

Το λιμάνι της Κω

A) Το λιμάνι

Εισαγωγή

Το λιμάνι της Κω είχε περίμετρο πάνω από 3 χιλιάδες μέτρα και αυτό το γεγονός εντυπωσίαζε όσους το επισκέπτονταν. Σύμφωνα με τον Στράβωνα η Κως δεν ήταν μεγάλη πόλη, αλλά ήταν καλύτερη από τις άλλες πόλεις της ευρύτερης μικρασιατικής περιοχής σε ό,τι αφορά την οικιστική της δομή και φαινόταν σε όσους την έπλεαν ευχάριστη. Σύμφωνα με τον αρχαίο συγγραφέα Σικελιώτη έχουμε την πρώτη μαρτυρία για τα τείχη της Κω, όπου ξεκινάει η ιστορία του λιμανιού της.

Ιστορία

Οι αρχαιολόγοι στο τέλος της δεκαετίας του 1980 (1987-1990) θέλησαν να βρουν το αρχαίο νεώριο της Κω. (Το νεώριο είναι ό,τι λέμε σήμερα ναυπηγείο και ο όρος αυτός υπάρχει ακόμα και σήμερα.). Γι' αυτό ανάσκαψαν στην αρχή της Μ. Αλεξάνδρου, στην περιοχή του λιμεναρχείου της Κω, και το ανακάλυψαν. Από το 10αι. τα εμπορικά πλοία έπαιρναν από το νεώριο το κώτικο κρασί και το μετέφεραν σε διάφορα μέρη της υψηλίου, κυρίως Αίγυπτο και Συρία, Παλαιστίνη αλλά και στον Εύξεινο Πόντο.

Το λιμάνι κατά την αρχαιότητα σχημάτιζε ένα διπλό στόμιο, όπως και σήμερα, που βρεχόταν από μια νησίδα, αποτελώντας κλειστό πέρασμα για τα πλοία. Έτσι, οι αρχαίοι ονόμαζαν το λιμάνι της Κω κλειστό λιμένα. Πάνω στη μία νησίδα αναγέρθηκε αργότερα το μεσαιωνικό κάστρο της Κω. Επίσης, το λιμάνι είχε ασφαλή και επίκαιρη θέση καθώς από αυτό περνούσαν πάρα πολλά πλοία για Συρία, Κύπρο, Αίγυπτο. Στα ρωμαϊκά και βυζαντινά χρόνια το λιμάνι διατηρεί αυτή την κατάσταση.

Οι Ιωαννίτες Ιππότες ήρθαν στην Κω και έχτισαν το κάστρο της Νεραντζιάς, για να μπορούν να προστατευτούν από τις επιθέσεις των Τούρκων. Το 1386, όταν εγκαταστάθηκαν οι Ιππότες στην Κω, το λιμάνι υποβαθμίστηκε σε μία κλειστή λίμνη, έχασε την αξία του και μετατράπηκε σε ελώδη περιοχή που σκορπούσε το θάνατο. Και αυτό γιατί, τα πλοία των Ιπποτών είχαν γίνει

μεγαλύτερα, είχαν γίνει ιστιοφόρα και δεν μπορούσαν να μπουν μέσα σε αυτό το λιμάνι και ναυλοχούσαν εκεί όπου σήμερα βρίσκεται η πολεμική σκάλα. Για να μπορέσει να αντιμετωπιστεί η ελονοσία που προκλήθηκε από το λιμάνι, οι Ιππότες σκέφτηκαν να ανοίξουν μία τάφρο και να βάζουν τη θάλασσα από εκεί που είναι το επαρχείο προς τη σημερινή οδό φοινίκων προς το λιμάνι, για να ανανεώνεται το νερό του, ώστε να πάψει να γίνεται εστία μόλυνσης και θανάτου. Η κατασκευή της τάφρου έγινε τον Απρίλιο του 1386 και είχε στο μπροστινό της μέρος ένα φράχτη, τον οποίο σήκωναν και έμπαινε το νερό της θάλασσας μέσα στο λιμάνι.

Την περίοδο της Τουρκοκρατίας, αφού πια είχαν φύγει οι Ιππότες, τα πλοία ναυλοχούσαν, όπως μας φανερώνουν οι γκραβούρες και οι ξένοι περιηγητές, έξω από το κάστρο. Δεν έδεναν στην ακτή, αλλά έμεναν πιο μέσα στη θάλασσα, γιατί επί Τουρκοκρατίας υπήρχε νόμος που έλεγε ότι δε θα βγει επιβάτης έξω, αν δεν έρθει ένας γιατρός στο πλοίο να εξετάσει τους επιβάτες αν έχουν κάποια αρρώστια, ώστε να μην μεταδοθεί σε άλλους. Δηλαδή, για να βγουν έπρεπε να περάσουν πρώτα από καραντίνα. Γι' αυτό όλα τα πλοία ναυλοχούσαν υποχρεωτικά μπροστά στο λιμάνι.



V.M. CORONELLI

Η πόλη της Κω

Χαλκογραφία

1696

Τα πλοία που έρχονταν στην Κω την περίοδο της Τουρκοκρατίας ύψωναν τις εθνικές τους σημαίες και όταν τους έβλεπαν τα αντίστοιχα προξενεία που βρίσκονταν στο λιμάνι, τους έκαναν νόημα να μπουν μέσα σε αυτό υψώνοντας και αυτά τις αντίστοιχες σημαίες. Έπειτα, έλεγχαν τα χαρτιά τους για το μετέφερναν και για το τι ήρθαν να πάρουν. Τα προξενεία αυτά (κονσολάτα) βρίσκονταν στην περιοχή από το μνημείο του Αγνώστου Στρατιώτη μέχρι την καφετέρια Αμαρυλλίς στην ακτή Μιαούλη.

Εκτός απ' αυτό, στην Κω την εποχή της Τουρκοκρατίας υπήρχε ένα υδραγωγείο που ξεκινούσε από τον Αμπάβρη και κατέληγε στο λιμάνι και τροφοδοτούσε όλα τα πλοία με νερό. Υπήρχε βέβαια και ένας ταρσανάς (ναυπηγείο καϊκιών) στην άκρη του λιμανιού.



Την εποχή της Ιταλοκρατίας στο λιμάνι υπήρχε μία ξηρά στην περιοχή του σημερινού τελωνείου, όπου εκείνη την εποχή υπήρχε μία πολεμική σκάλα. Επίσης, η θάλασσα ήταν σε επαφή με το κάστρο τότε, πράγμα που δεν ισχύει σήμερα. Τέλος, το λιμάνι της Κω έχει την ονομασία Μανδράκι.

B) Το Λιμενικό Ταμείο

Το λιμενικό ταμείο της Κω είναι μια υπηρεσία που ανήκει στο Δήμο της Κω. Κύρια λειτουργία του είναι ο έλεγχος των εισαγόμενων και εξαγόμενων πλοίων

από το λιμάνι της Κω, του Μαστιχαριού, της Καρδάμενας, της Κεφάλου, της Αστυπάλαιας και της Νισύρου. Πιο συγκεκριμένα, παραχωρεί ρεύμα και νερό με τα water pillars στα πλοία αναψυχής που επισκέπτονται το λιμάνι, για να μπορέσουν να συντηρηθούν και τα έσοδα πηγαίνουν στο λιμενικό ταμείο. Τα βασικά έσοδά του προέρχονται από τα κρουαζιερόπλοια, τα οποία κάθε χρόνο αυξάνονται. Επιπλέον, το λιμενικό ταμείο επιμελείται την ασφάλεια των πλοιαρίων, γι' αυτό τα μέτρα ασφαλείας για όποιο κρουαζιερόπλοιο επισκέπτεται την Κω είναι πολύ αυστηρά και επιβάλλει φόρους 0,30 € για το εσωτερικό και 3€ για την Τουρκία. Το λιμενικό ταμείο διοικείται από 11 μέλη. 4 μέλη έχει ο Δήμος της Κω και μετέχει και ο λιμενάρχης, άρα 5 και από 3 συμβούλους έχει η Αστυπάλαια και η Νίσυρος. Αυτοί συγκεντρώνονται κάθε μήνα ή όποτε χρειάζεται και παίρνουν αποφάσεις για όλο το χώρο που έχουν στην αρμοδιότητά τους. Το λιμάνι της Κω είναι δεύτερο σε κίνηση μετά τη Ρόδο και έχει και τα βασικά έσοδα. Συνδέεται με τα υπόλοιπα λιμάνια, συνδέεται βασικά με τη Ρόδο και τον Πειραιά, αλλά και με άλλα λιμάνια. Ακόμη, υπάρχουν:

i. Τα πλοία της γραμμής που πηγαίνουν κυρίως στον Πειραιά και περνάνε και από άλλα λιμάνια.

ii. Τα κρουαζιερόπλοια, που είναι μια πολύ μεγάλη πηγή πλούτου, όχι τόσο για το λιμάνι της Κω, όσο για την ίδια την Κω. Άλλα κρουαζιερόπλοια είναι μικρά (50-100 άτομα) και άλλα πολύ μεγάλα (4.000 επιβάτες).

iii. Τα τουριστικά γιοτ, που έρχονται από διάφορα μέρη του κόσμου και μένουν κάποιες μέρες στην Κω.

iv. Τα ιδιωτικά σκάφη.

v. Οι μικροί ερασιτέχνες ψαράδες.

vi. Οι επαγγελματίες ψαράδες.

vii. Τα πλοiάρια (ημερόπλοια) που πηγαίνουν στην Τουρκία και σε κάποια γύρω νησιά.

Όλοι αυτοί πληρώνουν στο λιμενικό ταμείο ένα τίμημα ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους, για να είναι μέσα στο λιμάνι και ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών. Δηλαδή, όσοι μεταφέρονται με τα πλοiάρια από την Κω προς

οποιοδήποτε προορισμό πάνω στο εισιτήριό τους υπάρχει ένα τέλος 0,30€, τα οποία δίνονται στο λιμενικό ταμείο. Όσοι μετακινούνται προς Τουρκία, κάθε



Water pillar

χρόνο περίπου 200-250 χιλιάδες, τους επιβάλλεται ένα τέλος 3€, που ανήκουν επίσης στα έσοδα του λιμενικού ταμείου, περίπου 500-600 χιλιάδες ευρώ το χρόνο. Τα βασικά έσοδα του δημοτικού λιμενικού ταμείου είναι από τους ελλιμενισμούς και από τις μετακινήσεις.

Η Κως σήμερα αποτελεί πλέον έναν από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς της Ελλάδα, αλλά και της Ευρώπης, καθώς κάθε χρόνο περίπου 800.000 επισκέπτες, από όλα τα μέρη του κόσμου, την επιλέγουν για τις διακοπές τους. Τέλος, το λιμενικό ταμείο σκοπεύει να επεκτείνει το λιμάνι, τοποθετώντας πλωτές εξέδρες στη σκάλα του πολεμικού, ώστε να μπορούν περισσότερα πλοία να ναυλοχούν, χωρίς να εμποδίζει το ένα το άλλο.

Γ) Το τελωνείο

Στο τελωνείο της Κω υπάρχει ένας διάδρομος στον οποίο παίρνουν προτεραιότητα αυτοί που επείγονται να μπουν στο πλοίο τους. Για παράδειγμα, οι ηλικιωμένοι, αυτοί που έχουν μικρά παιδιά, αυτοί που έχουν κάποιο είδος αναπηρίας και αυτοί που πρέπει άμεσα να επιβιβαστούν στο πλοίο τους γιατί είναι έτοιμο να φύγει. Στο χώρο του check in θα προστεθούν on line συστήματα για ταχύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών. Στο χώρο άφιξης και αναχώρησης των πλοίων υπάρχουν μπαλόνια που τοποθετούνται στις

δέστρες των προβλητών όταν ναυλοχούν τα κρουαζιερόπλοια στο λιμάνι. Μελλοντικά πρόκειται να πραγματοποιηθεί στο λιμάνι προσθήκη δύο (2) πλωτών προβλητών στο χώρο στάθμευσης των κρουαζιερόπλοιων για να μπορούν να εξυπηρετηθούν περισσότερα κρουαζιερόπλοια. Τα μέτρα ασφαλείας του λιμανιού είναι πολύ αυστηρά.

Δ) Η Μαρίνα

Το κύριο έργο των λιμενικών εγκαταστάσεων της μαρίνας είχε ολοκληρωθεί το 1993. Το 1998 ο δήμος της Κω αποφάσισε να ολοκληρώσει την κατασκευή της(χερσαίες εγκαταστάσεις) και γι' αυτό πήρε δάνειο και υπέγραψε σύμβαση με τον ΕΟΤ για 30 χρόνια. Ήταν έτοιμη για χρήση το 2001. Είναι η πρώτη μαρίνα που δημιουργήθηκε στα Δωδεκάνησα, η οποία έχει 250 θέσεις ελλιμενισμού και 150 θέσεις για σκάφη στη ζώνη επισκευής. Η πληρότητά της είναι 100%, δηλαδή δεν υπάρχουν θέσεις για άλλα σκάφη. Τον χρόνο φιλοξενούνται 3.500 σκάφη από αυτή. Επίσης, από τα έσοδά της το 24% πηγαίνει στον δήμο για την κάλυψη του δανείου της κατασκευής της. Τα ετήσια έσοδά της αγγίζουν τα 1.700.000 ευρώ. Σε κάθε σκάφος παρέχεται νερό, ρεύμα, internet (μέσω των pillars) και δορυφορική τηλεόραση. Τον χειμώνα διαμένουν στη μαρίνα περίπου 20 άτομα. Η μαρίνα είναι ανώνυμη εταιρεία της οποίας μοναδικός μέτοχος είναι ο δήμος της Κω και απασχολεί συνολικά 25 άτομα. Τα τμήματά της είναι το Διοικητικό Συμβούλιο, η Γενική Διεύθυνση, το Τεχνικό Τμήμα (που περιλαμβάνει την κατασκευαστική ζώνη και τους τεχνικούς) , η εξυπηρέτηση πελατών, το τμήμα καθαριότητας και το Λογιστήριο. Επιπλέον, διαθέτει κάποια καταστήματα, όπως εστιατόριο, καφετέρια, μίνι μάρκετ, κατάστημα με ναυτιλιακά είδη και εξοπλισμό σκαφών. Η μαρίνα της Κω έχει βραβευτεί με γαλάζια σημαία με την οποία βραβεύονται οι μαρίνες για την καθαριότητα και τη λειτουργία τους. Ο σχεδιασμός της περιλαμβάνει επέκταση προς τη μεριά του ξενοδοχείου Κως, ώστε να διπλασιαστεί και να φιλοξενεί περισσότερα πλοiάρια.



Ε) Οι λόγοι της θαλάσσιας ρύπανσης

Η ρύπανση γενικά διακρίνεται σε φυσική και ανθρωπογενή. Μορφές φυσικής ρύπανσης είναι αυτές που προκαλούνται από φυσικά φαινόμενα (τις λεγόμενες 'φυσικές καταστροφές'), όπως οι εκρήξεις ηφαιστείων, που ελευθερώνουν μεγάλες ποσότητες αερίων ρύπων στην ατμόσφαιρα και επιβαρύνουν με διάφορες τοξικές ουσίες εκτεταμένες περιοχές. Ανθρωπογενής λέγεται η ρύπανση που προκαλείται από τον άνθρωπο.

Η ανθρωπογενής ρύπανση μπορεί να διακριθεί σε διάφορους τύπους :

- Αστική ρύπανση, που προκαλεί ο άνθρωπος με την παρουσία του, τις βιολογικές του λειτουργίες και συνδέεται με τα λύματα των πόλεων.

- Βιομηχανική ρύπανση, που προκαλείται από τα βιομηχανικά απόβλητα, τις διακινήσεις και μεταφορές.
- Αγροτική ρύπανση, που προέρχεται από την εκτεταμένη χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων. Συνδέεται άμεσα με τις καλλιέργειες και την κτηνοτροφία και έμμεσα με τις προηγούμενες μορφές ρύπανσης.
- Ενεργειακή ρύπανση, που συνδέεται με διάφορες ακτινοβολίες, δονήσεις, θερμοκρασίες, ραδιενέργεια κ.ά.
- Ακουστική ρύπανση, που προκαλείται κυρίως από τις θαλάσσιες μεταφορές, τις γεωλογικές έρευνες και τις στρατιωτικές ασκήσεις.

Συνήθως οι ρύποι αυτοί διακινούνται στη θάλασσα όπως και ακολουθούν τους γενικούς μηχανισμούς εισόδου ουσιών στις θάλασσες που είναι βασικά η μεταφορά από την ατμόσφαιρα, με τα ατμοσφαιρικά κατακρημνίσματα, και η τροφοδοσία από τους ποταμούς και τα επιφανειακά νερά της Γης. Άλλοι μηχανισμοί είναι η διάβρωση της γης, η τροφοδοσία από ηφαίστεια και εκρήξεις, και οι ίδιοι οι οργανισμοί που μπορεί να δεσμεύουν και να μεταφέρουν κάποιους ρύπους μέσα από τις βιολογικές τους λειτουργίες. Υπάρχουν όμως και άλλοι μηχανισμοί εισόδου των ρύπων στο θαλάσσιο περιβάλλον καθαρά ανθρωπογενείς, όπως είναι τα πλοία, οι διάφοροι αγωγοί και οχετοί και οι απευθείας απορρίψεις στη θάλασσα.

ΣΤ) Μέτρα αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης

- Κάδοι ανακύκλωσης μπαταριών στις μαρίνες
- