κιλκίς που ξεκίνησε το 1947 και ολοκληρώθηκε προς το τέλος του 1948 αποτελεί πραγματικό άθλο για τα συνεργεία του ναυστάθμου αν αναλογιστεί κανείς την έλλειψη σε κατάλληλα μέσα.

Όπως γίνεται εύκολα κατανοητό την περίοδο μετά τον πόλεμο πραγματοποιούνται μεγάλες αλλαγές στο χώρο του ναυστάθμου. Οι σημαντικότερες από αυτές έχουν να κάνουν με την δημιουργία υποδομών (προβλήτες-σταθμοί παροχής ηλεκτρικής και λοιπών διευκολύνσεων όπως απεσταγμένο νερό για τους λέβητες) για την υποδοχή των πλοίων που παραχώρησαν οι ΗΠΑ και η Μεγάλη Βρετανία σαν ανταμοιβή της Ελλάδος για την συμμετοχή της στον πόλεμο. Μεταξύ αυτών είναι η κατασκευή ενός μεγάλου προβλήτα με την ονομασία Π-8 για την εξυπηρέτηση του δεξαμενόπλοιου Ναυκρατούσα και του καταδρομικού Έλλη II από τους Ιταλούς (παραχωρήθηκε ως επανόρθωση για το ΕΛΛΗ που torπιλίστηκε στην Τήνο την 15 Αυγούστου 1940). Το πλοίο αυτό

όμως είχε σύντομη επιχειρησιακή ζωή στο πολεμικό ναυτικό αφού λόγω μεγέθους δεν μπορούσε να δεξαμενιστεί ενώ το κόστος συντήρησης του ήταν πολύ μεγάλο έτσι παρά τις προσπάθειες εγκαταλείφθηκε μερικά χρόνια αργότερα. Την ίδια εποχή επειδή το πολεμικό ναυτικό απέκτησε τα πρώτα αρματαγωγά του (Σάμος, Χίος, Λέσβος και Λήμνος) και απαιτήθηκε η κατασκευή κεκλιμένου προβλήτα που να επιτρέπει την πρόσδεση τους με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να φορτοεκφορτώνουν. Επίσης παραχωρήθηκαν από τις Ηνωμένες Πολιτείες οι κανονιοφόροι Ασλάνογλου, Μπλέσσας, Πεζόπουλος, Μελετόπουλος, Χατζηκωνσταντής και Λάσκος που χρειάζονταν και αυτές προβλήτες και άλλες δομές υποστήριξης. Στον στόλο είχαν προστεθεί τα αντιτορπιλικά Κανάρης Πίνδος και Μιαούλης και Ανδριάς και η Κορβέτα Σαχτούρης που παραχωρήθηκαν από τη Μεγάλη Βρετανία. Το θωρηκτό Αβέρωφ εξακολουθούσε να παραμένει στο ναύσταθμο όντας αγκυροβολημένο ή προσδεμένο στον προβλήτα του Π-9.

Στο διάστημα που μεσολαβεί από τον προηγούμενο χάρτη έχουν γίνει αλλαγές στις κτηριακές εγκαταστάσεις του ναυστάθμου. Στο κτήριο της κίνησης λιμένος έχει προστεθεί ένας όροφος λίγο πριν την έναρξη του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Ο συνοικισμός του ναυστάθμου κατά τη διάρκεια της γερμανικής κατοχής είχε πάψει να κατοικείται, μάλιστα κατά την αποχώρησή τους οι Γερμανοί προκάλεσαν και εκεί σοβαρές ζημιές. Με την απελευθέρωση άρχισε να κατοικείται ξανά και από το 1946 συστάθηκε και λειτούργησε και δημοτικό σχολείο σε αυτόν (δυναμικότητας 50 παιδιών). Επίσης κατασκευάστηκαν ένα γήπεδο και κινηματογράφος. Δημιουργήθηκε λοιπόν μία μικρή πόλη που μπορούσε να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της εποχής. Η επικοινωνία με την Αθήνα γινόταν από τα Παλούκια με μικρά ιδιωτικά πλοία που έκαναν το δρομολόγιο Πέραμα -Παλούκια είτε με το υπηρεσιακό πλωτό μέσο Ευκαιρία.

3.3. 3^η ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1951- ΣΗΜΕΡΑ

3.3.1.ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΗ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Ο ναύσταθμος όπως είναι φανερό διαρκώς πρέπει να εξελίσσεται και να εκσυγχρονίζεται για να εξυπηρετήσει τις συνεχώς αυξανόμενες και τεχνικά μεταβαλλόμενες απαιτήσεις του στόλου. Έτσι η επέκταση του στην περιοχή Σκαραμαγκά (απέναντι από την Σαλαμίνα) που αρχικά έμοιαζε αδύνατον καταστεί πρακτικά απαραίτητη προϋπόθεση για την λειτουργία του στα μέσα της δεκαετίας του 1950 και πλέον θα περιλαμβάνει τις παρακάτω περιοχές:

- Περιοχή Σαλαμίνας από τα Παλούκια μέχρι την θέση άκρα Καλογήρου και μία έκταση στην περιοχή Μούλκι
- Περιοχή Σκαραμαγκά από τα πρώην ναυπηγεία ΕΝΑΕ μέχρι την περιοχή αναχώρησης των φέριμποτ στο Πέραμα
- Την προκεχωρημένη Ναυτική Βάση στη Σύρο

Στο Ναύσταθμο ελλιμενίζονται και επισκευάζονται όλα περίπου τα πλοία του ελληνικού στόλου και απασχολούνται ή μετακινούνται προς αυτόν πάνω από πέντε χιλιάδες στελέχη σε

καθημερινή βάση. Επειδή το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων μέχρι και το 1980 είναι αμερικανικής προελεύσεως και η οργανωτική δομή του ναυστάθμου ακολουθεί το αμερικανικό πρότυπο οργάνωσης και διοίκησης. Οι βασικοί πυλώνες της οργάνωσης είναι :

- Οργάνωση της Διοικήσεως: ο τομέας αυτός ασχολείται με θέματα διοικητικής φύσεως, ασφαλείας, κινήσεως πλοίων και οχημάτων, και ειδικές διεργασίες στρατιωτικής φύσεως.
- Ανεφοδιασμός – Οικονομικές Υπηρεσίες : Το συγκρότημα του ναυστάθμου διαθέτει το σύνολο σχεδόν των αποθηκευτικών χώρων του Πολεμικού Ναυτικού με υλικά που θέλουν ιδιαίτερες και αυστηρές συνθήκες φύλαξης.
- Καύσιμα – Λιπαντικά: αφορά την αποθήκευση, διαχείριση και ποιοτικό έλεγχο των καυσίμων και λιπαντικών του πολεμικού ναυτικού.
- Οπλικά Συστήματα – Πυρομαχικά: αφορά την συντήρηση, διαχείριση, αποθήκευση και επισκευή των οπλικών συστημάτων και πυρομαχικών του στόλου.
- Επισκευές Πλοίων: ο συγκεκριμένος τομέας ασχολείται με τις επισκευές συντηρήσεις και αναβαθμίσεις των πλοίων του στόλου. Ο Ναύσταθμος διαθέτει συνεργειακό εξοπλισμό, πλωτές δεξαμενές, υλικά για συντήρηση και επισκευές, τεχνογνωσία και συνεργεία για το άξονα αυτόν.



Εικόνα 21: Γενική εικόνα του Ναυστάθμου Σαλαμίνας με τις πλωτές δεξαμενές
Πηγή https://el.wikipedia.org/wiki/Salamis_Naval_Base

Ο Ναύσταθμος της Σαλαμίνας έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα λόγω της σπουδαιότητας του στην διατήρηση της επιχειρησιακής ετοιμότητας το στόλου. Σημαντική επίσης είναι η προσφορά του Ναυστάθμου στην οικονομική και την κοινωνική ζωή της Σαλαμίνας αφού οι περισσότερες δραστηριότητές του αναπτύσσονται σε αυτή. Λόγω των απαιτήσεων σε ανθρώπινο δυναμικό και του ισχυρού αισθήματος της εντοπιότητας των κατοίκων της Σαλαμίνας μεγάλο μέρος του δυναμικού του προέρχεται από την τοπική κοινωνία. Η προσφορά θέσεων εργασίας που δημιουργήθηκε από τον ναύσταθμο αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα στην αύξηση του πληθυσμού

του νησιού. Για τους κατοίκους της Σαλαμίνας διαχρονικά θεωρείτο ιδιαίτερα τιμητικό να εργάζονται στον ναύσταθμο. Τα βασικά επαγγέλματα που ήταν κοινωνικά αποδεκτά στην Σαλαμίνα ήταν αυτό του παντοπώλη και το απασχολούμενου στον Ναύσταθμο. Η τοπική κοινωνία ενθάρρυνε την επαγγελματική εξέλιξη των κατοίκων στον Ναύσταθμο. Η σχέση τους με αυτό το επάγγελμα προβάλλει και την μεγάλη σημασία της σχέσης του νησιώτη με την θάλασσα αλλά και την σημαντική σύνδεση του Ναυστάθμου με το νησί της Σαλαμίνας (Γοσποδίνη2016). Από την αρχή της λειτουργίας του Ναυστάθμου μέχρι και σήμερα, τοπικός πληθυσμός του νησιού καλύπτει τις περισσότερες θέσεις εργασίας που προσφέρονται. Έτσι, η ύπαρξη του Ναυστάθμου ενίσχυσε την θέληση των νέων του νησιού να παραμείνουν στον τόπο τους και να εργαστούν εκεί, αφού προσέφερε αξιόλογες θέσεις εργασίας. Η μετανάστευση για αναζήτηση εργασίας και η μείωση τους πληθυσμού δεν αποτέλεσε πρόβλημα για την Σαλαμίνα ακόμα και την δεκαετία του 1950 όπου υπήρχαν πολλά οικονομικά και εργασιακά προβλήματα σε ολόκληρο τον Ελλαδικό χώρο. Επιπλέον, η προσφορά θέσεων εργασίας από τον Ναύσταθμο της Σαλαμίνας προσέλκυε και ανθρώπους από άλλα μέρη της Ελλάδας. Έτσι, ο τοπικός πληθυσμός ενισχύθηκε και από νέους, μόνιμους κατοίκους οι οποίοι συμμετείχαν ενεργά στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας (Γοσποδίνη2016).

Στην σύγχρονη εποχή ο αριθμός των ανθρώπων που εργάζονται σε διάφορες θέσεις του Ναυστάθμου όπως οι διευθύνσεις Ναυστάθμου, οι διοικήσεις και τα πλοία αρχηγείου στόλου καθώς και τα ιδιωτικά συνεργεία, φτάνει γύρω στις 10.000. Μέχρι και σήμερα, από αυτό το σύνολο εργαζομένων, πάνω από 2.000 έχουν καταγωγή από την Σαλαμίνα. Επιπρόσθετα, υπάρχει και ένας ακόμα παράγοντας ο οποίος ενισχύει την τοπική οικονομία του νησιού. Ο Ναύσταθμος έχει μεγάλες ανάγκες για εφόδια, τρόφιμα, υλικά και άλλα είδη τα οποία μπορούν να καλυφθούν από την τοπική αγορά της Σαλαμίνας. Έτσι, ως αποτέλεσμα νέες θέσεις εργασίας δημιουργούνται για τους κατοίκους του νησιού (Γοσποδίνη, 2016).

Παραπάνω, αναλύθηκε ο τρόπος με τον οποίο ο Ναύσταθμος της Σαλαμίνας ενίσχυσε την τοπική οικονομία και πώς μέχρι και σήμερα προσφέρει θέσεις εργασίας στη νησί. Ένας ακόμα τρόπος με τον οποίο ο Ναύσταθμος είναι παρών για τις ανάγκες του νησιού είναι για την αντιμετώπιση κρίσεων και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης όπως οι πυρκαγιές. Συγκεκριμένα, από το 2014 έως το 2019, οι πυροσβεστικές δυνάμεις του Ναυστάθμου πήραν μέρος ενεργά και αποτελεσματικά σε πάνω από 50 περιπτώσεις πυρκαγιών στην ύπαιθρο και σε εγκαταστάσεις στην Σαλαμίνα. Επιπλέον, στο νησί υπάρχουν ιστορικές μονές όπως αυτές της Μονής Φανερωμένης και του Αγίου Νικολάου στα Λεμόνια οι οποίες χρήζουν βοήθειας σχετικά με την παροχή νερού. Παρόμοιες ανάγκες έχουν και ορισμένες παιδικές κατασκηνώσεις στην περιοχή Κανάκια, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες. Ο Ναύσταθμος μέσα από την διάθεση των βυτιοφόρων του, βοηθάει στην τροφοδότηση των συγκεκριμένων τοποθεσιών (Γοσποδίνη, 2016).

Ο Ναύσταθμος της Σαλαμίνας διαθέτει δικό του νοσοκομείο. Έτσι, οι κάτοικοι του νησιού επωφελούνται από σημαντική ιατρική βοήθεια και ιδιαίτερα για τους ανθρώπους που εργάζονται

στον Ναύσταθμο καθώς και τα μέλη των οικογενειών τους. Σημαντική ήταν η συμβολή του νοσοκομείου αυτού σε έκτακτα περιστατικά παλαιότερων χρόνων, όταν ακόμα δεν υπήρχε μόνιμη εγκατάσταση κινητών μονάδων του ΕΚΑΒ στο νησί. Το νοσοκομείο του Ναυστάθμου ανέλαβε πολυάριθμα έκτακτα περιστατικά υγείας των κατοίκων τα οποία αντιμετωπίστηκαν με επιτυχία από τους γιατρούς. Τέλος, ο Ναύσταθμος της Σαλαμίνας συνέβαλε και στην επαγγελματική κατάρτιση και την ακαδημαϊκή εξέλιξη των κατοίκων του νησιού. Μέσα στον Ναύσταθμο υπάρχουν εγκαταστάσεις οι οποίες φιλοξενούν σχολές εκπαίδευσης τριών χρόνων για διάφορες ειδικότητες του ΟΑΕΔ. Συνολικά, οι σχολές αυτές καλύπτουν τις ανάγκες 130 μαθητών ετησίως ενώ οι περισσότεροι από αυτούς κατάγονται από το νησί. Οι σχολές του Ναυστάθμου είναι δωρεάν για τους μαθητές και στο τέλος της φοίτησής τους, τους προσφέρουν έναν χρόνο πρακτικής άσκησης στα συνεργεία του Ναυστάθμου (Γοσποδίνη, 2016).

