ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ

Τα Πλοία και οι Άνθρωποι

Ιστορία, Αναμνήσεις, Χρονικά

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ

Τα Πλοία και οι Άνθρωποι

Ιστορία, Αναμνήσεις, Χρονικά

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ
Τα Πλοία και οι Άνθρωποι - Ιστορία, Αναμνήσεις, Χρονικά

Έκδοση: Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας
Ραφήνα, Ιούνιος 2015

Φωτογραφίες: Ιούλιος Διρμίκης
Αντώνης Λαζαρής
Τάσος Παπαναστασίου
Ηλίας Χανδέλης

Επιμέλεια: Εριέττα Βουλγαρίδη

Σχεδιασμός εντύπου - σελιδοποίηση: ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Εκτύπωση - βιβλιοδεσία: ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Φωτογραφίες εξωφύλλου: Νικόλαος Τομπάζης
© Φωτογραφικό αρχείο Μουσείου Μπενάκη.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ

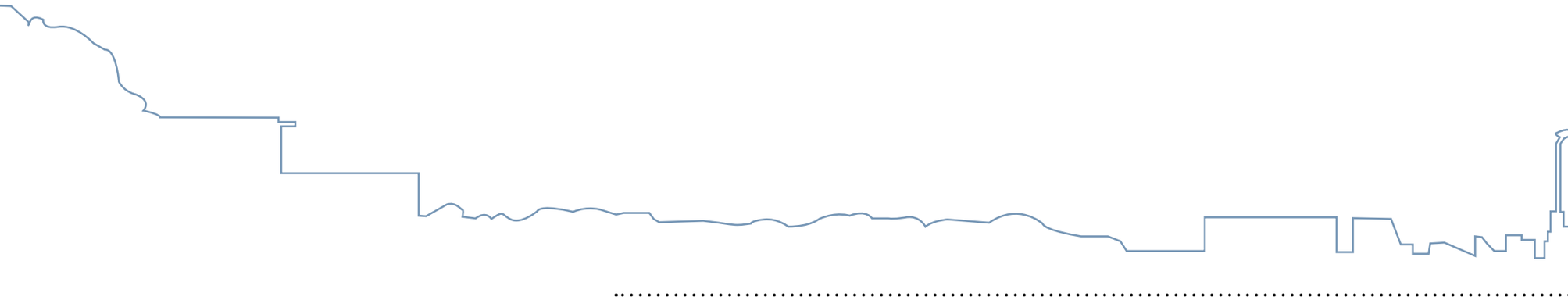
Τα Πλοία και οι Άνθρωποι

Ιστορία, Αναμνήσεις, Χρονικά

ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2015

«δεν ξέρουμε την πίκρα του λιμανιού σαν ταξιδεύουν όλα τα καράβια...»

Γ. Σεφέρης



Περιεχόμενα

Ιστορία του λιμανιού της Ραφήνας 15
Από το «Ραφήν» στο «Αγία Κυριακή» 33
Το τσιμεντόπλοιο 59
Ναυάγιο Χειμάρρα 73
Νεότερη ιστορία του λιμανιού 85
Ναυάγιο Χρυσή Αυγή 115
Σύγχρονη ιστορία του λιμανιού 121
Το λιμάνι σήμερα 137
Το λιμάνι της Αγίας Μαρίνας 159
Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας 167
Βιβλιογραφία 188

Σύνθεση του Δ.Σ του Ο.Λ.Ρ.

Πρόεδρος:
Ορκόπουλος Γεώργιος

Αντιπρόεδρος:
Χατζηπαράσχου Αικατερίνη

Μέλη:
Λιάγκος Αθανάσιος
Αποστολάκης Σκιπίων - Στυλιανός
Παντελίδης Βησσαρίων
Βαλαβάνης Αλέξανδρος
Αποστόλου Γεράσιμος

Πρόλογος

Ραφήνα, 20 Ιουνίου 2015

Αγαπητοί πολίτες,
ταξιδιώτες και επισκέπτες τη Ραφήνας,

μετά τη συνεχή προσπάθεια για ποιοτικά καλύτερες υπηρεσίες και πληρέστερη ενημέρωσή σας, το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας αποφάσισε την έκδοση ενός λευκώματος με την ιστορία του λιμανιού της πόλης μας.

Στην προσπάθειά μας να αποτυπώσουμε όσο καλύτερα γίνεται την ιστορία του λιμανιού χρειάστηκαν παλιά αρχεία, φωτογραφίες και συνεντεύξεις πολλών ανθρώπων που έζησαν και εργάσθηκαν εδώ. Το βιβλίο αυτό αφιερώνεται σε όλους όσους είχαν, έχουν και θα έχουν σχέση με το λιμάνι.

Ως πρόεδρος θα ήθελα να ευχαριστήσω από καρδιάς όσους συμμετείχαν στην προσπάθεια του οργανισμού για την ολοκλήρωση αυτού του μοναδικού λευκώματος. Οφείλω επίσης να ευχαριστήσω τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου που συμφώνησαν ομόφωνα και όλους τους συντελεστές που βοήθησαν να υλοποιηθεί αυτή η έκδοση καθώς ήταν πάντα μεγάλη επιθυμία μου να αποτυπωθούν οι ιστορίες και τα γεγονότα σχετικά με το λιμάνι.

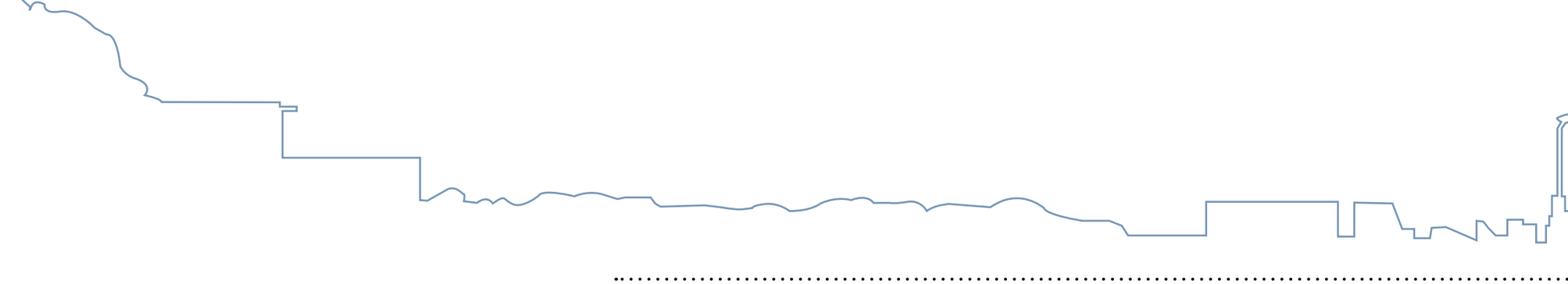
Θα ήθελα ακόμα να ευχαριστήσω τους προϊσταμένους των τμημάτων και όλους τους εργαζόμενους στον Οργανισμό για την άψογη συνεργασία όλο αυτό το διάστημα.

Τυχόν ελλείψεις, παραλείψεις, ονόματα και ιστορίες που δεν αναφέρονται, θα μπορέσουν να προστεθούν σε μελλοντική προσθήκη του παρόντος βιβλίου.

Φιλικά,

Ο πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Ο.Λ.Ρ.

Γεώργιος Ορκόπουλος



Για τη συμβολή τους στη δημιουργία αυτού του βιβλίου, έχω να ευχαριστήσω πολλούς.

Πρώτα από όλους, τον πρόεδρο του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας, κύριο Γιώργο Ορκόπουλο που μου εμπιστεύθηκε την επιμέλεια του λευκώματος αυτού και τον κύριο Αντώνη Λαζαρή, βιολόγο και εκπαιδευτικό στο 1ο Γενικό Λύκειο Ραφήνας, για την έρευνα, την προσφορά προσωπικού υλικού και τη μεγάλη ενθάρρυνσή του.

Για τις εξομολογήσεις, με τη σειρά που μου μίλησαν, τον λιμενάρχη Ραφήνας πλοίαρχο Λ.Σ. Ιωάννη Ρουσάκη, τον καπετάνιο Μάκη Σκιαδά, τον ιδιοκτήτη εστιατορίου Κοσμά Καλπάκη, τον πρώην λιμενάρχη Ραφήνας Νίκο Καβαλλιέρο, την ιδιοκτήτρια εστιατορίου Ελένη Αναστασιάδη, τον ιχθυοπώλη Παν/τη Σκλιά, τον καπετάνιο Κώστα Τζώρτζη, τον ιχθυοπώλη Θανάση Τόλια, την κυρία Ιωάννα Χατζή, τον ιδιοκτήτη πρακτορείου Αντώνη Τόγια, τον καπετάνιο Αχιλλέα Ταρλάμη, τον καπετάνιο Μάρκο Βλάμη, τον Μηνά Κουζούπη, τη Ζαμπέτα Αστρά, τον καπετάνιο Τάσο Τρέσο, την Αλέκα Κουρή, τον Σταύρο Ασβεστάρη, τον καπετάνιο Κώστα Νίκα και τον καπετάνιο Γιάννη Καλαβρό.

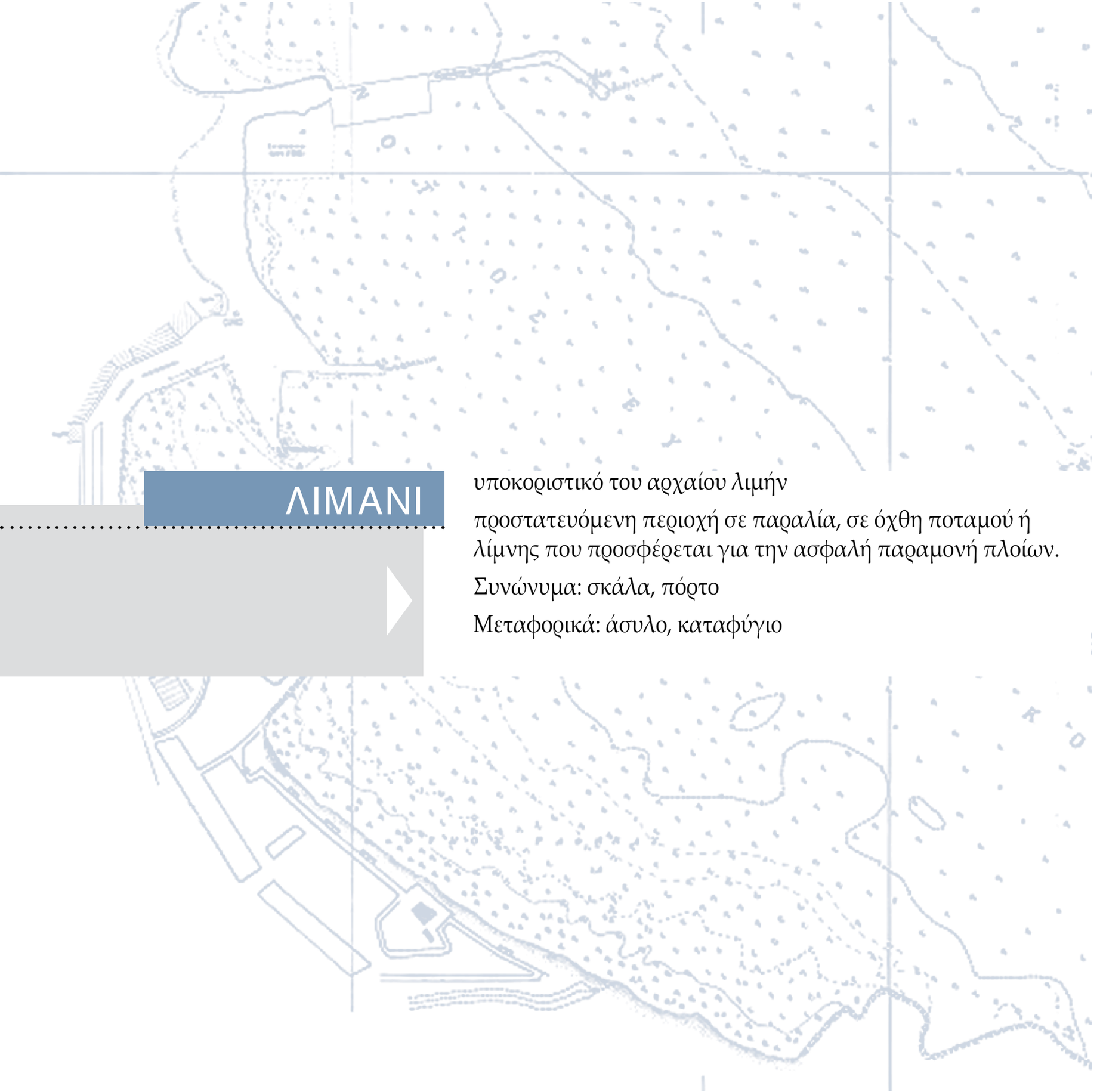
Θέλω ακόμα να ευχαριστήσω τον Ηλία Χανδέλη που έτρεξε να φωτογραφήσει το λιμάνι όποτε του το ζήτησα, τη Χριστίνα Παναγιώτου που μου επέτρεψε να χρησιμοποιήσω ένα πολύ μεγάλο μέρος των κειμένων της, το Στέφανο Γερακάκη από το λιμεναρχείο Ραφήνας για τις τεχνικές πληροφορίες, τον Γιώργο Περγαντίνα και την Άννα Μπαρλαούρα από το Εθνικό Τυπογραφείο που έκαναν πραγματικότητα το βιβλίο που είχα φανταστεί και όλους τους εργαζόμενους στον Οργανισμό Λιμένος για τη βοήθεια και τη συνεργασία.

Επίσης ένα μεγάλο ευχαριστώ σε όλους όσους ανέχθηκαν τις ερωτήσεις μου, εξομολογήθηκαν τις προσωπικές τους αναμνήσεις και μου εμπιστεύτηκαν τα προσωπικά τους αρχεία και φωτογραφίες. Ας με συγχωρήσουν όσοι άθελά μου έχω ξεχάσει να αναφέρω.

Με μια ξαφνική και ανέλπιστα μεγάλη αγάπη για τα καράβια,

Εριέττα Βουλγαρίδη

Ραφήνα, 19 Ιουνίου 2015



ΛΙΜΑΝΙ

υποκοριστικό του αρχαίου λιμήν

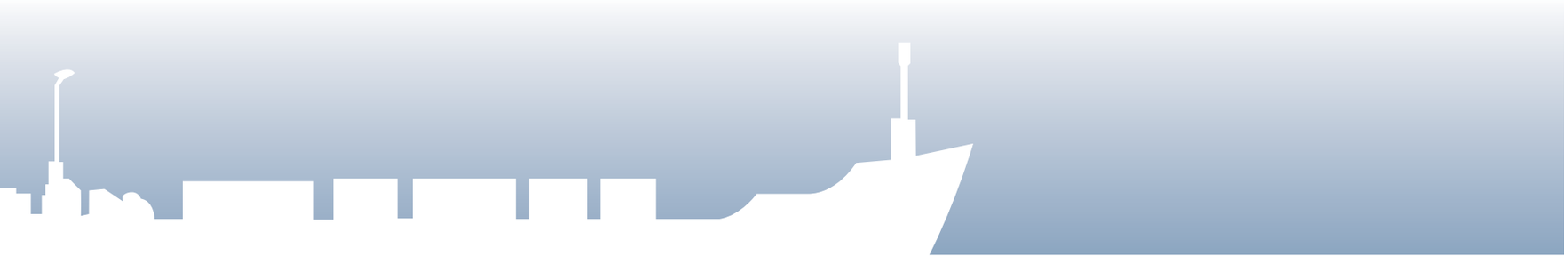
προστατευόμενη περιοχή σε παραλία, σε όχθη ποταμού ή λίμνης που προσφέρεται για την ασφαλή παραμονή πλοίων.

Συνώνυμα: σκάλα, πόρτο

Μεταφορικά: άσυλο, καταφύγιο

38º 01΄ 19΄΄ βόρεια
24º 00΄ 30΄΄ ανατολικά

Ιστορία
του λιμανιού της Ραφήνας



Η Ραφήνα, παραθαλάσσια, όμορφη και γραφική, με τα χρωματιστά λιμανάκια και τους καταπράσινους λόφους της, ήταν από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα ένα σημείο επικοινωνίας με το Αιγαίο και την Εύβοια, ένα κέντρο αλιείας, ένας χώρος διακίνησης αλιευμάτων και πολλών άλλων προϊόντων, ένας τόπος ευχάριστης και ήσυχης διαμονής.

Ψαράδες και λιμενεργάτες στο λιμάνι
Φωτογραφικό αρχείο Λάμπρου Ρεπάμπη

Το Ασκηταριό
Φωτογραφίες Αντώνης Λαζαρής

Προϊστορικά και αρχαία χρόνια

Στη Ραφήνα κατοικούσαν άνθρωποι από τα Νεολιθικά ακόμα χρόνια. Στην παραλία του λιμανιού βρέθηκαν κομμάτια από προϊστορικά αγγεία και έτσι άρχισαν ανασκαφές στην περιοχή, από τον αρχαιολόγο Δημήτριο Θεοχάρη το 1952-1954. Στη θέση Ασκηταριό, στην άκρη της παραλίας Μαρίκες, πάνω από τον κάβο, βρέθηκε ακρόπολη του 3.000πΧ. ενώ πάνω από το λιμάνι βρέθηκε οικισμός της ίδιας εποχής.

Βόρεια από τις εκβολές του ρέματος εντοπίστηκαν δύο εργαστήρια χαλκού, τα αρχαιότερα στην Ευρώπη. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν υπάρχουν κοιτάσματα χαλκού στην ευρύτερη περιοχή πράγμα που μας κάνει να αναρωτηθούμε για την προέλευσή του. Μια ένδειξη της παλαιότητας του λιμανιού δίνεται από τη λογική αλλά μη τεκμηριωμένη εξήγηση ότι ο χαλκός των προϊστορικών αυτών εργαστηρίων ερχόταν από τις Κυκλάδες και τη Βόρειο Ελλάδα όπου υπήρχαν αντίστοιχα κοιτάσματα. Ο προϊστορικός αυτός οικισμός που καταστράφηκε το 2.000πΧ., έμεινε για ένα διάστημα ακατοίκητος και στα ερείπιά του κτίστηκε νέος οικισμός κατά τα Μυκηναϊκά χρόνια (1.600-1.100πΧ).

Στις ανασκαφές, βρέθηκαν πήλινα χρηστικά αντικείμενα και αποθηκευτικά αγγεία που σήμερα εκτίθενται στο αρχαιολογικό μουσείο της Αθήνας.

Ραμφόστομες φιάλες
που βρέθηκαν στο Ασκηταριό και εκτίθενται
στο Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο

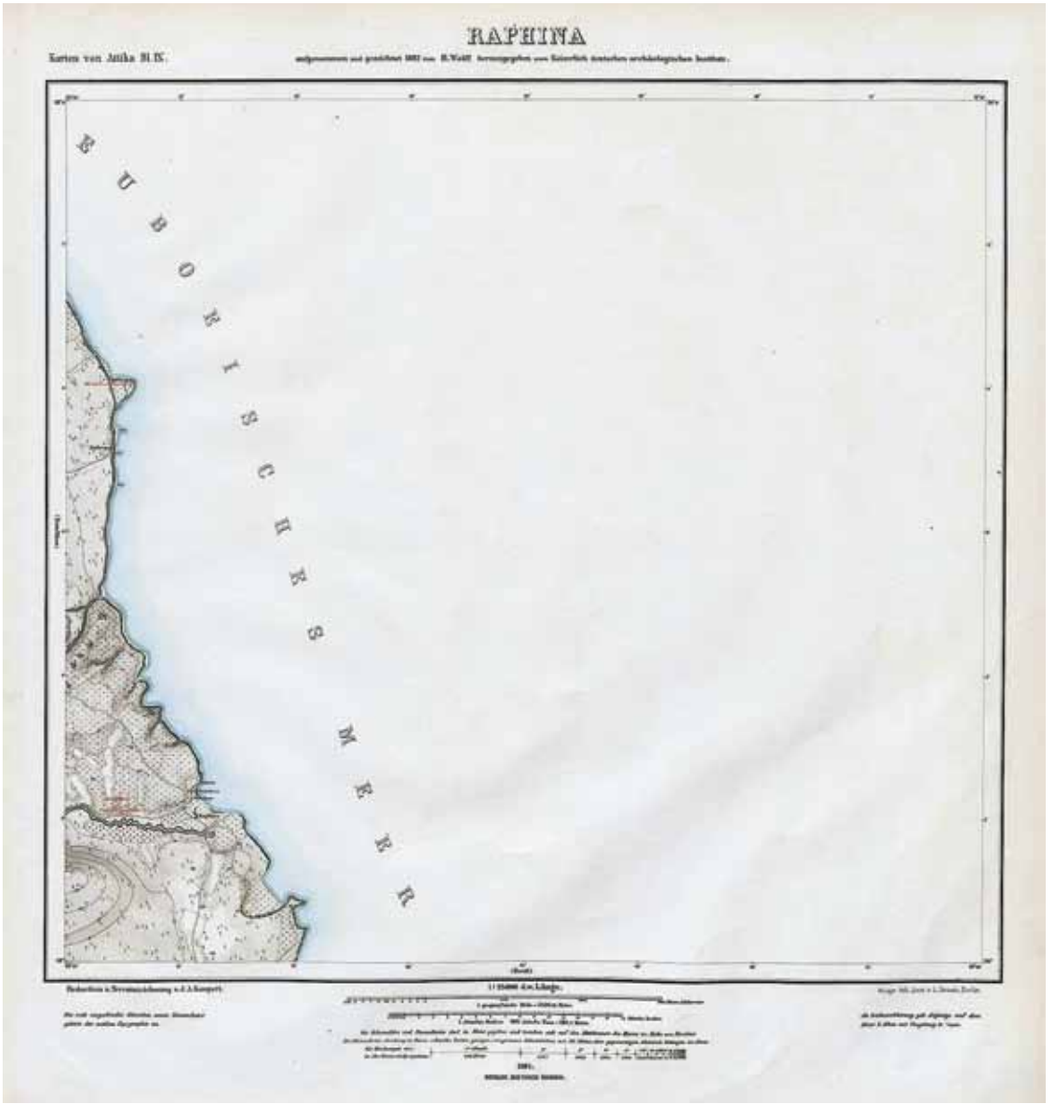
Ψαράδες στο λιμάνι
Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Στα τέλη του 6ου αιώνα πχ. ο Κλεισθένης χώρισε την Αττική σε 100 δήμους και 10 φυλές. Ο δήμος εδώ ονομάστηκε Αραφήν από το όνομα του πρώτου κυβερνήτη της φυλής Αιγηίδα. Η παραθαλάσσια περιοχή ονομάζονταν «Αραφηνίδες Αλές». Σε μεταγενέστερη ανασκαφή από τον Στέλιο Κατάκη το 1970, βρέθηκε μια μεγάλη ρωμαϊκή έπαυλη με θαυμάσιο βαλανείο (λουτρό) με ψηφιδωτά δάπεδα. Στα χρόνια που ακολούθησαν, τα ίχνη του Αραφήν χάνονται.

Βυζαντινή Εποχή & Τουρκοκρατία

Μετά τον 9ο μχ. αιώνα, κατά τα βυζαντινά χρόνια ιδρύθηκε η μονή Παντοκράτορος (Νταού Πεντέλη) η οποία κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας, όπως όλα τα μοναστήρια, ήταν εστία και καταφύγιο πολιτισμού.

Χάρτης της Αττικής,1882, E.Curtius & J.Kaupert



Το 1680 την ημέρα του Πάσχα, πειρατικά καράβια με κόκκινα πανιά φτάνουν στο λιμάνι της Ραφήνας. Οι πειρατές εισβάλλουν στο μοναστήρι και σφαγιάζουν τους 179 μοναχούς που κατοικούσαν εκεί. Από τότε και για περισσότερο από δύο αιώνες, το ιστορικό μοναστήρι του Παντοκράτορος ερημώθηκε.

Το 1814 πολλά κτήματα της περιοχής πουλήθηκαν από τον Αλή μπέη σε μεγάλες Ελληνικές οικογένειες. Το 1850 ήρθαν στην κατοχή του Αλέξανδρου Σκουζέ 30.000 στρέμματα που εκτείνονταν από το Πικέρμι μέχρι τη Ραφήνα, αφού πέρασαν πρώτα από τα χέρια της οικογένειας Πετράκη, της ομώνυμης μονής.

Νικόλαος Τομπάζης: Άποψη όρμου Ραφήνας - Οκτώβριος 1952 Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Στο γύρισμα του αιώνα

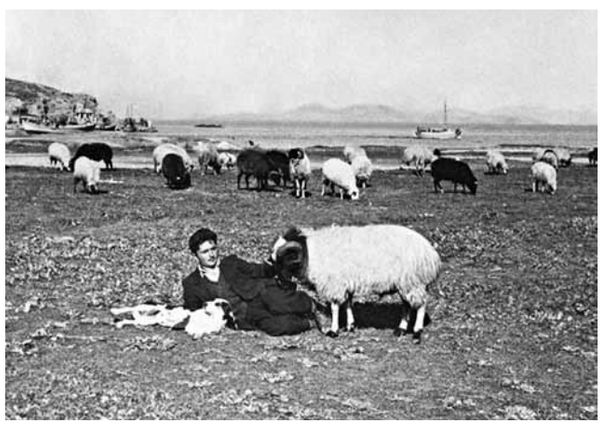
Στο τέλος του 19ου αιώνα γίνεται η χαρτογράφηση της περιοχής από τους Ernst Curtius και Johann Kaupert.

Στην περιοχή της Ραφήνας καταγράφονται ίχνη αρχαιοτήτων, λιγοστά πηγάδια και το εκκλησάκι της φανερωμένης στην ακτή. Η μονή Νταού είναι ήδη ερειπωμένη και η περιοχή αδιάβατη με πυκνή βλάστηση, λύκους και τσακάλια.

Το λιμάνι της Ραφήνας κατοίκησαν σιγά σιγά ψαράδες από το Κρανίδι, τα Βάτικα Λακωνίας, την Ερμιόνη, την Κοιλάδα Αργολίδας καθώς και το Μαρμάρι, τα Στύρα και την Κάρυστο. Εκείνη την εποχή τα πλεούμενα και οι ψαράδες που κινούνται στο Νότιο Ευβοϊκό και στο Αιγαίο χρησιμοποιούν τη Ραφήνα ως σκάλα για μεταφορά αλιευμάτων. Πριν φτιαχτεί το λιμάνι, οι ψαροπούλες και οι τράτες δεν μπορούσαν ν' αράξουν εδώ εύκολα. Σαν φυσούσε φρέσκος βοριάς, πήγαιναν νοτιότερα, στο λεγόμενο τότε «αυλάκι του βοριά», εκεί που βρισκόταν μέχρι πριν λίγα χρόνια η κατασκήνωση των πετρελαιοειδών. Όταν φυσούσε νοτιάς άραζαν στο «αυλάκι του σορόκου», που βρίσκεται πίσω από τον κάβο στις Μαρίκες. Οι απάνεμοι αυτοί ορμίσκοι επέτρεπαν ν' αράζει κανείς με κάποια σιγουριά. Από εκεί έφερναν από στεριά τα ψάρια με μουλάρι ή σούστα.

Οι ψαράδες ζήτησαν την κατασκευή μόλου για να αράζουν οι τράτες τους και το 1907 ο Α.Σκουζέ προχώρησε στην κατασκευή του, εξυπηρετώντας τις ανάγκες του τσιφλικιού του και τη διακίνηση των κρασιών του, διευκολύνοντας παράλληλα την προώθηση των αλιευμάτων των ψαροκάικων στην Αθήνα καθώς ο δρόμος Ραφήνα-Αθήνα είχε φτιαχτεί.

Φωτογραφικό αρχείο οικογένειας Σκούφου



Ο Σκουζές, λοιπόν, κατασκευάζει από πέτρες τον πρώτο μόλο που θα πρέπει να είχε μήκος γύρω στα 40 μέτρα. Ο μεγαλοκτηματίας φόρτωνε στα καΐκια κρασιά και τα έστελνε στα νησιά, μιας και η περιοχή ήταν κατάφυτη από αμπέλια. Εκτός από το μόλο υπήρχε και μια γραμμή σιδηροδρόμου για τη μεταφορά του λιγνίτη από τα λιγνιτωρυχεία που υπήρχαν στη διασταύρωση της Ραφήνας. Παρ' όλες τις προσπάθειες, οι εγκαταστάσεις του λιμανιού είναι υποτυπώδεις και αυτό που δίνει ζωή στο λιμάνι είναι οι ψαροπούλες και τα περιλαβητήρια.

Φωτογραφικό αρχείο Ιωάννας Χατζή

Ψαροπούλες

Οι ψαροπούλες αποτελούσαν το συνδετικό κρίκο στην αλιευτική αλυσίδα. Ήταν μικρά και μεγάλα καΐκια που μάζευαν τα ψάρια από τις βάρκες και πήγαιναν φαγητό, νερό και προμήθειες στους ψαράδες. Αυτό γινόταν άλλες φορές γιατί έριχναν τα δίχτυα μακριά, και άλλες επειδή οι καιροί που συναντούσαν ήταν άγριοι και πολύ συχνά δεν μπορούσαν να σταθούν κοντά στο λιμάνι ή είχαν παρασυρθεί από τον καιρό.

Περιλαβητήρια

Τα περιλαβητήρια ήταν ξύλινες παράγκες, μικρά «μαγαζάκια», στα οποία κάθονταν οι περιλαβητές (παραλαβητές) των ψαριών οι οποίοι παρελάμβαναν τα αλιεύματα, που έρχονταν από την Εύβοια και άλλα νησιά.

Ραφήνα 1939

Ήταν εκπρόσωποι των εμποροψαράδων της αθηναϊκής ψαραγοράς, άνθρωποι που δούλευαν για τους μεγάλους ιχθυεμπόρους και έκαναν τις συνεννοήσεις με τους ψαρομανάβηδες, όπως λέγονταν οι ψαράδες τότε, ένα είδος υπαλλήλου-μεσάζοντα. Με τον καιρό και την αύξηση της παραγωγής, οι ξύλινες παράγκες έδωσαν τη θέση τους σε μαγαζιά που χτίστηκαν για το σκοπό αυτό στο τέλος της δεκαετίας του ’50, αρχές της δεκαετίας του ’60 από το Σωτήρη Κανσό, τον Ευστράτιο Αρβανιτίδη και τον Ευστράτιο Καλεμκερή.

Από διηγήσεις μαθαίνουμε πως σ’ ένα σημείο του υποτυπώδους λιμανιού ήταν μια πέτρα μεγάλη μέσα στη θάλασσα και εκεί έδεναν οι ψαροπούλες που έρχονταν με τα πανιά από το Μαρμάρι, τα Στύρα, την Κάρυστο και άλλα μέρη. Τα ψάρια τα παραλάμβαναν με τη σειρά τους οι σούστες ώστε να τα μεταφέρουν στην Κεντρική Αγορά.

Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Ο σουστιέρηδες και οι περιλαβητές βάζανε τα ψάρια σ' ένα πανέρι που το γέμιζαν απέξω με σκίνα. Πήγαιναν με τις σούστες μέχρι το Πικέρμι, όπου υπήρχε τότε το Χάνι του Σκορδά όπου αλλάζανε άλογα. Έφταναν τα ξημερώματα στην αγορά για να πουλήσουν τα ψάρια και εκεί άλλαζαν ξανά άλογα και γύριζαν πίσω φορτωμένοι με κολώνες πάγου τις οποίες προστάτευαν με πριονίδι. Στου Σκορδά το Χάνι άλλαζαν ξανά άλογα και έφταναν στη Ραφήνα.

Όταν τα ψάρια ήταν λιγοστά κι η σούστα ήταν ασύμφορη, τα έβαζαν σε πανέρια, τα φόρτωναν σε μουλάρια και τα πήγαιναν στο Γέρακα για να τα βάλουν στο πρωινό τραίνο που ερχόταν από το Λαύριο. Κάποιες φορές τα πήγαιναν κι ως την Αθήνα με το μουλάρι. Η Ραφήνα ήταν ψα-

Φωτογραφίες Ιούλιος Διρμίκης

ρόσκαλα καλή λένε στις μαρτυρίες τους όσοι την έζησαν. Όλη νύχτα το λιμάνι βροντολόγαγε από τον «κόπανο» που δούλευαν οι περιλαβητές για να σπάνε τον πάγο για τα ψάρια, από τις φωνές των σουστιέρηδων, κι από το χρεμέτισμα των αλόγων. Έπηζε ο κόσμος από ψάρια λένε οι παλιοί. Επίσης η Ραφήνα ήταν πιο κοντά στην Αθήνα απ' ότι το Λαύριο ή η Χαλκίδα γεγονός που την έκανε πιο προσιτή στην αγορά.

Οι περισσότερες πληροφορίες για την εποχή εκείνη έρχονται από τις διηγήσεις των ανθρώπων που τα έζησαν από κοντά. Η κυρία Ολυμπία Παξινού μιλάει για τον παππού και τον πατέρα της: *«Ο παππούς μου ο Νίκος λεγόταν Αντιόχου και είχε έρθει από τους Παξούς γύρω στο 1900.*

Φωτογραφία Ιούλιος Διρμίκης, φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Τον φώναζαν «ο Νίκος απ' τους Παξούς» και έτσι του έμεινε το επίθετο Παξινός. Έπαιρνε τα ψάρια και τα πουλούσε στην Κεντρική Αγορά όπου είχε ανοίξει μαγαζί. Ο μπαμπάς μου ο Σίδερης (Ισίδωρος) Παξινός γεννήθηκε στη Ραφήνα το 1911. Όταν ήταν νεαρός είχε ψαροπούλα, ένα μικρό καΐκι τη «Βαγγελιώ». Περίμενε να παραλάβει τα ψάρια για να τα μεταφέρει στην Αθήνα. Έκανε και μερικά δρομολόγια από τη Ραφήνα για το Μαρμάρι».

Ο κ.Αθανάσιος Τόλιας, ένας από τους πιο παλιούς ιχθυοπώλες της Ραφήνας, θυμάται τις δυσκολίες όταν ο καιρός δε βοηθούσε. *«Για να ξεφορτώσουνε, περνάγανε από το καΐκι, πάνω σε ένα μαδέρι με το καφάσι με τα ψάρια στην πλάτη. Άμα είχε καιρό και κύμα έπεφτε και κανένας μέσα..»*

Ο Μαρίνος Γκιβίσης, πολύ παλιός φορτηγατζής στη Ραφήνα, τα θυμάται κι εκείνος:

«Εδώ κατεβαίνανε τσακάλια και κάθε πρωί τρώγανε τα σκουπίδια. Η θάλασσα έφτανε μέχρι έξω και βάζανε κάτι ξύλα για να βγούνε στην προβλήτα. Τα μαγαζιά για να τα κάνουνε τότε, σκάψανε το βράχο.»

Στη γραμμή της Εύβοιας ταξίδευαν αρκετά μικρά καΐκια, όπως το «Αγία Βαρβάρα», το «Κωνσταντίνος» και το «Αγγελική», το «Άγιος Νικόλαος», το «Βαγγελιώ» και το «Άγιος Κωνσταντίνος».

«Αυτά είχαν λαγουδέρα. Σου έριχναν ένα καραβόπανο και σε σκέπαζαν με αυτό για να μην βραχείς. Ζώα, κιβώτια κι εμείς κάτω από το πανί, έτσι μας βάζανε όλους».

Στην πορεία ναυπηγήθηκαν κι άλλα καΐκια, τύπου λίμπερτυ, για τα Στύρα, την Κάρυστο και το Μαρμάρι, όπως το «Βασίλισσα Φρειδερίκη» του Βλάμη, το «Φανερωμένη» και το «Νεράιδα».

Ο κ.Γκιβίσης θυμάται και τους παλιούς καικτζίδες *«Ο Γιάννης ο Μαλάμωσης, Γεωργίου το κανονικό, είχε το Φανερωμένη το καΐκι, φοβερός καπετάνιος, δυνατός θαλασσινός και μετά πήγε στα καράβια. Και το Νεράιδα ήταν πολύ καλό καΐκι, μηχανή δεν είχε καλή μόνο».*

Στέφανος Μαλικόπουλος.
Άποψη λιμανιού, Ραφήνα, Απρίλιος 1947
© Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείο Μπενάκη

Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Ο κ. Αθανάσιος Τόλιας μας περιγράφει τη διαδικασία βαφής των διχτυών:

«Τα δίχτυα εκείνα τα χρόνια ήταν πολύ ανοιχτόχρωμα και έπρεπε να βαφτούν για να διευκολύνεται το ψάρεμα. Εκεί στο μεγάλο καζάνι λοιπόν, βράζανε το νερό και ρίχνανε μέσα τον εξωτερικό σκληρό φλοιό από το πεύκο, που λέγεται πετίκι. Αυτό άμα το βράσεις βγάζει ένα χρώμα κοκκινωπό.

Ρίχνανε εκεί μέσα τα δίχτυα για να τα βάψουν ώστε να μη φαίνονται μέσα στο νερό. Άμα μείνουν άσπρα, το ψάρι φοβάται και δεν πάει να περάσει. Βάφανε και κάποια σχοινιά, αλλά πιο πολύ τα δίχτυα. Κάθε εποχή που αλλάζαμε δίχτυα τα βάφαμε γιατί έπαιζε μεγάλο ρόλο στο ψάρεμα».

Στην επόμενη φωτογραφία, όπου ψαράδες βάφουν τα δίχτυα στο καζάνι της Ραφήνας, διακρίνεται σε νεαρή ηλικία αριστερά ο πιο παλιός καβοδέτης, ο Αργύρης Χασάπης, κατά κόσμον μπάρμπα Αργύρης.

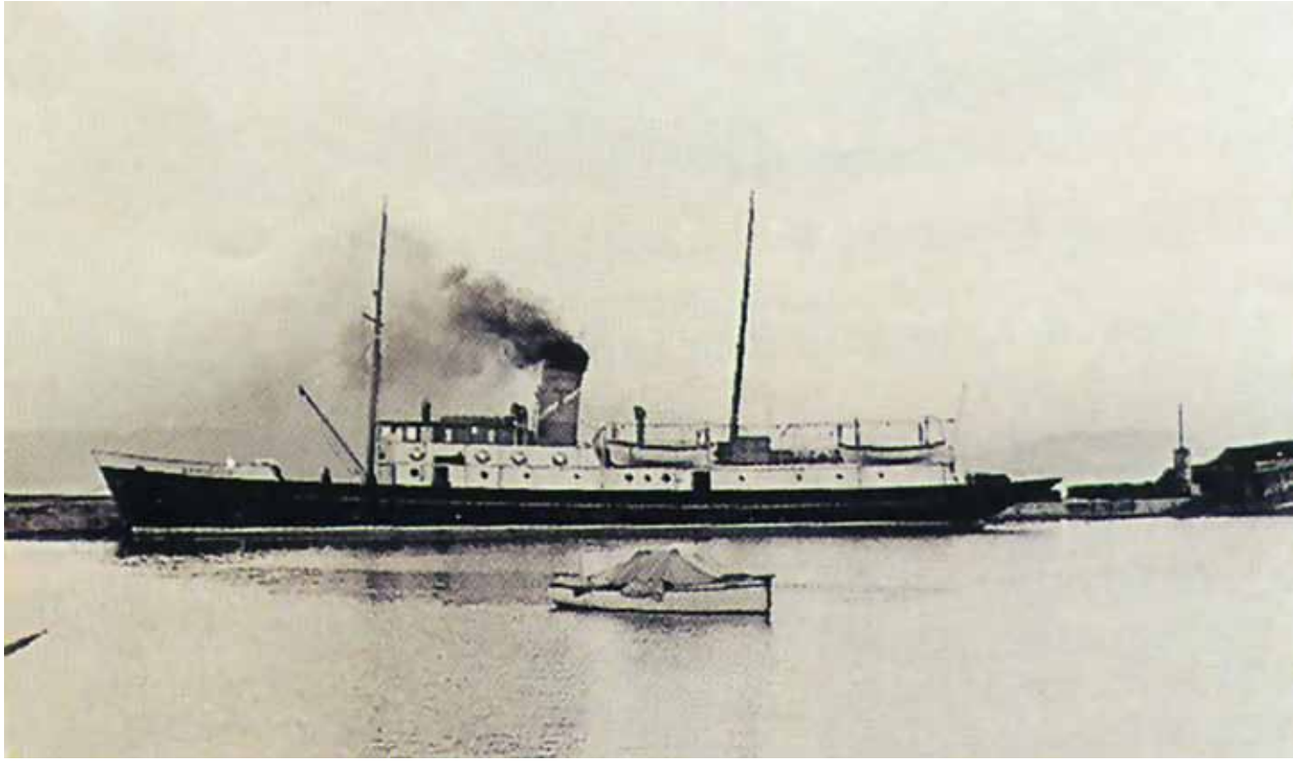
Νικόλαος Τομπάζης, Βάψιμο διχτυών Ραφήνα, Οκτώβριος 1952
© Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείο Μπενάκη

Από το «Ραφήν» στο «Αγία Κυριακή»

Στο μικρό γραφικό ψαροχώρι της Ραφήνας, τα πρώτα ατμόπλοια που μετέφεραν επιβάτες από και προς το λιμάνι ήρθαν εκείνα τα πρώτα χρόνια του 20ου αιώνα.

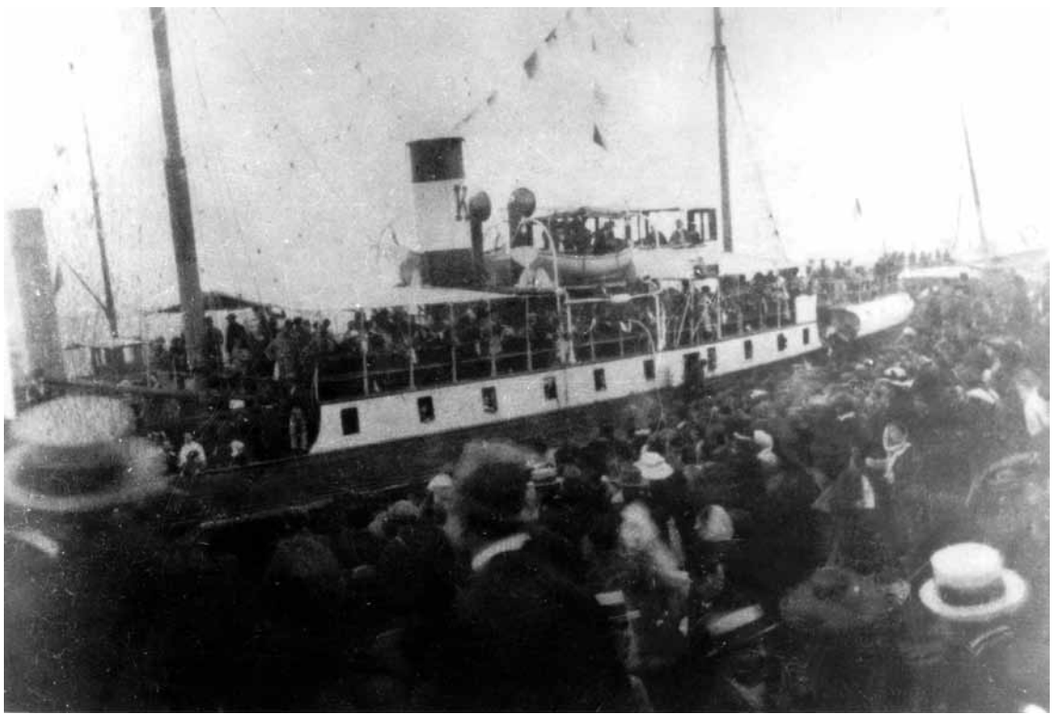
Η πρώτη επίσημη καταγραφή είναι το 1908, όταν το ελληνικό ατμόπλοιο «Ραφήν» εκτοπίσματος 41 τόνων, άρχισε δρομολόγια από Ραφήνα προς Εύβοια και Σαντορίνη μεταφέροντας επίσης και το ταχυδρομείο.

Το 1922 γίνεται η Μικρασιατική Καταστροφή. Η Ραφήνα ήταν γραφτό να δέσει την τύχη της με τα παράλια της Μικράς Ασίας, απ΄ όπου ξεριζώθηκαν 1.500.000 Έλληνες και ήρθαν πρόσφυγες στην Ελλάδα.



Το ατμόπλοιο Καρυστος

Σ' αυτά τα παράλια, στην Προποντίδα , στον κόλπο της Κίου, βρισκόταν η Τρίγλια . Πανέμορφη κωμόπολη με 6.000 Έλληνες, κοντά στην Προύσσα. Ήταν μια πολιτεία με μοναστήρια, με βυζαντινούς ναούς, ανάμεσά τους κι αυτός της Παντοβασίλισσας, με απέραντους ελαιώνες, με χαμάμ και όμορφα δίπατα και τρίπατα σπίτια. Μια ακμαία πολιτεία, πατρίδα του Χρυσόστομου Σμύρνης, όπως είναι γνωστός ο Τριγλιανός Χρυσόστομος Καλαφάτης, μετέπειτα επίσκοπος Δράμας και τέλος Μητροπολίτης Σμύρνης. Ο ίδιος ο Χρυσόστομος είχε πρωτοστατήσει να έχει η πατρίδα του, η Τρίγλια, μεταξουργείο, μεγάλο νεκροταφείο, γυμναστήριο, και ένα μεγαλόπρεπο σχολείο που στήριξε με την μεγάλη οικονομική συνδρομή του ο μεγαλέμπορος Ιωάννης Σάπαρης. Το όνομά της, άλλοι λένε ότι προέρχεται από τη μονή Τριγλίας και άλλοι από τις τρίγλες, τα μπαρμπούνια δηλαδή, που ψαρεύονταν άφθονα στα νερά της.



Το ατμόπλοιο «Ελλήσποντος» του Τριγλιανού Φίλιππου Καρβουνίδη

Τον Αύγουστο του ’22 ο ελληνικός στρατός υποχωρεί νικημένος στα παράλια της Μικράς Ασίας και η Σμύρνη καίγεται. Στις 27 Αυγούστου του ’22 ο Χρυσόστομος βρίσκει μαρτυρικό θάνατο. Στα μέρη της Τρίγλιας, στις ακτές του κόλπου της Κίου καταφεύγει πλήθος Ελλήνων που ζητάει σωτηρία από τη θάλασσα.

Στις 29 Αυγούστου ο Τριγλιανός εφοπλιστής καπετάν Φίλιππος Καβουνίδης, σύζυγος της αδερφής του Χρυσόστομου, ειδοποιείται και φθάνει στην Τρίγλια με πλοία δικά του αλλά και ναυλωμένα. Μεταφέρει Τριγλιανούς, κειμήλια από τις εκκλησίες, ακόμα και τα όργανα της Φιλαρμονικής, στην Καλόλιμνο, στη Ραιδεστό, στη Σηλυβρία και στα νησιά του Αιγαίου, Ίμβρο και Τένεδο. Στα κοντινά Μουδανιά υπογράφηκε ένα μήνα μετά το 1922, συνθήκη ανακωχής, ανάμεσα στην Ελλάδα και στην Τουρκία. Για ένα χρόνο περίπου οι Τριγλιανοί είναι σκορπισμένοι στα μουράγια του Πειραιά, στις καπναποθήκες, στους άμμους της Καλαμαριάς, στην Καβάλα, στην Κρήτη, στην Πάτρα. Τον Ιούλιο του 1923 πολλοί Τριγλιανοί έρχονται στην Αττική, ενώ άλλοι εγκαθίστανται στη Χαλκιδική.

Όταν οι πρόσφυγες ήρθαν στη Ραφήνα, υπήρχε το κτήμα Σκουζέ μέσα στ΄ αμπέλια και τις ελιές, με τα υποστατικά, τις αποθήκες, τους στάβλους και τα πατητήρια του, καθώς και κονάκια για τους δεκάδες κολίγους. Το κτήμα έφθανε ως το Πικέρμι. Για τους Τριγλιανούς πρόσφυγες απαλλοτριώθηκαν 12.000 στρέμματα και το κομμάτι του Πικερμίου, το έδωσε ο Σκουζέ στους κολίγους του. Τις απαλλοτριώσεις για τους πρόσφυγες έκανε η κυβέρνηση Πλαστήρα. Για την απαλλοτρίωση του κτήματος Σκουζέ, βοήθησαν τους Τριγλιανούς οι συμπατριώτες τους αδελφοί Σταυρίδη που είχαν ασφαλιστικά γραφεία και μεγάλα πολιτικά μέσα. Στην πλατεία Δημητρακού στη Ραφήνα υπάρχει μνημείο της εγκατάστασης των Τριγλιανών προσφύγων.

Ο Φίλιππος Καβουνίδης στο κατάστρωμα του «Τριγλία»

Χωριό δεν υπήρχε το ‘23 στη Ραφήνα. Στην παραλία έμεναν ψαράδες, από τα Στύρα, το Μαρμάρι και την Κάρυστο γιατί ο τόπος είχε πολύ ψάρι. Οι Τριγλιανοί πρόσφυγες μένουν αρχικά στις αποθήκες του Σκουζέ στο λιμάνι. Σε λίγες μέρες έρχονται σκηνές από τις επιτροπές περίθαλψης των προσφύγων. Φέρνουν ακόμα τρόφιμα και κινίνο γιατί τους χτυπάει η ελονοσία, πληγή της Ραφήνας, αφού υπάρχει έλος αριστερά και δεξιά από το ποτάμι. Με τις χούφτες έδινε το κινίνο στους μικρούς μαθητές ο Τριγλιανός δάσκαλος Στρατής Αντωνιάδης. Αρχίζουν να φτιάχνονται μικρές

Φωτογραφία Ιούλιος Διρμίκης

παράγκες και έρχεται ακόμη ιματισμός, άλογα, μουλάρια και γεωργικά εργαλεία. Όλα γύρω τους είναι χωράφια για καλλιέργεια και σιγά σιγά αρχίζει να στήνεται το χωριό.

Το 1924 άρχισε να χτίζεται ο συνοικισμός τον οποίο το ελληνικό κράτος είχε αναθέσει στον αγγλικό οίκο Χάμπρο. Ολοκληρώθηκε το 1927 και έγινε κλήρωση για την εγκατάσταση των Τριγλιανών στα σπίτια. Μέχρι τότε πολλοί Τριγλιανοί πρόσφυγες είχαν φύγει για το Σουφλάρι, στη Νέα Τριγλία Χαλκιδικής και είχαν έρθει άλλοι, Βουρλιώτες, Καππαδόκες, και πολλοί ακόμα. Το 1929, η προσφυγική ομάδα, όπως λεγόταν ως τότε, έγινε κοινότητα. Το 1934 η κοινότητα Ραφήνας, απέκτησε ηλεκτροφωτισμό, το παγοποιείο του Χρυσόγελου και το πρώτο δίκτυο ύδρευσης. Ο δρόμος Διασταύρωσης–Ραφήνας ασφαλτοστρώθηκε, έγιναν γεωτρήσεις και τοποθετήθηκαν βρύσες σε πολλές γωνίες του οικισμού.

Η Ραφήνα αρχίζει να διαμορφώνεται

Πραγματοποιήθηκε αποξήρανση του έλους και έγινε η οριστική διανομή των κλήρων, ενώ διαμοιράστηκε και η έκταση κοντά στον Άγιο Νικόλαο, σε πρόσφυγες και μη. Γρήγορα άρχισαν να οικοδομούνται οι πρώτες παραθεριστικές κατοικίες, προσφέροντας εργασία σε πολλούς από τους κατοίκους, ενώ λειτούργησαν και τα πρώτα μικρά ξενοδοχεία.

Στο λιμάνι δημιουργήθηκε μικρή προκυμαία, με την επίστρωση αργών λίθων της ακτής, καθώς και μία μικρή ξύλινη προβλήτα.

Ο Τάσος Ζάππας στο βιβλίο του «Αλιευτικό χρονικό του Ευβοικού», αναφέρει: *«ο ζακυνθινός Παναγιώτης Βυθούλκας, ιχθυέμπορος στην αθηναϊκή αγορά, έφτιαξε το 1930 τράτα που τη δούλευαν οι αδελφοί Τσαμπά. Εκείνη την εποχή ήρθαν από τον Πειραιά βατικιώτικες ανεμότρατες και εργάσθηκαν στον Ευβοϊκό. Περίπου ως το 1927 οι ανεμότρατες εξακολου-*

Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

θούσαν να μένουν ιστιοκίνητες και να δουλεύουν ανά δύο. Ύστερα έβαλαν μηχανή και τα πανιά αχρηστεύθηκαν. Γύρω στο 1934 άρχισαν να δουλεύουν η κάθε μια χώρια με πρώτη την ανεμότρατα του Βυθούλκα. Το 1935 έφτιαξε την πρώτη ντόπια ανεμότρατα ο Σίδερης (Ισίδωρος) Παξινός, ιχθυέμπορος στη συνέχεια στη Ραφήνα και το 1936 οι αδελφοί Δημήτριος, Κωνσταντίνος και Χρίστος Σιδέρης (Ράπας)».

Στη Ραφήνα εμφανίζονται τα πρώτα μαγαζάκια, παντοπωλείο, καφενεία, ταβερνάκια και το πρώτο σχολείο που λειτούργησε στο μικρό ξωκλήσι της Παναγίτσας. Όταν το ποτάμι κατέβαζε νερό το χειμώνα, το σχολείο δεν λειτουργούσε. Δύσκολη ήταν και η πρόσβαση στο νεκροταφείο ως το 1958, που έγινε το σημερινό γεφύρι. Το σχολείο μεταφέρθηκε στο κεντρικό κτήριο του Σκουζέ, μετά νοικιάστηκε για σχολείο ένα εστι-

Ψάρεμα με το γυαλί, ανοιχτά της Ραφήνας
Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

ατόριο ώσπου στο τέλος του β' παγκόσμιου πολέμου, με πρωτοβουλία του ΕΑΜ, χτίστηκε ένα ξύλινο σχολείο με υλικό που άφησαν οι Γερμανοί στο οχυρό. Στην ίδια θέση χτίστηκε το πέτρινο σχολείο που έγινε μετά Γυμνάσιο- Λύκειο Ραφήνας και που λίγα χρόνια πριν στέγαζε το Τεχνικό Λύκειο Ραφήνας.

Το πρώτο καταγεγραμμένο επίσημο τακτικό δρομολόγιο από το λιμάνι της Ραφήνας έγινε από το ατμόπλοιο «Κώστας» το 1930 που εξυπηρέτησε τις γραμμές Κάρυστο - Γαύριο - Μπατσί και Στύρα - Αλιβέρι - Χαλκίδα. Βυθίστηκε στη Σύρο το 1941 από γερμανικό βομβαρδιστικό. Από το 1935 άρχισε μεγάλος οικοδομικός οργασμός στη Ραφήνα.

Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Εκείνα τα χρόνια χτίζονται οι πιο πολλές βίλες στον Άγιο Νικόλαο. Στο λιμάνι δρομολογούνται τα πρώτα βαποράκια για τα λιμάνια της Εύβοιας και την Άνδρο. Πρώτος έφερε βαπόρι, ο Τριγλιανός εφοπλιστής Φίλιππος Καβουνίδης, το «Τρίγλια», αλλά και άλλοι Καρυστινοί εφοπλιστές. Οι αδερφοί Τόγια έφεραν το «Κάρυστος» και ο Στριφτούλης τον «Αετό».

Τα εισιτήρια κόβονταν μέσα στο βαπόρι και γίνονταν ομηρικοί καβγάδες για να προσελκύσουν επιβάτες. «*Τζάμπα και μια μακαρονάδα*» φώναζε ο ένας, «*Εδώ πατριώτες Καρυστινοί*», φώναζε ο άλλος.

Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Το λιμάνι ήταν τότε απ' το σημερινό φάρο ως τα ψαράδικα. Όλος ο υπόλοιπος χώρος ήταν παραλία. Η θάλασσα έφτανε ακριβώς μπροστά στα μαγαζιά. Δεν υπήρχε στρωμάενος δρόμος κι όταν είχε αέρα το νερό της θάλασσας τα έπνιγε. Το 1930 ιδρύθηκε το 1ο Λιμενικό Ταμείο Ραφήνας για την καλύτερη οργάνωση του λιμανιού. Ήταν ένα πολύ μικρό οίκημα κοντά στο σημερινό ξενοδοχείο Αύρα.

«Είχε πάρα πολλά καΐκια τότε στο λιμάνι, πολύ δουλειά, δεν έφταναν 50-70 κολώνες πάγου που έβγαζε το παγοποιείο. Είχα φορτηγό τότε και επειδή δεν έφτανε ο πάγος εδώ, πήγαινα στην Αθήνα να φέρω. Μια φορά με βάλανε και φυλακή γιατί απαγορευότανε αφού δεν έφτανε ούτε για τα σπίτια της Αθήνας ο πάγος» θυμάται ο κ.Μαρίνος Γκιβίσης, οδηγός και αργότερα ιδιοκτήτης φορτηγών.

Φωτογραφία Ιούλιος Διρμίκης

Εκείνη τη δεκαετία αρχίζουν να χρησιμοποιούν το λιμάνι και μεγαλύτερα επιβατηγά πλοία που ταξίδευαν για Αλιβέρι, Κάρυστο και Άνδρο μεταφέροντας επιβάτες και εμπορεύματα. Οι ανάγκες μεγαλώνουν και έτσι το λιμάνι επεκτείνεται.

Σε εκείνη την εποχή ανοικοδόμησης και επέκτασης βρίσκει τη Ραφήνα ο ελληνοϊταλικός πόλεμος. Στις αρχές του Μάη του '41 οι Γερμανοί ήρθαν στη Ραφήνα. Επέταξαν πολλά κτήρια για αποθήκες, κατέλαβαν το λόφο του σημερινού οχυρού και έστησαν πέντε περιστρεφόμενα κανόνια πάνω σε τεράστιες βάσεις μπετόν, καθώς και μεγάλο παρατηρητήριο. Περιέφραξαν το χώρο με βαριά συρματοπλέγματα και τον ναρκοθέτησαν.

Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Πάνω από το λιμάνι έχτισαν ένα χοντρό τοίχο και μια βαθιά αντιαρματική τάφρο που έφθανε ως το ποτάμι και από κει ως το δασάκι του Πρωτέα, όπου συνέχιζε το ναρκοπέδιο. Για να φτιάξουν αυτές τις οχυρώσεις γκρέμιζαν σπίτια και μάντρες. Πάνω από 50 σπίτια και αναρίθμητες μάντρες καταστράφηκαν στην πόλη της Ραφήνας. Οι κάτοικοι της Ραφήνας από 16 έως 60 χρονών ήταν υποχρεωμένοι να δουλεύουν μια μέρα την εβδομάδα για τα οχυρωματικά έργα.

Ο πόλεμος του 1940 και η περίοδος της κατοχής σημάδεψε τη Ραφήνα και τους κατοίκους της όπως άλλωστε και όλη την Ελλάδα. Το γεγονός ότι ήταν το ανατολικό λιμάνι της Αττικής την έκανε σημείο αναφοράς όλων όσων προσπάθησαν να φύγουν για τα νησιά, την Εύβοια και τη Μέση Ανατολή.

Ο Λάμπρος Ρεπάμπης, ιδιοκτήτης του βενζινάδικου του λιμανιού διηγήθηκε στον Αντώνη Λαζαρή: «*Το ’41 νομίζω, το Αυλίς του Καβουνίδη, βομβαρδίστηκε εδώ στο λιμάνι. Θυμάμαι τις βόμβες που πέσανε. Όταν μισοβυθίστηκε, πηγαίναμε και κάναμε βουτιές από πάνω του, έμεινε καιρό*».

Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Νικόλαος Τομπάζης, Δίχτυα και ψαράδικα, Ραφήνα, Οκτώβριος 1952
© Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Ε. ΖΡΙΜΑ
Ε. ΔΡΙΜΑ
Ε. ΜΡΙΜΑ
Γ. ΜΟΥΤΑΦΗΣ
Γ. ΜΟΥΤΑΦΗΣ

Κατά την περίοδο 1940-1944 ξεκινούσαν από το λιμάνι της Ραφήνας πολλά καΐκια διαφυγής με πιο γνωστά το «Αγία Κυριακή», το «Μαρία» και το «Κότσικας».

Φωτογραφία Ιούλιος Διρμίκης

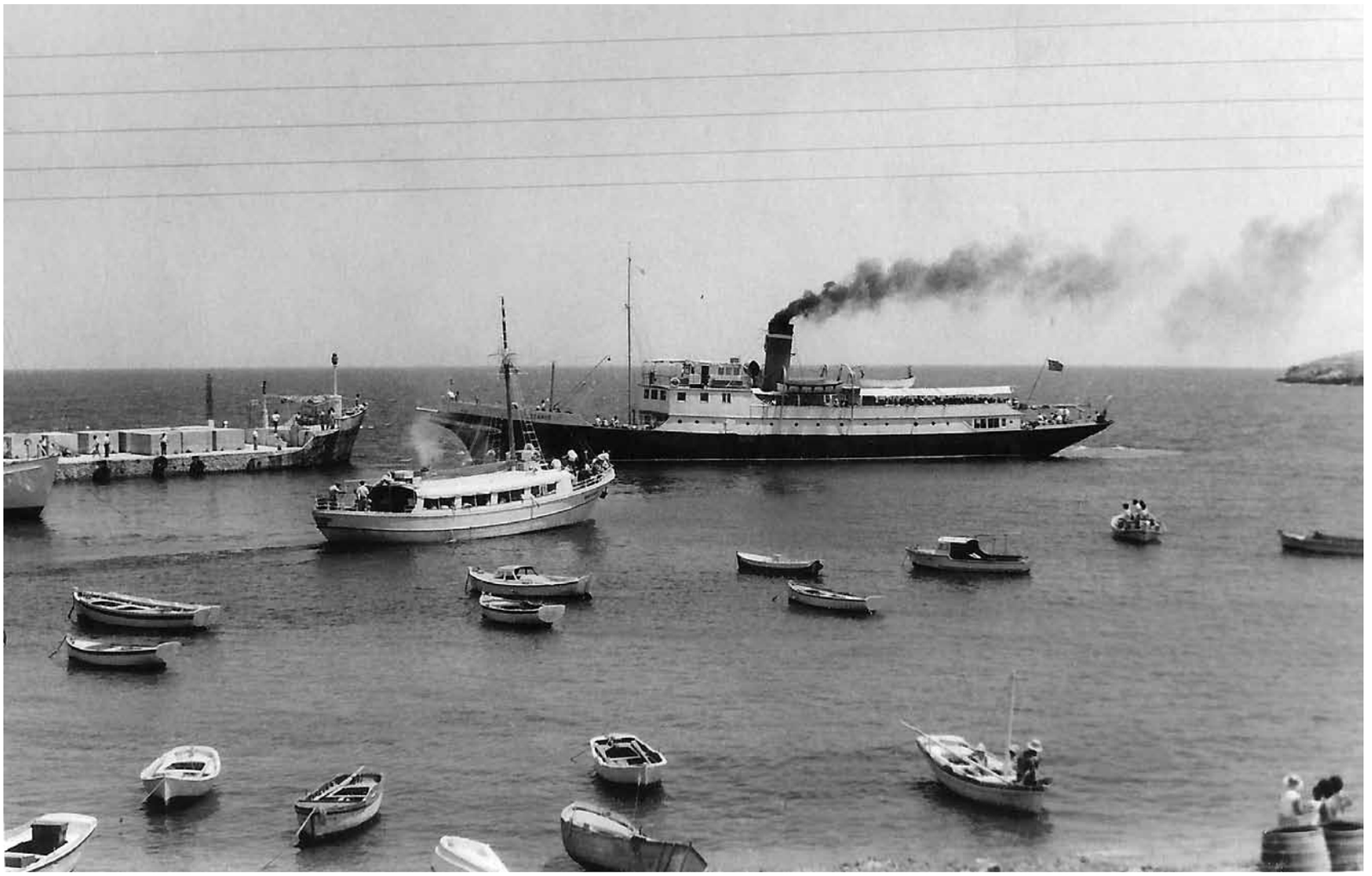
«Το λέγαν «Άγια Κυριακή»
εκείνο το καΐκι
που στη σκλαβιά, στην κατοχή
δούλευε στη διαφυγή,
πάλευε για τη νίκη.

Αλεξάνδρεια Ραφήνα
πήγαινε τα χρόνια εκείνα
και για μπάρκο μες στ' αμπάρια
είχε όλο παλληκάρια.

Τώρα η «Άγια Κυριακή»
στην αμμουδιά σαπίζει
κι όταν τη βλέπω στο γιαλό
τρέχει το δάκρυ μου θολό
και η καρδιά ραγίζει.

Αλεξάνδρεια Ραφήνα
πήγαινε τα χρόνια εκείνα
και για μπάρκο μες στ' αμπάρια
είχε όλο παλληκάρια.»

Στίχοι Κώστας Βίρβος



Το Μοσχάνθη φτάνει στη Ραφήνα
Φωτογραφικό αρχείο Ιωάννας Χατζή

Η κυρία Σωσώ Λύρατζη Μπέγιογλου που έζησε αρκετές από τις δύσκολες εκείνες στιγμές της κατοχής θυμάται:

«Στις 28 Οκτωβρίου 1940 χτυπάνε οι σειρήνες και ένας ξάδερφός μου μας φέρνει στη Ραφήνα. Η πρώτη εικόνα που έχω από τη Ραφήνα ήταν οι άνθρωποι που έφευγαν να πάνε στον πόλεμο. Οι Άγγλοι έφυγαν το προηγούμενο βράδυ πριν έρθουν οι Γερμανοί, από τον Ευβοϊκό Κόλπο και πολλοί από αυτούς από τη Ραφήνα. Τους φυγάδευσαν είτε με τα καΐκια είτε από το βουνό.

Τα καΐκια είναι ένα τεράστιο κομμάτι του λιμανιού. Το Αγία Κυριακή και το Μαρία που μέχρι πριν λίγα χρόνια «επιζούσε», ήταν καΐκια διαφυγής. Τους μετέφεραν κρυμμένους στα δίχτυα, για να φτάσουν στο Φελλό στην Άνδρο ή στον Πλατανιστό στην Κάρυστο. Από εκεί τους έπαιρναν πλοία ή υποβρύχια.

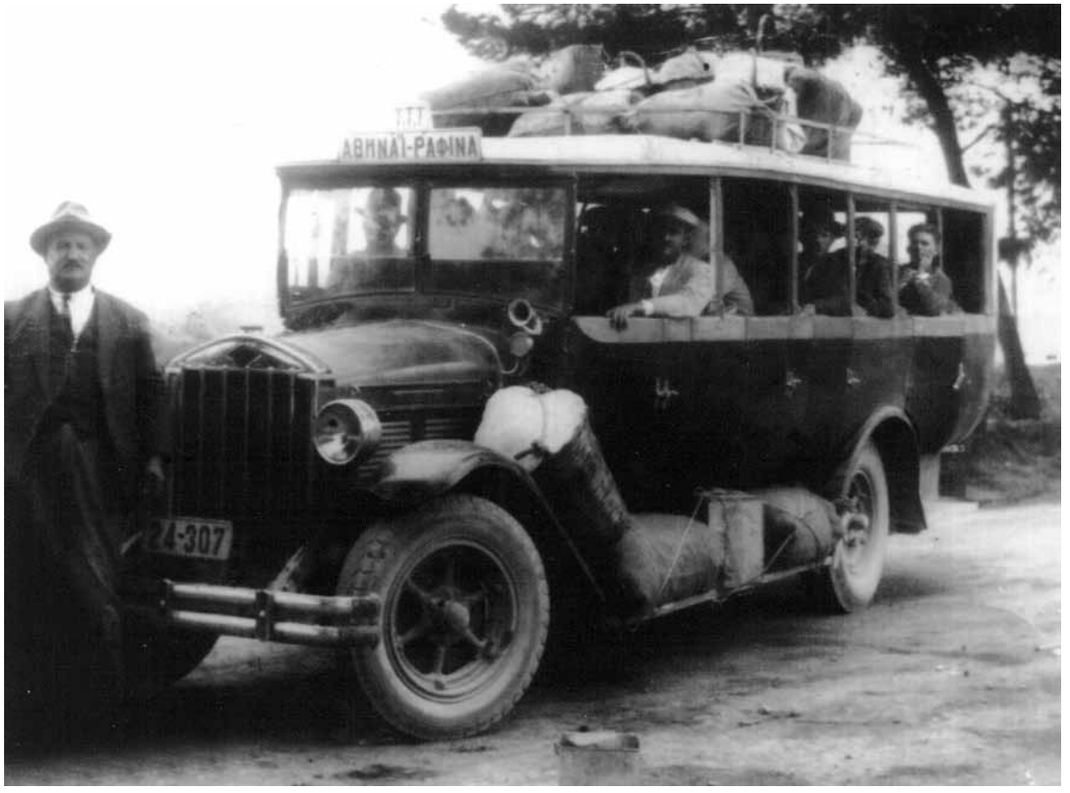
Ο πατέρας μου είχε τρία λεωφορεία, μας πήραν λοιπόν με ένα δικό του λεωφορείο, μαζί με τις γυναίκες των οδηγών και τα παιδιά τους, και μας πήγαν μέχρι την Πεντέλη. Όλη τη νύχτα ακούγαμε τα φορτηγά των Εγγλέ-

Εκδρομή στη Ραφήνα

ζων να φεύγουν. Μετά από λίγο μας πήραν και μας γύρισαν και πάλι πίσω στη Ραφήνα.

Από το Πικέρμι μέχρι κάτω το λιμάνι της Ραφήνας βλέπαμε όσα άφησαν πίσω τους οι Εγγλέζοι. Φορτηγά εγκαταλειμμένα, γεμάτα με κονσέρβες, με γάλατα, με κουβέρτες, με κάθε λογής εφόδια. Στα Αλώνια ειδικά, την περιοχή μετά το σημερινό Δημαρχείο, ο τόπος ήταν γεμάτος από πολεμικό υλικό, όπως κανόνια και μικρά πολυβόλα. Θυμάμαι τα πολυβόλα αυτά να έχουν ένα μικρό τιμονάκι που εμείς τα παιδιά πηγαίναμε και το γυρίζαμε σαν να ήταν παιχνίδι.

Κάποιοι Εγγλέζοι παρέμειναν και κρύβονταν στο δάσος. Οι γυναίκες τότε μαγείρευαν και τους πήγαιναν φαγητό. Είχαμε μια καταπακτή στο



Τα πρώτα λεωφορεία φτάνουν στη Ραφήνα

σπίτι, ένα τετράγωνο άνοιγμα που το σκεπάζαμε για να μην φαίνεται, με ένα έπιπλο, ένα γραμμόφωνο. Θυμάμαι να κρύβουμε εκεί εγγλέζους».

Η Ραφήνα τότε είχε πολλά ψάρια. Οι γερμανοί όταν έρχονταν τα καΐκια έκαναν παρακράτημα και η διανομή των ψαριών γινόταν σε ένα χώρο στην σημερινή πλατεία Στάθη Δημητρακού.

Οι Γερμανοί της Ναυτικής Διοίκησης ήταν πιο καλοί σε σχέση με τους υπόλοιπους γερμανούς.

Ο διοικητής του λιμανιού κάποια Χριστούγεννα, έστησε ένα χριστουγεννιάτικο δέντρο στην πλατεία, η οποία ήταν τότε συρματοπλεγμένη και κάλεσε τα παιδιά της Ραφήνας να πάνε να φάνε γύρω από το δέντρο. Εμείς, δεν πήγαμε τότε, δε μας άφησαν. Μια παραμονή Χριστουγέννων, το ξενοδοχείο του Μεχτάρη ήταν κλεισμένο από τους Γερμανούς. Φεγγάρι, χειμωνιάτικη νύχτα. Θυμάμαι έναν Γερμανό να είναι μόνος του στο μπαλκόνι και να τραγουδά την Άγια Νύχτα στα γερμανικά.

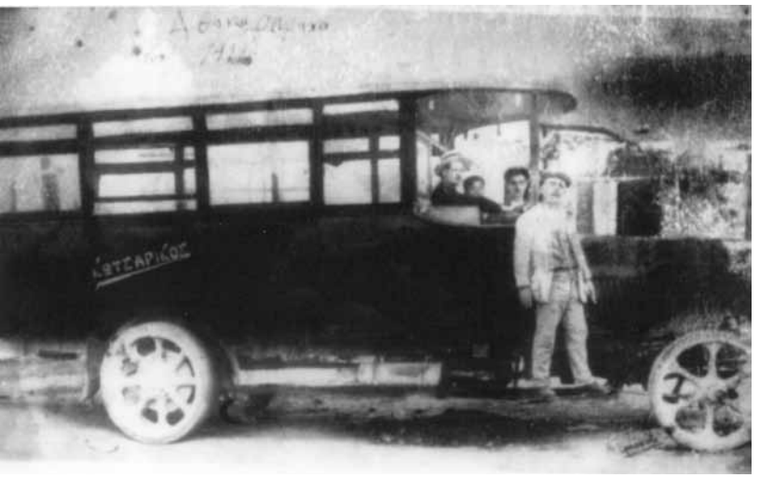
Ο πατέρας μου και ο Χρυσόστομος Λέου έκρυβαν όπλα κάτω από τις φιστικιές. Το σπίτι, όμως, ήταν να το επιτάξουν οι Γερμανοί κι έτσι πριν έρθουν έπρεπε να απομακρυνθούν τα όπλα. Τελικά, ήρθε και τα πήρε ένας Ραφηνιώτης με μια σούστα. Τα τύλιξαν θυμάμαι, μέσα σε άχυρα.

Στο λιμάνι υπήρχε ένας Γερμανός, τον οποίο οι ντόπιοι αποκαλούσαν «ο χοντρός» και ήταν συμπαθής στον κόσμο της Ραφήνας. Ήταν ο διοικητής του Ναυτικού στη Ραφήνα και λίγα χρόνια αργότερα θα έσωζε τον πατέρα μου και άλλους 19 Ραφηνιώτες από την εκτέλεση».

Ο εκπαιδευτικός Αντώνης Λαζαρής μας διηγείται την ιστορία που κι ο ίδιος έχει ακούσει σε πολλές αφηγήσεις.

«Αξίζει να αναφερθεί το περιστατικό που έγινε στις 17 Ιουλίου του ’44 στη γιορτή της Αγίας Μαρίνας.

Νικόλαος Τομπάζης,
Άποψη όρμου Ραφήνας,
Ραφήνα, Οκτώβριος 1952
© Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη



Η παλαιότερη προπολεμική φωτογραφία που βρήκαμε.
Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Οι γερμανοί κάνουν μπλόκο και πιάνουν 21 Ραφηνιώτες. Ανάμεσά τους τον πατέρα και το θείο του Σταύρου Δελλημανώλη, τον πατέρα της Σωσώς Λύρατζη-Μπέγιογλου, τον Αλεξανδρίδη το δικηγόρο και τους πάνε στο Χαρβάτι, τη σημερινή Παλλήνη.

Τους στήνουν στον τοίχο και είναι έτοιμοι να τους εκτελέσουν. Εκείνη τη στιγμή εμφανίζεται ως θεός εξ ουρανού ο γερμανός διοικητής του λιμανιού φωνάζοντάς τους να σταματήσουνε γιατί δεν ήταν κομμουνιστές. Πράγματι ενώ ήτανε έτοιμοι να τους εκτελέσουν, σταματάνε και τους στέλνουν στο Χαϊδάρι οπού οι πιο πολλοί επιβίωσαν σε πολύ άσχημες συνθήκες ώσπου λίγους μήνες μετά, τον Οκτώβριο με την απελευθέρωση, γύρισαν πίσω. Ο μόνος που σκοτώθηκε είναι ο Αλεξανδρίδης ο δικηγόρος ο οποίος ήξερε γερμανικά και διαμαρτυρήθηκε για τις συνθήκες κράτησης και τα βασανιστήρια που τους έκαναν στην αρχή και έτσι τον εκτέλεσαν. Η κόρη του η Μαίρη Αλεξανδρίδου ήταν μετά τον πόλεμο εδώ στη Ραφήνα δασκάλα και οι παλιοί Ραφηνιώτες τη θυμούνται να φοράει μαύρα.

Το μεγαλύτερο ερώτημα είναι από πού κι ως που ένας γερμανός αξιωματικός του λιμανιού, να τρέχει να τους σώσει.

Λέγεται λοιπόν, ότι στο λιμάνι υπηρετούσανε δύο Αυστριακοί, οι οποίοι ήταν αριστεροί και ήταν ερωτευμένοι με κάποιες Ραφηνιώτισες εδώ. Μια από αυτές ήταν η Κατίνα, ψυχοκόρη κάποιου Ραφηνιώτη. Αυτή λοιπόν, η Κατίνα πρέπει να είναι το πρόσωπο που τους έσωσε, απ' ότι λένε με μισόλογα όλοι, η οποία ενημέρωσε το φίλο της και εκείνος ειδοποίησε το γερμανό διοικητή του λιμανιού ο οποίος κατάφερε να σταματήσει την εκτέλεση. Προς τιμήν όλου αυτού του γεγονότος μετατρέψανε το πολυβολείο που είναι κάτω από τον Άγιο Νικόλα σε εκκλησάκι της Αγίας Μαρίνας όπως υπάρχει και σήμερα. Η Κατίνα δεν αναφέρεται πουθενά. Επισήμως τους έσωσε η Αγία Μαρίνα.

Οι Γερμανοί που υπηρετούσαν στο λιμάνι πρέπει να ήταν πιο ανοιχτοί και οι Ραφηνιώτες τους συμπαθούσαν γενικά, μάλιστα αυτόν τον φίλο της Κατίνας μετά το πόλεμο τον φυγάδευσαν στο βουνό.

Το μπλόκο αυτό έγινε γιατί πέντε μέρες πριν, στις 12 Ιουλίου, σε μπλόκο που έγινε στο Πικέρμι, σκότωσαν το γερμανό διοικητή του οχυρού. Σε αντίποινα λοιπόν, πιάσανε τους 21. Μετά βέβαια ακολούθησε το επόμενο μπλόκο στο οποίο έπιασαν 54 και τους κρέμασαν στο Πικέρμι. Εκεί που είναι ένας σταυρός τώρα, στη Λ.Μαραθώνος.

Μεταπολεμικό λεωφορείο στο λιμάνι
Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Δυστυχώς για αυτές τις ιστορίες κανείς δε μιλάει επισήμως. Όλες είναι ενδιαφέρουσες και συγκινητικές, αλλά κάποιες είναι μυθοπλασίες και κάποιες άλλες πραγματικές. Αφού δεν υπάρχουν καταγραφές, δεν μπορούμε να ξέρουμε σίγουρα τι έγινε την κάθε φορά. Η Κατίνα έφυγε μετά τον πόλεμο και δεν ξαναγύρισε ποτέ. Η περίοδος της κατοχής τους σημάδεψε όλους, έγιναν άσχημα πράγματα τότε και κάπου εκεί σταμάτησαν όλοι να μιλάνε.»

Μετά τον Β' παγκόσμιο πόλεμο η κίνηση στο λιμάνι αυξήθηκε σημαντικά. Εμπορεύματα από τη Χαλκίδα, το Βόλο, την Καβάλα, την Αλεξανδρούπολη και άλλες πόλεις, αναγκάζονταν να διακινηθούν μέσω του λιμανιού της Ραφήνας αφού οι χερσαίες συγκοινωνίες παρουσίαζαν μεγάλες δυσκολίες. Οι συνθήκες φορτοεκφόρτωσης ήταν πρωτόγονες για

Φωτογραφικό αρχείο Ιωάννας Χατζή, δεκαετία του '60

τα δεδομένα της εποχής, αν αναλογιστούμε ότι την ίδια εποχή τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης είχαν πολύ πιο σωστές και λειτουργικές εγκαταστάσεις. Στο πολυσύχναστο λιμάνι της Ραφήνας υπήρχε μόνο μια μικρή τσιμεντένια αποβάθρα στην οποία μπορούσαν να πλησιάσουν μόνο καΐκια. Τα εμπορεύματα μεταφέρονταν στις πλάτες των λιμενεργατών οι οποίοι αναγκάζονταν να περπατούν πάνω σε μαδέρια. Για τα μεγάλα ζώα χρησιμοποιούσαν βίντσι με το οποίο τα κατέβαζαν στη θάλασσα και εκείνα κολυμπούσαν προς τη στεριά.

Όλη αυτή η δύσκολη κατάσταση και η ταλαιπωρία επιβατών και εργατών κράτησε όλα τα προπολεμικά, κατοχικά και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Παρ' όλες τις διαμαρτυρίες και τις συνεχείς προσπάθειες, μόλις το 1948 απέκτησε το λιμάνι την πρώτη του σωστή προβλήτα.

Το τσιμεντόπλοιο - αποβάθρα του λιμανιού

Κατά τη διάρκεια του πολέμου υπήρχε σοβαρή έλλειψη σιδήρου και μετάλλου γενικότερα, γεγονός που δυσχέραινε την κατασκευή των πλοίων. Έτσι οι κατοχικές δυνάμεις το 1942 έστησαν ένα διαφορετικό ναυπηγείο στο Πέραμα χρησιμοποιώντας το ενισχυμένο σκυρόδεμα ως πρώτη ύλη ναυπήγησης μικρών μεταφορικών πλοίων.

Φωτογραφικό αρχείο Ιωάννας Χατζή

Ο Γ. Γαβρίλης αναφέρει σε άρθρο του περιοδικού «Εφοπλιστής»:

«Τεράστια τσιμεντένια καλούπια, στηριγμένα πάνω σε επίσης τσιμεντένια "βάζα", τα οποία σώζονταν μέχρι πριν λίγα χρόνια, επενδύονταν με λεπτή λαμαρίνα και μορφοποιούσαν το σκαρί του τσιμεντόπλοιου. Στη συνέχεια οι ντόπιοι, άλλοτε υποχρεωμένοι από τα όπλα και άλλοτε από την πείνα, δούλευαν το χαρμάνι με τα χέρια και γέμιζαν το καλούπι με σκυρόδεμα. Η αμοιβή τους ήταν συνήθως ένα πιάτο νερόβραστο φαί. Μετά από λίγες μέρες γινόταν το ξεκαλούπωμα και το καινούριο σκαρί όδευε προς τη θάλασσα πάνω στην τσιμεντένια γλίστρα. Οι καθελκύσεις δεν ήταν κάθε φορά επιτυχείς. Μερικά από τα τσιμεντόπλοια βούλιαζαν επί τόπου και άλλα ταξίδευαν για πολύ λίγο και στη συνέχεια βυθίζονταν. Όσα αποδεικνυόταν αξιόπλοα εξοπλίζονταν με μηχανή και ξεκινούσαν τα δρομολόγιά τους, συνήθως προς την Κρήτη κάνοντας τον τετραπλάσιο χρόνο για να φτάσουν».

Οι μαθητές του 2ου ΕΠΑΛ Ραφήνας ζωγραφίζουν το τσιμεντόπλοιο

Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Ένα από τα τσιμεντόπλοια αυτά, που βυθίστηκε στο Πέραμα, παραχωρήθηκε από το ελληνικό δημόσιο, και το φθινόπωρο του 1948 ρυμουλκήθηκε από ρυμουλκά του Μάτσα στη Ραφήνα και εγκαταστάθηκε στην άκρη του υπάρχοντος μόλου όπου αποτέλεσε την βασική προβλήτα του λιμανιού και κυριαρχούσε στο χώρο μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1970 όταν άρχισε η επέκταση του λιμανιού.

Ενώνοντας διηγήσεις πολλών ανθρώπων που πέρασαν από το λιμάνι, καταλαβαίνουμε ότι πολύ βασικό ρόλο στην απόκτηση του τσιμεντόπλοιου έπαιξαν ο τότε εν ενεργεία αξιωματικός του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, μετέπειτα ναύαρχος Γεώργιος Τσαφαράς και ο τότε αντιπρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου Ραφήνας Κυριάκος Δρακούλης.

Φωτογραφικό αρχείο Ανδρέα Εμπειρίκου

Από τη δεκαετία του 1950 άρχισε να λειτουργεί επάνω του μια ταβέρνα με λίγα τραπεζάκια στο εσωτερικό κάτω από την πλώρη και έξω στο κατάστρωμα.

Η επικείμενη διάβρωση του πλοίου, η υγρασία, το νερό από τη θάλασσα που βρισκόταν σε ελάχιστη απόσταση και η επικινδυνότητα του σημείου, από σπασίματα κάβων κλπ, ανάγκασαν τον ιδιοκτήτη κ. Ασημάκη Καλπάκη να μεταφέρει την ταβέρνα του σε ένα άλλο σημείο του

Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Φωτογραφικό αρχείο Ιωάννας Χατζή

λιμανιού όπου υπάρχει μέχρι σήμερα. Τα αμπάρια του παρόλο που στην αρχή αφέθηκαν ανοιχτά, αργότερα καλύφθηκαν για την αποφυγή περαιτέρω διάβρωσης.

Σε συζήτηση για το τσιμεντόπλοιο, ο πρώην λιμενάρχης Ν.Καβαλλιέρος μας ανέφερε ότι *«Σε διάφορα σχέδια διάλυσής του, αντιδράσαμε σα λιμενικό ταμείο και μπορέσαμε να σώσουμε ένα μέρος από το μπροστινό μέρος του πλοίου το οποίο ακόμα υπάρχει, για να θυμίζει αν μη τι άλλο από που είχε ξεκινήσει και τι ήταν το λιμάνι την εποχή εκείνη. Κανονικά έπρεπε να έχει διασωθεί, να φωταγωγηθεί το βράδυ και να μπει μια ταμπέλα με την ιστορία του».*

Η κ.Χατζή, εργαζόμενη τότε στο λιμενικό Ταμείο Ραφήνας θυμάται: *«Όταν άρχισαν να έρχονται πιο μεγάλα πλοία, χρειάστηκε περισσότερη υποστήριξη και ο πολιτικός μηχανικός, Καψάλης λεγότανε, που είχε αναλάβει πολλά έργα του λιμανιού έφερε ξένους και έβαλαν μια προεκτεταμένη δοκό ώστε να συνδεθούν καλύτερα τα νέα μπλόκια με το τσιμεντόπλοιο».*

Ο Κοσμάς Καλπάκης, γιός του ιδιοκτήτη του καφενείου πάνω στο φάρο, φοβάται ότι δε θα τα θυμηθεί σωστά, ότι θα πει λάθος ημερομηνίες. Σιγά σιγά όμως θυμάται περισσότερα… Κάποια στιγμή αργότερα η μητέρα του συγκινημένη τηλεφωνεί να μας πει κι άλλα, *"τι μου θύμησες τώρα"* …

«Οι δικοί μου ήταν Τριγλιανοί. Είχαν κάτι συγγενείς εδώ και έτσι ήρθαν. Τότε βγήκε σε δημοπρασία ο φάρος και ο πατέρας μου τον ανέλαβε. Βέβαια μετά δεν είχε λεφτά για τραπέζια και έβαζε ψαροκασέλες. Θυμάμαι είχε βγει τελάλης και φώναζε «ο Ασημάκης κάνει εγκαίνια στο φάρο, ο Ασημάκης κάνει εγκαίνια στο φάρο» και στα εγκαίνια είχε για μεζέ ούζο και στραγάλια. Αργότερα απέκτησε και τραπέζια τα οποία όταν έπιανε φουρτούνα, τα έπαιρνε η θάλασσα και τα φέρναμε την άλλη μέρα από την παραλία που ήταν απέναντι. Πολλοί στο μεθύσι τους πετάγανε πιάτα μέσα να δούνε πόσα γκελ θα κάνουν! Έπεφτε ο πατέρας μου τη άλλη μέρα και τα μάζευε. Ο φάρος άνοιξε 20 Ιουλίου του '53, το θυμάται καλά η μητέρα μου γιατί ήταν έγκυος. Τον αφήσανε το '62. Στο εσω-

Το τσιμεντόπλοιο όπως φαίνεται σήμερα

τερικό είχαν φτιάξει πάγκους γύρω γύρω και είχε εφτά τραπέζια, χώραγε σίγουρα καμιά τριανταριά άτομα. Ήταν φαρδύ μέσα όπως ανοίγει η πλώρη του πλοίου, ήταν μεγάλο. Είχε την κουζίνα και μικρή τουαλέτα. Και πάνω είχε τραπέζια, μπρούτζινα φινιστρίνια και το αλουμίνιο γύρω ήταν ψηλό κι έκοβε λιγάκι τον αέρα. Αν κατέβεις κάτω στις πέτρες εκεί που σκάει η θάλασσα έχει ακόμη κομμάτια λαμαρίνας. Κι όλο αυτό το όμορφο πράγμα πήγαν να το γκρεμίσουν.

Φωτογραφικό αρχείο Ιωάννας Χατζή

Η μητέρα μου άφηνε ρούχα και παπούτσια μέσα στο φάρο για να αλλάζει γιατί όλο γινόταν μούσκεμα από τα νερά. Μόλις ερχόταν καράβι μαζεύανε τα τραπέζια γιατί ήταν μέσα στη μέση του λιμανιού κι η θάλασσα έμπαινε μέσα, ήταν ζωντανή τότε. Για να μπεις κατέβαινες δύο σκαλάκια και πλημμυρίζανε συχνά. Αναγκάστηκαν να φύγουν από κει όταν άρχισαν να έρχονται πιο πολλά καράβια και έγινε πολύ επικίνδυνο γιατί με τον αέρα έσπαγαν οι κάβοι. Ανεβαίναμε θυμάμαι παιδιά, μπροστά στη μύτη που είχε ένα σίδερο έτσι στρογγυλό και φαρδύ και βουτάγαμε στη θάλασσα. Είχε και πολύ ψάρι τότε, είχε ένα κιούρτο ο πατέρας μου όταν τον τράβαγε ήταν πάντα γεμάτος. Πολύ ψάρι τότε.»

Ο κ.Σκλιάς, από τους πιο παλιούς ιχθυοπώλες του λιμανιού, θυμάται ότι «*στο τσιμεντόπλοιο δεν μπορούσαμε να πάμε πολλές φορές λόγω του καιρού*».

«*Όταν είχε καιρό,*» συνεχίζει ο κ.Καλπάκης, «*για να περάσουν από εκεί μετράγανε εφτά κύματα γιατί λένε πως το έβδομο κύμα είναι το μεγαλύτερο. Μόλις πέρναγε, αρχίζανε να τρέχουν γιατί η απόσταση ήταν περίπου εκατό μέτρα από τη μύτη μέχρι έξω και δεν είχε ούτε πέτρες ούτε τίποτα να σταματήσει τη δύναμη της θάλασσας.*

Κι ο βοριάς, καβάλαγε από πάνω, σ' έριχνε και μέσα. Επειδή δεν είχε λοιπόν λεφτά ο πατέρας μου για σωσίβιο, είχε δέσει μια ξύλινη σκούπα με σχοινί κι όποιος έβγαινε έξω, ιδίως αν ήταν σουρωμένος, ερχόταν το κύμα και τον έριχνε μέσα. «Ευδοξία τη σκούπα»! φώναζε ο πατέρας μου και του πέταγε τη σκούπα, τον πήγαινε στα πενήντα μέτρα που είχε σκαλάκια και τον έβγαζε έξω. Μέρα νύχτα μέσα εκεί κάθονταν όταν είχε καιρό, να πίνουν και να τρώνε… Όλα αυτά τώρα είναι άλλο να στα λέει κάποιος που τα έχει ζήσει, εγώ σου λέω ότι θυμάμαι από διηγήσεις του πατέρα μου…»

Νικόλαος Τομπάζης,
Μόλος, Ραφήνα, Οκτώβριος 1952
© Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Ναυάγιο «Χειμάρρα»

Τον Ιανουάριο του 1947, συνέβη στον Νότιο Ευβοϊκό μία από τις μεγαλύτερες ναυτικές τραγωδίες του 20ου αιώνα που κόστισε τη ζωή σε περισσότερους από 380 ανθρώπους, το ναυάγιο του επιβατηγού πλοίου «Χειμάρρα». Η Ραφήνα έμελε να είναι το λιμάνι που περιέθαλψε τους επιζώντες και παρέλαβε τις σωρούς όσων έχασαν τη ζωή τους. Οι άνθρωποι του λιμανιού, ψαράδες, μαγαζάτορες, οδηγοί και απλοί πολίτες βοήθησαν όσο μπορούσαν εκείνες τις τραγικές ώρες. Τα ξενοδοχεία του Μακασίκη και του Μεχτάρη έγιναν σταθμοί πρώτων βοηθειών.

Φωτογραφικό αρχείο Μεγαλοκονόμου

Ιστορία του ναυαγίου

Το 42 ετών επιβατηγό ατμόπλοιο «Χειμάρρα», που ανήκε προηγουμένως στη Γερμανία με την ονομασία «Χέρτα» και δόθηκε στη χώρα μας το 1946 ως πολεμική αποζημίωση, αναχώρησε στις 18 Ιανουαρίου του 1947 στις 8:30πμ από τη Θεσσαλονίκη για να εκτελέσει το δρομολόγιο Βόλος- Χαλκίδα-Πειραιάς. Επρόκειτο για μια εναλλακτική διαδρομή μέσω θαλάσσης, καθώς εν μέσω εμφυλίου,

Φωτογραφίες αρχείου Μεγαλοκονόμου

το οδικό δίκτυο της χώρας ήταν σε κακή κατάσταση, αν όχι ανύπαρκτο. Παρά την παλαιότητά του το «Χειμάρρα», θεωρείτο ένα από τα καλύτερα πλοία που έκαναν δρομολόγια εκείνη τη δύσκολη εποχή μετά τον πόλεμο και αποτελούσε το τελευταίο ατμόπλοιο της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Κατά τον απόπλου από τη Θεσσαλονίκη στο πλοίο επέβαιναν 544 επιβάτες και 86 άνδρες πλήρωμα. Μεταξύ των επιβατών βρίσκονταν και πολλοί πολιτικοί κρατούμενοι που μεταφέρονταν σε διάφορους τόπους εξορίας, καθώς και περίπου 200 χωροφύλακες και στρατιώτες. Στις 1:00 η ώρα ξημερώματα Κυριακής 19ης Ιανουαρίου το Χειμάρρα κάνει στάση στην Χαλκίδα όπου και αποβιβάζονται 16 επιβάτες. Τρείς ώρες αργότερα, το «Χειμάρρα» ενώ έπλεε στον Νότιο Ευβοϊκό προσέκρουσε στις βραχονησίδες «Βερδούγια», μεταξύ Νέων Στύρων και Αγίας Μαρίνας.

Η τραγική βύθιση του πλοίου, αρχικά θεωρήθηκε σαμποτάζ ή πρόσκρουση σε νάρκη. Η δίκη αργότερα κατέδειξε ευθύνες του καπετάνιου που παρέκλινε της πορείας λόγω της πυκνής ομίχλης, περνώντας αριστερότερα από το δίαυλο ναυσιπλοΐας. Από την ισχυρή σύγκρουση, νερά άρχισαν να εισρέουν στο πλοίο, προκαλώντας σοβαρό πρόβλημα στο πηδάλιο του πλοίου, με αποτέλεσμα να παραμείνει ακυβέρνητο. Το πλήρωμα του «Χειμάρρα» δεν λειτούργησε με ψυχραιμία και η εγκατάλειψη του πλοίου έγινε άναρχα. Στα καταστρώματα, λίγο πριν τη βύθιση επικράτησε πανικός και οι επιβάτες έδιναν μάχη μεταξύ τους για ένα σωσίβιο.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ

Αν και το επιβατηγό βυθίστηκε μιάμιση ώρα αργότερα και σε απόσταση μόλις ενός μιλίου από την Αγία Μαρίνα, ο πανικός που επικράτησε κατά την εγκατάλειψη του πλοίου, το φοβερό ψύχος και τα ισχυρά θαλάσσια ρεύματα της περιοχής, είχαν ως αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους τουλάχιστον 380 άνθρωποι. Ανάμεσά τους πολλά γυναικόπαιδα, πολιτικοί κρατούμενοι και χωροφύλακες συνοδοί. Οι λέμβοι και οι σχεδί-

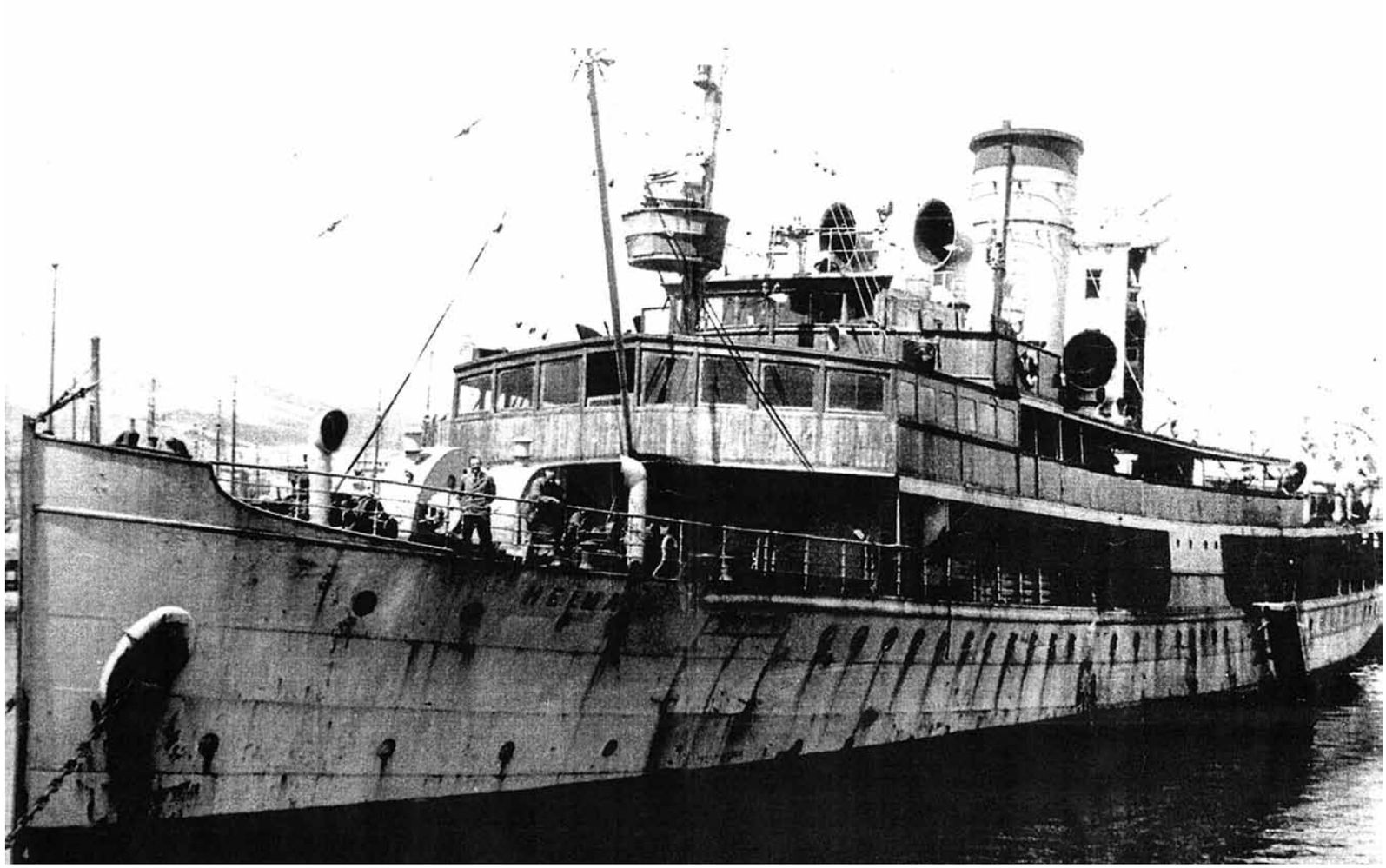
Φωτογραφίες αρχείου Μεγαλοκονόμου

ες βυθίζονταν από το μεγάλο αριθμό των επιβαινόντων ή ανατρέπονταν πριν ακόμη επιβιβαστούν σ' αυτές οι ναυαγοί. Στο πλοίο επέβαιναν και πολλοί οπλίτες, οι οποίοι έπεφταν στη θάλασσα με τα ρούχα, με αποτέλεσμα να πνίγονται αμέσως στα παγωμένα νερά. Από τις ανακρίσεις επίσης προέκυψε ότι οι ένοπλοι χωροφύλακες, οι οπλίτες και τα μέλη του πληρώματος δεν πειθάρχησαν στις διαταγές του πλοιάρχου και κατέλαβαν πρώτοι τις ναυαγοσωστικές λέμβους, αφήνοντας στο πλοίο αβοήθητες γυναίκες και παιδιά.

Αναπάντητο έμεινε το ερώτημα γιατί δεν χρησιμοποιήθηκε ο εφεδρικός ασύρματος που θα μπορούσε να είχε σώσει ζωές επιβατών. Οι ανακρίσεις τις επόμενες μέρες έδειξαν ότι ο ασύρματος του πλοίου δε λειτούργησε για να δώσει το στίγμα και να εκπέμψει SOS, καθώς με την έκρηξη καταστράφηκαν οι λυχνίες του πομπού. Στη δίκη που έγινε αργότερα τιμωρή-

θηκε ο β' πλοίαρχος Μπέρτολς με φυλάκιση είκοσι μηνών και ο πλοίαρχος Μπελέσης με φυλάκιση 15 μηνών με αναστολή ενώ ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Θεόδωρος Κιζάνης τους τιμώρησε με στέρηση του διπλώματος, 9 μήνες τον πλοίαρχο και έξι μήνες τον ύπαρχο. Μικρότερες ποινές επιβλήθηκαν σε μηχανικούς. Για την απώλεια του πλοίου το Ελληνικό Δημόσιο εισέπραξε από την ασφάλεια 70.000 λίρες Αγγλίας.

Φωτογραφίες αρχείου Μεγαλοκονόμου



Αρχείο Ηνωμένων Φωτορεπόρτερ

Χρόνια αργότερα, το 1999 και σε βάθος 35 μέτρων ο δύτης Κώστας Θωκταρίδης και η ομάδα του πραγματοποίησαν έρευνες στο σημείο του ναυαγίου και ανέσυραν πολύτιμα αντικείμενα τα οποία εκτέθηκαν μαζί με κειμήλια από άλλα ναυάγια, στο Ζάππειο Μέγαρο στις αρχές του 2006.

Σύμφωνα με τις μαρτυρίες και την κατάσταση του ναυαγίου σήμερα, το πλοίο υπέστη πλήρη καταστροφή από έκρηξη, γεγονός που ενισχύει το σενάριο της νάρκης.

Φωτογραφικό αρχείο Μεγαλοκονόμου

Ο κ. Λάμπρος Ρεπάμπης ήταν εκεί εκείνη την παγωμένη μέρα και θυμάται:

«Ερχόταν ένα καΐκι άγνωστο, θυμάμαι, το βλέπαμε να έρχεται και να κουνάνε μαντήλια, πανιά, το θυμάμαι πολύ καλά, κόκκινο ήτανε, μεγάλο. Γέμισε η παραλία πτώματα. Ακόμα πολλές φορές το βλέπω στον ύπνο μου. Δράμα…»

Η βύθιση του ατμόπλοιου «Χειμάρρα» στον Νότιο Ευβοϊκό είναι το πιο πολύνεκρο ναυτικό δυστύχημα στη χώρα μας. Έμεινε στην ιστορία ως «Ο Τιτανικός της Ελληνικής Ακτοπλοΐας».

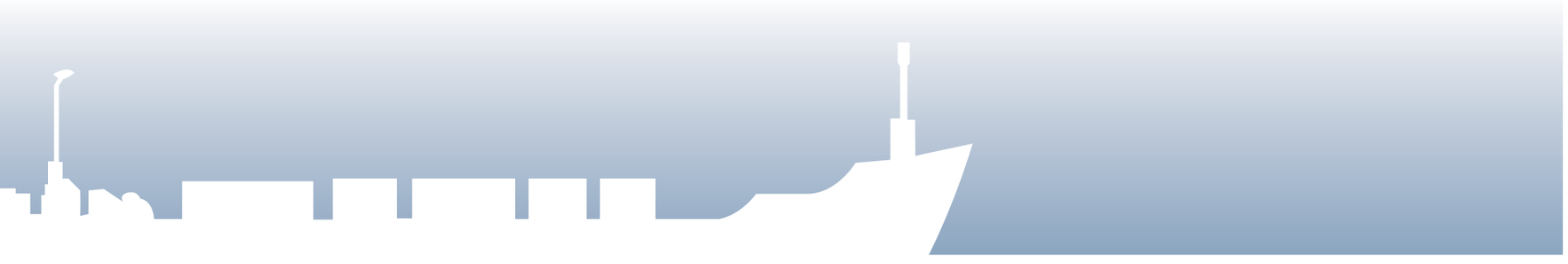
Μετά το ναυάγιο του Χειμάρρα η πολιτεία αποφάσισε να δημιουργήσει το περίφημο Κέντρο Επιχειρήσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας για τον συντονισμό και διαχείριση κρίσεων και ναυαγίων.

Υ.Γ. Τα στοιχεία και οι μαρτυρίες της εποχής διαφέρουν κατά πολύ και οι αριθμοί παρουσιάζουν μεγάλες αποκλίσεις.

Ζωγραφική απεικόνιση

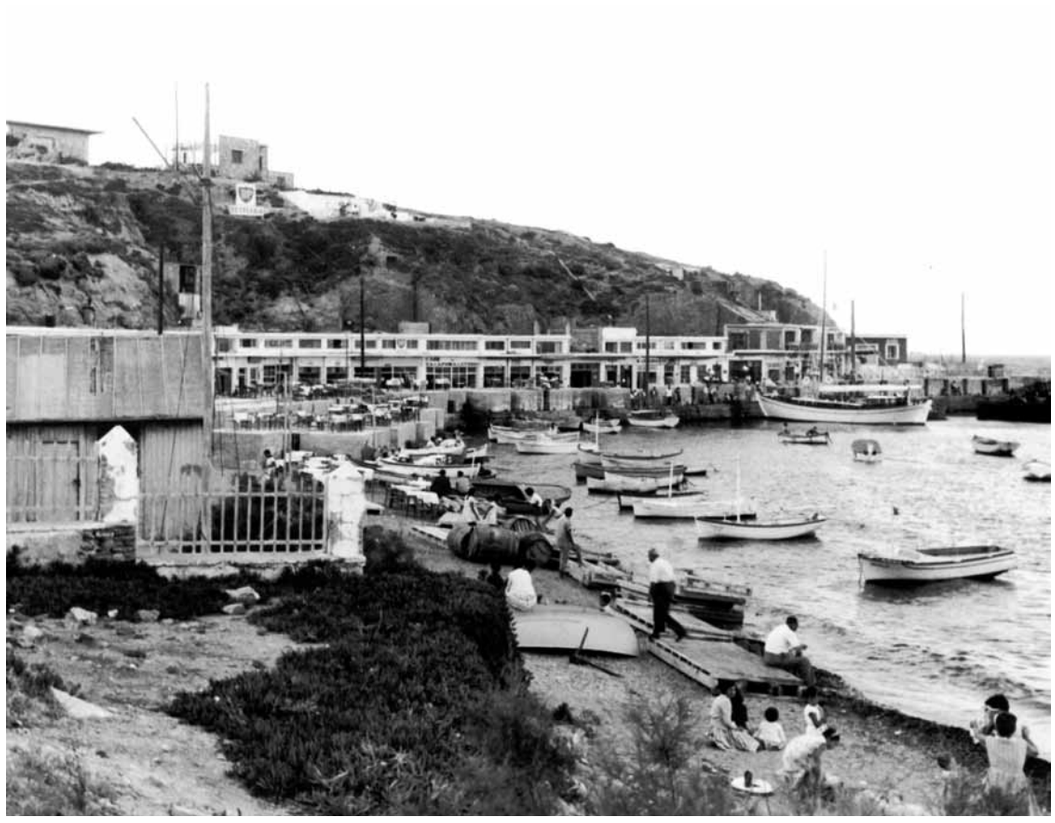
ΝΑΥΑΓΙΟ «ΧΕΙΜΑΡΡΑ»

Νεότερη ιστορία του λιμανιού



Μετά την απελευθέρωση από τους Γερμανούς, η Ραφήνα αναπτύσσεται με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Γραφικό λιμανάκι, προορισμός για ούζο και ψαρομεζέδες, φύση και θάλασσα. Τραγουδήθηκε πολύ με το τραγούδι του Βασίλη Τσιτσάνη «Τα καβουράκια» και στο λιμάνι της γυρίστηκαν κάποιες ταινίες του ελληνικού κινηματογράφου όπως η «Ζαβολιάρα», «Ο Ψαρόγιαννος» και «Το παρελθόν μιας γυναίκας». Οι αναμνήσεις των κατοίκων είναι δεμένες με τα καράβια που πέρασαν από το λιμάνι. Κάθε καράβι και μια εποχή. Κάθε εποχή, πολλές αναμνήσεις, ιστορίες και περιστατικά.

Αεροφωτογραφία Σ.Λέου



Φωτογραφία Κ.Μεγαλοκονόμου, φωτογραφικό αρχείο Αντώνη Λαζαρή

Φωτογραφία Ιούλιος Διρμίκης

Ο ιχθυοπώλης κ.Σκλιάς, θυμάται *«την ξύλινη σκάλα που υπήρχε για να ξεφορτώνουνε τα καΐκια που μεταφέρανε προϊόντα από τη Κάρυστο, τη Σάμο, τη Μυτιλήνη, τη Σαμοθράκη, από παντού. Υπήρχαν πολλά καΐκια και τράτες αλλά πέθαναν οι παππούδες και οι μπαμπάδες που τα δουλεύανε. Οι νέοι τώρα δεν ασχολούνται με τη θάλασσα. Μόνο πολύ λίγοι, δυστυχώς».*

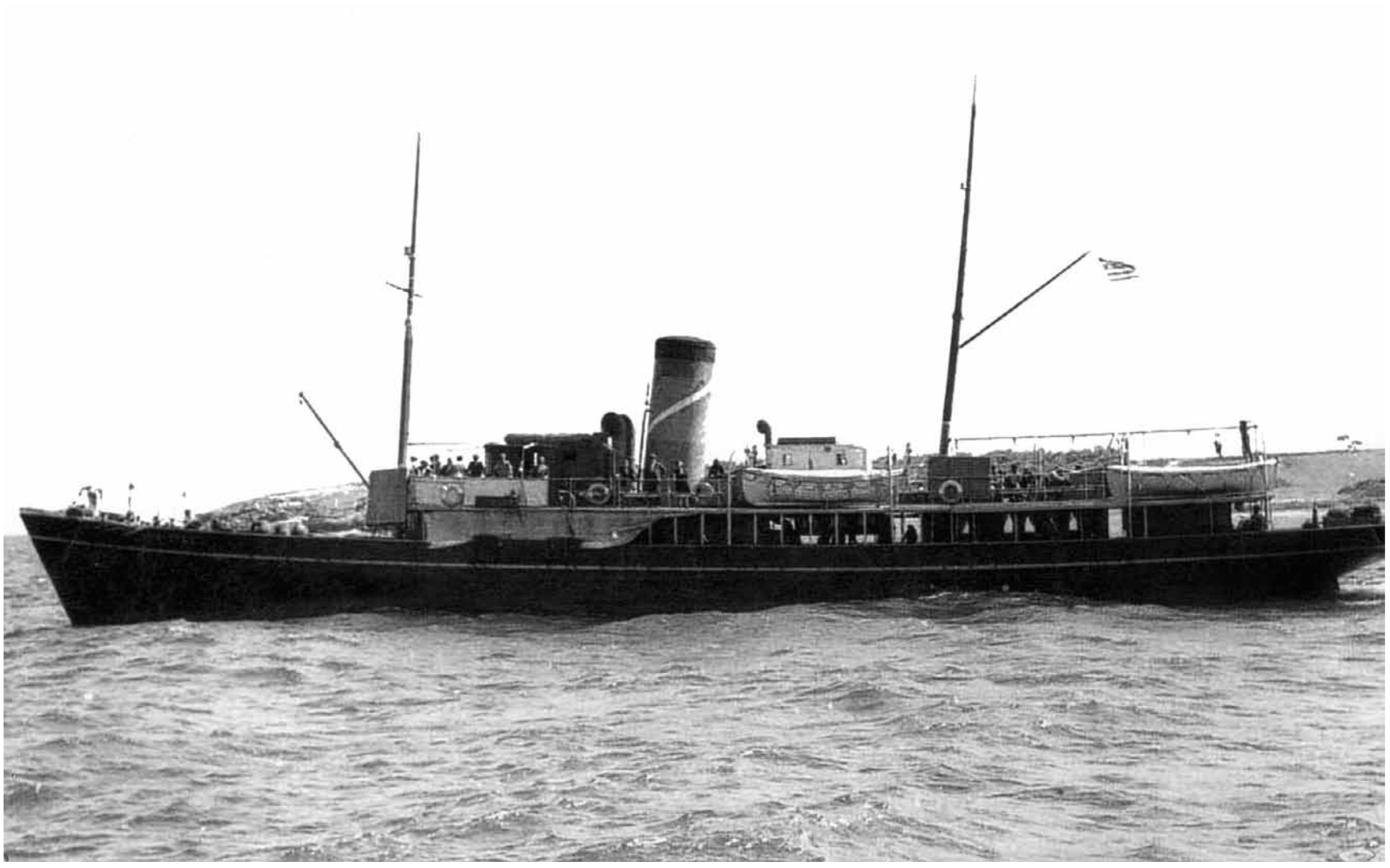
Ξεκινώντας από το τέλος του πολέμου και αφού πλέον η Ραφήνα έχει απόκτήσει το τσιμεντόπλοιο για προβλήτα της και τα δρομολόγια πυκνώνουν, ας θυμηθούμε τη μεταπολεμική ιστορία του λιμανιού μέσα από τα καράβια και τους ανθρώπους του.

Φωτογραφίες Ιούλιος Διρμίκης

Φωτογραφικό αρχείο Ιωάννας Χατζή

Φωτογραφιικό Αρχείο Αντώνη Λαζαρή

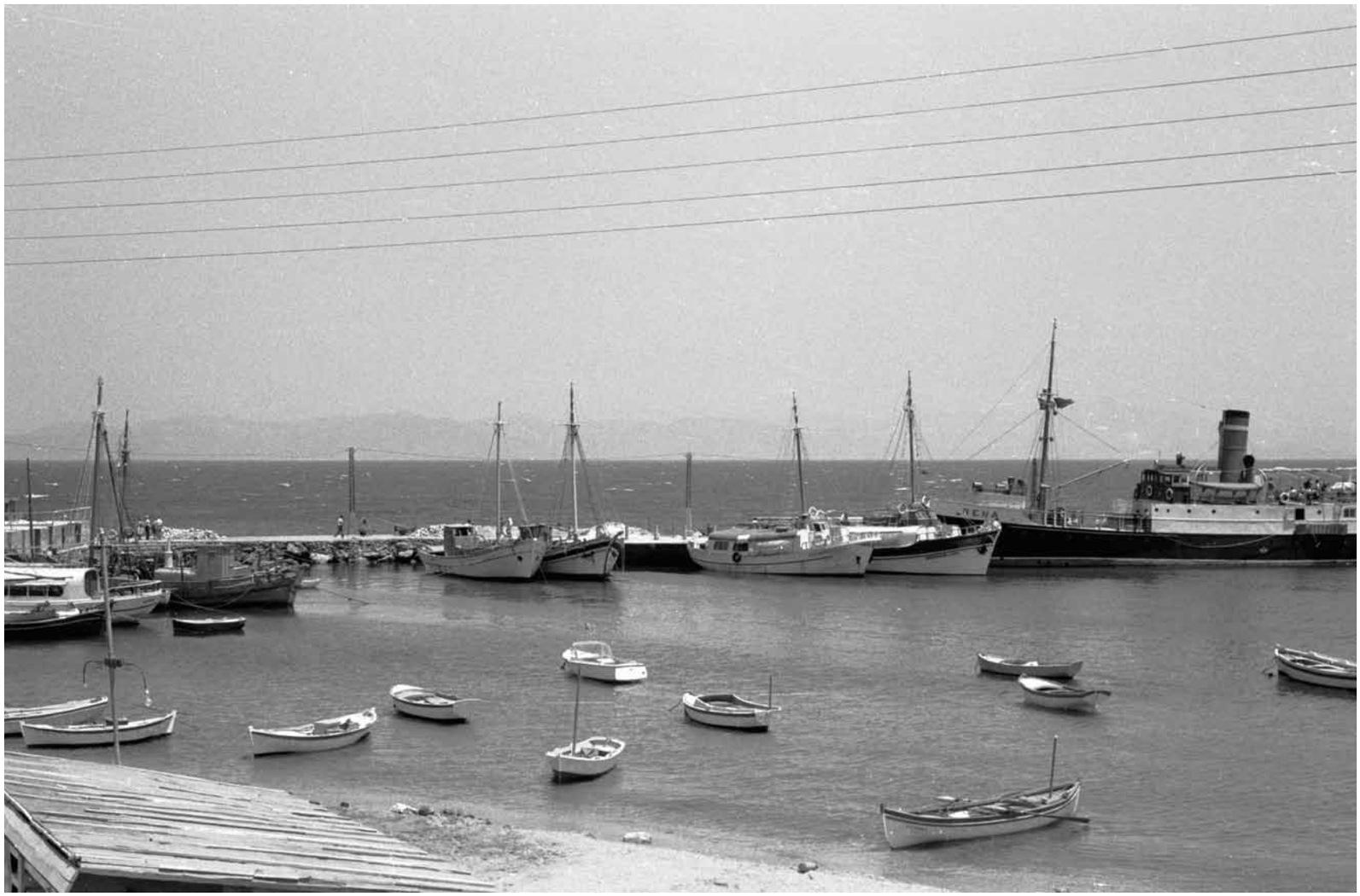
Αεροφωτογραφία Σ.Λέου



Ατμόπλοιο Κάρυστος

Από το Κάρυστος στο Μοσχάνθη

Το πρώτο μεταπολεμικό ατμόπλοιο, ήταν το Κάρυστος του Ιωάννη Τόγια. Έκανε δρομολόγια από το 1947 και για 10 και πλέον χρόνια προς Κάρυστο, Άνδρο και Τήνο μέχρι το 1958 που απόσύρθηκε αφού μετονομάστηκε Κωνσταντίνος.



Τη δεκαετία του ’60, δρομολόγια έκαναν επίσης το Ρένα, το Στέλλα, το οποίο μετονομάστηκε Πανορμίτης και ναυάγησε το 1966 κοντά στην Τέλενδο, το Πόρτο Λάφια, το Καστριανή Κέας, το Μεγαλόχαρη και το Μοσχάνθη που ήταν πολύ αγαπητό σε όλα τα κυκλαδονήσια που επί χρόνια εξυπηρετούσε.

Το Ρένα,
Φωτογραφικό αρχείο Ιωάννας Χατζή

Φωτογραφία Ιούλιος Διρμίκης

«Με τη δόλια τη Μοσχάνθη, περιμένω γράμμα να 'ρθει...» έλεγε ένα αυτοσχέδιο στιχάκι..

«Ήταν χάρμα να το βλέπεις να ταξιδεύει με τρικυμία. Μία να προβάλει ψηλά πάνω στο κύμα και μία να χάνεται μέσα στους άσπρους αφρούς και να φαίνεται μόνο η τσιμινιέρα με τον καπνό», λένε στις διηγήσεις τους οι πιο ρομαντικοί.

Η κυρία Ελένη Αναστασιάδη ιδιοκτήτρια ενός από τα παλιότερα μεζεδοπωλεία στο λιμάνι, θυμάται ότι: *«Ήταν ωραίες οι σχέσεις όλων των ανθρώπων του λιμανιού εκείνη την εποχή. Πολλά ιχθυοπωλεία, πολύ ψάρι. Ήμασταν όλοι πολύ δεμένοι, άλλα χρόνια».*

Μετά τα μέσα της δεκαετίας του '60 ξεκινούν δρομολόγια από το λιμάνι της Ραφήνας τα πλοία ανοιχτού τύπου (παντόφλες) Άγιος Νικόλαος, Μιχαήλ και Ιωάννης Μ.

Το Μοσχάνθη,
Φωτογραφικό αρχείο Ιωάννας Χατζή

1966-1967,
φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

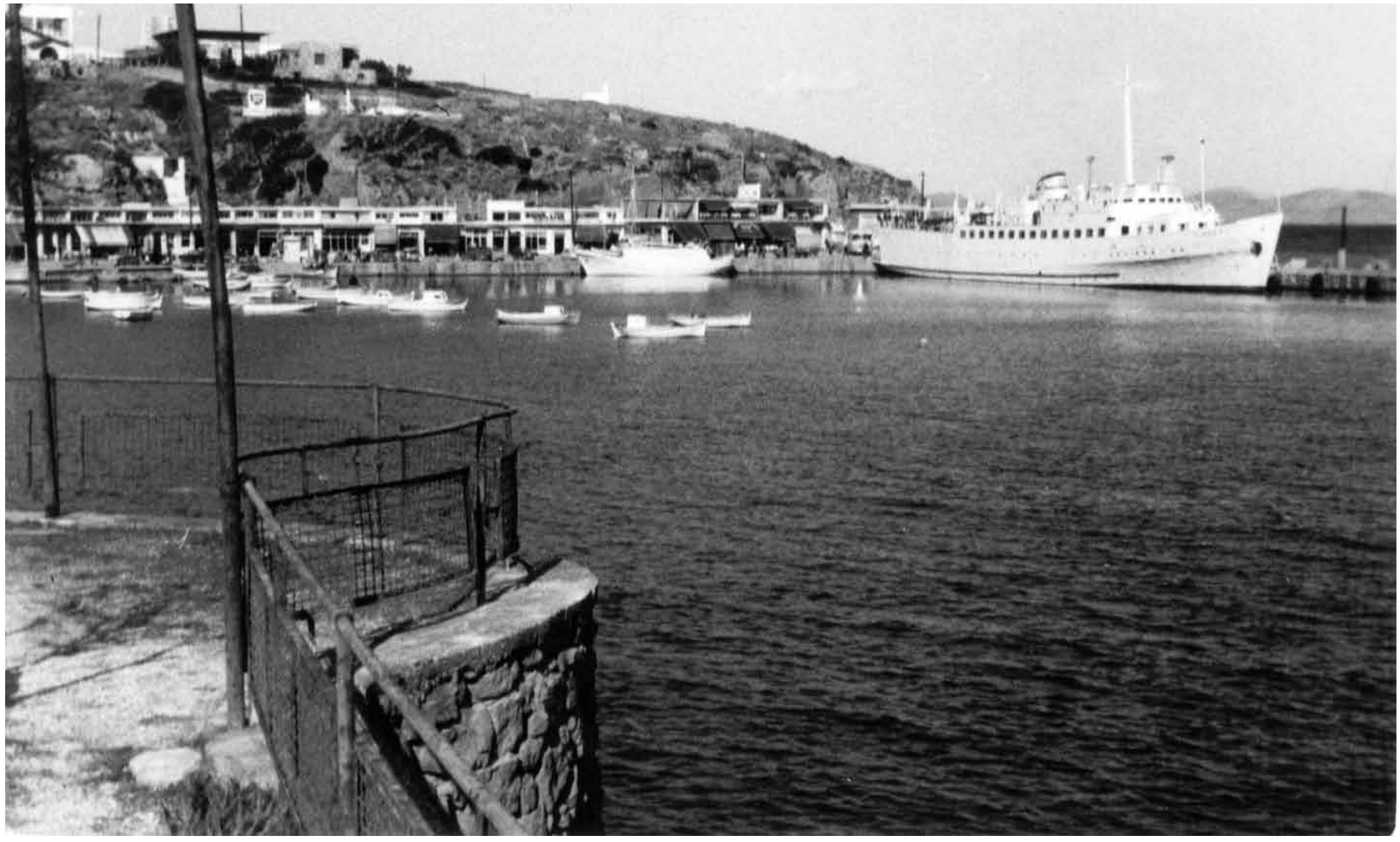
Η πόλη διαμορφώνεται, μεγαλώνει, αναπτύσσεται και αρχίζει να παίρνει μια πιο σύγχρονη για την εποχή μορφή. Το γραφικό λιμάνι της Ραφήνας βρίσκεται όσο κοντά θέλουμε αλλά και όσο μακριά χρειάζεται από το κέντρο της Αθήνας.

Από το Έλενα Π στο Χρυσή Άμμος

Το πρώτο κλειστού τύπου επιβατηγό οχηματαγωγό που ήρθε στη Ραφήνα ήταν το Έλενα Π που το 1965 έκανε δρομολόγια προς Κάρυστο, Άνδρο και Τήνο.

Ο Μαρίνος Γκιβίσης που ως οδηγός φορτηγών έμπαινε σε όλα τα πλοία για να μεταφέρει εμπορεύματα έχει πολλές αναμνήσεις από εκείνη την εποχή.

Το Έλενα Π,
Φωτογραφία Ιούλιος Διρμίκης



Το Καστριανή Κέας, shipfriends.gr

«Το Έλενα Π το θυμάμαι πολύ καλά, ωραίο βαπόρι, νοικοκυραίοι το είχανε, στενό αλλά πολύ γρήγορο. Εκεί μπήκανε την πρώτη φορά 4-5 αυτοκίνητα. Μετά ήρθε και το Μεγαλόχαρη, που όταν το ρίξανε στη θάλασσα ήρθε τούμπα. Μια φορά είχε πολύ καιρό και ακούμπησε λίγο στο τσιμεντόπλοιο, αλλά ο καπετάνιος του ήταν πολύ καλός, ο Κώστας ο Σάρδης, κανείς δεν το πήγαινε το Μεγαλόχαρη έτσι».

Τη δεκαετία του 1970 για μικρά χρονικά διαστήματα «σαν διάττοντες αστέρες» όπως τα ονομάζει ο Αντώνης Λαζαρής, πέρασαν από τη Ραφήνα το Μάρθα το 1974, το Χρυσάνθεμον το 1976, το Κεφαλληνία το 1977, το Κατερίνα 1975-1980, το Αίνος το 1978 και το Νήσος Χίος το 1979. Για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, από το 1973 ως το 1984, έμεινε στη Ραφήνα το Άννα Λ που αργότερα μετονομάστηκε Παπαδιαμάντης ΙΙ, το αξέχαστο Χρυσή Αυγή και τα Χρυσή Άμμος Ι,ΙΙ και ΙΙΙ μεταξύ 1974-1984.

Φωτογραφίες από το αρχείο της Ιωάννας Χατζή

Η κυρία Χατζή μιλώντας για την επικινδυνότητα του λιμανιού θυμάται «*που μια φορά η θάλασσα πήρε τα ψυγεία του Φωκά και του Μπενάκη. Βγήκε η θάλασσα και τα παρέσυρε. Το λιμάνι δεν προστατευότανε. Οι καπετανέοι όμως ήταν όλοι αξιόλογοι άνθρωποι και καταπληκτικοί στη δουλειά τους. Ήταν μια πολύ ωραία περίοδος έχω πολύ καλές αναμνήσεις, να δείτε τι ωραίες ναυτικές εβδομάδες κάναμε, τι κολυμβητικούς αγώνες, τι κωπηλατικούς αγώνες με μικρές βάρκες*».

BP
ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

Το «Καστριανή Κέας» δεμένο μέσα και το «Χρυσή Άμμος» από την εξωτερική πλευρά του μόλου. Φωτογραφικό αρχείο Φλώρου

Ο αρχιπλοίαρχος Κώστας Τζώρτζης, ένας από τους πιο γνωστούς καπετάνιους στη Ραφήνα, μας διηγείται: *«Όταν ήρθα εδώ πρώτη φορά ήταν με το Χρυσή Άμμος ΙΙ και ήταν δεμένο ένα άλλο βαπόρι το Χρυσή Άμμος Ι. Μου λένε πήγαινε να φουντάρεις την άγκυρα, να μείνεις καναδυό ώρες και όταν φύγει αυτό να 'ρθεις να δέσεις. Δεν είχε δεύτερη θέση δηλαδή απ' έξω για να δέσει άλλο βαπόρι, μόνο το «Καστριανή Κέας» ερχόταν να δέσει από μέσα. Πράγματι εγώ πήγα και φουντάρισα πιο πάνω, ήτανε και καλός*

ο καιρός, βούτηξα στη θάλασσα και βγήκα έξω κολυμπώντας. Δεν μπορούσα να περιμένω, νέος τότε. Λέγανε λοιπόν, τι καπετάνιος είναι αυτός που έρχεται κολυμπώντας..»

Την ίδια ιστορία μας διηγήθηκε και ο πράκτορας Αντώνης Τόγιας *«λέγαμε, σιγά μην είναι καπετάνιος αυτός ο νέος που έρχεται κολυμπώντας… Με τον Κώστα τον Τζώρτζη αμέσως δέσαμε, τον εμπιστευόμουνα πάντα, δουλέψαμε πολύ καλά μαζί, όλα τα χρόνια.»*

Ο Μαρίνος Γκιβίσης επίσης είχε πολύ καλές αναμνήσεις από εκείνη την εποχή

«Ο Τζώρτζης ο καπετάνιος μας πρόσεχε πολύ εμάς τους φορτηγατζήδες, κανείς δεν τον έφτανε».

Αποκόμματα από εφημερίδες της εποχής εκείνης

Ένα άλλο πλοίο σημαντικό, το πρώτο ro-ro (μετέφερε μόνο φορτηγά) που ήρθε εδώ στη Ραφήνα γύρω στο ‘75-’76, ήταν το Μύκονος και έμεινε μέχρι το ‘90.

Ταξίδευε συνήθως για Σύρο και Μύκονο.

Το Έλενα Π και οι «παντόφλες» Μιχαήλ και Ιωάννης Μ, φωτογραφία της Αργυρώς Γκιβίση

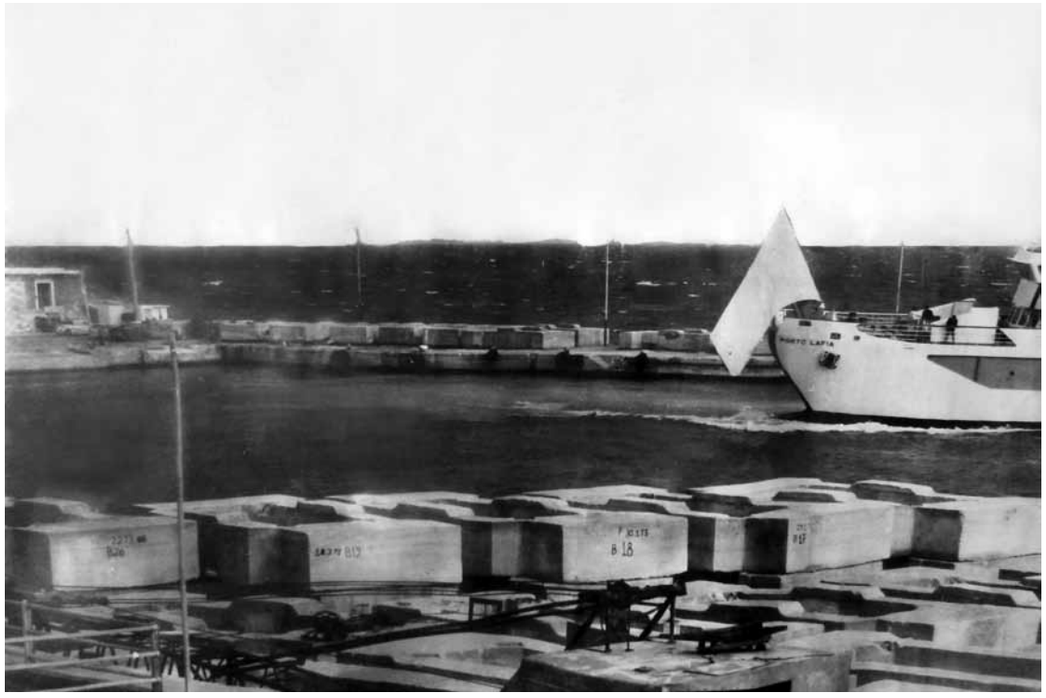
Η απόσταση δεν είναι μεγάλη από την Αθήνα, τα εξοχικά έχουν αρχίσει να πληθαίνουν και η μεγάλη παραλία της Ραφήνας γεμίζει όλο το καλοκαίρι. Η αθωότητα της εποχής δίνει άλλη ελευθερία.

Από το Πόρτο Λάφια στο Επτάνησος

Ένα πλοίο με πολύχρονη παρουσία στο λιμάνι, ήταν το Πόρτο Λάφια, που πήρε το όνομά του από την περιοχή Πόρτο Λάφια της Εύβοιας.

Το χαρακτηριστικό του ήταν ο τρόπος ανοίγματος της πλώρης. Έφτασε στη Ραφήνα το 1968, μετονομάστηκε Κάρυστος το 1984 και συνέχισε να κάνει δρομολόγια μέχρι τα τέλη του 2000.

Φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής



Στο πατάρι του ιχθυοπωλείου του Αθανασίου Τόλια, βρήκαμε καδραρισμένη αυτή τη φωτογραφία. Το Πόρτο Λάφια με ανοιχτή την πλώρη. Κρίνοντας από τα τσιμεντένια μπλόκια που φαίνονται τριγύρω, πρέπει να είναι τη δεκαετία του 1970 την εποχή επέκτασης του λιμανιού.

Την επόμενη δεκαετία, από το 1980 ως το 1990, εκτέλεσαν δρομολόγια για μικρά χρονικά διαστήματα αρκετά πλοία. Ένα απ' αυτά ήταν το Άτλας 2 που μετονομάστηκε Αλέκος και αργότερα Καπετάν Αλέξανδρος.

Ήταν ένα πάρα πολύ αργό πλοίο απ' όσο θυμούνται όλοι. Όταν ήρθε πρώτη φορά από τον Πειραιά δεν μπορούσαν να πιστέψουν ότι αργεί τόσο πολύ να έρθει. Ο καπετάνιος Κ.Τζώρτζης θυμάται ότι πήγαινε με 8 μίλια και μοίραζε είδη ξυρίσματος στους οδηγούς των φορτηγών γιατί θα τα χρειάζονταν μέχρι να φτάσουν.... *«Έκανε έξι ώρες για να πάει στην Άνδρο»* περιγράφει ο κ.Αντώνης Τόγιας *«μια φορά, τρεις ώρες αφού είχε φύγει, ειδοποίησαν από το λιμεναρχείο τον καπετάνιο να γυρίσει πίσω γιατί είχαν τηλεφωνήσει για βόμβα. Τι να πάω Άνδρο, τι να γυρίσω ίδια ώρα θα κάνω, είπε ο καπετάνιος, αν είναι να σκάσει θα σκάσει..»*

Άτλας ΙΙ,
φωτογραφία Τάσος Παπαναστασίου

Μαρμάρι Ι
φωτογραφία Τάσος Παπαναστασίου

Ακόμα πέρασαν από το λιμάνι το Θεοσκέπαστη, το Νήσος Άνδρος που μετονομάστηκε Μαρμάρι 1, το Κάρυστος 2, το Σκόπελος που έκανε δρομολόγια προς Βόρειο Αιγαίο και το Γκόλντεν Βεργίνα το 1984 οποίο αργότερα μετονομάστηκε Εξπρές Σάμινα και ήταν αυτό που προσέκρουσε το 2000 στις πόρτες της Πάρου, σε μια μεγάλη ναυτική τραγωδία.

«Το πλοίο που αναβάθμισε τη γραμμή Ραφήνα-Άνδρο-Τήνο-Μύκονο ήταν το Επτάνησος που ήρθε το 1985 και έγινε ένα από τα πιο αγαπημένα πλοία στο λιμάνι.

Καπετάν Αλέξανδρος,
φωτογραφία Τάσος Παπαναστασίου

Για λίγο καιρό ήρθε και το αδερφάκι του το Δήλος αλλά πήγε γρήγορα στις γραμμές του Ιονίου. Παίζανε μπάλα πολλές φορές στο γήπεδο εδώ της Τριγλίας, τα πληρώματα του Επτάνησος και του Δήλος…» θυμάται ο κ.Αθ. Τόλιας.

Δήλος,
φωτογραφία Τάσος Παπαναστασίου

Επτάνησος,
φωτογραφία Τάσος Παπαναστασίου

Κάρτποσταλ της εποχής όπου διακρίνεται η παραλία Μπενάκη, κάτω από τον Αγιο Νικόλα, η οποία δεν υπάρχει πια. Στο βάθος φαίνεται το Έλενα Π.

Τεύχος Απριλίου 1965 από το περιοδικό της εποχής «Ναυτική Ελλάς».

Ο καιρός περνάει, οι εποχές αλλάζουν.

Δεκαετία του 1960, πεζότρατα μια μέρα με καλοσύνη από το αρχείο του Δημ. Ρίζου

Αεροφωτογραφία, της δεκαετίας του '70

Από καρτ ποστάλ, τέλος δεκαετίας 1970

Κάρτ ποστάλ, της δεκαετίας του '70

Δεκαετία 1970, στο βάθος δεξιά διακρίνεται το Μεγαλόχαρη

Ναυάγιο «Χρυσή Αυγή»

Το Χρυσή Αυγή, επιβατηγό-οχηματαγωγό κλειστού τύπου ιδιοκτησίας Αυγουστή Πολέμη, βυθίστηκε στα ανοιχτά της Καρύστου στις 23 Φεβρουαρίου 1983.

Είχε αποπλεύσει από το λιμάνι της Ραφήνας, με πλοίαρχο τον Αντώνιο Γαρδέλη και Α' μηχανικό το Γεώργιο Χρηστάκη, με προορισμό την Άνδρο, μεταφέροντας 9 βυτιοφόρα γεμάτα με καύσιμα, 4 φορτηγά, πλήρωμα 21 άτομα και ακόμη 21 επιβαίνοντες, κατά το πλείστον οδηγούς και συνοδηγούς των οχημάτων.

Στις 6.35 μ.μ. και ενώ βρισκόταν σε απόσταση 3ν.μ. από το ακρωτήριο Μαντήλι έστειλε σήμα κινδύνου μετά από ισχυρή έκρηξη στο γκαράζ. Το πλοίο πήρε απότομα κλίση εξαιτίας της μετατόπισης των οχημάτων

Το ΕΓ/ΟΓ Χρυσή Αυγή

Γ)Β "ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ„

Ένα καινούργιο πλοῖο, τὸ τελειότερο στὴν κατηγορία του
ΑΠΟ ΡΑΦΗΝΑ

Ἑκάστην Τρίτην ἕως καὶ Παρασκευὴν ὥρα 9 π.μ.
δι' ΑΝΔΡΟΝ (Γαύριον), ΤΗΝΟΝ, ΣΥΡΟΝ, ΡΑΦΗΝΑΝ.
Ἕκαστον Σάββατον ὥρα 9 π.μ. δι' ΑΝΔΡΟΝ (Γαύριον) ΤΗΝΟΝ. ΑΝΔΡΟΝ (Γαύριον), ΡΑΦΗΝΑΝ,
Ἑκάστην Κυριακὴν ὥρα 9 π.μ. δι' ΑΝΔΡΟΝ, (Γαύριον) ΣΥΡΟΝ. ΤΗΝΟΝ, ΡΑΦΗΝΑΝ.

Πληροφορίαι: ΓΡΑΜΜΗ ΗΠΕΙΡΟΥ (EPIRUS LINE): Ὁδὸς ΙΙ Μεραρχίας 3, Πειραιεύς, τηλέφωνα 41.17.311) 15 καὶ 4111.517) 19. Ὁδὸς Φερρῶν 6, Ἀθῆναι, τηλ. 8834.291) 2 8216.084, 8234.917 καὶ Πρακτορεῖον Ραφήνας, τηλ. 0294) 24340-1, 0294) 24432, 28602 28605

Το Χρυσή Αυγή στη Ραφήνα

με αποτέλεσμα να αρχίσουν διαδοχικές εκρήξεις και έτσι δημιουργήθηκε ρήγμα που προκάλεσε την βύθιση του πλοίου τρεις περίπου ώρες αργότερα.

Στο σήμα κινδύνου που εξέπεμψε το πλοίο ανταποκρίθηκαν το «Χρυσή Άμμος», το ρωσικό «Σάμπυ Ράμπατ», το ρουμανικό «Μπολντεϊν» καθώς και το «Καστριανή Κέας». Αργότερα έφθασαν στο σημείο του ατυχήματος και δυο πλοία του πολεμικού ναυτικού. Ο καπετάνιος Κώστας Τζώρτζης θυμάται:

«Εγώ ήμουνα τότε στο Χρυσή Άμμος ΙΙΙ, και έφυγα από τη Ραφήνα για Σύρο Τήνο Μύκονο περίπου μισή ώρα μετά. Το δελτίο έλεγε ότι ο καιρός θα επιδεινωθεί. Ξαφνικά πήραμε ένα SOS και γυρίσαμε προς το στίγμα που

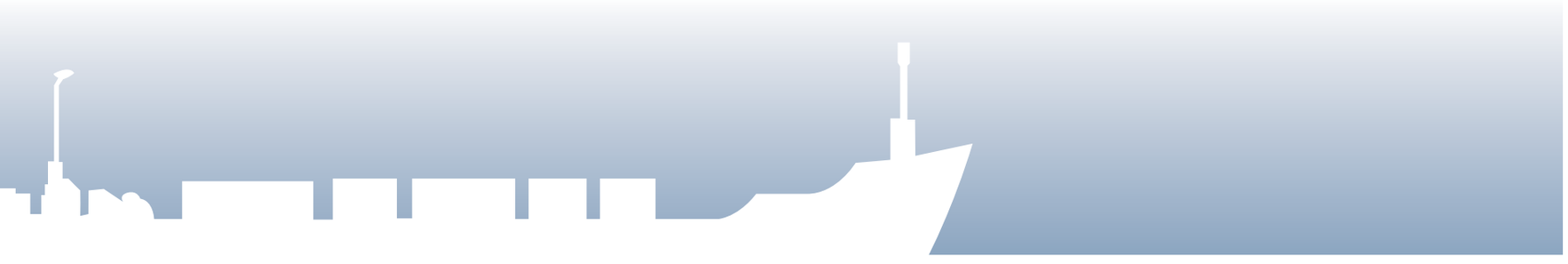
είχε δώσει το Χρυσή Αυγή. Πηγαίνοντας προς τα 'κει, ένα βαπόρι που ήταν αγκυροβολημένο στην Κάρυστο μας ειδοποίησε ότι είχε δει μια έκρηξη. Ζυγώνοντας στο σημείο του ναυαγίου, διαπιστώσαμε ότι πλέανε κομμάτια από τις επενδύσεις του. Ο καιρός άρχισε να γίνεται. Έβαλα εγώ τον κόσμο όλο και κοίταγε γύρω γύρω γιατί σκοτείνιαζε κιόλας. Βέβαια είχαν αρχίσει και έρχονταν αεροπλάνα κι έριχναν φωτοβολίδες 10.000 κεριά που κάνουν τη νύχτα μέρα. Ψάχναμε όλη τη νύχτα μέχρι που έγινε ο καιρός πολύ άσχημος».

Το Χρυσή Αυγή παρέμενε αναποδογυρισμένο στην επιφάνεια της θάλασσας αρκετή ώρα. Η επιχείρηση διάσωσης έγινε κάτω από πολύ δυσμενείς καιρικές συνθήκες καθώς ο καιρός χειροτέρευε κάθε λεπτό που περνούσε. Αεροπλάνο με φωτοβολίδες διευκόλυνε την έρευνα φωτίζοντας την επιφάνεια της θάλασσας. Από τους 42 συνολικά επιβαίνοντες σώθηκαν μόνον οι 14.

«Ποτέ δεν μπορούσα να φανταστώ ότι θα γινόταν τέτοιο ναυάγιο. Κανείς δεν ξέρει τι ακριβώς συνέβη. Ήταν καταλυτικό για την εταιρία του Πολέμη» λέει ο Αντώνης Τόγιας.

Το μνημείο για τα θύματα του Χρυσή Αυγή στο πάρκο Κυρήνεια, φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

Σύγχρονη ιστορία του λιμανιού



Η δεκαετία του ’90 βρίσκει τη Ραφήνα σε άλλη μια περίοδο ανάπτυξης και μεγάλης δραστηριότητας. Αυξάνονται τα δρομολόγια, έρχονται καινούρια πλοία, μεγαλύτερα και γρηγορότερα. Το λιμάνι αρχίζει να παίρνει μια πιο σύγχρονη μορφή.

Ο Νίκος Καβαλλιέρος, κεντρικός λιμενάρχης Ραφήνας και αντιπρόεδρος Λιμενικού Ταμείου από το 1994 ως το 1996 θυμάται: «*Σύμφωνα με τον τότε νόμο, ο εκάστοτε λιμενάρχης ήταν και αντιπρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου. Είχαμε πολύ καλή σχέση με τον νομάρχη ο οποίος συμφωνούσε με την προσπάθειά μας για αναβάθμιση και έτσι ενέκρινε πολλά από όσα του προτείναμε. Ένα βασικό μας μέλημα ήταν η ομοιομορφία στα μαγαζιά του λιμανιού.*

Δεν βρήκε ανταπόκριση από όλους, έγινε όμως μια αρχή. Επεκτάθηκε επίσης η χερσαία ζώνη λιμένος μέχρι το Σχοινιά και την Αγία Μαρίνα, ξεκίνησαν οι παραχωρήσεις και έγινε μια προέκταση στο πίσω μέρος ώστε να δημιουργηθεί το αλιευτικό καταφύγιο.

Το Δηλος και το Επτάνησος δεμένα δίπλα δίπλα ενώ στο βάθος το Άτλας ΙΙ σαλπάρει για Σύρο, Πάρο, Νάξο. Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού

Όταν έγινε η κοινοπραξία στα πλοία που ήταν στη γραμμή Άνδρο, Τήνο, Μύκονο, το Μπάρι του Βεντούρη, το Πηνελόπη του Αγούδημου και το Superferry του Στρίντζη, τα πράγματα έγιναν ακόμη καλύτερα. Δεν υπήρχε πια ο ανταγωνισμός των πρακτορείων, σταμάτησαν οι καταγγελίες, ο ένας συμπλήρωνε τον άλλο. Πριν απ' αυτό, γίνονταν φασαρίες, είχαμε εντάσεις, δικογραφίες, πρόστιμα κλπ. Με το που έγινε η κοινοπραξία, έφτιαξε το σύστημα. Ο κόσμος μπορούσε να εξυπηρετηθεί με όλα τα πλοία και γενικά υπήρξε καλύτερη ατμόσφαιρα».

Για την εποχή εκείνη μας μίλησε και ο καπετάνιος Αχιλλέας Ταρλάμης *«Τη δεκαετία του 90 υπήρχε ένας ιδιότυπος ανταγωνισμός, που πιο πολύ ξεκίναγε από τις εταιρίες που ήταν ανθρωποκεντρικές και πολλές φορές αυτός ο ανταγωνισμός περνούσε και σ' εμάς τους καπετάνιους. Προσπαθούσες να ανταποκριθείς, δεν μπορούσες να κάνεις στην άκρη, έπρεπε να σταθείς σαν ίσος προς ίσο. Πάντα βέβαια, ανάλογα με τις δυνατότητες του κάθε πλοίου και ποτέ εις βάρος της ασφάλειας των επιβατών. Αυτό δε σημαίνει ότι μεταξύ μας ήμασταν εχθροί, φίλοι ήμασταν, συνάδελφοι ήμασταν, αλλά ο καθένας προσπαθούσε να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα της εταιρίας για την οποία δούλευε. Και είχε υποχρέωση να το κάνει».*

Φωτογραφία Ηλίας Χανδέλης

Ο Νίκος Καβαλλιέρος συνεχίζει: «Ήταν πολλά έργα τα οποία κυνηγήσαμε αλλά δεν μπόρεσαν να γίνουν. Είχαμε μεριμνήσει να γίνει μια νησίδα ώστε να κόβεται ο κυματισμός από το βοριά και να μπαίνουν τα πλοία με μεγαλύτερη ασφάλεια αλλά αυτό το έργο σταμάτησε και δεν έχει υλοποιηθεί μέχρι και σήμερα. Προσπαθήσαμε επίσης μαζί με το δήμο Ν.Μάκρης να φτιάξουμε τη μεγαλύτερη μαρίνα στην περιοχή. Ήταν μια επένδυση που θα μας έκανε ξένη εταιρεία, αλλά τα έργα σταμάτησαν και οι επενδυτές πήγαν αλλού..

Εκείνα τα χρόνια αναπτύξαμε μια πολύ καλή συνεργασία με τους

Φωτογραφίες Ηλίας Χανδέλης

Κάρτ ποστάλ από τη δεκαετία του 1990

ψαράδες της περιοχής. Είχε δημιουργηθεί ένα πολύ καλό κλίμα, ο κόσμος ήθελε να κατεβαίνει στο λιμάνι. Υπήρχαν και οι εορταστικές εκδηλώσεις της ναυτικής εβδομάδας, η γιορτή της σαρδέλας… Ήταν ωραία όλα αυτά, είχε ακουστεί πολύ η Ραφήνα τότε. Ήταν καλά και παραγωγικά χρόνια για το λιμάνι. Είχαμε άριστη σχέση με τους καβοδέτες, με τους αλιείς, με το τελωνείο. Υπήρχε άψογη συνεργασία μεταξύ πλοιοκτητών, λιμεναρχείου και Λιμενικού Ταμείου. Όλα γινόταν με άμεση συζήτηση, άμεση απόφαση και υλοποίηση. Είχε δημιουργηθεί ένα κλίμα ευφορίας σε όλο το λιμάνι. Φυσικά αν δεν έχεις το μεράκι να κάνεις κάτι καλό, δεν μπορείς να το ολοκληρώσεις. Πρέπει βέβαια να είσαι από πάνω. Αν δεν είσαι από πάνω δε γίνεται. Όταν βλέπεις ένα πρόβλημα, δεν αφήνεις να ολοκληρωθεί, θα ασχοληθείς για να δοθεί λύση άμεσα. Αν το αφήσεις γιγαντώνεται...»

Το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου πάνω από το λιμάνι.
Φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

Το πρώτο Superferry,
φωτογραφία Τάσος Παπαναστασίου

Το Εξπρές Απόλλων

Από το Μπάρι Εξπρές στο Superferry

Πολλά πλοία πέρασαν από το λιμάνι της, άλλα για λίγο κι άλλα για πολύ, όπως το Λήμνος, το Ionian Sea και το Ionian Sun, το Μύκονος 2, το Superferry, το Άγιος Ραφαήλ, το Ελλάς Εξπρές, το Νήσος Χίος και το Εξπρές Ευβοικός. Περισσότερο όμως, έμειναν το Σούπερκατ Χαρούλα, το Εξπρές Κάρυστος και το Αλκαίος.

Στα πρώτα χρόνια της νέας χιλιετίας πέρασαν από τη Ραφήνα το Μαρία Πα, το Blue Star Ιθάκη, το Εξπρές Άδωνης,τα High speed 1,2,3 και 6, το Εξπρές Αφροδίτη, το Μαρμάρι Εξπρές, το Αρτεμισία, το Εξπρές Αθηνά, το Aqua Jewel, το Εξπρές Απόλλων και το Άγιος Γεώργιος.

Το Ionian Sun στο λιμάνι της Ραφήνας

Το Express Apollon και το Marmari Express φτάνουν στη Ραφήνα

Ο καπετάνιος Κώστας Τζώρτζης, πλοίαρχος σε πολλά πλοία που πέρασαν από τη Ραφήνα, όπως το Επτάνησος και το Superferry θυμάται: «*Οπωσδήποτε ήταν τα πράγματα πιο δύσκολα. Έφυγα μια μέρα από δω, ο καιρός δεν ήταν τόσο πολύ άσχημος και πήγα στο σπίτι μου, δεν είχαμε τότε και τα κινητά και μόλις φτάνω τηλεφωνούν ότι με ζητάνε πίσω στο βαπόρι γιατί υπήρχε κάποιο πρόβλημα λόγω καιρού. Τους είπα από το τηλέφωνο να αφήσουν το βαπόρι να κρέμεται στην άγκυρα και στον κάβο μέχρι να έρθω. Όταν ήρθα, ανέβηκα με μια ανεμόσκαλα από την πλώρη, ήτανε στον προβλήτα το μικρό, μου φωνάζανε ότι είναι αυτοκτονία αυτό που κάνω και τέτοια… αλλά τι να έκανα; Ήτανε δύσκολα τα πράγματα, τώρα έχουνε βεβαίως βελτιωθεί αλλά οπωσδήποτε δεν είναι κατάσταση αυτή για ένα λιμάνι ευρωπαϊκό. Σίγουρα βέβαια δεν έχει καμιά σχέση με εκείνη την εποχή. Τότε δεν ήταν και ο έξω προβλήτας, ο μεγάλος βραχίονας, η θάλασσα ερχόταν όλη ζωντανή, πολλές φορές αναγκαζόμαστε και φεύγαμε και πηγαίναμε στο Σχοινιά για να μείνουμε το βράδυ, άλλες φορές πηγαίναμε στο Μαρμάρι άμα ήτανε ανατολικός ή νοτιοανατολικός*»

Παρόμοια ιστορία θυμάται και ο καπετάνιος Αχιλλέας Ταρλάμης «*Θυμάμαι χαρακτηριστικά μια φορά που είχε δώσει στον Ευβοϊκό ένταση ανέμου 10 μποφόρ, χειμώνας κάπου στο 2001. Εγώ με το Πηνελόπη κι ο Τζώρτζης με το Superferry II αναγκαστήκαμε να φύγουμε, εγώ πήγα Μαραθώνα κι ο Κώστας στο Μαρμάρι, δεν τον κράτησε και ήρθε κι εκείνος εκεί. Και όλη τη νύχτα, παρόλο που είχαμε ρίξει όλο το έκταμα των αγκυρών μας, 9 κλειδιά, τις ρίχναμε γιαλό και μετά από λίγο μας ξέσερνε και ξαναβιράραμε*».

Τα απαγορευτικά και η δυσκολίες λόγω του καιρού είναι ένα ζήτημα που απασχολεί πολύ συχνά τους καπετάνιους και το λιμεναρχείο.

Άλλο τι βλέπουν οι μετεωρολόγοι και άλλο τι συμβαίνει στην πραγματικότητα. Σ' αυτό συμφωνούν πολλοί καπετάνιοι με τους οποίους μίλησα και παραδέχονται ότι έχουν σπάσει αρκετές φορές απαγορευτικό. *«Αν το λιμάνι δεν είναι ασφαλές, είναι καλύτερα να φύγεις παρά να μείνεις μέσα. Εμείς πιο πολύ κινδυνεύουμε στα λιμάνια. Ξέρετε πόσες φορές έχω μείνει εδώ μέσα στο λιμεναρχείο κρατούμενος; Εγώ όμως κοίταγα να σωθώ. Είπαμε, το λιμάνι πρέπει να είναι καταφύγιο»*, λέει ο καπετάνιος Κώστας Τζώρτζης.

«Από όλα τα απαγορευτικά του χειμώνα, μόνο τα 2 θα είναι όντως απαγορευτικό. Φεύγουμε γιατί εμείς κρίνουμε αν μπορούμε να πάμε ή όχι. Τα πλοία δεν έχουνε πρόβλημα να ταξιδεύουν στο πέλαγος, είναι φτιαγμένα για να ταξιδεύουν και με πολύ καιρό. Το πρόβλημα το αντιμετωπίζουν στα λιμάνια. Τα λιμάνια είναι μικρά και τα πλοία μεγαλώσανε.» παραδέχεται ο καπετάνιος του Θεολόγος Μάκης Σκιαδάς.

Μικρό μέρος της πλώρης του Aqua Jewel και του Μαρμάρι Εξπρές, στο κέντρο το Άγιος Γεώργιος και δεξιά το Express Apollon, φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

Αλκαίος, φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

Άγιος Γεώργιος,
Φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

Ο καπετάνιος του Superferry II Τάσος Τρέσος έχει μια άλλη άποψη.

"Για μενα ένα από τα καλά που εχει η Ελλάδα είναι τα απαγορευτικά, είναι ασφάλεια, δεν ταλαιπωρείται ο κόσμος. Εγώ και να κουνιέται το καράβι δε με νοιάζει αλλά ο επιβάτης ταλαιπωρείται. Η γραμμή μας εδώ είναι δύσκολη, το λιμάνι ανοιχτό. Τη θάλασσα πρέπει να τη σέβεσαι. Οχτακόσια καλά να κάνεις, η ζημιά θα μείνει. Και βέβαια δε μου δίνει κανένας το δικαίωμα να ρισκάρω τους επιβάτες, το πλήρωμα και το ίδιο το πλοίο. Στη Ραφήνα είναι λίγο πιο μπλεγμένο, φτιαγμένο από παλιά, είναι διαφορετικό. Στον Πειραιά είναι απόλυτο. Το 9αρι είναι 9αρι και πολλές φορές σε σταματάνε και πριν ακόμα δοθεί για να μη σε βρει ο καιρός έξω. Εδώ άμα σε βρει που να μείνεις; Στην Τήνο; Στην Άνδρο; Στη Μύκονο; Πρέπει να γυρίσεις πίσω. Είναι καλύτερη η σιγουριά παρά τα ρίσκα».

Χαρακτηριστική για την αγριάδα του λιμανιού, είναι μια φράση από ένα κείμενο του μαθηματικού κ.Γ.Σαραβάνου:

«Η Ραφήνα δεν είναι λιμάνι "μάνα" να σε κρατάει δεμένο, αντίθετα σε σπρώχνει ελαφρά, σε κάνει σκληρό και σε προτρέπει να πάρεις το καράβι για κάπου».

Τα πλοία που άφησαν το στίγμα τους στο λιμάνι τα επόμενα χρόνια, ίσως γιατί βρέθηκαν εδώ σε μια περίοδο μεγάλης άνθισης είναι το Μπάρι Εξπρές με καπετάνιο τον Γιώργη Σαμιωτάκη, που ξεκίνησε δρομολόγια το 1988 και παρέμεινε ενεργό στη Ραφήνα για περίπου 10 χρόνια, το «Πηνελόπη Α» που ήρθε στο λιμάνι το 1992 και παροπλίστηκε το 2013 και φυσικά το «Superferrry II» το οποίο ήρθε στη Ραφήνα το 1993 και κάνει δρομολόγια μέχρι σήμερα.

Το Πηνελόπη Α συγκεκριμένα, είχε μια μακριά πορεία στη Ραφήνα, πέρασε πολλές δόξες αλλά κατέληξε άδικα με την αναγκαστική μεθόρμισή του. Ήταν ένα από τα πολύ αγαπημένα πλοία του λιμανιού, φιλοξέ-

Το Πηνελόπη στον τελευταίο του κατάπλου στο λιμάνι της Ραφήνας, φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

νησε δεξιώσεις της ναυτικής εβδομάδας και μας ταξίδεψε όλους κάποια στιγμή σε αγαπημένους προορισμούς.

Ο καπετάνιος Αχιλλέας Ταρλάμης μας εξομολογήθηκε «*Στο Πηνελόπη πήγα το 1996 και έμεινα μέχρι το 2003, έχει μια ιστορία από μόνο του, μόνο με τρείς πλοιαρχίες. Για τα δεδομένα της εποχής από τα καλύτερα βαπόρια. Το αγαπήσαμε όχι μόνο εμείς που το ταξιδέψαμε αλλά και όσοι ταξίδεψαν μ' αυτό. Καλοτάξιδο, με ανέσεις πολύ σημαντικές για την εποχή. Τα πλοία είναι άψυχα αλλά εμείς οι ναυτικοί δενόμαστε πολύ μαζί τους. Όταν κάνεις και μεγάλο διάστημα σ΄αυτά δένεσαι και πιο πολύ*».

Το Πηνελόπη δεμένο στη Ραφήνα,
Φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

Δυστυχώς μετά από επίσχεση εργασίας τον Σεπτέμβριο του 2013, παρέμεινε πλαγιοπρυμνοδετημένο στην προβλήτα 9 του λιμανιού μέχρι τον Ιούνιο του 2014.

Ήταν μια κατάσταση πρωτόγνωρη στο λιμάνι της Ραφήνας. Ο πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος κ. Γεώργιος Ορκόπουλος θυμάται: *«Ήταν μια εξαιρετικά ψυχοφθόρα κατάσταση. Δίναμε ρεύμα και νερό στους ανθρώπους που βρίσκονταν στο πλοίο και βοηθήσαμε οικονομικά στη διατροφή τους, όπως και πολλοί από τους ανθρώπους του λιμανιού. Οι μήνες όμως περνούσαν και ο κίνδυνος ρύπανσης φαινόταν όλο και πιο πιθανός. Μετά από καθημερινές, εξαντλητικές, συλλογικές αλλά και προσωπικές*

Φωτογραφικό αρχείο Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας

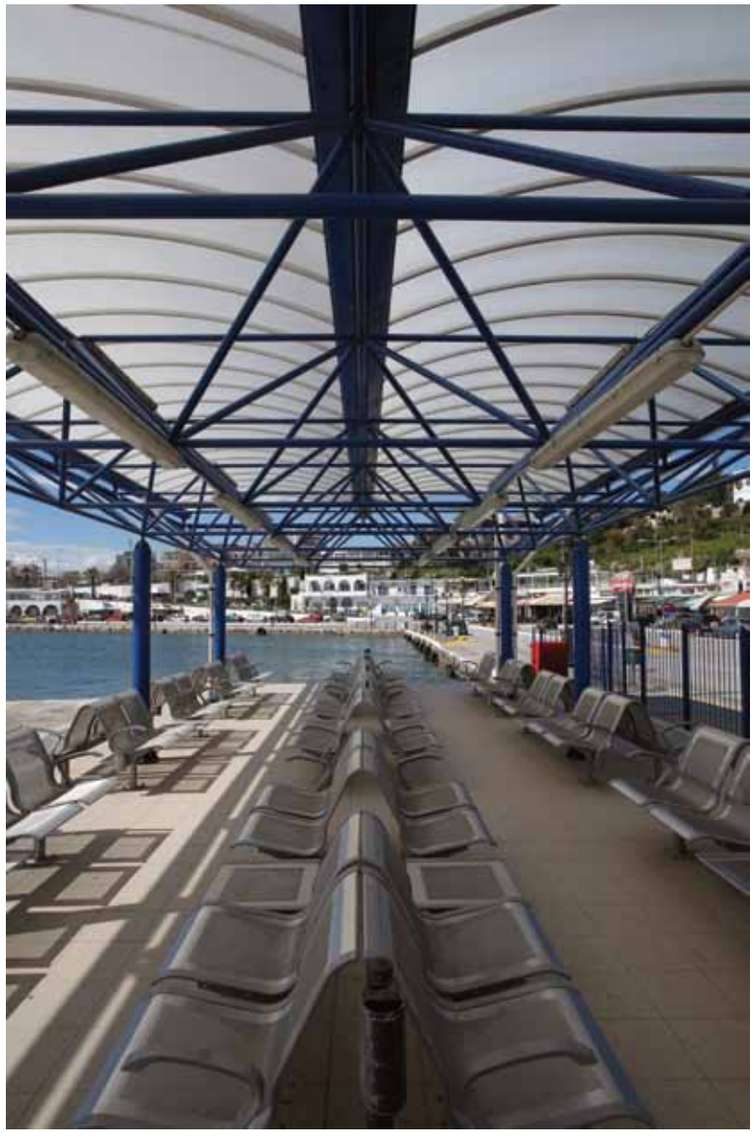
πιέσεις, έγινε άντληση των καυσίμων, λιπαντικών και πετρελαιοειδών καταλοίπων για την αποφυγή μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ρυμουλκήθηκε στην Ελευσίνα. Όσο και αν η ανακούφιση ήταν μεγάλη αφού αποφεύχθηκε μια σοβαρή ρύπανση του θαλάσσιου χώρου, η μέρα που έφυγε το Πηνελόπη από τη Ραφήνα ήταν στενάχωρη και θλιβερή για τους περισσότερους».

Το λιμάνι σήμερα

Το λιμάνι της Ραφήνας βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό του Δήμου Ραφήνας–Πικερμίου, κατατάσσεται στους λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος έχοντας κομβική θέση και παρουσιάζοντας προοπτικές ανάπτυξης που θα ενδυναμώσουν τη νησιωτική σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα, καθώς έχει άμεση ακτοπλοϊκή σύνδεση με τις Κυκλάδες και την Εύβοια.

Σήμερα πλέον, διαθέτει 13 προβλήτες πρόσδεσης για ΕΓ/ΟΓ πλοία, 2 προβλήτες για ταχύπλοα σκάφη, αλιευτικό καταφύγιο και χερσαίους χώρους που έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουν πολλαπλές δραστηριότητες τόσο της ακτοπλοΐας (εμπορευματική και επιβατική κίνηση) όσο και της αλιείας.

Το λιμάνι όπως φαίνεται από τον Άγιο Νικόλα, φωτογραφία Ηλίας Χανδέλης



Σε όλους τους χώρους της χερσαίας ζώνης, παρέχονται σύγχρονες υπηρεσίες όπως κλιματιζόμενες αίθουσες αναμονής, χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης οχημάτων, θυρίδες φύλαξης αποσκευών, πρόχειρο ιατρείο, υψηλής ποιότητας ηλεκτρονικές ευκολίες, με απώτερο σκοπό την άνεση και εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών και τη διευκόλυνση της παραμονής τους στο λιμάνι. Επίσης ο Οργανισμός έχει στην κατοχή του ειδικό εξοπλισμό για την άμεση προστασία του περιβάλλοντος σε περίπτωση ατυχήματος.

Πρόσφατα επίσης ο Οργανισμός Λιμένος με τη συνεργασία του δήμου και της περιφέρειας, ολοκλήρωσε την εγκατάσταση υποδομής, καθιστώντας προσπελάσιμη για ΑΜΕΑ την κεντρική παραλία της Ραφήνας. Οι συνάνθρωποί μας με κινητικά προβλήματα, θα μπορούν αξιοπρεπώς και διαθέτοντας αυτονομία, να απολαμβάνουν τα θαλάσσια μπάνια τους, απαραίτητα για την καλή υγεία. Είναι μια ακόμα υπηρεσία του οργανισμού ώστε οι ευπαθείς ομάδες να μην αποκλείονται από τους κοινόχρηστους χώρους και να μπορούν να χαρούν τις ομορφιές της φύσης.

Περιμετρικά του λιμανιού και σε όλο το μήκος της ακτής με την απεριόριστη θέα στη θάλασσα και την άγρια ομορφιά, οι ψαροταβέρνες, τα εστιατόρια, τα μεζεδοπωλεία και τα καφέ, αποτελούν όαση για τους ταξιδιώτες αλλά και σημείο αναφοράς για όλους τους επισκέπτες της πόλης.

Από τη Ραφήνα εκτελούνται όλο το χρόνο καθημερινά δρομολόγια προς Άνδρο, Τήνο, Μύκονο και προς το Μαρμάρι Ευβοίας. Τους καλοκαιρινούς μήνες συγκεντρώνει σημαντικό μέρος της κίνησης προς τα νησιά των Κυκλάδων Σύρο, Πάρο, Νάξο, Αμοργό, Ίο, Σαντορίνη και Κουφονήσια εξυπηρετώντας τόσο την επιβατική, την τουριστική όσο και την εμπορευματική κίνηση όλων των παραπάνω προορισμών.

Λιμενάρχης Ραφήνας από τις αρχές του 2015 είναι ο πλοίαρχος Ιωάννης Ρουσάκης, που έφτασε στο λιμάνι σε μια δύσκολη περίοδο. Οι αρχικές του όμως εντυπώσεις είναι πολύ καλές όπως μας περιέγραψε.

«Μου έχει κάνει μεγάλη εντύπωση η φιλικότητα, η οικειότητα και η φιλοξενία όλων των κατοίκων της Ραφήνας, τουλάχιστον όσων έχω γνωρίσει εγώ και έχουν σχέση με το λιμάνι. Ένα πολύ θετικό που

Οι σύγχρονες εγκαταστάσεις στη χερσαία ζώνη του λιμανιού. Φωτογραφία Ηλίας Χανδέλης

Ανατολή στο λιμάνι της Ραφήνας, φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

Οι σύγχρονες εγκαταστάσεις στη χερσαία ζώνη του λιμανιού. Φωτογραφία Ηλίας Χανδέλης

αντιλαμβάνομαι είναι ότι όλοι θέλουν το καλό για τη Ραφήνα, θέλουν το καλό για την πόλη τους. Ο δήμαρχος, ο πρόεδρος του Οργανισμού και οι ντόπιοι εδώ σε συζητήσεις που κάναμε, θέλουν να αναβαθμίσουν το λιμάνι, να γίνει πιο εμπορικό, να εξυπηρετήσει κι άλλα νησιά. Έχουν μεγάλη θέληση γιατί αγαπάνε πολύ τον τόπο τους.

Οι πραγματικά δύσκολες μέρες για το λιμεναρχείο είναι οι δύσκολες μέρες των καπετάνιων και έχουν να κάνουν με τον καιρό. Η μορφολογία του λιμανιού παίζει πολύ μεγάλο ρόλο στην καλή του λειτουργία και δυστυχώς η Ραφήνα δεν είναι φυσικό λιμάνι και είναι ανοιχτό σε όλους τους καιρούς. Και με βόρειο και με νότιο και με ανατολικό αέρα, πλήττεται το λιμάνι και φυσικά δυσκολεύονται οι καπετάνιοι και κατ' επέκταση κι εμείς. Είναι η ασφάλεια των επιβατών, των ναυτικών και των πλοίων το κύριο μέλημά μας».

FAST FERRIES

Τα πλοία δεμένα.
Απαγορευτικό απόπλου στο λιμάνι,
φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

Τα πλοία σήμερα

Κατά κοινή ομολογία, η Ραφήνα είναι πολύ δύσκολο λιμάνι.

«*Είχαμε πάντα πλοιάρχους κορυφή. Κανείς άλλος δεν μπορεί να δουλέψει εδώ*» λέει ο Α.Τόγιας. «*Ένα λιμάνι πρέπει να παρέχει ασφάλεια στον καιρό. Να φτάνεις και να νιώθεις ότι θα σωθείς*» παραδέχεται ο Κ.Τζώρτζης.

Σήμερα τα βασικά πλοία που εξυπηρετούν την πολυσύχναστη γραμμή Άνδρου, Τήνου και Μυκόνου από τη Ραφήνα, είναι το Superferry II, το Θεολόγος και το Αικατερίνη Π.

Ο καπετάνιος Αχιλλέας Ταρλάμης παραδέχεται ότι «*Η γραμμή αυτή έχει ευτυχώς επηρεαστεί λιγότερο από την κρίση σε σχέση με τις άλλες γραμμές. Το κάθε νησί για τους δικούς του λόγους. Η Μύκονος βοηθάει*

Η ανατολή είναι πάντα γλυκιά στο λιμάνι της Ραφήνας
Φωτογραφία Ηλίας Χανδέλης

πολύ γιατί είναι αυτή που είναι, δεν έχει χαλάσει και έχει παρά την κρίση, τρομερή ανοικοδόμηση, η Τήνος έχει την εκκλησία και τον προσκυνηματικό τουρισμό, πράγμα που δε θα αλλάξει ποτέ και η Άνδρος έχει το πλεονέκτημα ότι είναι κοντά, σε 2 ώρες είσαι απέναντι, είναι ωραίο νησί με πράσινο και παραλίες και θα τραβάει πάντα κόσμο».

Μιλήσαμε με τους καπετάνιους των πλοίων που εξυπηρετούν σήμερα αυτή τη γραμμή, για να πάρουμε μια ιδέα για τις δικές τους εμπειρίες στη Ραφήνα.

Kitesurfing μπροστά στο ΘΕΟΛΟΓΟΣ, φωτογραφία του Αντώνη Λαζαρή

ΘΕΟΛΟΓΟΣ

Ο καπετάνιος του Θεολόγος Μάκης Σκιαδάς, μας υποδέχθηκε ευδιάθετος στη γεμάτη λουλούδια γέφυρα του πλοίου, έτοιμος να μοιραστεί αναμνήσεις και να μιλήσει για τη μεγάλη αγάπη του, τη θάλασσα.

«Στο Θεολόγος είμαι από το 2007, είμαι όμως εργαζόμενος σ' αυτό το λιμάνι από το 1979. Η Ραφήνα είναι ένα λιμάνι που είναι μέσα στη μπούκα του πελάγους, στη μέση του Ευβοϊκού που το πιάνουν όλοι οι καιροί. Όταν το πρωτογνώρισα μέσα έδεναν ανεμότρατες και καΐκια που πήγαιναν στην Κάρυστο και στην Άνδρο. Τα πιο μεγάλα πλοία, που ήταν όσο αυτά που πάνε τώρα στην Εύβοια, δένανε από την έξω μεριά που είχε μια σειρά

Θεολόγος, φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

THEOLOGOS P
FAST FERRIES

Φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

μπλόκια. Όλο το υπόλοιπο ήταν πέλαγος και ρίχναμε την άγκυρά μας αναμονή. Σιγά σιγά όμως εξελίχθηκε, μεγάλωσαν τα καράβια, ήρθε πιο πολύς κόσμος, μεγάλωσε και η ίδια η Ραφήνα. Ήταν ευχάριστα γιατί ήταν ένα ζεστό μέρος το λιμάνι και οι μαγαζάτορες και οι άνθρωποι. Ακόμα έχουμε καλές σχέσεις, έχω πολύ καλές αναμνήσεις από εκείνη την εποχή. Οι κακές είναι όσο αφορά στον καιρό, τους καιρούς γενικά. Δυστυχώς όσα έργα και να γίνανε ήταν «έργα ενέσεις», το λιμάνι παρέμεινε ίδιο βασικά, σε επικινδυνότητα. Λίγο μαζεύτηκε αλλά όχι τελείως. Αυτό που έμεινε ίδιο είναι οι άνθρωποι, κι αυτό είναι σημαντικό».

- Ευχάριστες και δυσάρεστες εμπειρίες εν πλω

«Πολλά έχουν γίνει αλλά 2 γέννες ήταν οι πιο ευχάριστες εμπειρίες μου. Τη μια ειδικά φορά που τη θυμάμαι πιο έντονα, ουσιαστικά τη γυναίκα την ξεγέννησε μια προσκυνήτρια από την Τήνο, μεγάλη γυναίκα, καλή της ώρα όπου είναι. Όλα καλά πήγανε, είναι ένα αγοράκι, περνάει καμιά φορά και το βλέπω. Αυτές είναι πολύ ευχάριστες εμπειρίες πράγματι. Τα δυσάρεστα δε θέλω να τα θυμάμαι… Το χειρότερο ήταν τότε που βλέπαμε από μακριά να καίγεται όλη η Αθήνα. Από το Μαραθώνα μέχρι όπου φτάνει το μάτι σου ο μαύρος καπνός και η φωτιά».

- Ανησυχίες εν ώρα δρομολογίου

«Ανησυχία υπάρχει για όλα. Ο καιρός είναι το κυριότερο και το να μην πάθει τίποτα κάποιος επιβάτης. Κουβαλάμε ανθρώπους και οι άνθρωποι είναι απρόβλεπτοι. Τόσα μπορεί να συμβούν, μια μηχανική βλάβη ας πούμε. Πάντα υπάρχει ανησυχία, μέχρι να δέσει το καράβι. Περισσότερο όμως για τον κόσμο. Να μην ταλαιπωρηθεί και να μη συμβεί κάτι στο κόσμο».

- Για τη στεριά, το βουνό

«Όταν σταματάμε λίγο το χειμώνα, μ' αρέσει να ασχολούμαι με τα αγροτικά, με τη γη. Είναι ωραίο να κάνεις ένα διάλλειμα, αλλά για λίγο έτσι;

Και εκεί που είμαι πρέπει να τη βλέπω τη θάλασσα, δε μπορώ μακριά. Δε θα μπορούσα να κάνω κάτι άλλο. Και στη δεύτερη ζωή μου πάλι την ίδια δουλειά θα έκανα. Μ' αρέσει η θάλασσα, γεννήθηκα στη θάλασσα, γιος ψαρά είμαι από την Πάρο. Και από τη μεριά της μάνας μου είχαν καΐκια, έρχονταν κι ως εδώ στη Ραφήνα. Δε μ' έχει κουράσει ποτέ, ήταν το χόμπι μου και το μόνο που μ' άρεσε. Και αυτό λέω και στα παιδιά, αν σας αρέσει κάτι να το κάνετε ότι και να 'ναι, για να μην κουράζεστε, να μη νοιώθετε άγχος και να αποδίδετε κιόλας. Αν ήταν κάτι αγγαρεία δε θα μπορούσα ποτέ να το κάνω. Για μένα είναι ελευθερία η θάλασσα, εγώ δε μπορώ να οδηγήσω στο δρόμο, δε μπορώ να έχω άλλον μπροστά μου!»

- Για τα παιδιά που θέλουν πάντα να δουν τον «καπετάνιο».

«Μ' αρέσει ν' ανεβαίνουν. Είναι καλό που έρχονται και τα σχολεία πολλές φορές, γιατί τα παιδιά γράφουν στο μυαλό τους όλα όσα ακούν. Είναι μια καλή εμπειρία που δεν τη έχουν όλοι. Θυμάμαι από μικρός, ήθελα να ανέβω στη γέφυρα αλλά όλο μου λέγανε οτι δεν αφήνει ο καπετάνιος. Έτσι κι εγώ είχα στο μυαλό μου κατασκευάσει ένα καπετάνιο άγριο και φοβερό. Για αυτό τώρα τους αφήνω όλους».

Το Superferry

SUPERFERRY II

Το Superferry II συμπληρώνει 23 χρόνια συνεχούς παρουσίας στο λιμάνι. Μιλήσαμε με τον καπετάνιο του, Τάσο Τρέσο που μας καλωσόρισε στο σαλόνι του πλοίου.

«Έντεκα χρόνια είμαι εδώ . Από το 2003. Ionian Sun, Aqua Jewel, Εξπρές Απόλλων, και τέλος εδώ στο Superferry II. Το S/F έχει πολλούς οπαδούς και φίλους, είναι αξιόπιστο, καλοτάξιδο, εύκολο για τους επιβάτες και συνεχίζει την ιστορία που κουβαλάει τόσα χρόνια.

Ομίχλη στο λιμάνι, Superferry II

- Για τη Ραφήνα

Έχω καλές σχέσεις με όλους, η Ραφήνα έχει τους πλοιάρχους τους δικούς της και σαν κλίμα είναι τελείως διαφορετικό. Η γραμμή αυτή είναι πολύ καλή, σωστή, ήσυχη, σταθερή. Δεν την αλλάζω. Όμως είναι ανοιχτό λιμάνι. Πρέπει να κλείσουν τον κυματισμό στον βορειοανατολικό άνεμο που μπαίνει μέσα. Δυστυχώς δεν υπήρξε μέχρι τώρα η διάθεση να φτιαχτεί, παρόλο που λιμάνι σημαίνει έσοδα, σημαίνει ανάπτυξη. Μπορεί να έχει λίγο θόρυβο και φασαρία παραπάνω κάποιες ώρες αλλά είναι ανάπτυξη. Με καλές καιρικές συνθήκες μπορεί η Ραφήνα να ελλιμενίσει πολλά πλοία, αλλά με κακές, με νοτιανατολικό ας πούμε, δεν μπορούμε να μείνουμε μέσα. Δυστυχώς οι λιμενολόγοι δε ρωτάνε κανέναν. Τα πλοία θα πρέπει να δένουν στον άξονα βορά νότο. Στο λιμάνι πρέπει να είσαι ασφαλής. Εδώ με σοροκάδα δε μένει καράβι…

Superferry II,
φωτογραφίες Αντώνης Λαζαρής

- Για δύσκολες καταστάσεις

Το 2012 το Φλεβάρη είχε ένα δεκάρι, πέφτανε οι άνθρωποι κάτω. Τέτοιο καιρό δεν έχω ξανασυναντήσει, 37 χρόνια στα πλοία. Είχα ρίξει εφτά κλειδιά, με πήγε πίσω, βοριοανατολικός, έμπαινε μέσα όλη η θάλασσα. Κατά τις 3 το πρωί ακούγεται ένα μπαμ και μου κόβει 2-3 κάβους σε δευτερόλεπτα. Ευτυχώς είχα μηχανές και πρόλαβα να φύγω για Μαραθώνα.

- *Για τους επιβάτες*

Το μοναδικό έσοδο των πλοίων είναι ο επιβάτης, απ αυτόν ζούμε. Πρέπει να τον προσέχουμε για να ξαναέρθει και να φέρει κι άλλους. Πρέπει στο πρόβλημά του να είσαι δίπλα. Ξέρεις πόσες φορές έχω γυρίσει να πάρω επιβάτη που άργησε; Να θέλει ο άλλος να φύγει τριήμερο και να χάνει το πλοίο για ένα λεπτό; Κρίμα είναι. Μπορεί να φταίει εκείνος που δεν ξεκί-

Αικατερίνη Π,
φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

νησε νωρίτερα, αλλά και πάλι, να τον τιμωρήσω με το να τον αφήσω έξω; Αν μπορώ, θα γυρίσω να τον πάρω.

- Για τις ευθύνες

Τον καπετάνιο τον έχουνε στο τουφέκι. Ότι κι αν γίνει τρέχουνε τον καπετάνιο, βρισκόμαστε κατηγορούμενοι για τα πάντα. Να σφάλω στη δουλειά μου εντάξει να με τρέξεις, αλλά όχι να πέφτει ο επιβάτης και να με κυνηγάνε εμένα. Έχει μείνει αυτή η νοοτροπία από τότε που ο καπετάνιος ήταν και ο πλοιοκτήτης. Παλαιότερα βέβαια ήταν αλλιώς, υπήρχε άλλη αντιμετώπιση, υπήρχε ένας σεβασμός. Τώρα δεν καταλαβαίνουν ότι υπάρχει συγκοινωνία και επικοινωνία ανάμεσα στα λιμάνια επειδή ρισκάρουμε εμείς. Εμείς είμαστε που προσεγγίζουμε όλα τα ακατάλληλα λιμάνια.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

Συναντήσαμε τον νέο καπετάνιο του Αικατερίνη, Μάρκο Βλάμη και είχαμε τη χαρά να παρευρίσκεται στη συζήτηση ο Αχιλλέας Ταρλάμης, καπετάνιος για αρκετά χρόνια του Πηνελόπη και αργότερα του Αικατερίνη.

Μ.Β. *«Ήμουνα ύπαρχος στο Αικατερίνη από το 2012 και μόλις πριν λίγο καιρό έγινα καπετάνιος του. Είμαι από οικογένεια καπετανέων, ο παπ-*

Το Αικατερίνη Π λίγο πριν τον πρώτο του απόπλου από το λιμάνι της Ραφήνας, φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

πούς μου είχε τη γραμμή Νέα Στύρα-Ραφήνα με το Βασίλισσα Φρειδερίκη, το καΐκι κι ο πατέρας μου ναυτικός, δούλευε εκεί και μετά έξω».

Α.Τ. *«Έχει μεγάλη εμπειρία ο καπετάν Μάρκος, θα τα καταφέρει μια χαρά και πιστεύω ότι θα αφήσει κι αυτός το όνομά του στο λιμάνι».*

Μ.Β. *«Ξεκίνησα σε φορτηγά στο εξωτερικό και αργότερα ήρθα εδώ. Το επιβατηγό έχει άλλες δυσκολίες, έχεις να κάνεις και με περισσότερες ανθρώπινες ζωές που δεν έχουν εμπειρία από τη θάλασσα.. Ήθελα όμως να έρθω εδώ, παρόλο που δεν είναι ακριβώς λιμάνι».*

Α.Τ. *«Όσο για αυτό, να πούμε πως λιμάνι, θεωρείται ένας θαλάσσιος*

χώρος που προστατεύεται φυσικά ή τεχνητά, ώστε ένα πλοίο να μπορεί να προσεγγίσει με ασφάλεια, να αγκυροβολήσει, να κάνει οποιαδήποτε εμπορική δραστηριότητα, να φορτώσει, να ξεφορτώσει, να παραμείνει με σιγουριά, και εν συνεχεία να αναχωρήσει».

Μ.Β. «*Εδώ δεν είναι ακριβώς έτσι…*»

Α.Τ. «*Η Ραφήνα λόγω των ιδιαιτεροτήτων και των δυσκολιών που έχει σε καλεί να λειτουργήσεις κάτω από ιδιαίτερες συνθήκες. Ισχύει για όλους. Εδώ ευτυχώς υπήρχε και υπάρχει πάντα συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκομένων. Στη Ραφήνα δεν είσαι ένας τυπικός χρήστης του λιμανιού, είναι όλοι μια οικογένεια. Όλοι όσοι πέρασαν από εδώ άφησαν το στίγμα τους θετικά. Η καλή συνεργασία μεταξύ όλων, είτε από το λιμεναρχείο και τον οργανισμό είτε από τα πλοία και τους ανθρώπους κάτω στο λιμάνι είναι αυτό που βοήθησε να ξεπεραστούν όλες οι δυσκολίες που κατά καιρούς έχουν προκύψει».*

Προς το Μαρμάρι, εκτελούν δρομολόγια όλο το χρόνο το Εύβοια Star που ήρθε το 2002 και το Πανόραμα που ήρθε πιο πρόσφατα, το 2010. Μιλήσαμε με τους πλοιάρχους που εξυπηρετούν την πορθμειακή αυτή γραμμή.

ΠΑΝΟΡΑΜΑ

Ο Κώστας Νίκας καπετάνιος στο Πάνόραμα, είναι από τα Νέα Στύρα και ξεκίνησε σαν ανθυποπλοίαρχος στο Μαρμάρι Εξπρές.

«Το Πανόραμα, ήρθε εδώ το 2010, είναι άνετο, γερό βαπόρι, για τον επιβάτη είναι ιδανικό. Εδώ στη Ραφήνα βέβαια , οι προβλήτες δεν προφυλάσσονται παρά μόνο με δυτικό καιρό. Η ασφάλεια των βαποριών έγκειται στις ικανότητες των πλοιάρχων. Και ό,τι ζημιές ίσως έχουν γίνει, έγιναν επειδή η ένταση του ανέμου υπερέβαινε τις δυνατότητες των μηχανών του βαποριού. Είναι σαν μπραντεφέρ, ποιος είναι πιο δυνατός, εμείς η ο άνεμος.

Το Πανόραμα, φεύγει για το Μαρμάρι

Πανόραμα,
φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

Το Πανόραμα είναι όμως αξιόπλοο και δυνατό, την απολαμβάνω την πλοιαρχία εδώ. Σε αυτή τη γραμμή έχουμε πιο κοντινή επαφή με τον κόσμο. Έρχονται σταθερά, καθημερινά ή κάθε σαββατοκύριακο για τα εξοχικά τους, έχουμε άμεση επαφή και μ' αρέσει αυτό, η σχέση με τον κόσμο. Και αυτό πάλι είναι θέμα του καπετάνιου, άμα κάθεσαι στη γέφυρα, δε σε ξέρει ποτέ κανένας. Πρέπει να το θέλεις για να αποκτήσεις αυτή την οικειότητα με τον κόσμο. Πιστεύω πως πρέπει να ξέρει ο κόσμος ποιος είναι ο καπετάνιος.

Το Πανόραμα και το Εύβοια Σταρ διατηρούνται σε άριστη κατάσταση και είναι ιδιαίτερα προσεγμένα από την ίδια την εταιρεία αλλά και από το πλήρωμα. Είναι όλοι ικανότατοι και κάνουν αυτή τη δουλειά με αγάπη αλλά και υπευθυνότητα. Έχει μεγάλη σημασία για μας η καλή σχέση με

την εταιρεία και η σωστή εξυπηρέτηση από μέρους τους σε οτιδήποτε προκύψει. Το αγαπάμε και το φροντίζουμε πολύ το πλοίο όλοι και ταυτόχρονα έχουμε και τη φροντίδα και τη θαλπωρή από τον εφοπλιστή».

EVIA STAR

Με αγάπη για τη θάλασσα και με πολλά χρόνια εμπειρίας στην άγονη γραμμή των Δωδεκανήσων, μας καλωσόρισε στη γέφυρα του Εύβοια Σταρ ο Καλύμνιος καπετάνιος του, Γιάννης Καλαβρός.

«Ταξιδεύω από το 1974. Στο Κάλυμνος που το λέγαμε το «λεωφορείο» της άγονης γραμμής, έμεινα 17 χρόνια. Το 2012 ήρθα εδώ και μου φαίνεται ένα παιχνίδι μετά την αγριάδα της γραμμής εκείνης. Πριν 25 χρόνια είχα ξαναέρθει με τα δελφίνια, τις κομέτες, πηγαίνανε παντού αυτά. Από τότε έχουν βελτιωθεί τα πράγματα αλλά εξακολουθεί να είναι ένας προβλήτας που κινδυνεύεις να παραμείνεις μέσα με βορειοανατολικό. Παντού, σε όλα τα λιμάνια θέλει προσοχή αλλά πρέπει να νοιώθεις και ασφάλεια.

Η ακτοπλοΐα έχει αλλάξει πολύ τώρα πια. Έχουν λιγοστέψει και οι εταιρείες και τα καράβια και είναι όλοι «ο θάνατός σου η ζωή μου». Δεν υπάρχει πια ο παλιός ο ναυτικός και ο ναύτης και ο λοστρόμος. Στα δάχτυλα είναι μετρημένοι οι καλοί οι παλιοί ναυτικοί.

Η εταιρεία μας βέβαια εδώ ευτυχώς είναι καλή, όλα γίνονται σωστά και όπως πρέπει. Είναι σημαντικό αυτό, πολύ».

Τη γραμμή Τήνο, Μύκονο, Πάρο, Νάξο, Θήρα και Ίο εξυπηρετούν καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού τα ταχύπλοα Super Jet και Flying Cat 4 μειώνοντας τις αποστάσεις και το χρόνο ταξιδιού.

Τις ημέρες που τυπωνόταν το βιβλίο αυτό, ήρθαν στη Ραφήνα δύο ακόμα πλοία, το Blue Star Paros που δρομολογήθηκε στη γραμμή Μύκονος, Πάρος, Νάξος, Ίος με καπετάνιο τον κ. Καραμόσχο Παν/τη και το Fast Ferries Andros με καπετάνιο τον κ. Κολίτσα Γεώργιο που δρομολογήθηκε στη γραμμή Σύρος, Τήνος, Μύκονος.

Έυβοια Σταρ,
φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

EVIA STAR

Λιμάνι Αγίας Μαρίνας

Φωτογραφικό αρχείο
Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας

Υπό τη δικαιοδοσία του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας είναι και το νεόδμητο λιμάνι της Αγίας Μαρίνας Γραμματικού που βρίσκεται στο Δήμο Μαραθώνα. Διαθέτει 6 προβλήτες πρόσδεσης για ΕΓ/ΟΓ πλοία και οι υπερσύγχρονοι χερσαίοι χώροι του έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουν πολλαπλές δραστηριότητες τόσο της ακτοπλοΐας όσο και της αλιείας.

Δημήτρης,
φωτογραφίες Αντώνης Λαζαρής

Έχει την αποκλειστική σύνδεση με τον Αλμυροπόταμο και τα Στύρα στη Νότια Εύβοια, αλλά επισκέπτες του δεν είναι μόνον οι ταξιδιώτες των προορισμών αυτών καθώς το λιμάνι της Αγίας Μαρίνας αν και εκσυγχρονίστηκε διατηρεί στο ακέραιο τη γραφικότητά του.

Ο καπετάνιος Κώστας Νίκας μας είπε πως *«ο Αλμυροπόταμος είναι το άγονο κομμάτι της γραμμής Νέα Στύρα - Αγ.Μαρίνα. Παλιά τα Νεα Στύρα είχαν συγκοινωνία με τη Ραφήνα μόνο με καΐκια. Μετά ήρθαν οι παντόφλες και άνοιξε η γραμμή στην Αγία Μαρίνα. Νομίζω πρώτο ήρθε το Γεώργιος, μετά το Βασίλης και το Διαμαντής.*

Είναι ασφαλές λιμάνι, φυσικό λιμάνι, έχει και βυθίσματα, αλλά οι ράμπες του είναι χαμηλές, είναι φτιαγμένες μόνο για παντόφλες. Έχει αρκετή λιμενολεκάνη, χερσαίες εγκαταστάσεις και μεγάλο πάρκινγκ που πριν λίγα χρόνια εκσυγχρονίστηκε.

ΛΙΜΑΝΙ ΑΓΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ

Θεολόγος Ελένη,
φωτογραφίες Αντώνης Λαζαρής

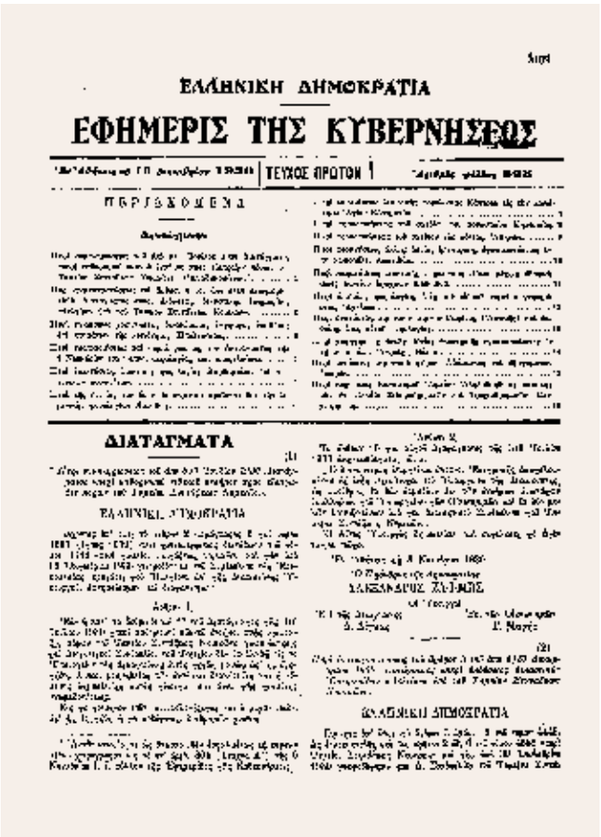
Αποστόλης Τ

Από τον Οργανισμό Λιμένος Ραφήνας μάθαμε ότι βρίσκονται στην τελική φάση της αδειοδότησης για τη δημιουργία υδατοδρομίου στο λιμένα Αγ. Μαρίνας, προκειμένου να καλυφθεί το αυξημένο ενδιαφέρον που υπάρχει για καθημερινή σύνδεση με τα νησιά του Αιγαίου, αλλά και με άλλους προορισμούς πανελλαδικά. Η χρήση υδροπλάνων αποτελεί έναν ιδανικό, γρήγορο και ασφαλή τρόπο μετακίνησης, που ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις, δίνοντας έτσι ώθηση στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής και συμβάλλοντας στη διευκόλυνση των καθημερινών αλλά και των έκτακτων αναγκών μετακίνησης.

Προς την Εύβοια εκτελούν όλο το χρόνο δρομολόγια τα ΕΓ/ΟΓ Δημήτρης με καπετάνιο τον Κων/νο Τσαπέπα, το Αποστόλης Τ με καπετάνιο τον Γιάννη Νίκα και το Θεολόγος – Ελένη με καπετάνιο τον Γιάννη Μωραΐτη.

ΛΙΜΑΝΙ ΑΓΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ

Ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ 1

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ και η ΝΑΥΤΙΛΙΑ έχουν θεμελιώδη σημασία για την ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας συμβάλλοντας κατά πολύ στην εισροή οικονομικών πόρων. Η Ανατολική Αττική, επίνειο της οποίας αποτελούν τόσο το Λιμάνι της Ραφήνας όσο και της Αγ. Μαρίνας Γραμματικού, διαθέτει φυσικό και πολιτιστικό πλούτο που με την κατάλληλη ανάδειξη και προβολή μπορεί να αποτελέσει έναν ελκυστικό τουριστικό προορισμό, ενισχύοντας την τοπική ανάπτυξη και απασχόληση.

Επίσημος Φορέας Διαχείρισης Διοίκησης και Εκμετάλλευσης των δύο παραπάνω λιμένων είναι ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε. που ιδρύθηκε το 2001 μετά από τη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Ραφήνας που είχε συσταθεί τον Δεκέμβριο του 1930.

Οι παλαιότεροι εργαζόμενοι στον Οργανισμό, θυμούνται ότι *«υπήρξαν φορές που ήταν μόνο 1 ή 2 άτομα στο τέλος της δεκαετίας του ‘80, αλλά σιγά σιγά έγιναν πολλές αλλαγές, πέρασε ο καιρός και οι ανάγκες για μόνιμο προσωπικό έγιναν περισσότερες. Είχαμε πολύ δουλειά όσο περνούσε ο καιρός αλλά είχαμε κι έναν ενθουσιασμό και*

Η Ραφήνα στα άσπρα, φωτογραφικό αρχείο Πρέντζα

μια αγάπη για το λιμάνι που μας έκανε να είμαστε πάντα θετικοί και να προσπαθούμε για το καλύτερο.

Είναι πολύ σημαντική η θέση του προέδρου και όλων όσων εργάζονται στο Ο.Λ.Ρ. γιατί όσο και να προσπαθείς, δεν μπορείς να τους έχεις όλους ευχαριστημένους. Παίρνεις αποφάσεις που δεν έχουν να κάνουν μόνο με ταξιδιώτες και επισκέπτες, αλλά και με συμπολίτες σου, με πρώην συμμαθητές σου, με επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο που εσύ διοικείς, με ανθρώπους που γνωρίζεις ίσως πολύ καλά και με κάποιους που ίσως έχεις συνεργαστεί σε άλλους χώρους».

Η εγγύτητα των λιμένων Ραφήνας και Αγ. Μαρίνας στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» καθώς και η εύκολη πρόσβαση των επιβατών στα λιμάνια αυτά μέσω της Αττικής Οδού, τα καθιστούν ελκυστικά από πλευράς επιβατικής κίνησης. Οι αρμόδιοι φορείς, αναγνωρίζοντας τον σημαντικό ρόλο που κατέχει το λιμάνι της Ραφήνας στην εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης, έχουν συμπεριλάβει στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο για την Αττική την προέκταση του Προαστιακού σιδηροδρόμου προς τη Ραφήνα. Ο ετήσιος αριθμός διακίνησης οχημάτων και επιβατών, κατατάσσει τη Ραφήνα στο δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Αττικής μετά τον Πειραιά.

Αυξημένη επιβατική κίνηση παρουσιάζεται κατά τις ημέρες του Πάσχα, των Χριστουγέννων και κατά τους θερινούς μήνες κυρίως από το Μάιο έως και το Σεπτέμβριο που είναι η αιχμή της τουριστικής περιόδου.

Σύμφωνα με τα απολογιστικά στοιχεία του έτους 2014 παρατηρήθηκε αύξηση των συνολικών εσόδων του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας Α.Ε. κατά 4,5% σε σύγκριση με τα προϋπολογισθέντα στοιχεία και αντίστοιχη θετική απόκλιση του Ισοζυγίου κατά 21,39%. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αύξηση του κύκλου εργασιών και στην καλύτερη αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων των λιμένων και χερσαίων ζωνών της δικαιοδοσίας του.

Φωτογραφία Ηλίας Χανδέλης

Ο πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας κ. Γιώργος Ορκόπουλος τονίζει οτι «*Η ηγεσία και η σωστή διαχείριση ενός Οργανισμού Λιμένος είναι πολύ μεγάλη ευθύνη. Όταν δεις τα πράγματα από μέσα, είναι όλα τελείως διαφορετικά. Είχα και έχω ακόμη πολλά όνειρα για την ανάπτυξη αυτού του λιμανιού. Δεν είναι καθόλου εύκολο, καθώς κρινόμαστε καθημερινά τόσο από τους επισκέπτες όσο και από τους εργαζόμενους στη χερσαία ζώνη. Ας μην ξεχνάμε όμως ότι έχουμε κάνει αρκετές παρεμβάσεις, έργα και βελτιώσεις τα τελευταία δύο χρόνια. Το λιμάνι έχει εκσυγχρονιστεί, είναι καθαρό και λειτουργικό, η κίνηση ομαλότερη, τα μαγαζιά είναι γεμάτα, τα πλοία και οι προορισμοί είναι σταθεροί με προεκτάσεις κατά διαστήματα στις γραμμές. Αυτό που θέλουμε είναι να μην ταλαιπωρηθούν καθόλου ούτε οι επισκέπτες που απλά θα ταξιδέψουν με τα πλοία, ούτε εκείνοι που θα έρθουν για φαγητό στα ανακαινισμένα εστιατόρια, ούτε φυσικά όσοι κάνουν τη βόλτα και τα ψώνια τους στο λιμάνι. Πρώτη μας προτεραιότητα είναι οι άνθρωποι. Η ασφάλεια και η άμεση εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών τους*».

Πληροφορίες λιμανιού Ραφήνας

Λειτουργία σε 24ωρη βάση
Διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων
Προβλήτες: 13 Ε/Γ Ο/Γ + 2 για ταχύπλοα Ε/Γ
Αλιευτικό καταφύγιο
Προβλήτα σκαφών αναψυχής
Βάθος λιμένα από 4-7 μέτρα
Επιβατικός Σταθμός με θυρίδες φύλαξης
Απόσταση από το κέντρο της πόλης 100μ
Απόσταση από Αρχαιολογικό Χώρο Μαραθώνα 18χλμ
Κοντινότερο αεροδρόμιο 10 χλμ
Κοντινότερο Κέντρο Υγείας 2 χλμ
Σταθμός Ταξί εντός λιμένα
Σταθμός Λεωφορείων εντός λιμένα
Άλλες παροχές: υδροδότηση, ηλεκτροδότηση, πρόχειρο ιατρείο, παρκινγκ, δωρεάν WiFi

Πληροφορίες λιμανιού Αγίας Μαρίνας

Λειτουργία σε 24ωρη βάση
Διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων
Προβλήτες: 6 Ε/Γ Ο/Γ πορθμειακού τύπου
Βάθος λιμένα από 4.5 - 6 μέτρα
Επιβατικός Σταθμός-Αναψυκτήριο
Απόσταση από Αρχαιολογικό Χώρο Μαραθώνα 9χλμ
Κοντινότερο αεροδρόμιο 40 χλμ
Κοντινότερο Κέντρο Υγείας 18 χλμ
Σταθμός Λεωφορείων εντός λιμένα
Άλλες παροχές: Υδροδότηση, ηλεκτροδότηση, αναψυκτήριο, παρκινγκ

Η Ραφήνα μετά την κακοκαιρία, φωτογραφία Αντώνης Λαζαρής

FAST FERRIES

Αλιευτικό καταφύγιο

Ο Λιμένας της Ραφήνας διαθέτει αλιευτικό καταφύγιο 70 θέσεων. Στις εγκαταστάσεις του περιλαμβάνεται γλύστρα για την εξυπηρέτηση των αλιέων και ηλεκτρονικό σύστημα παροχής ρεύματος και νερού. Η πρόσβαση στο καταφύγιο είναι ελεγχόμενη και γίνεται με τη χρήση ειδικής ηλεκτρονικής κάρτας την οποία οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να προμηθευτούν από τα γραφεία του Οργανισμού.

Στο αλιευτικό καταφύγιο στεγάζονται ο Πολιτιστικός Σύλλογος Ερασιτεχνών Αλιέων «Αραφήν», ο Σύλλογος Επαγγελματίων Ψαράδων «Η Ραφήνα», το Σωματείο Εργατών Λιμένος Ραφήνας «Παναγιά η Παντοβασίλισσα» και η Ένωση Υπαλλήλων Οργανισμών Λιμένων Αλεξανδρούπολης, Κέρκυρας, Λαυρίου, Ραφήνας και Χαλκίδας. Στη θέση «καμάρες» στεγάζεται και το Σώμα Ελλήνων Οδηγών.

Το αλιευτικό καταφύγιο, φωτογραφίες Ηλίας Χανδέλης

Μιλήσαμε με τον κ. Ασβεστάρη, πρόεδρο του συλλόγου επαγγελματιών αλιέων «Η Ραφήνα» από τον οποίο μάθαμε ότι είναι ένας σύλλογος που ιδρύθηκε το 1982 με το όνομα «Νότιος Ευβοικός» καθώς τα μέλη του προέρχονταν από το Μαραθώνα μέχρι το Πόρτο Ράφτη και από τον Κάλαμο μέχρι το Μαρμάρι.

Μας μίλησε για τη μεγάλη του εμπειρία στο λιμάνι της Ραφήνας με τις δυσκολίες και τα απρόοπτα του καιρού, για τα ξενύχτα τους όταν έχει σοροκάδα, για την προσπάθειά τους να παραμείνουν εδώ και τον αγώνα που δίνουν τόσα χρόνια για τα δικαιώματα των ψαράδων της παράκτιας και της μέσης αλιείας.

Μιλήσαμε επίσης με τον πρόεδρο του Πολιτιστικού Συλλόγου Ερασιτεχνών Αλιέων «Αραφήν», κ. Κουζούπη, και μεταξύ άλλων μας ανέφερε ότι *«το 2007 που ιδρύθηκε ο σύλλογος, ουσιαστικά οργανώθηκε αυτό που πάντα υπήρχε. Ο αλιέας υπήρχε πάντα στη Ραφήνα, τη δημιούργησε. Σκοποί του συλλόγου μας είναι η πολιτιστική διάδοση της ερασιτεχνικής αλιείας και η μύηση των νεοτέρων στο ψάρεμα από σκάφους. Προσπαθούμε να προστατέψουμε τις ακτές και το θαλάσσιο περιβάλλον από αγάπη για το υγρό στοιχείο και τη φύση γενικότερα».*

Οι προσπάθειες που κάνουν και οι δύο αλιευτικοί σύλλογοι είναι παράλληλες , παρόλο που οι μεν είναι επαγγελματίες ενώ οι δε ερασιτέχνες. Η αγάπη τους για τη θάλασσα και η συνεχής ενασχόληση με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι ίδια, καθιστώντας τους άξιους προστάτες της αλιείας στην ευρύτερη περιοχή της Ραφήνας.

Ο κ.Κουζούπης μας είπε ακόμα ότι *«συμμετέχουμε σε πολλές δράσεις και αγώνες αλιείας στον Ευβοικό και συνδιοργανώνουμε με άλλους φορείς τη γιορτή της σαρδέλας εδώ στο λιμάνι, τα τελευταία 4 χρόνια. Είμαστε υπέρ της διατήρησης και συντήρησης των παραδοσιακών σκαφών και με-*

Ψηλά στο βράχο διακρίνεται το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου

γάλη μας επιθυμία και όνειρο η δημιουργία ενός μουσείου αλιείας, εδώ στο χώρο του λιμανιού κοντά στο αλιευτικό καταφύγιο».

Η ιδέα του μουσείου αλιείας θα μπορούσε να αποφέρει εκτός από έσοδα, μια άλλη ποιότητα και αίγλη στο χερσαίο χώρο. Κρίνοντας από την παλαιότητα του λιμανιού και κυρίως του όγκου των εκθεμάτων που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν μια τέτοια προσπάθεια, το μουσείο αυτό θα μπορούσε να έχει μεγάλη επισκεψιμότητα και να αποτελέσει ένα κόσμημα στο λιμάνι συμβάλλοντας στη διατήρηση της γραφικότητάς του.

Ο Υποναύαρχος Λ.Σ. ε.α. Ν.Καβαλλιέρος και Πρόεδρος Συνδέσμου Παραδοσιακών Σκαφών, σε άρθρα του στον Εφοπλιστή και στο Πρώτο Θέμα, αναφέρει:

Το αλιευτικό καταφύγιο, φωτογραφίες Αντώνης Λαζαρής

«Η λάθος εφαρμογή του Ευρωπαικού κανονισμού του 2006 για τα αλιευτικά σκάφη, είχε ως αποτέλεσμα την καταστροφή 12.500 παραδοσιακών ξύλινων αλιευτικών σκαφών, την αποδυνάμωση του επαγγέλματος του καραβομαραγού και το κλείσιμο πολλών καρνάγιων.

Ο εν λόγω ευρωπαϊκός κανονισμός, ανέφερε ότι η βεβαίωση της μόνιμης παύσης των αλιευτικών δραστηριοτήτων γίνεται με τρείς τρόπους. 1.Με τη διάλυση του σκάφους 2.Με την αλλαγή χρήσης του για μη αλιευτικές δραστηριότητες και 3. Με την αλλαγή χρήσης του για τη δημιουργία τεχνητών υφάλων. Περιέργως, η Διεύθυνση Αλιείας του Ελληνικού Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης τα τελευταία 8 χρόνια έχει επιβάλει μόνο το πρώτο μέτρο, εις βάρος της διάσωσης των παραδοσιακών θαλάσσιων θησαυρών, μοναδικής ναυπηγικής τέχνης. Πολλοί Ευρωπαίοι συμμετέχουν σε αυτό το πρόγραμμα, αλλά καταστρέφουν σκάφη μαζικής παραγωγής και όχι χειροποίητα σκαριά. Το ξύλινο σκάφος αν έχει κανονική συντήρηση και θαλασσοπλοεί, μπορεί να ζήσει στο διηνεκές».

Ναυτικός Όμιλος Ραφήνας «Αλκυών»

Στο χώρο του παλιού λιμένα, βρίσκεται η έδρα του Ναυτικού Ομίλου Ραφήνας «Αλκυών» με Πρόεδρο τον κ. Α. Αδαμόπουλο. Στον όμιλο λειτουργεί σχολή ιστιοπλοΐας ανοιχτής θαλάσσης με εκπαιδευτικές και αγωνιστικές δράσεις καθ όλη τη διάρκεια της χρονιάς. Τα θεωρητικά μαθήματα διδάσκονται με τους πλέον σύγχρονους τρόπους διδασκαλίας στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο του ομίλου ενώ τα πρακτικά μαθήματα γίνονται σε σύγχρονα σκάφη ανοιχτής θαλάσσης που διαθέτουν όλα τα απαραίτητα μέσα.

Στη σχολή τηρούνται με σχολαστικότητα όλοι οι όροι ασφαλείας στη θάλασσα. Διδάσκουν ειδικοί επιστήμονες και έμπειροι ιστιοπλόοι που έχουν διαπρέψει στην ιστιοπλοΐα στη χώρα μας και μετά το τέλος των θεωρητικών και πρακτικών μαθημάτων και τις σχετικές εξετάσεις οι εκπαιδευόμενοι αποκτούν διεθνές δίπλωμα αναγνωρισμένο από το Δημόσιο με το οποίο έχουν την άδεια να κυβερνούν δικό τους ή ενοικιαζόμενο σκάφος.

Άνετοι χώροι στάθμευσης, φωτογραφίες Ηλίας Χανδέλης

Γεφυροπλάστιγγα

Ο Λιμένας διαθέτει στις εγκαταστάσεις του αυτόματη ηλεκτρονική γεφυροπλάστιγγα οδικού τύπου με ικανότητα ζύγισης 70 τόνων.

Χώροι Στάθμευσης

Μέσα στη Χερσαία Ζώνη υπάρχουν 3 χώροι στάθμευσης οχημάτων προς εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών και όχι μόνο. Ο βασικός χώρος στάθμευσης μέσα στο λιμάνι έχει χωρητικότητα 160 οχήματα και λειτουργεί όλο το χρόνο ενώ τους καλοκαιρινούς μήνες λειτουργούν δύο ακόμη χώροι στάθμευσης με συνολική χωρητικότητα 450 οχήματα.

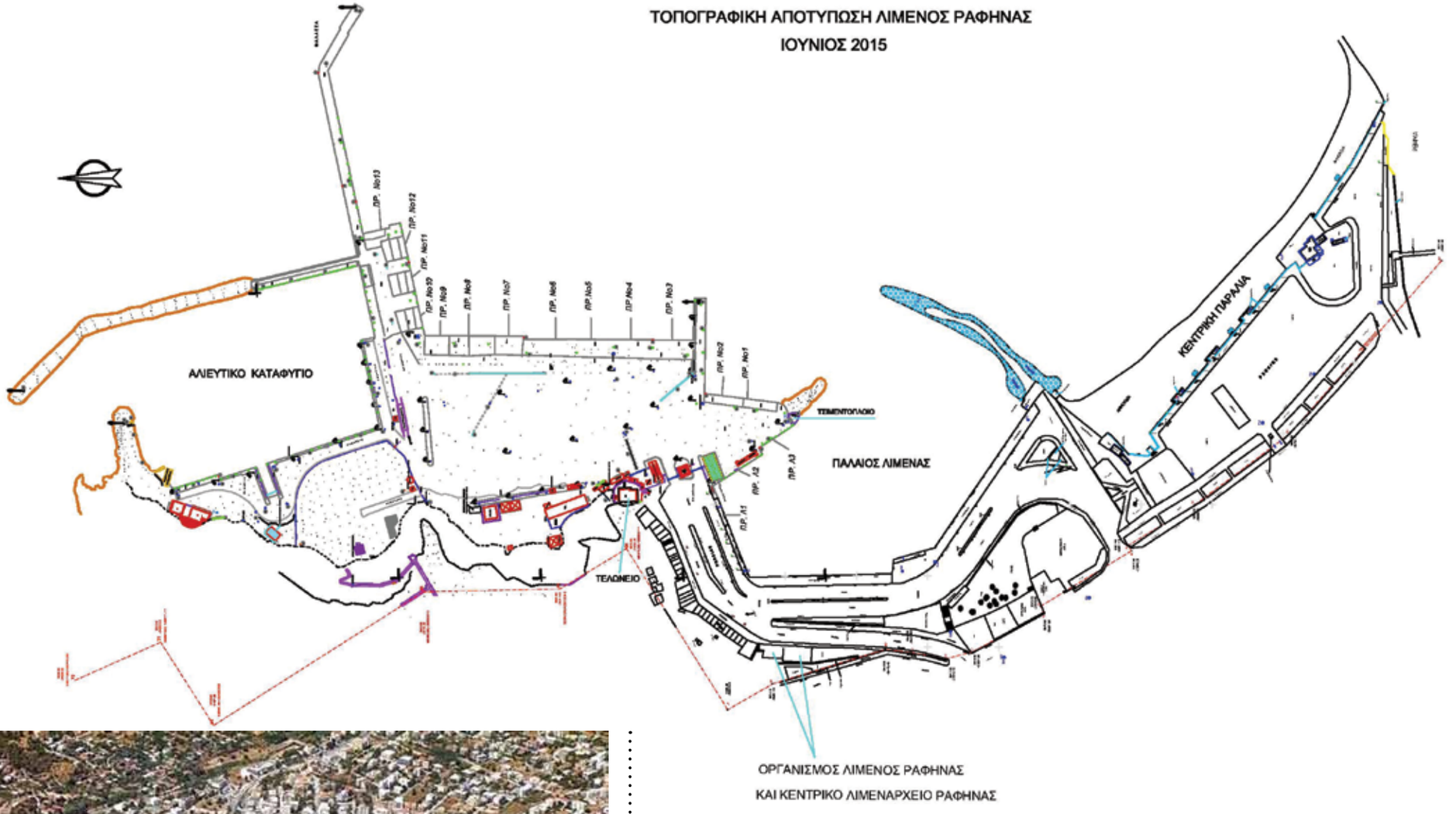
Ποιότητα ISO

Η ποιότητα, κινητήριος μοχλός ανάπτυξης ενός οργανισμού, συμβάλλει στην αποτελεσματικότερη λειτουργία του, στη βελτίωση του επιπέδου των προσφερόμενων υπηρεσιών ή/και προϊόντων του και στην αύξηση του βαθμού ικανοποίησης των πελατών του. Τα Συστήματα Διαχείρισης της Ποιότητας παρέχουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο κάθε οργανισμός μπορεί να μετρήσει και να βελτιώσει την απόδοσή του και τον τρόπο λειτουργίας του. Ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας Α.Ε. επαναξιολογήθηκε τον Μάρτιο του 2015 με επιτυχία κατά ISO 9001:2008 και ΕΛΟΤ 1429:2008 από το Bureau Veritas. Το Σεπτέμβριο του 2014 ολοκληρώθηκε το έργο με τίτλο: «Energy Efficiency Knowledge Transfer Framework for Building Retrofitting in the Mediterranean Area» (Πλαίσιο Μεταφοράς Τεχνογνωσίας για την Ενεργειακή Απόδοση σε Κτιριακές Προσαρμογές στη Περιοχή της Μεσογείου) το οποίο χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα FP7.

Φωτογραφία Ηλίας Χανδέλης

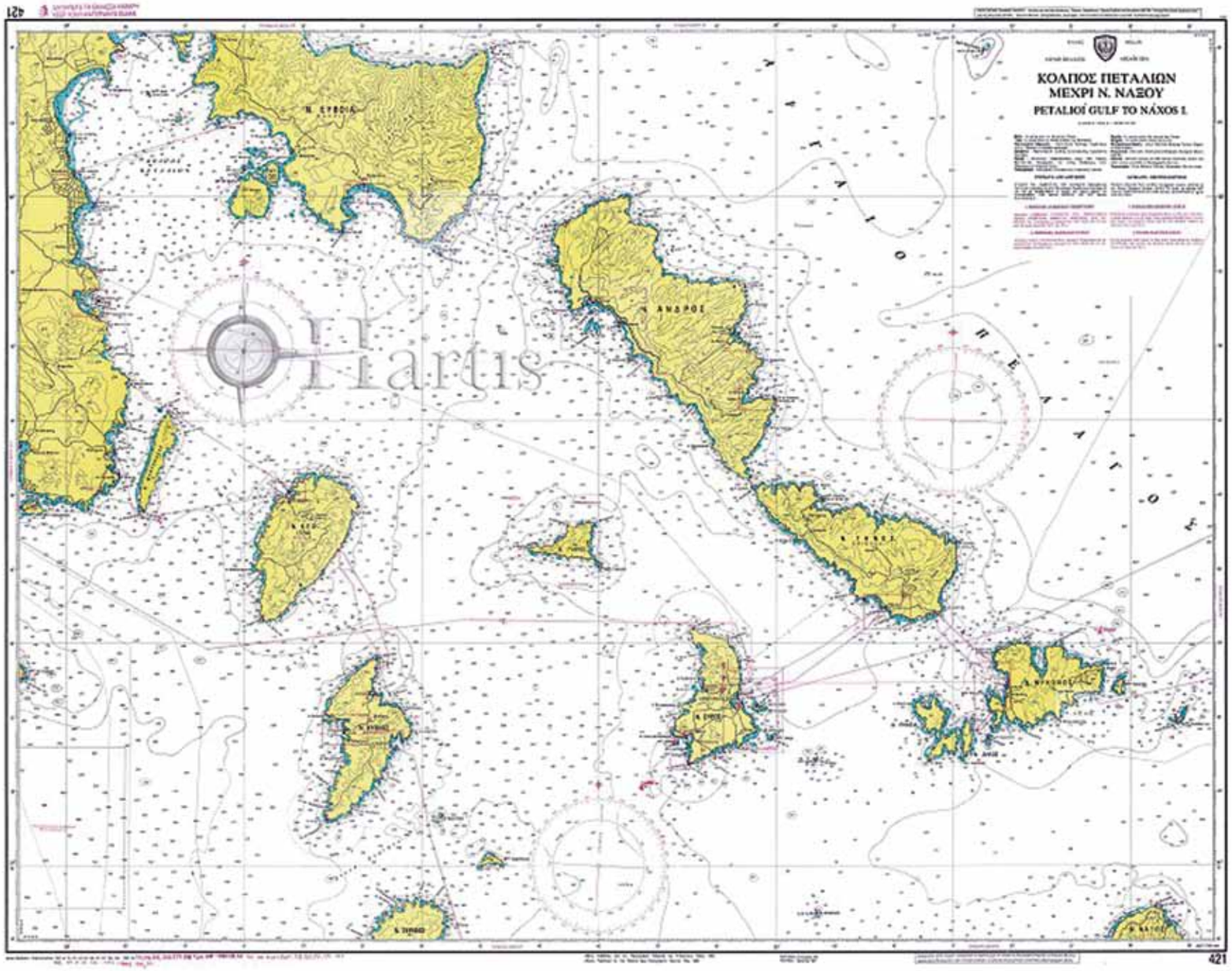
FASTI
Blue Star Ferries

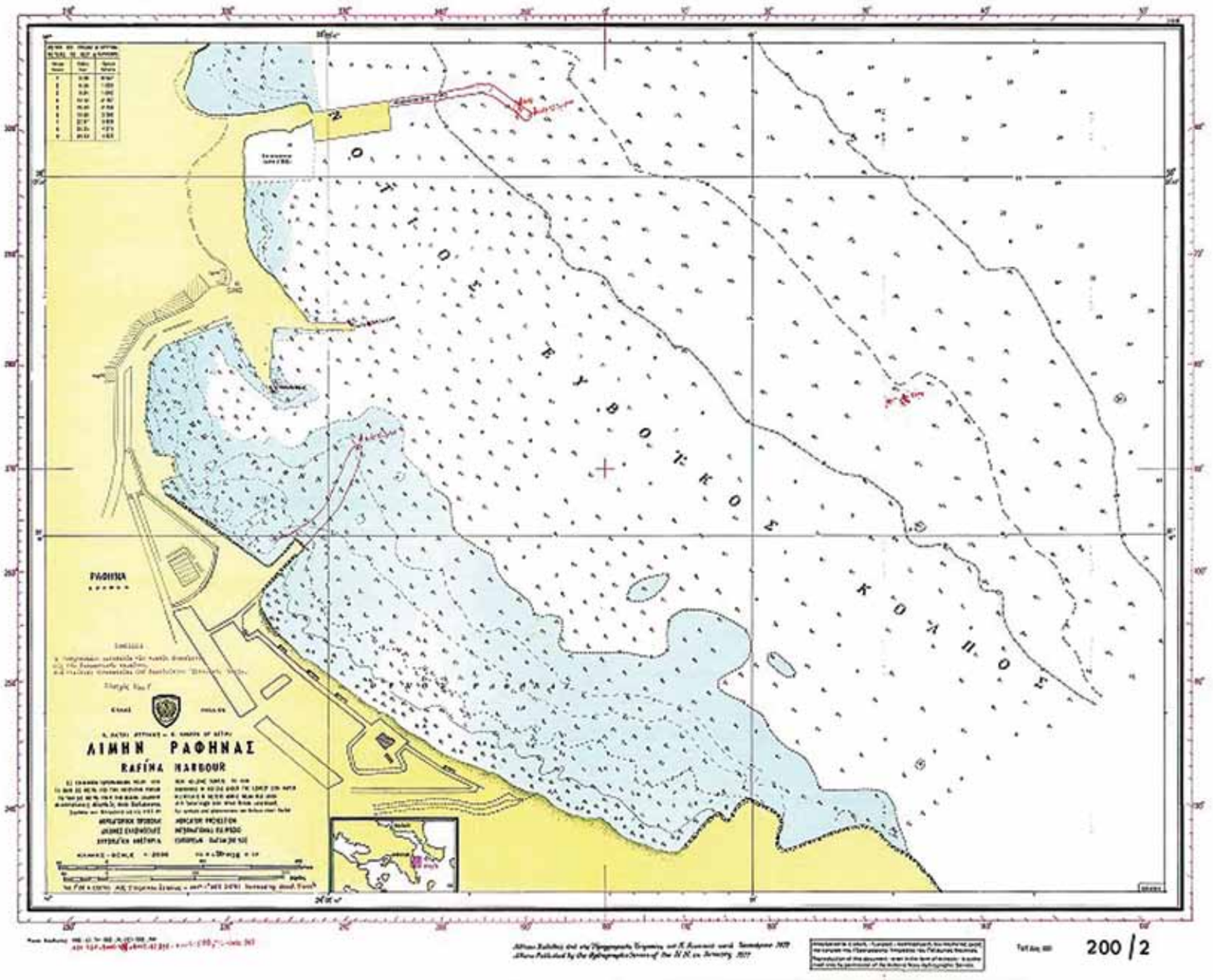
Ο φάρος στην άκρη της προβλήτας με καλοσύνη (φωτ. Ηλίας Χανδέλης) και με κύμα (φωτ. Αντώνης Λαζαρής)



Αεροφωτογραφία 2011

Φωτογραφία
Ηλίας Χανδέλης


ΚΟΛΠΟΣ ΠΕΤΑΛΙΩΝ
ΜΕΧΡΙ Ν. ΝΑΞΟΥ
PETALIOÍ GULF TO NÁXOS I.
Ν. ΕΥΒΟΙΑ
Ν. ΑΝΔΡΟΣ
Ν. ΤΗΝΟΣ
Ν. ΚΕΑ
Ν. ΣΥΡΟΣ
Ν. ΜΥΚΟΝΟΣ
Ν. ΔΗΛΟΣ
Ν. ΤΗΝΟΣ
Ν. ΝΑΞΟΣ
Π Ε Λ Α Γ Ο Σ
421


ΛΙΜΗΝ ΡΑΦΗΝΑΣ
RAFINA HARBOUR
200 / 2

Βιβλιογραφία

Κείμενο Χριστίνας Παναγιώτου από το εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Ραφήνα-Πικέρμι: Γνωρίζω τον τόπο μου».
Παλαιότερες συνεντεύξεις της κ.Ολυμπίας Παξινού, της κ.Σωσώς Λύρατζη-Μπέγιογλου, του κ.Μαρίνου Γκιβίση και του κ.Λάμπρου Ρεμπάμπη στον Αντώνη Λαζαρή.

Βιβλίο Κλειούς Δρακούλη «Μικρά Ασία-Ραφήνα. Πορεία στον καινούριο τόπο».
Βιβλίο Τάσου Ζάππα «Αλιευτικό χρονικό του Ευβοικού».
Βιβλίο Θανάση Πιστικίδη «Ριζώματα, Βιώματα, Παθήματα».

Φωτογραφικό αρχείο Στάθη Δημητρακού.
Φωτογραφικό αρχείο Μουσείου Μπενάκη.
Φωτογραφικό αρχείο Ιωάννας Χατζή.
Φωτογραφικό αρχείο Ρένας και Θανάση Πρέτζα
Φωτογραφικό αρχείο Λάμπρου Ρεμπάμπη.
Φωτογραφικό αρχείο Μαρίνου Γκιβίση.

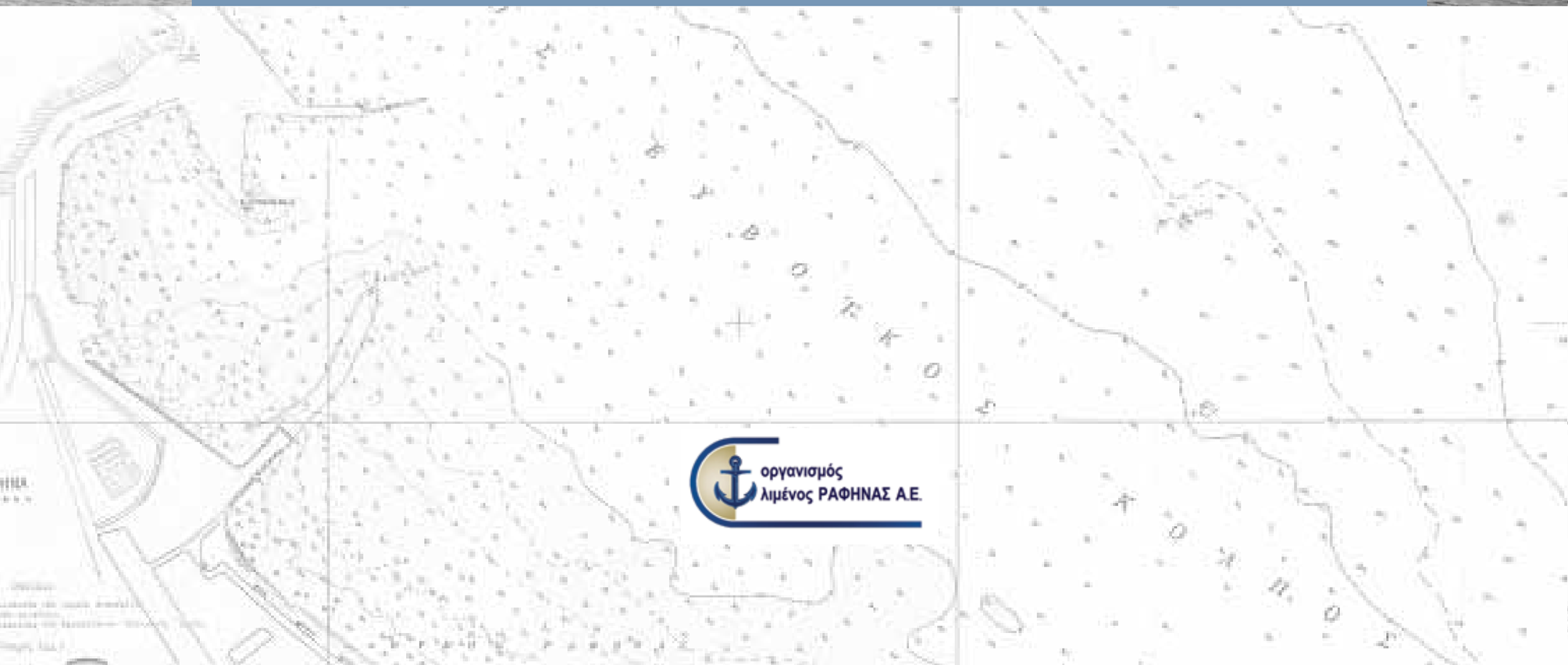
Περιοδικό «Ανάβλεμα», του Λυκείου Ελληνίδων.
Εφημερίδα Πρώτο θέμα.
Περιοδικό Εφοπλιστής.

www.arxipelagos.gr
www.nautilia.gr
www.rafina.gr
www.marinetraffic.com
www.sansimera.gr
www.tvxs.gr
www.eviaportal.gr
www.mixanitouxronou.gr
www.enet.gr

Όλες σχεδόν οι παλιές φωτογραφίες της Ραφήνας οφείλονται στο φωτογράφο της, τον Ιούλιο Διρμίκη, 1908-1995. Ήταν ένας καλοντυμένος Κωνσταντινοπολίτης που αγαπούσε πολύ τη φωτογραφία και με το ποδήλατό του και τη μηχανή του αποθανάτισε τη Ραφήνα του τέλους της δεκαετίας του 40, της δεκαετίας του 50 και του 60.

Ο στίχος στην αρχή του βιβλίου, προέρχεται από το ποίημα του Γιώργου Σεφέρη «Με τον τρόπο του Γ.Σ.» από την ποιητική συλλογή Τετράδιο γυμνασμάτων, εκδόσεις Ίκαρος, πιο γνωστό ίσως από τη φράση «Όπου και να ταξιδέψω η Ελλάδα με πληγώνει», που γράφτηκε πάνω στο ατμόπλοιο «Αυλίς» το καλοκαίρι του 1936.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ
Ακτή Ανδρέα Γ. Παπανδρέου, 19009, ΡΑΦΗΝΑ
τηλ. 22940 22840
www.rafinaport.gr
info@rafinaport.gr



οργανισμός
λιμένος ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.