3.3.2.ΤΟ ΤΡΑΓΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ 1952 ΣΤΟ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ

Το Πολεμικό Ναυτικό της Ελλάδας έχει συνδεθεί άμεσα με την πορεία του Ναυστάθμου της Σαλαμίνας. Επιπλέον, ο Ναύσταθμος επηρέασε έντονα την ζωή των κατοίκων του νησιού και συνδέθηκε ιστορικά με αυτήν. Μία σημαντική και τραγική στιγμή στην πορεία του Ναυστάθμου, υπήρξε το ατύχημα του 1952, λίγα χρόνια μετά την ολοκλήρωση των εργασιών επισκευής του Ναυστάθμου μετά από την ολοσχερή καταστροφή του από τους Γερμανούς (Γιαννακού, 2016).

Το συγκεκριμένο ατύχημα έλαβε χώρα την περίοδο που ο Ναύσταθμος είχε αρχίσει να έχει ανοδική πορεία και να επανέρχεται στους κανονικούς του ρυθμούς, αυτούς που είχε πριν τον πόλεμο και την καταστροφή του. Το 1952 η ανοδική αυτή πορεία διακόπηκε λόγω μίας μεγάλης έκρηξης με πολλά θύματα και ανυπολόγιστες καταστροφές. Το ατυχές αυτό γεγονός εκτός από την απώλεια τόσων ανθρώπινων ζωών, δημιούργησε ένα τεράστιο λειτουργικό πρόβλημα στον ναύσταθμο και την ευρύτερη περιοχή της Σαλαμίνας. Το ατύχημα έγινε στις 31 Αυγούστου 1952 αργά την νύχτα. Συγκεκριμένα, μία έκρηξη στην αποθήκη οδήγησε στην απώλεια 13 ανθρώπων και στον τραυματισμό άλλων 36.

Σήμερα, στην περιοχή της έκρηξης στεγάζεται η Ναυτονομία ενώ τότε υπήρχαν τα γραφεία ασφαλείας του Ναυστάθμου. Μέσα στο κτήριο των τότε γραφείων υπήρχαν από κακή πρακτική αποθηκευμένα πυρομαχικά μαζί με 600 περίπου κιλά ισχυρών εκρηκτικών που χρησιμοποιούσε εργολάβος για οικοδομικές εργασίες δίπλα στους χώρους γραφείων. Το ατύχημα εξελίχθηκε σπονδυλωτά από τα μεσάνυχτα της Κυριακής 31-8-52 η πρώτη έκρηξη οδήγησε σε πυρκαγιά που πυροδότησε μεγαλύτερες εκρήξεις στον χώρο της αποθήκης. Ένα λεπτό αργότερα συνέβη η δεύτερη και οδήγησε στην εκδήλωση πυρκαγιάς. Οι προσπάθειες κατάσβεσης της πυρκαγιάς απέτυχαν και οι φλόγες έφτασαν στα 600 κιλά εκρηκτικών. (Γιαννακού 2016).

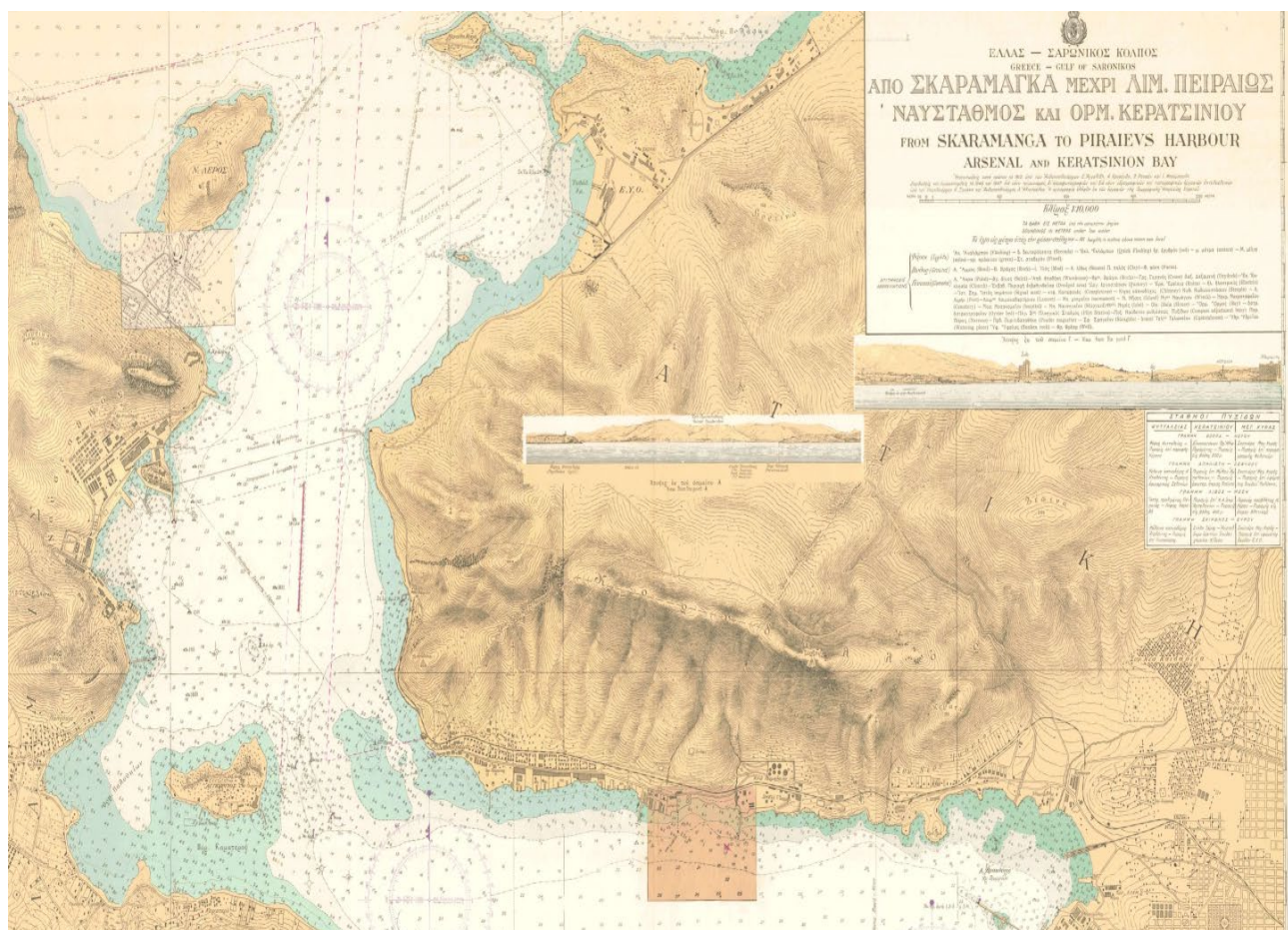


Εικόνα 22: Πρωτοσέλιδο εφημερίδας Βραδινή της εποχής αναφερόμενο στο τραγικό δυστύχημα του ναυστάθμου το 1952 (Πηγή Πηγή: Από το βιβλίο Ο πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας του Ν. Τσαπράζη)

Η έκταση του ατυχήματος ήταν τεράστια. Σε περίμετρο μεγαλύτερη από 100 μέτρα, μέρη του εξοπλισμού εκτοξεύθηκαν μετά την έκρηξη. Το θέαμα ήταν τραγικό με ακρωτηριασμένα πτώματα και πολλούς τραυματίες οι οποίοι προσπαθούσαν να συρθούν έξω από τα φλεγόμενα ερείπια. Ο τραγικός απολογισμός του ατυχήματος με δεκατρείς νεκρούς και τριανταέξι τραυματίες θα ήταν μεγαλύτερος εάν το ατύχημα λάμβανε χώρα μία άλλη, εργάσιμη μέρα. Αμέσως μετά την έκρηξη ακολούθησε κινητοποίηση ολόκληρου του μηχανισμού του Ναυστάθμου και του Πολεμικού Ναυτικού. Οργανώθηκε άμεσα μία σύσκεψη και αποφασίστηκε να γίνει έρευνα για την εξακρίβωση της αιτίας των εκρήξεων. Η έρευνα ξεκίνησε τις πρώτες πρωινές ώρες της Κυριακής μετά την έκρηξη. Την έρευνα ανέλαβε μία ειδική επιτροπή στην οποία μεταξύ άλλων συμμετείχαν ο διευθυντής της εφορείας πυρομαχικών ναυστάθμου Τσιμικάλης ο πλοίαρχος Αλεξάνδρου, ειδικός πυροτεχνουργός (Γιαννακού 2016).

Η επιτροπή ανακοίνωσε ως επίσημη άποψη ότι η πυρκαγιά ήταν αποτέλεσμα ατυχήματος με βραχυκύκλωμα ηλεκτροφόρων καλωδίων. Ωστόσο, η αμέλεια σχετικά με την αποθήκευση εύφλεκτων υλικών μαζί με όπλα στο ίδιο μέρος ήταν εγκληματική. Σύμφωνα με τον νομομηχανικό Ναουμίδη σε εκτίμησή του, για να ανακατασκευαστούν τα κτήρια που καταστράφηκαν από την έκρηξη καθώς και να επισκευαστούν όλες οι υλικές ζημιές απαιτούνται 60.000.000 δραχμές (Γιαννακού 2016).

3.3.4.Εξέλιξη του ναύσταθμου μετά το ατύχημα και ως το 1997



Χάρτης 4: Περιοχής Ναυστάθμου Σαλαμίνας το 1959 με τίτλο «Όρμος Κερατσινίου-Στενό Ναυστάθμου Σαλαμίνας» Εκδοθείς το 1959 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού

Ο τέταρτος χάρτης του ναυστάθμου κατά το έτος 1959 αποτελεί και αυτός ανατύπωση του χάρτη του 1912. Την περίοδο αυτή η ανασυγκρότηση του ναυστάθμου μετά το δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο έχει σχεδόν ολοκληρωθεί και μπορούμε να παρατηρήσουμε περισσότερες αλλαγές σε σχέση με το προηγούμενο διάστημα. Ξεκινώντας από το δυναμικό του Πολεμικού στόλου έχει ήδη παραχωρηθεί το καταδρομικό Έλλη II (πρώην Ευγένιος της Σαβοΐας) ως μέρος ιταλικών επανορθώσεων. Το πλοίο αυτό παρέμεινε ενεργό μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1960 καθώς δεν μπορούσε να δεξαμενιστεί στο ναύσταθμο. Το 1951 παραχωρήθηκαν από τις Ηνωμένες Πολιτείες τα

αντιτορπιλικά Δόξα και Νίκη για την εξυπηρέτηση των οποίων ο Ναύσταθμος απέκτησε το πρώτο λεβητοστάσιο ξηράς, καθώς και τα πλοία Δόξα και η Νίκη χρειάζονται ανεφοδιασμό με ατμό από την ξηρά για να μπορέσουν να συντηρήσουν τις μηχανές τους. Το δεξαμενόπλοιο Ναυκρατούσα για τις ανάγκες του όπως παρατηρούμε στον προηγούμενο χάρτη είχε ξεκινήσει την διαμόρφωση του προβλήτα Π-8 και τα υποβρύχια Ποσειδώνας, Αμφιτρίτη τα οποία οδήγησαν σε επέκταση την Βάση Υποβρυχίων. Το 1952 το θωρηκτό Αβέρωφ έπαψε να είναι σε χρήση. Τέλος από το 1958 ξεκίνησε ένα πρόγραμμα ενίσχυσης του στόλου από τις Ηνωμένες Πολιτείες με την παραχώρηση τεσσάρων αντιτορπιλικών τύπου FLETCHER (Ασπίς, Βέλος, Λόγχης, Σφενδόνη) για τις ανάγκες των οποίων ξεκίνησε η διαμόρφωση του προβλήτα Π-2 και υπήρξε επέκταση του προβλήτα Π-9 του Αβέρωφ. Την ίδια περίοδο παραχωρούνται από τις Ηνωμένες Πολιτείες πέντε αρματαγωγά (Ικαρία, Λέσβος, Ρόδος, Κρήτη και Σύρος) για τις ανάγκες των οποίων άρχισε να κατασκευάζεται το κρηπίδωμα Κ-3 το οποίο ήταν επικλινές για να μπορούν πλέον να ακουμπάνε σε αυτό με τους καταπέλτες τους. Παρατηρώντας το χάρτη οι μεγαλύτερες αλλαγές που διαπιστώνουμε είναι η σύνδεση του ναυστάθμου με το νησί του Αγίου Γεωργίου και η επέκταση προς την περιοχή Πυρομαχικών. Η σύνδεση με το νησί του Αγίου Γεωργίου έγινε με επιχωματώσεις και δεν είχε ολοκληρωθεί το 1959. Ο Άγιος Γεώργιος έπαψε να αποτελεί νησί μετά τις επιχωματώσεις και πλέον αποτελεί φυσική συνέχεια του ναυστάθμου. Η σύνδεση ολοκληρώθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1960 και το νησί παραχωρήθηκε στο πολεμικό ναυτικό 1964 μετά από συμφωνία με το Υπουργείο κοινωνικών υπηρεσιών. Το νησί χαρακτηρίστηκε ναυτικό οχυρό με την διαταγή του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού τον Μάρτιο 1967. Οι πολεοδομικοί και χωροταξικοί περιορισμοί για τα ναυτικά οχυρά αναφέρονται στο νομό 376 του 1936. Η επέκταση προς την περιοχή πυρομαχικών γίνεται μετά την κατασκευή υπόγειων αποθηκών αμερικανικής σχεδίασης χρηματοδότησης και προδιαγραφών έχοντας υπόψη τα συμπεράσματα από την μεγάλη έκρηξη του 1952. Ο στόλος αρχίζει το συστηματικό εφοδιασμό του με πλοία και πυρομαχικά από τις Ηνωμένες Πολιτείες (καθώς από το 1952 η Ελλάδα γίνεται μέλος του NATO) και περνάει στην αμερικάνικη σφαίρα επιρροής.

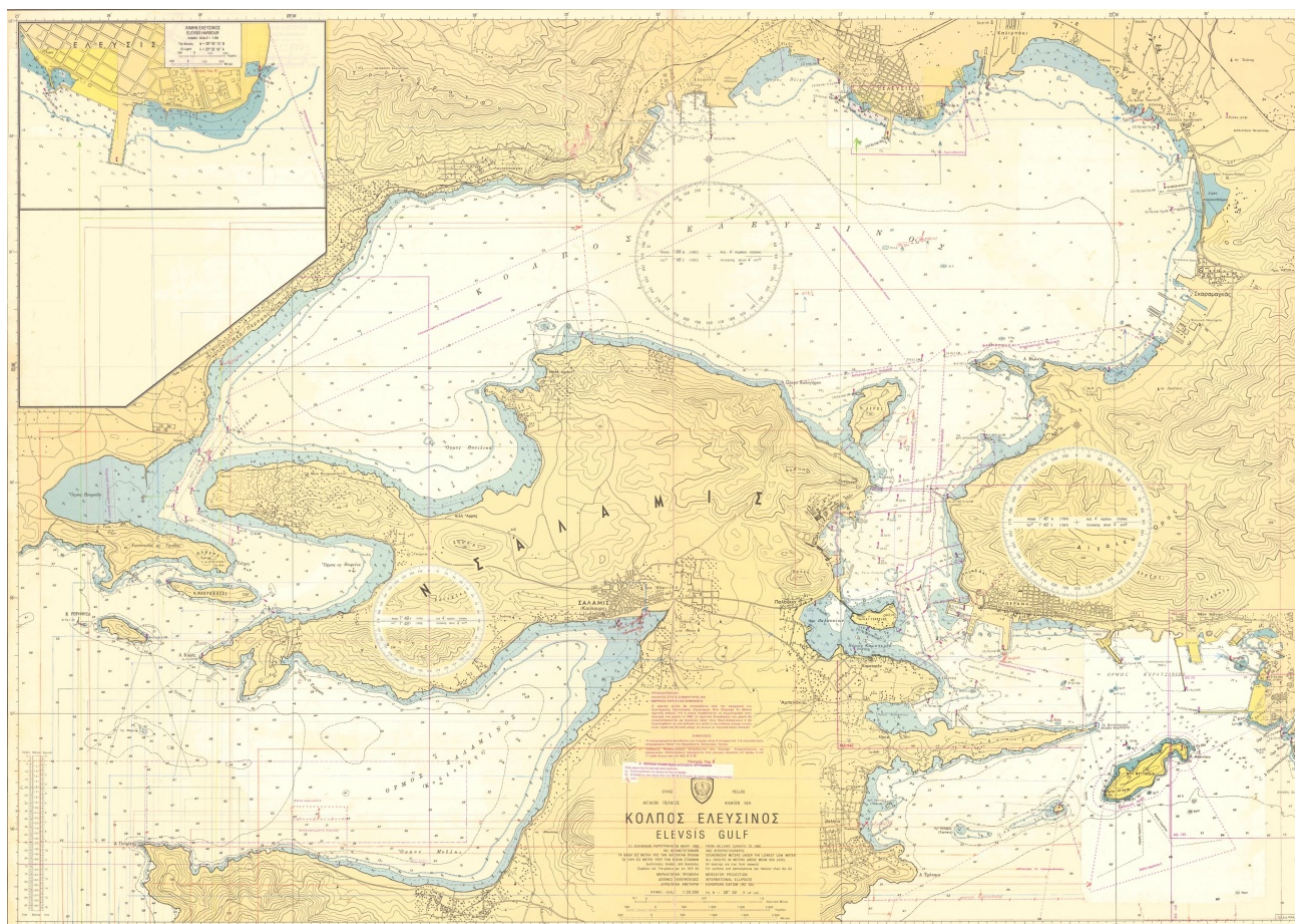


Εικόνα 23: Ο Ναύσταθμος μετά την ανασυγκρότησή του (1945-1950) (Πηγή :Από το βιβλίο Ο πολεμικός Ναυσταθμος Σαλαμίνας του Ν. Τσαπράζη)

Την 31η Αυγούστου 1952 στις αποθήκες αυτές σημειώθηκε το πιο πολύνεκρο επεισόδιο στην ιστορία του ναυστάθμου. Η πυρκαγιά που ξεκίνησε σε μία αποθήκη και δεν μπόρεσε να ελεγχθεί με αποτέλεσμα να φτάσει στον χώρο που φυλάσσονταν 600kg εκρηκτικών είχε σαν αποτέλεσμα να προκληθεί τεράστια καταστροφή των εγκαταστάσεων. Στο νησί του Αγίου Γεωργίου δεν υπάρχουν την εποχή αυτή οι εγκαταστάσεις του Πολεμικού Ναυτικού. Τα μοναδικά κτήρια που υπάρχουν είναι οι εγκαταστάσεις του λοιμοκαθαρητηρίου που λειτουργούσε στο νησί μέχρι το 1924 και οι οποίες έχουν εγκαταλειφθεί και μία μικρή παλαιοχριστιανική εκκλησία του Αγίου Γεωργίου χτισμένη το 1865. Τα κτήρια του λοιμοκαθαρητηρίου σώζονται και σήμερα όπως και η εκκλησία. Το νησί είχε επισκεφθεί ο Γαλλοελβετός μοντέρνος αρχιτέκτονας Λε Κορμπιζιέ κάνοντας αναφορά για τις άθλιες συνθήκες που επικρατούσαν.

Σύμφωνα με το νομό 376 /1936 ο οποίος είναι σε ισχύ και σήμερα και αφορά τα ναυτικά οχυρά τα όρια τους καθορίζονται με βασιλικό ή προεδρικό διάταγμα. Περιλαμβάνουν μία εσωτερική αμυντική ζώνη που αποκαλείται απαγορευμένη περιοχή και μία εξωτερική ζώνη που τα όρια της ταυτίζονται με τα όρια του οχυρού που καλείται που αποκαλείται επιτηρούμενη ζώνη. Σε αυτήν απαγορεύεται η είσοδος σε πολίτες και στρατιωτικούς που δεν έχουν υπηρεσία και ανήκουν στη δικαιοδοσία του του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού ή του Υπουργείου Ναυτικών δηλαδή του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας σήμερα. Οι μετακινήσεις εντός της επιτηρούμενης ζώνης μπορούν να απαγορευτούν με διαταγή του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, μπορούν επίσης να απαγορευτούν και πτήσεις πάνω από ναυτικά οχυρά με εντολή του Γενικού Επιτελείου είτε Ναυτικού ή Αεροπορίας. Οι εδαφικές εκτάσεις και εγκαταστάσεις των ναυτικών οχυρών ανήκουν στο δημόσιο και παραχωρούνται στις Ναυτικές Υπηρεσίες. Κάθε ιδιοκτησία που υπάρχει εντός της επιτηρούμενης

ζώνης μπορεί να απαλλοτριωθεί υπέρ ναυτικής υπηρεσίας και οι ιδιοκτήτες αποζημιώνονται. Τα όρια των απαγορευμένων ζωνών προσδιορίζονται με συρματόπλεγμα ή άλλα ορόσημα



Χάρτης 5: Περιοχής Ναυστάθμιου Σαλαμίνας 1976 με τίτλο «Όρμος Κερατσινίου-Στενό Ναυστάθμιου Σαλαμίνας» Εκδοθείς το 1976 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού

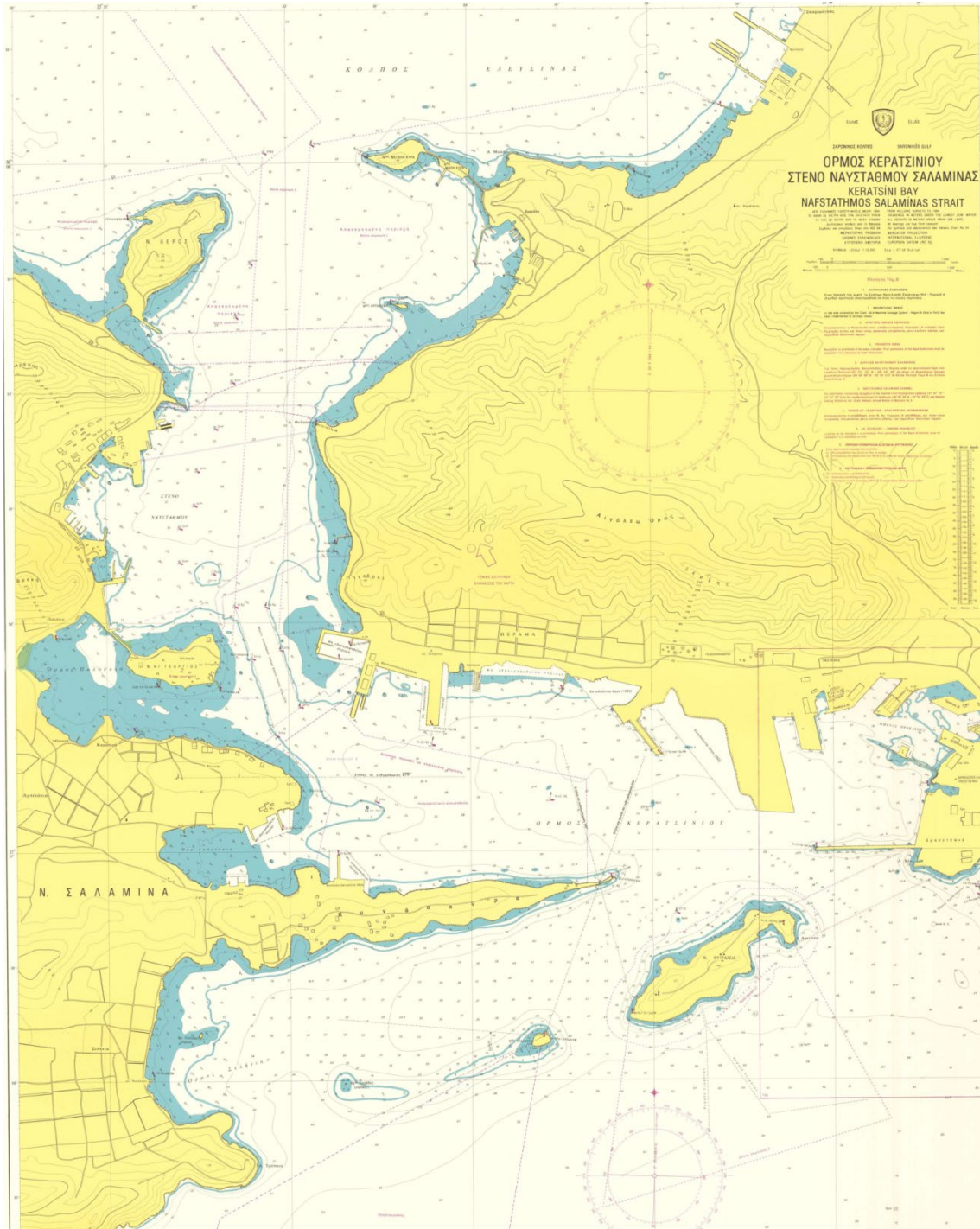
Ο πέμπτος χάρτης του ναυστάθμιου και 1976 αποτελεί και αυτός ανατύπωση του χάρτη του 1912 με διορθώσεις και νέο τριγωνισμό με αεροφωτογραφίες από την Υδρογραφική Υπηρεσία Ναυτικού. Σε σχέση με τον προηγούμενο χάρτη οι αλλαγές που μπορούμε να παρατηρήσουμε είναι η διαμόρφωση του προβλήτα Π-1, η επέκταση των προβλητών των υποβρυχίων καθώς και η κατασκευή του πρώτου συγχροανελκυστήρα (synchro-lift) του ναυστάθμιου. Το synchro-lift λειτουργεί με βελτιώσεις μέχρι και σήμερα. Η επέκταση των προβλητών των υποβρυχίων μπορεί να εξηγηθεί αν λάβουμε υπόψη ότι το πολεμικό ναυτικό απέκτησε του 1964 το υποβρύχιο Τρίαινα και τα γερμανικής κατασκευής υποβρύχια Ποσειδώνας και Γλαύκος το 1971. Το synchro-lift είναι μία εγκατάσταση που επιτρέπει να σηκωθούν πλοία από το νερό για να επισκευαστούν στην ξηρά. Η διαμόρφωση του προβλήτα Π-1 έχει ξεκινήσει για την κάλυψη των αναγκών των φρεγατών Έλλη και Λήμνος που σύντομα (1981-82) θα προστεθούν στο δυναμικό του στόλου. Το 1964 το πολεμικό ναυτικό απέκτησε έξι ναρκαλιευτικά πλοία τα οποία ήταν ξύλινα για να μπορέσουν να

εξυπηρετήσουν το σκοπό τους και έτσι ο Ναύσταθμος έπρεπε μετά από πολλά χρόνια να προσαρμοστεί ξανά στις ανάγκες ξύλινων πλοίων.

Παρατηρώντας το χάρτη αλλά και μελετώντας τη βιβλιογραφία μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι η σύνδεση με το νησί του Αγίου Γεωργίου έχει ολοκληρωθεί. Το νησί αποτελεί φυσική συνέχεια του ναυστάθμου και έχει χαρακτηριστεί από το 1967 ναυτικό οχυρό όμως ακόμα δεν χρησιμοποιείται από το πολεμικό ναυτικό. Ο οικισμός του ναυστάθμου υπάρχει και λειτουργεί ως το 1970. Τα κτήρια είχαν παλιώσει και απαιτούσαν ακριβές επισκευές ενώ παράλληλα το βιοτικό επίπεδο των στελεχών είχε ανέβει αρκετά και πλέον δεν υπήρχαν απαιτήσεις στέγης ενώ υπήρχαν υπηρεσιακά οχήματα που μπορούσαν να μεταφέρουν στο ναύσταθμο αξιωματικούς όσο μακριά και αν κατοικούσαν. Τα σπίτια του οικισμού εγκαταλείφθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 1980 άρχισαν να γκρεμίζονται για να δημιουργηθούν στη θέση τους αποθήκες και άλλες χρήσιμες για το ναυτικό εγκαταστάσεις. Η περίοδος που ξεκινάει από το 1970 είναι μία περίοδος μεγάλων αλλαγών για τον πολεμικό στόλο αποκτά πολλούς και διαφορετικούς τύπους πλοίων με διαφορετικές απαιτήσεις. Η αρχή γίνεται το 1971 με την απόκτηση των αντιτορπιλικών τύπου FRAM. Τα πλοία αυτά ήταν μεγαλύτερα από τα αντιτορπιλικά τύπου Fletcher και είχαν μεγαλύτερες ανάγκες σε ατμό και ηλεκτρικό ρεύμα, είχαν επίσης και διαφορετικό τύπου οπλισμό που απαιτούσε άλλες συνθήκες αποθήκευσης. Την ίδια χρονιά το Ναυτικό απέκτησε τα γερμανικής κατασκευής υποβρύχια τύπου 209. Αυτά τα υποβρύχια ήταν αρκετά μικρότερα από τα αμερικανικά Ποσειδώνας και Αμφιτρίτη. Το 1972 αποκτήθηκαν τέσσερις πυραυλάκατοι τύπου Combattante II και το 1976 ένα αντιτορπιλικό τύπου Rhein. Το 1978 παραγγέλθηκαν οι φρεγάτες Έλλη και Λήμνος τύπου Kortenaer ολλανδικής κατασκευής.

Την ίδια περίοδο επεκτείνεται ο συγχροανελκυστήρας (syncro-lift) του ναυστάθμου με συνεργασία Ελλήνων και Γερμανών για τις ανάγκες των νέων υποβρυχίων. Το syncro-lift ήταν ένα πολύ σπουδαίο λιμενικό έργο πρωτοποριακό για την εποχή του. Είναι ένα σύστημα που μπορεί να σηκώνει ένα πλοίο έξω από το νερό για συντήρηση και επισκευή. Το σκάφος στηρίζεται πάνω από μία βυθισμένη βάση η οποία ανυψώνεται από ένα σύνολο συγχρονισμένων ανυψωτικών τύπου βαρούλκων. Το πλοίο μέσω αυτού του συστήματος μπορεί να μεταφερθεί σε διαφορετικές θέσεις (12 ή 13) για να γίνουν διάφορες επισκευές, η δημιουργία του έγινε με πρόταση των Γερμανών όταν παρατηρήθηκε ότι κάποια πλοία δεν μπορούσα να δεξαμενιστούν στις πλωτές δεξαμενές που υπήρχαν εκείνη την εποχή στο ναύσταθμο. Στην περιοχή που έγινε το syncro-lift έγιναν επιχωματώσεις και πασσαλοθεμελιώσεις ενώ δημιουργήθηκαν τα κρηπιδώματα 13 και 15, το τελευταίο για τις επισκευές των νέων φρεγατών. Η δημιουργία του syncro-lift οδήγησε στη δημιουργία μιας νέας περιοχής συνεργείων κοντά του. Παράλληλα δημιουργήθηκαν ειδικές υποδομές για την αποστράγγιση του προκειμένου να μην πλημμυρίζει. Το syncro-lift είχε τη δυνατότητα να σηκώνει πλοίο βάρους ως 1.200 τόνων κάτι που σημαίνει ότι δεν μπορούσε να σηκώνει τα

αντιτορπιλικά τα οποία δεξαμενίζονταν αποκλειστικά στις δύο πλωτές δεξαμενές που είχαν αποκτηθεί στις ανάγκες τους.



Χάρτης 6: Περιοχή Ναυστάθμου Σαλαμίνας 1986. Χάρτης με τίτλο «Όρμος Κερατσινίου-Στενό Ναυστάθμου Σαλαμίνας» Εκδοθείς το 1986 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού

Σε σχέση με τον προηγούμενο χάρτη η πρώτη παρατήρηση που εύκολα μπορεί να γίνει είναι η απουσία του οικισμού του ναυστάθμου. Ο οικισμός ήδη από τη δεκαετία του 1970 είχε αρχίσει να εγκαταλείπεται αφού δεν υπήρχε ανάγκη στέγασης αξιωματικών. Τα κτήρια του οικισμού ήταν παλιά και απαιτούσαν πολλές και ακριβές επισκευές έτσι ήδη από τις αρχές του της δεκαετίας του 1980 άρχισαν να γκρεμίζονται. Τη θέση τους πήραν αποθήκες και άλλες κρίσιμες για το ναυτικό εγκαταστάσεις. Στο στόλο οι αλλαγές δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλες αφού το προηγούμενο διάστημα είχαν γίνει πολλές αλλαγές και μεγάλος εκσυγχρονισμός του.

Το 1980 αποκτήθηκαν τα δύο τελευταία αντιτορπιλικά FRAM ενώ το διάστημα 1981-82 αποκτήθηκαν δύο φρεγάτες τύπου Kortenaer Έλλη και Λήμνος. Το 1980 αποκτήθηκε η πυραυλάκατος Κωστάκος που ήταν η πρώτη από τα έξι πλοία αυτού του τύπου που κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα. Τα νέα πλοία δημιούργησαν ακόμα μεγαλύτερες ανάγκες ελλιμενισμού. Η διαμόρφωση του προβλήτα Π-1 που φιλοξενούσε τις φρεγάτες Έλλη και Λήμνος συνεχίζεται ενώ επεκτείνεται και ο προβλήτας Π-9 προς την περιοχή που του syncro-lift. Παράλληλα προς την περιοχή του syncro-lift εντοπίζονται δύο πλωτές δεξαμενές για την συντήρηση των μεγαλύτερων πλοίων του στόλου. Δημιουργήθηκε επίσης το κρηπίδωμα K-5 για τις ανάγκες των πλοίων μεταφοράς προσωπικού (έφερναν προσωπικό από την απέναντι περιοχή του Περάματος στο ναύσταθμο).

Ο ναύσταθμος επεκτείνεται προς την απέναντι περιοχή της Αμφιάλης στον Σκαρμαγκά στην περιοχή αυτή βρίσκονται εγκαταστάσεις για να ελλιμενίζονται πλέον οι πυραυλάκατοι, ένα εκτεταμένο σύμπλεγμα προβλητών και εγκαταστάσεων υποστήριξης τους καθώς και ειδικές εγκαταστάσεις για την φύλαξη και συντήρησή των όπλων τους (τορπίλες και κατευθυνόμενα βλήματα) που ήθελαν ειδικές συνθήκες φύλαξής και δεν μπορούσαν να αποθηκευτούν στις υπάρχουσες αποθήκες πυρομαχικών της περιοχής της Σαλαμίνας. Τέλος ο ναύσταθμος επεκτάθηκε προς την νησίδα Λέρο όπου δημιουργήθηκαν ειδικές εγκαταστάσεις ελέγχου των νέων κατευθυνόμενων βλημάτων. Η περιοχή λόγω της φύσης της έχει υψηλή διαβάθμιση ασφαλείας και δεν είναι προσεγγίσιμη από μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό.



Χάρτης 7: Χάρτης Περιοχής Ναυστάθμου Σαλαμίνας 1997 με τίτλο «Όρμος Κερατσινίου-Στενό Ναυστάθμου Σαλαμίνας» Εκδοθείς το 1997 από την Υδρογραφική Υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού

Ο έβδομος χάρτης του ναυστάθμου είναι έκδοσης του 1997 από την Υδρογραφική Υπηρεσία Ναυτικού τα τοπογραφικά στοιχεία του να προέρχονται από την Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού. Σε σχέση με τον προηγούμενο χάρτη παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στους προβλήτες που έχουν δημιουργηθεί για την εξυπηρέτηση των νέων πλοίων που εντάχθηκαν στο στόλο. Οι αλλαγές στο δυναμικό του στόλου είναι αρκετές. Αυτή την περίοδο στις αρχές της δεκαετίας του 1990 το πολεμικό ναυτικό απέκτησε τέσσερα αμερικανικής κατασκευής αντιτορπιλικά τύπου ADAMS, τρεις φρεγάτες τύπου KNOX, τις τέσσερις φρεγάτες τύπου MEKO και μερικά χρόνια αργότερα δύο ναρκαλιευτικά τύπου CASTAGO κατασκευασμένα από GRP σε αντικατάσταση των παλιών ξύλινων πλοίων.

Οι υποδομές έπρεπε να προσαρμοστούν και να εκσυγχρονιστούν άμεσα. Για το λόγο αυτό έγινε επέκταση του προβλήτα Π-1 σε μήκος και δημιουργία νέων προβλητών κάθετα σε αυτόν των

Π1Α, Π1Β, Π1Γ. Ο ερχομός των πλοίων τύπου Adams και Knox σήμαινε μία νέα περίοδο αλλαγών στις υποδομές του ναυστάθμου έτσι αφενός λόγω των μεγάλων βυθισμάτων τους χρειάστηκε να γίνουν εκβαθύνσεις κοντά στις προβλήτες και αφετέρου να υπερτριπλασιαστεί η δυνατότητα παροχής ηλεκτρικής ισχύος από το ναύσταθμο για καλυψη των αναγκών τους με την δημιουργία νέων υποσταθμών υψηλής και μέσης τάσης στην περιοχή των προβλητών Π-1 και Π-9 όπου ελλιμενίζονταν.

Εκείνη την περίοδο είχε γίνει παραγγελία για τα νέα υποβρύχια τύπου 214 με αναερόβια πρόωση. Απαιτήθηκε έτσι η δημιουργία εγκαταστάσεων εφοδιασμού τους με οξυγόνο και υδρογόνο τα οποία είναι αέρια εξαιρετικά επικίνδυνα και δύσκολα στην διαχείριση τους και οι εγκαταστάσεις πρέπει να βρίσκονται μακριά από τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις του ναυστάθμου. Έτσι στο νησί του Αγίου Γεωργίου που παρέμεινε ως τότε αναξιοποίητο αρχίζουν οι διαδικασίες για τη δημιουργία του σταθμού αερίων Αγίου Γεωργίου, δηλαδή του σταθμού παραλαβής, αποθήκευσης, και μετάγγισης αερίων στα υποβρύχια με τον αντίστοιχο προβλήτα παραβολής τους.

Το 1991 ξεκίνησε το πρόγραμμα Neptune I που ολοκληρώθηκε το 1998. Αφορούσε τον εκσυγχρονισμό των υποβρυχίων τύπου Γλαύκος που είχαν αποκτηθεί δεκαετία του 1970. Για τις ανάγκες του προγράμματος αυτού τα τέσσερα υποβρύχια κόπηκαν στη μέση προκειμένου να αλλαχτούν τα ηλεκτρονικά τους συστήματα²². Αυτό απαιτούσε ειδικές συνθήκες θερμοκρασίας και υγρασίας για τη εκτέλεση ειδικών συγκολλήσεων που απαιτούνταν για την επανασύνδεση τους. Για το λόγο αυτό δημιουργήθηκε το υπόστεγο των υποβρυχίων στην συνέχεια του syncrolift. Τα υποβρύχια έμπαιναν έτσι εύκολα στο υπόστεγο όπου γίνονταν οι εργασίες αναβάθμισης. Το υπόστεγο αυτό διέθετε τον απαραίτητο εξοπλισμό για τη διατήρηση των κλιματολογικών συνθηκών σε επιθυμητά επίπεδα ώστε να μπορέσουν να γίνουν συγκολλήσεις στο ειδικών προδιαγραφών έλασμα κατασκευής των υποβρυχίων.

3.3.5.ΜΕΤΑ ΤΟ 1997

Μετά το 1997 στο δυναμικό του στόλου συμβαίνουν επιπλέον αλλαγές. Το διάστημα 2002-2004 αποσύρονται τα τέσσερα αντιτορπιλικά τύπου ADAMS ενώ νωρίτερα είχαν αποσυρθεί οι φρεγάτες τύπου KNOX και οι πυραυλάκατοι τύπου combattante II. Σε χρήση παραμένουν οι φρεγάτες τύπου MEKO και τύπου Kortenaer. Το 2014 εντάχθηκαν στο στόλο τα υποβρύχια τύπου Παπανικολής 214. Ο σταθμός αερίων Αγίου Γεωργίου δημιουργήθηκε για την εξυπηρέτησή τους σε εφοδιασμό με οξυγόνο και υδρογόνο ενώ χρειάστηκε ειδική κατασκευή στους προβλήτες του ναυστάθμου αφού το εξωτερικό τους κάλυμμα αποτελείται από το ευαίσθητο υλικό GRP.

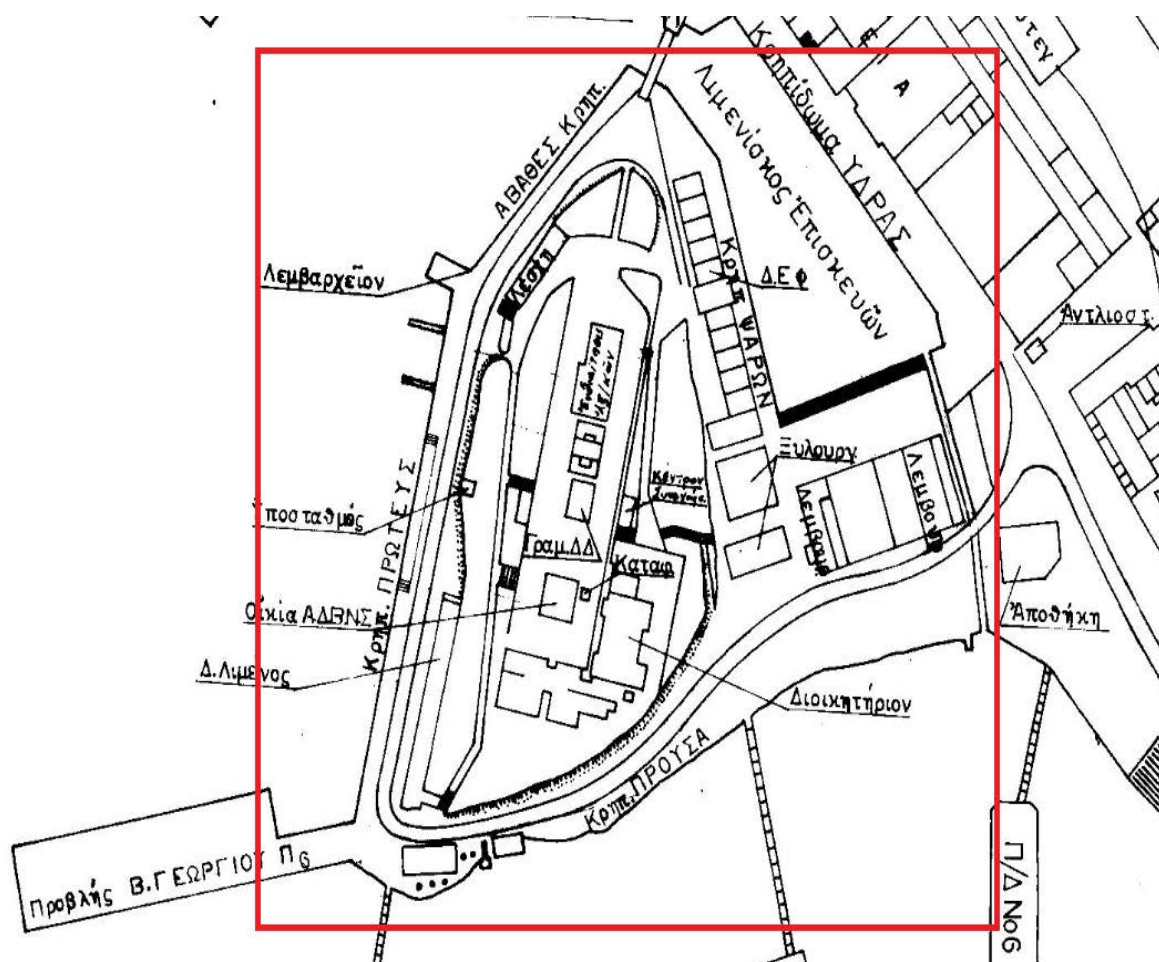
Τα υποβρύχια τύπου 214 έφεραν μία τεράστια αλλαγή στα μέχρι τότε ισχύοντα στο πολεμικό ναυτικό για τα υποβρύχια. Δεν είχαν τη δυνατότητα παραβολής και δεν μπορούσαν να ακουμπήσουν στον προβλήτα γιατί το υλικό κατασκευής του εξωτερικού καλύμματος τους είναι το ευαίσθητο στην πρόσκρουση GRP έτσι το ναυτικό χρειάστηκε να προμηθευτεί και να εγκαταστήσει μεγάλα πλωτά

παραβλήματα (μπαλόνια) τύπου Yokohama πάνω στα οποία ακουμπούσαν τα υποβρύχια. Τα υποβρύχια αυτά παρουσιάζουν σημαντικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τα παλαιότερα αφενός η πρόωση τους πέρα το συμβατικού τρόπου εξασφαλίζεται μέσω ενός συστήματος Air Independent Propulsion (AIP αναερόβια πρόωση) και αφετέρου διότι το υλικό κατασκευής του σκάφους έχει χαμηλή μαγνητική υπογραφή, διαμαγνητικός χάλυβας, που τα καθιστά πρακτικά αόρατα.

4. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ. Ο ΛΟΦΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ

4.1. ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Η περιοχή την οποία καλούμαστε να μελετήσουμε και για την οποία θα εξαχθεί πλάνο για την ανάπλασή της, εντοπίζεται στην ακόλουθη λεπτομέρεια του χάρτη του Ναυστάθμου Σαλαμίνας.



Εικόνα 24: Περιοχή λόφου Διοικητηρίου Ναυστάθμου Σαλαμίνας



Εικόνα 25: Εντοπισμός περιοχής Λόφου Διοικητηρίου

Όπως φαίνεται και στους χάρτες, η περιοχή του λόφου του διοικητηρίου περιέχει τα ακόλουθα κτηριακά συγκροτήματα:

- Το λεμβουργείο
- Το λιμενίσκο επισκευών
- Το κρηπίδωμα Ύδρας
- Τον Υποσταθμό
- Το κτηριακό συγκρότημα του Διοικητηρίου με την ιστορική οικία του Διοικητού(οικία ΑΔΒΝΣ) και τα περί αυτήν κτήρια
- Την προβλήτα του Αγίου Γεωργίου
- Τον δυτικό λιμένα
- Το κρηπίδωμα Ψαρών
- Την Διεύθυνση Λιμένος (Δ. Λιμένος) – Κίνηση Λιμένος

Το ανώτατο υψόμετρο του λόφου είναι στα 100 μέτρα και έχει προσανατολισμό ανατολικά.

Η υφιστάμενη κατάσταση του λόφου Διοικητηρίου που αποτελεί το ιστορικότερο τμήμα το ναυστάθμου είναι αρκετά καλή από πλευράς συντήρησης των εγκαταστάσεων της οι οποίες ανήκουν σε τρεις βασικές ιστορικές περιόδους, την αρχική περί το 1884 (οικία διοικητού, κτήριο διεύθυνσης λιμένος, λιμενίσκος επισκευών, προβλήτες) την μεταπολεμική λίγο μετά το 1950 (νέο Λεμβουργείο, αναβαθμισμένος προβλήτας κατά μήκος του παραθαλάσσιου δρόμου) και την σύγχρονη μετά το 1985 (νέο διοικητήριο, υποσταθμός). Η περιοχή αυτή λόγω της ιστορικότητας των κτηρίων της και του λιμενίσκου πρέπει παράλληλα με την αναπόσπαστη λειτουργία της ως μέρος του ναυστάθμου διαχρονικά να αναδειχθεί ως ιστορικό μνημείο και να αποτελέσει μέρος της ιστορίας του νησιού της Σαλαμίνας.

Η διαδικασία αυτή πρέπει να γίνει με μέτρο και μεγάλη προσοχή ώστε να ληφθούν υπόψη όλοι οι ιδιαίτεροι παράγοντές που την χαρακτηρίζουν και ειδικότερα:

- Αποτελεί μέρος ευρύτερης στρατιωτικής εγκατάστασης και διέπεται από συγκεκριμένους κανονισμούς πρόσβασης σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό.
- Μερικά από τα κτήρια που περιλαμβάνει όπως η οικία διοικητού – έργο Τσίλερ- και η διεύθυνση λιμένος κατασκευασμένα και τα δύο περί το 1884 με εσωτερικές διακοσμήσεις – τοιχογραφίες απαιτούν συγκεκριμένη και ελεγχόμενη συντήρηση η αδειοδότηση και υλοποίηση της οποίας εκφεύγει των αρμοδιοτήτων το πολεμικού ναυτικού.
- Ο χώρος το λεμβουργείου παραμένει λειτουργικός σε χαμηλό επίπεδο για τις εργασίες το ναυστάθμου
- Η χρηματοδότηση έργων εντός στρατιωτικών περιοχών μέσω ευρωπαϊκών προγραμμάτων είναι πολύ περιορισμένη.
- Οι κοινωνικές δραστηριότητες που θα αναπτυχθούν θα πρέπει να γίνονται σε χρόνο που δεν θα παρεμποδίζεται η πραγματική λειτουργία των υποδομών και φυσικά δεν θα τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των επισκεπτών από τις δραστηριότητες του ναυστάθμου.
- Οι υποδομές θα αναπαλαιωθούν για να αποκτήσουν όσο είναι δυνατόν την αρχική τους μορφή με βάση τα στοιχεία που έχουν βρεθεί και την πιστοποιούν. Από αυτόν και μόνο τον περιορισμό οι μόνοι χώροι που επιδέχονται παρεμβάσεις είναι το Λεμβουργείο το κτήριο της διεύθυνσης λιμένος και το οίκημα το διοικητού.

Άρα επιβάλλεται η πρόταση συγκεκριμένων μέτρων για την αρχιτεκτονική ανάπλαση της περιοχής με ταυτόχρονη εξασφάλιση της λειτουργικότητάς της. Για το λόγο αυτό, στα ακόλουθα υποκεφάλαια θα προταθούν ορισμένα μέτρα ανάπλασης που θα αναβαθμίσουν αρχιτεκτονικά την περιοχή και όλα τα υφιστάμενα κτηριακά συγκροτήματα και εγκαταστάσεις διατηρώντας την λειτουργικότητα και το ύψος της με έμφαση στον λιμενίσκο επισκευών.

Οι λοιποί χώροι όπως η οικία διοικητού (χρησιμοποιείται από τον διοικητή του ναυστάθμου και περιλαμβάνει τοιχογραφίες, ιστορικά αντικείμενα και έπιπλα των αρχών του 20^{ου} αιώνα) και το κτήριο της διεύθυνσης λιμένος (εντός λειτουργεί μικρο μουσείο της ιστορίας του ναυστάθμου) στα οποία έχουν γίνει αξιόλογες παρεμβάσεις συντήρησης που σέβονται τον αρχιτεκτονικό χαρακτήρα τους μαζί με την εκκλησία του Αγ. Νικολάου (κατασκευής της ίδιας περιόδου) θα αποτελέσουν μέρος μιας περιηγητικής διαδρομής με δυνατότητα επίσκεψης από το κοινό τις αργίες κατόπιν συνεννοήσεως με τους αρμόδιους του ναυστάθμου.

4.2.ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΗΡΙΑΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΣΚΟΥ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Το κτήριο του λιμενίσκου επισκευών στους πρόποδες του λόφου του Διοικητηρίου αποτελείται από μία ομάδα κτηρίων που έχουν υποστεί διαχρονικά παρεμβάσεις και έχει αλλοιωθεί

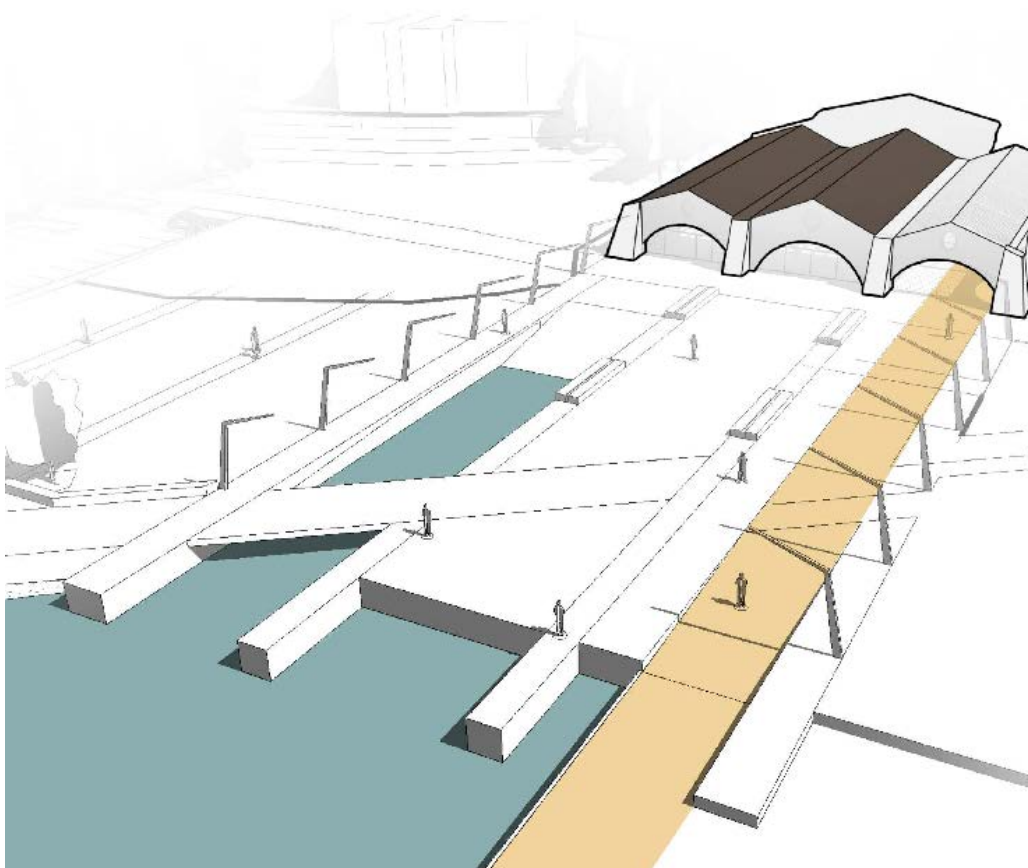
σε μεγάλο βαθμό η αρχική τους κατασκευή, τα κτήρια παρουσιάζουν εκτεταμένες φθορές που οφείλονται στα ακόλουθα στοιχεία:

- Υψηλά επίπεδα υγρασίας και βροχοπτώσεων τη Σαλαμίνας, που οφείλονται σε θαλάσσιους, κυρίως νοτίους ανέμους.
- Το σεισμογενές υπέδαφος της προέκτασης του Κορινθιακού Κόλπου
- Την άμεση επαφή με τη θάλασσα, δηλαδή ένα ιδιαίτερα διαβρωτικό περιβάλλον
- Συνεχείς επικαθίσεις άμμου που συντέλεσαν στην αλλαγή στάθμης δαπέδου
- Στην χρόνια περιορισμένη συντήρηση του χώρου και τις κατά περιόδους παρεμβάσεις με τρόπο που δεν συνάδει με το αρχιτεκτονικό τους ύφος

Πρωταρχικό μέλημα για το χειρισμό του λιμενίσκου θα είναι η αποκατάσταση του κτηριακού κελύφους με την επίλυση των στατικών προβλημάτων και η απομάκρυνση των στοιχείων που αλλοιώνουν την εικόνα του. Για το λόγο αυτό οι εργασίες ανάπλασης και αποκατάστασης που θα προταθούν θα έχουν γνώμονα την απομάκρυνση των άτεχνων παρεμβάσεων και την πιθανή απαίτηση αναστρεψιμότητας της επέμβασης προκειμένου να καθίσταται δυνατή μια μελλοντική πλήρης επαναφορά του χώρου σαν λειτουργικό μέρος των τεχνικών διαδικασιών του ναυστάθμου.

Έμφαση θα δοθεί στο παλαιό προελεύσεως της πρώτης περιόδου κτήριο του λιμενίσκου και το υφιστάμενο νεώριο. Τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν για τις αναγκαίες επισκευές και πληρώσεις στη φέρουσα τοιχοποιία του κτηρίου θα είναι συμβατά με τα υφιστάμενα και εμφανώς διακριτά από αυτά.

- Καθαρισμός των λιθοδομών. Δηλαδή θα γίνει μηχανική και χημική απομάκρυνση των διαβρωτικών στρωμάτων και της σκόνης που καλύπτουν το υλικό
- Σταθεροποίηση της επιφάνειας αλλά και των βαθύτερων στρωμάτων του υλικού με τον εμποτισμό ενεμάτων
- Συμπλήρωση συμβατού και χρωματικά διακριτού υλικού για την ανακατασκευή της τοιχοποιίας και κονιάματος, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των αναλύσεων
- Αφαίρεση των σαθρών επιχρισμάτων
- Στέγαση με δόριχτη στέγη και αξιοποίηση των υπαρχόντων φερόντων στοιχείων
- Επαναπροσδιορισμός της επαφής του νεωρίου με τη θάλασσα
- Αποχρωματισμός και επαναφορά της σωστής στάθμης δαπέδου, καθώς και προσθήκη νέου.



Εικόνα 26: Τρισδιάστατο σχέδιο με την προτεινόμενη αναδιαμόρφωση του λιμενίσκου επισκευών

4.3.ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΛΟΦΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ

Περιμετρικά της ζώνης του λόφου διοικητηρίου προτείνεται η κατασκευή ξύλινου διαδρόμου διέλευσης πεζών. Επιπλέον, στον ανεκμετάλλευτο χώρο στο βορειοανατολικό τμήμα της ακτής προτείνεται η κατασκευή χώρων αναψυχής (όπως αναψυκτήριο, υπαίθριος χώρος ενημέρωσης και παρουσιάσεων και εφόσον υπάρχει υλικό υπαίθρια έκθεση παλαιών σκαφών). Στη ζώνη δίπλα από το λιμενίσκο επισκευών προτείνεται η τοποθέτηση μεταλλικής πέργκολας – σκιάστρου και η ενίσχυση της δένδροφύτευσης, ενώ παράλληλα προτείνεται και η διαμόρφωση τριών οπών για την παρουσία του υγρού στοιχείου κατά την διέλευση πεζών παράλληλα με το χώρο των επισκευών. Στο νότιο τμήμα του χώρου αυτού προτείνεται η διαμόρφωση χώρου στάθμευσης με δυναμικότητα 30-50 οχημάτων. Όλα αυτά αναπαρίστανται στο ακόλουθο φωτορεαλιστικό σχέδιο – κάτοψης.



Εικόνα 27: Γενικό φωτορεαλιστικό σχέδιο προτεινόμενης διάταξης περιοχής λιμενίσκου επισκευών στο λόφο του Διοικητηρίου

4.4.ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΝΕΑΣ ΧΡΗΣΗΣ

Η επιλογή της νέας χρήσης για την περιοχή του λόφου του Διοικητηρίου και των υφιστάμενων κτηριακών συγκροτημάτων ακολουθεί μια πολυδιάστατη προσέγγιση, λαμβάνοντας υπόψη αρχιτεκτονικά, πολεοδομικά, κοινωνικά και οικονομικά κριτήρια, όπως περιγράφεται παρακάτω:

- Αρχιτεκτονικά Κριτήρια

Η αξιολόγηση της νέας χρήσης βασίζεται στα τυπολογικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά των κτηρίων, εστιάζοντας στη διατήρηση των αυθεντικών στοιχείων τους. Η νέα χρήση πρέπει να συμβαδίζει με τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των κτηρίων, όπως τα μεγέθη και τις αναλογίες των χώρων, τη διατήρηση υψηλών προδιαγραφών υγιεινής, την προσβασιμότητα για άτομα με αναπηρίες, και την άμεση πρόσβαση από το δρόμο. Επιπλέον, λαμβάνεται υπόψη η παλαιά χρήση των κτηρίων και η σημασία αυτής για την περιοχή, καθώς και η τυπικότητα της δομής και μορφής τους ως δείγματα στρατιωτικής αρχιτεκτονικής.

- Πολυενοδομικά Κριτήρια

Η θέση των κτηρίων στον πολυενοδομικό ιστό είναι κρίσιμη για την επιλογή της νέας χρήσης. Εξετάζεται η σχέση τους με το άμεσο και ευρύτερο περιβάλλον, η γειτνίαση με άλλα σημαντικά κτήρια και εξυπηρετήσεις, και η συμβατότητα των χρήσεων του άμεσου περιβάλλοντος. Η νέα χρήση πρέπει να διασφαλίζει ότι δεν θα δημιουργήσει δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως επιβάρυνση της κυκλοφορίας ή υπερβολικές ανάγκες στάθμευσης.

- Κοινωνικά Κριτήρια

Η επιλογή της νέας χρήσης βασίζεται επίσης στις πραγματικές ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και στην επιθυμία της για διατήρηση και επανάχρηση των κτηρίων ως φορέων συλλογικής μνήμης. Η νέα χρήση πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της περιοχής σε σχετικό εξοπλισμό και υπηρεσίες, προάγοντας την κοινωνική συνοχή και την τοπική ιστορική κληρονομιά.

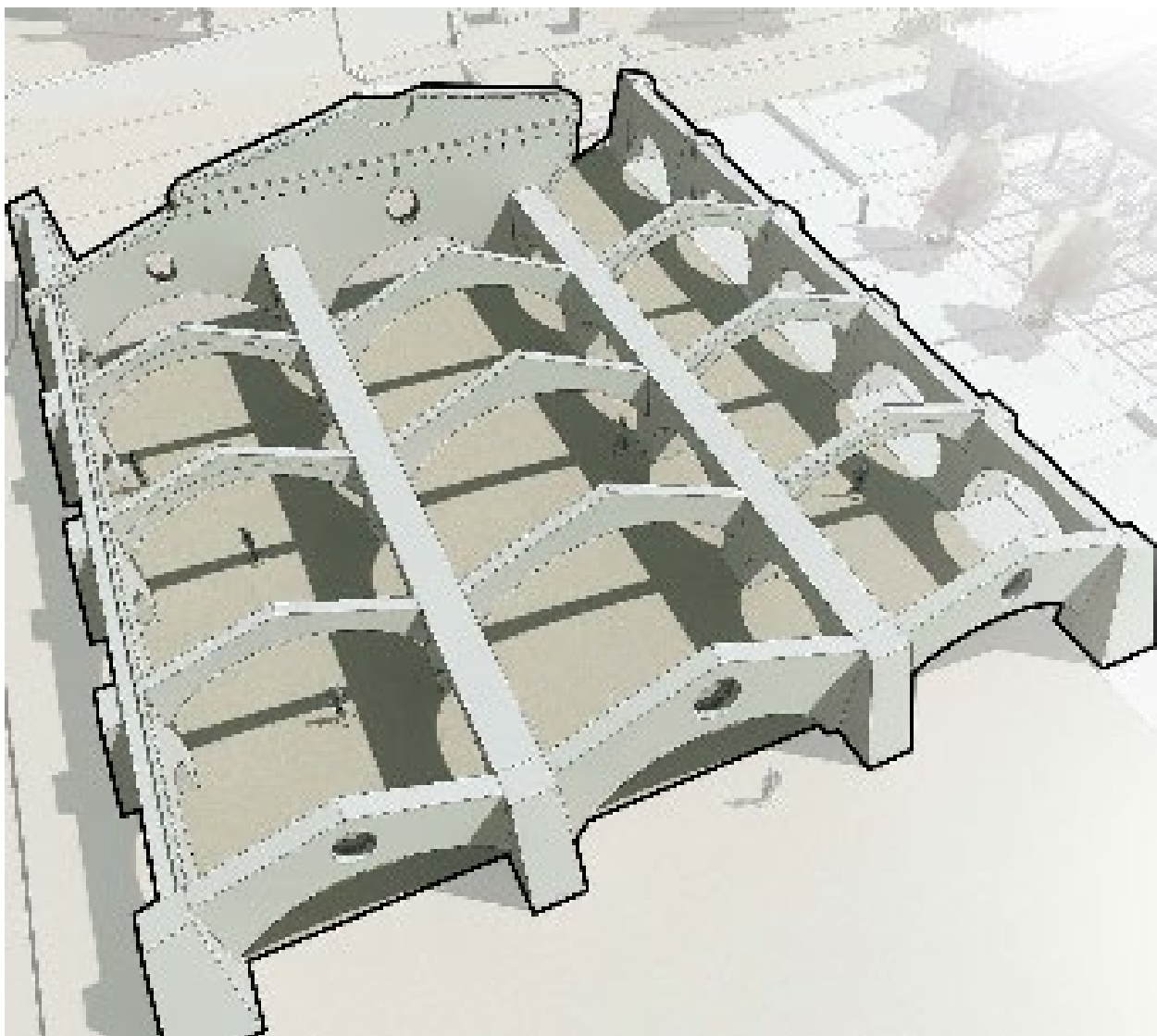
- Οικονομικά Κριτήρια

Οικονομικά, η νέα χρήση πρέπει να είναι βιώσιμη και να ανταποκρίνεται στο λογικό κόστος επένδυσης. Εξετάζονται οι δυνατότητες χρηματοδότησης μέσω ευρωπαϊκών προγραμμάτων, καθώς και η σκοπιμότητα ένταξης της χρήσης σε σχέση με τις απαιτούμενες αλλαγές στο ιστορικό κέλυφος των κτηρίων. Η επιλογή της νέας χρήσης πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα λειτουργικά έξοδα θα είναι σχετικά χαμηλά, καθιστώντας τη βιώσιμη μακροπρόθεσμα.

Η ολοκληρωμένη αυτή προσέγγιση διασφαλίζει ότι η νέα χρήση θα είναι συμβατή με την ιστορική, αρχιτεκτονική και κοινωνική αξία της περιοχής, ενισχύοντας την ταυτότητα του λόφου του Διοικητηρίου και συμβάλλοντας στη βιώσιμη ανάπτυξή του.

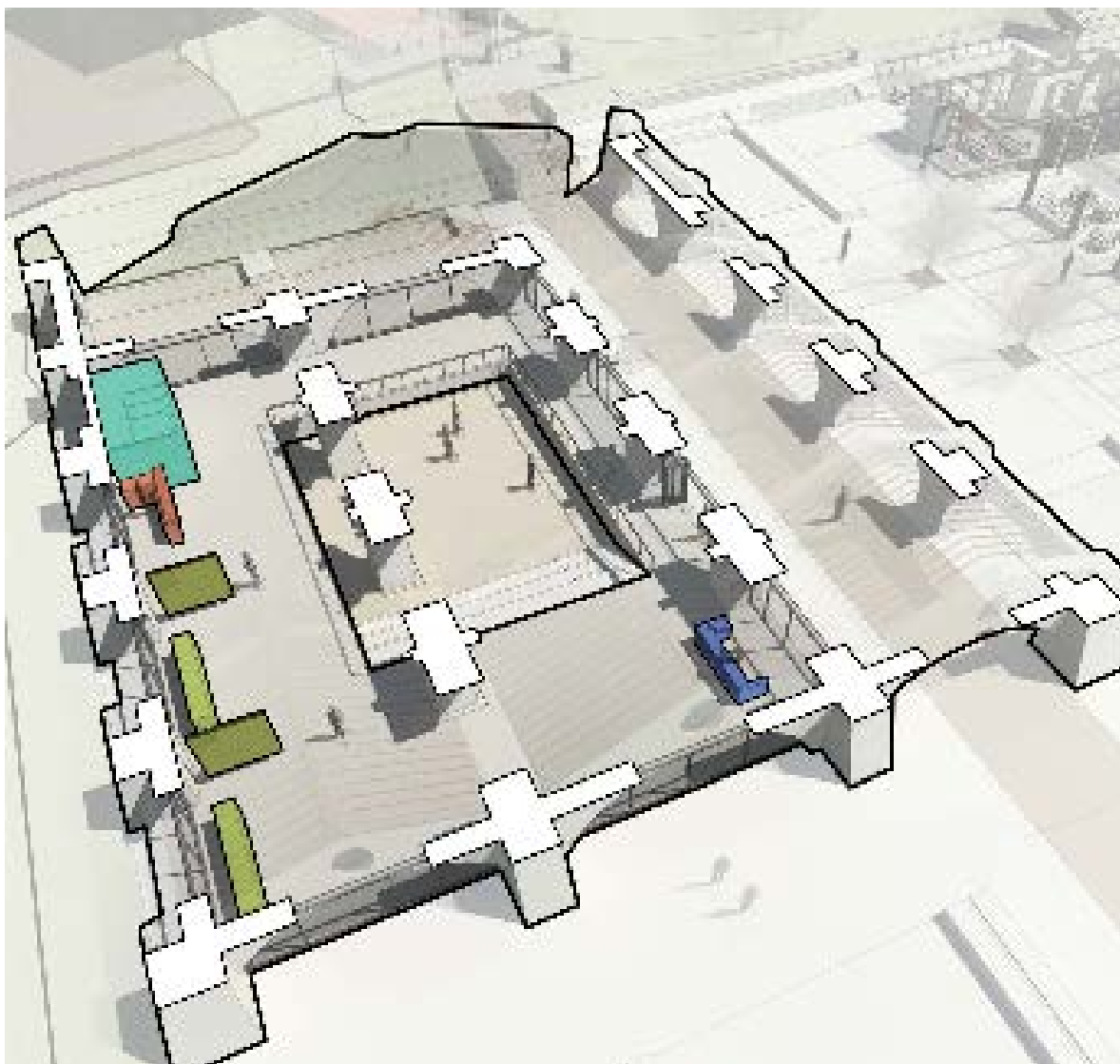
4.5.ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ

Η αποκατάσταση του κελύφους του πέτρινου κτηρίου θα γίνει μέσω της στερέωσης και πλήρωσης της τοιχοποιίας σε σημεία με απώλεια υλικού και ρηγματώσεις, καθώς και δημιουργία δαπέδου, στέγης και τοποθέτησης υαλοπινάκων και ανοιγμάτων στα τόξα για πρόσβαση και διαμπερότητα.



Εικόνα 28: Φωτορεαλιστικό σχέδιο για τον τρόπο αποκατάστασης του κτηρίου του Διοικητηρίου

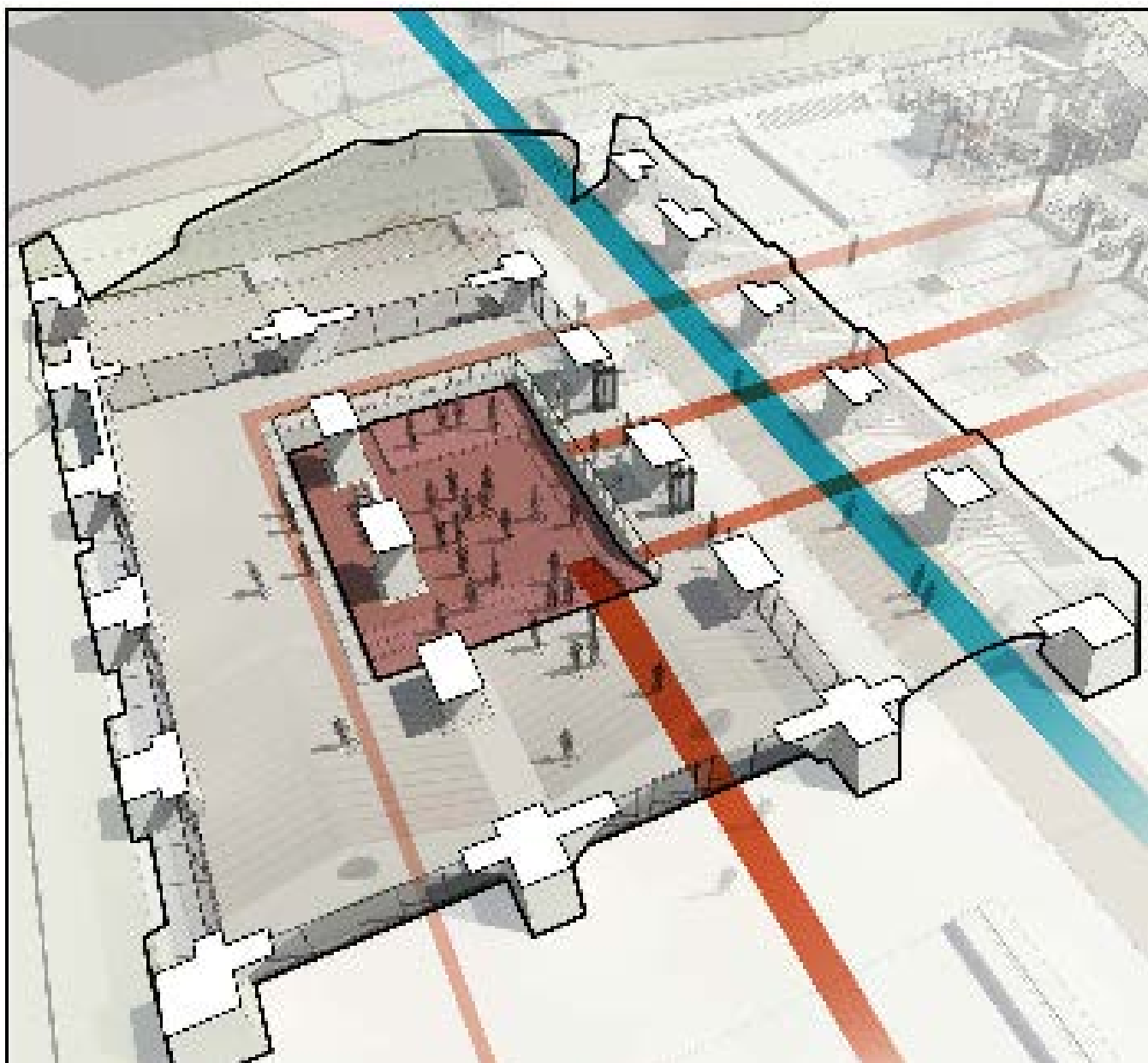
Επιπλέον, προτείνεται η δημιουργία ημιυπαιθρίου περάσματος στη βόρεια πτέρυγα από τον οικισμό προς το παραλιακό μέτωπο. Θα διαμορφώσουμε μια κεντρική πλατεία στα βόρεια του διοικητηρίου, σε άμεση σχέση με αυτό μέσω πτυσσόμενων ανοιγμάτων, όπως και αναδιαμόρφωση παραλιακού μετώπου με δημιουργία κεντρικής εισόδου αλλά και δευτερευουσών εξόδων για την ένωσή τους. Θα υποβαθμιστεί τμήμα της μεσαίας πτέρυγας κατά 1μ. για την εξυπηρέτηση του χώρου συγκεντρώσεων και εκδηλώσεων, με τοποθέτηση κερκίδων και ραμπών για ΑΜΕΑ.



Εικόνα 29. Φωτορεαλιστικό σχέδιο για τη διαμόρφωση των χρήσεων και της διάταξης του κτηρίου του Διοικητηρίου

Οι λειτουργίες που θα διαμορφωθούν στο εσωτερικό του πέτρινου κτηρίου (Λεμβουργείο) θα είναι οι ακόλουθες:

- Στη βόρεια πτέρυγα ημιυπαίθριο πέρασμα από και προς την παραλία καθώς και εισαγωγής στους χώρους του λιμενίσκου επισκευών
- Στη μεσαία πτέρυγα χώρος πολλαπλών χρήσεων και συγκεντρώσεων. Τοποθέτηση γραφείου υποδοχής πλησίον της κεντρικής εισόδου.
- Στη νότια πτέρυγα εκθεσιακός χώρος που θα φιλοξενεί μια μόνιμη έκθεση ναυπηγικής και μικρό πωλητήριο αναμνηστικών του Ναυστάθμου Σαλαμίνας αλλά και κινητές εκθέσεις πολιτισμού και τέχνης
- Τοποθέτηση μεταλλικής κατασκευής για το wc καθώς και ένα αναψυκτήριο για τους επισκέπτες



Εικόνα 30: Κινήσεις χρηστών στο εσωτερικό του κτηρίου του διοικητηρίου

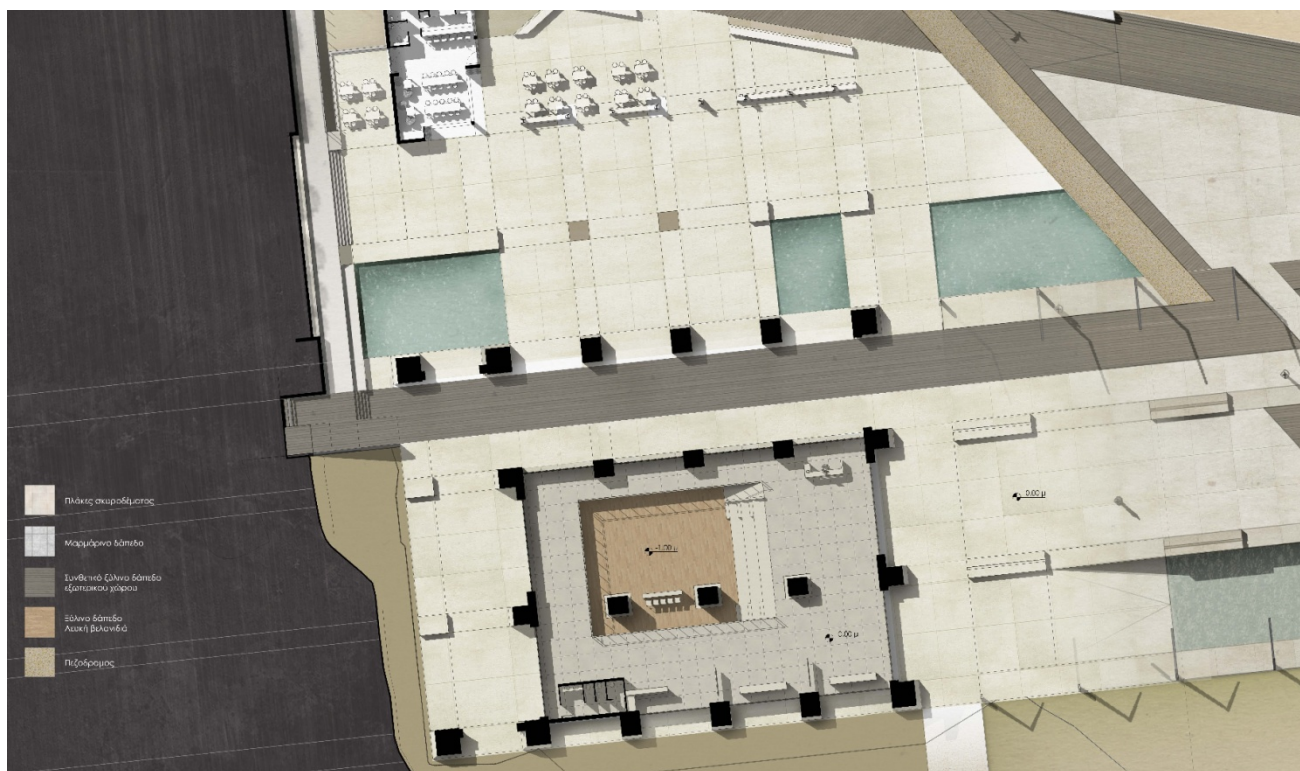
Για τη στέγαση του περάσματος επιλέγουμε επαναλαμβανόμενα ξύλινα ή μεταλλικά πλαίσια προκειμένου να δημιουργηθεί ένας ημιυπαίθριος χώρος με εναλλαγές φωτός και σκιάς. Για τη στέγαση των χώρων πολιτισμού προτείνω δόριχτη μεταλλική ή ξύλινη στέγη. τοποθέτηση μεταλλικής επικάλυψης ανοξείδωτου χάλυβα που διακόπτεται με υαλοπετάσματα πάνω από τα ζευκτά με σκοπό την ανάδειξή τους, αλλά και τον κατάλληλο φωτισμό των χώρων.



Εικόνα 31: Τύπος στέγασης κτηρίου διοικητηρίου



Εικόνα 32: Φωτορεαλιστικό σχέδιο διαμόρφωσης εξωτερικού χώρου κτηρίου Διοικητηρίου μετά τις αρχιτεκτονικές επεμβάσεις



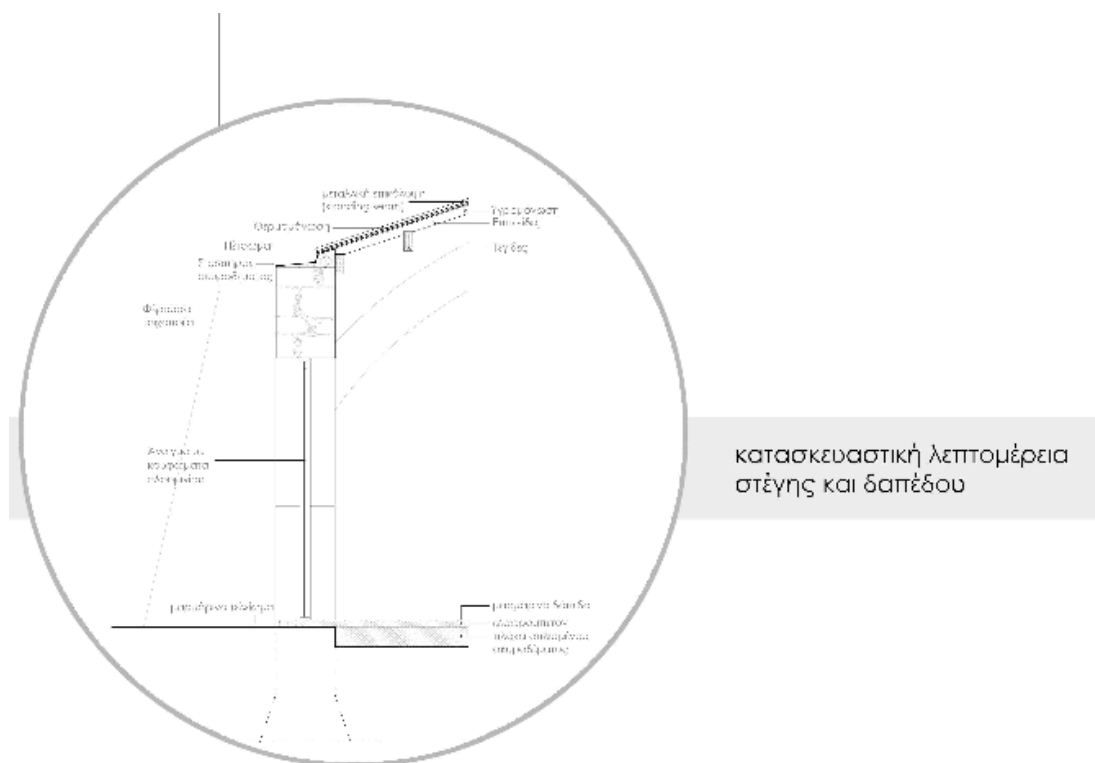
Εικόνα 33: Προτεινόμενη κάτοψη μετά τις επεμβάσεις στο χώρο του Διοικητηρίου



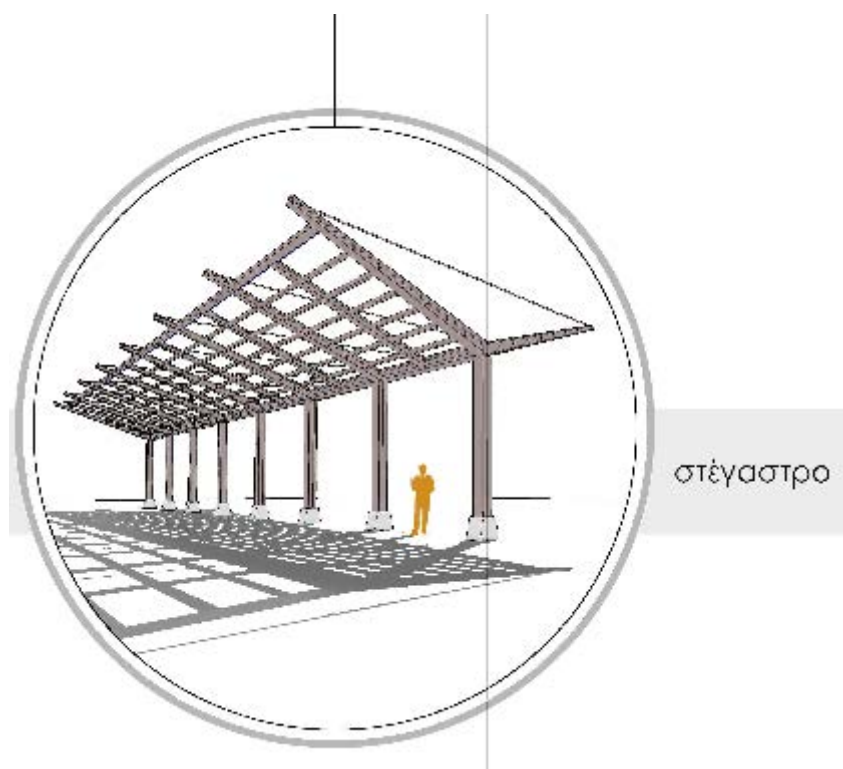
Εικόνα 34: Τομή Α-Α κτηρίου και όμορης περιοχής



Εικόνα 35: Τομή Β-Β κτηρίου και όμορης περιοχής



Εικόνα 36: Κατασκευαστική λεπτομέρεια στέγης και δαπέδου



Εικόνα 37: Κατασκευαστική λεπτομέρεια στεγάστρου

4.6.ΦΩΤΟΡΕΑΛΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΛΟΦΟΥ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΣΕ ΜΟΥΣΕΙΑΚΟ – ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΠΟΛΥΧΩΡΟ



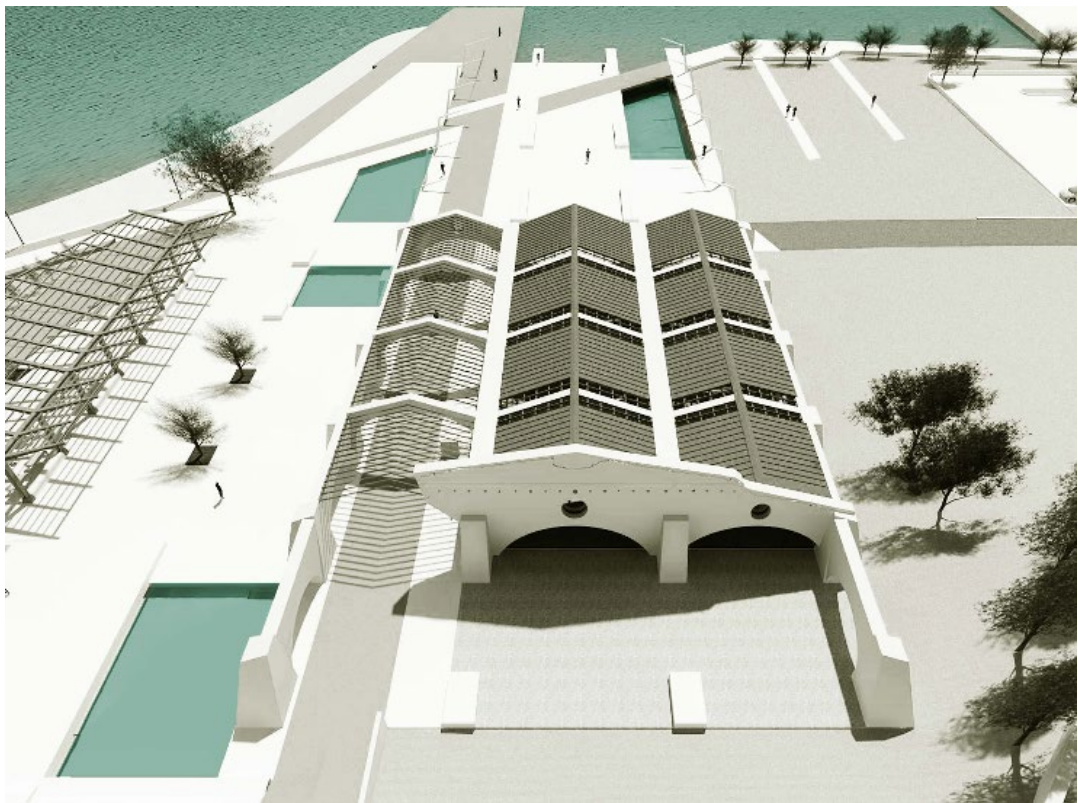
Εικόνα 38: Φωτορεαλιστικό εισόδου



Εικόνα 39: Φωτορεαλιστικό της ανατολικής όψης



Εικόνα 40: Φωτορεαλιστικό εντός του κτηρίου Διοικητηρίου



Εικόνα 41: Φωτορεαλιστικό γενικής άποψης εξωτερικού χώρου

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει την ανάπτυξη του ναυστάθμου της Σαλαμίνας από την ίδρυσή του το 1884 μέχρι και σήμερα. Συγκεκριμένα, η μελέτη στοχεύει στην ανάλυση της ανάπτυξης του σε συνάρτηση με την ναυτική τεχνολογία. Για την μελέτη χρησιμοποιήθηκαν επίσημοι χάρτες της Ιστορικής Υπηρεσίας Ναυτικού (ΙΥΝ). Το βασικό ζήτημα της εργασίας είναι η επανάχρηση στρατιωτικών εκτάσεων ως μία γενικότερη προβληματική της χρήσης εγκαταλελειμμένων αστικών περιοχών. Πιο συγκεκριμένα, η μελέτη εστιάζει στην ανάκτηση περιοχών που έχασαν την χρήση τους εξαιτίας οικονομικών και κοινωνικών αλλαγών όπως για παράδειγμα οι πρώην βιομηχανικές περιοχές, οι λιμενικές εγκαταστάσεις και τα αστικά κενά. Επιπλέον, εξετάζεται το ζήτημα της μείωσης των δημόσιων πράσινων χώρων στις ελληνικές πόλεις με επίκεντρο το νησί της Σαλαμίνας.

Οι προσεγγίσεις της πολεοδομίας στον βιώσιμο αστικό σχεδιασμό στοχεύουν στην επανάχρηση των ήδη χρησιμοποιημένων και αστικοποιημένων περιοχών ενώ προωθούν και την επανάχρηση των υπαρχόντων κτηρίων (Καρακώστα 2010). Για την παρούσα διπλωματική εργασία, επιλέχθηκε ως τόπος μελέτης η περιοχή του Λόφου του Διοικητηρίου του Ναυστάθμου Σαλαμίνας. Η επιλογή της συγκεκριμένης περιοχής έχει μεγάλο ενδιαφέρον καθώς παρουσιάζει ιδιαίτερα φυσικά χαρακτηριστικά ενώ και δυσκολίες σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Τα χαρακτηριστικά αυτά καθιστούν εξαιρετικά δύσκολη την επανάχρηση της περιορισμένης αξιοποίησης αλλά αυξημένης ιστορικής σημασίας περιοχής με αποτέλεσμα να μην έχει γίνει απόπειρα επανάχρησής της μέχρι σήμερα (Καρακώστα 2010).

Ο Δήμος Σαλαμίνας παρουσιάζει αρκετά μεγάλη έλλειψη σε δημόσιους χώρους πρασίνου αλλά και σε χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής. Ο στόχος της συγκεκριμένης μελέτης είναι η πρόταση επανάχρησης μίας μειωμένης στρατιωτικής χρήσεως περιοχής και η μετατροπή της σε έναν χώρο αναψυχής για το προσωπικό που εργάζεται στον ναύσταθμο και, υπό προϋποθέσεις και για τους κατοίκους του νησιού μέσω του βιώσιμου αστικού σχεδιασμού. Η πρόταση στοχεύει στην διαμόρφωση της περιοχής σε έναν χώρο με έντονο πολιτιστικό και κοινωνικό χαρακτήρα μέσα από χρήσεις που αναπτύσσονται σε νέους, δημόσιους χώρους πρασίνου.

Η μελέτη της περιοχής ξεκίνησε με επιτόπια έρευνα και καταγραφή των προβλημάτων αλλά και των δυνατοτήτων της περιοχής μελέτης. Μέσα από αυτή την καταγραφή δημιουργήθηκε το σενάριο επέμβασης στην τοποθεσία. Στο σενάριο προτείνεται ο σχεδιασμός και η κατασκευή ενός αστικού πάρκου έτσι ώστε να αξιοποιηθεί ο Λόφος του Διοικητηρίου με τον βέλτιστο τρόπο. Στην πρόταση λαμβάνονται υπόψη τα σημαντικά περιβαλλοντικά, χωρικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής επέμβασης ενώ έχει πρωτεύοντα ρόλο στον σχεδιασμό και την οργάνωση του χώρου, η ιστορικότητα της τοποθεσίας. Η πρόταση ανάπλασης εμπεριέχει τα υπάρχοντα κτίσματα τα οποία αναδεικνύονται και επαναχρησιμοποιούνται. Ταυτόχρονα, αναδεικνύεται το φυσικό περιβάλλον και

πιο συγκεκριμένη η σχέση της τοποθεσίας με την θάλασσα μέσα από νέες χρήσεις. Μέσα από τις παραπάνω παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτης, το νησί της Σαλαμίνας θα αναδειχθεί μέσα από έναν νέο, δημόσιο χώρο ο οποίος εντάσσεται στον αστικό ιστό και καλύπτει τις σύγχρονες ανάγκες της τοπικής κοινωνίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνικές Πηγές

- Βιτοπούλου Α., Γεμενετζή Γ., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ., Τασοπούλου Α., (2015), «*Βιώσιμες πόλεις: προσαρμογή και ανθεκτικότητα σε περιόδους κρίσης*», Εκδόσεις: Κάλλιπος
- Γιαννακού Α., (2016), «*Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης: το ανοικτό ζήτημα του στρατηγικού μητροπολιτικού σχεδιασμού*», εισήγηση στο αναπτυξιακό συνέδριο «Κεντρική Μακεδονία – επιχειρηματική περιφέρεια: άμεσες ενέργειες και στρατηγικός σχεδιασμός, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος – Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας
- Γοσποδίνη, Α., (2016), Σημειώσεις μαθήματος «*Τοπιακός Σχεδιασμός και Ανάπλαση Υποβαθμισμένων Αστικών Περιοχών*», Π.Μ.Σ. Αστική Ανάπλαση και Ανάπτυξη Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Λάρισα.
- Καρακώστα Μ., (2010), Διπλωματική Εργασία, *Ανάπλαση και επανένταξη του πρώην στρατοπέδου Κόδρα στα όρια του αστικού ιστού του Δήμου Καλαμαριάς*, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη
- Μακουσιάρη Ε., (2017), Διπλωματική Εργασία, *Πιλοτικό μοντέλο για την εφαρμογή των προσωρινών χρήσεων ως εργαλείο αστικής αναγέννησης: Μια μελέτη περίπτωσης στο εγκαταλελειμμένο αστικό απόθεμα της Θεσσαλονίκης*, ΑΠΘ Θεσσαλονίκη
- Ρουχά Α., (2018), *Αστική Ανάπλαση και Βιώσιμη Ανάπτυξη Στρατιωτικών Εκτάσεων – Η περίπτωση του στρατοπέδου Τσαλτάκη στην Λαμία*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Σαμαράς Ν., (2019), *Επανάχρηση Ιστορικών Κτηρίων*, Σημειώσεις Μαθήματος του ΠΜΣ *Αρχιτεκτονική και Δομοστατική Αποκατάσταση Ιστορικών Κτηρίων και Συνόλων - Α.Δο.Απ.* του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.
- Τσαπράζης Ν. Γ. (. (1991). Ο πολεμικός ναύσταθμος Σαλαμίνος: Νικολάου Γ. Τσαπράζη. [Αθήνα]: Ιστορική Υπηρεσία Πολεμικού Ναυτικού.
- Υδρογραφική Υπηρεσία (1986). *Όρμος Κερατσινίου Στενό ναυστάθμου Σαλαμίνας*. Αθήνα: Υδρογραφική Υπηρεσία.

Ξενόγλωσσες Πηγές

- Asteris, Michael, Clark, David and Jaffry, Shabbar. (2016) "The Economic Effect of Military Facility Contraction: A Naval Case Study". *Defence and Peace Economics*:1-26 doi: 10.1080/10242694.2015.1122281
- Couch, C., Sykes, O., & Börstinghaus, W. (2011). Thirty years of urban regeneration in Britain, Germany and France: The importance of context and path dependency. *Progress in Planning*, 75(1), 1-52. <https://doi.org/10.1016/j.progress.2010.12.001>

- Daddi, Pierluigi, d'Agostino, Giorgio and Pieroni, Luca. (2016) "Does military spending stimulate growth? An empirical investigation in Italy". *Defence and Peace Economics* (2016):1-20 doi:10.1080/10242694.2016.1158438
- EPSYS (2005) *Inc. Economic Impact Analysis of Delayed Military Base Reuse in California*
- Foult, David. (2016) "The impact of the "economy of history": The example of battlefield tourism in France". *Mondes du Tourisme*
- Ivona, A. (2016). *Tourism exploitation and economic benefits: A case study. Journal of Tourism Management, 12*(3), 45-60. <https://doi.org/10.1016/j.jtourman.2016.03.015>
- Korczak, Jerzy. (2014) "Regeneration of military sites as a factor in the improvement of the town's logistics infrastructure". *Procedia - Social and Behavioral Sciences 151*:158-171 doi:10.1016/j.sbspro.2014.10.016
- Lee, Jim. (2016) "The Regional Economic Effects of Military Base Realignment and Closures". *Defence and Peace Economics*:1-18 doi:10.1080/10242694.2016.1170335
- Paloyo, Alfredo R., Vance, Colin and Vorell, Matthias (2010). "The regional economic effects of military base realignments and closures in Germany". *Defence and Peace Economics 21*:5-6, 567-579 doi:10.1080/10242694.2010.524778
- Pollo, Riccardo (2012). La cessione del patrimonio immobiliare pubblico: la riconversione dei siti militari. *Techne 3*:216-223
- Seaton, Antony V. (1999)"War and Thanatourism: Waterloo 1815-1914". *Annals of Tourism Research 26* doi:10.1016/S0160-7383(98)00057-7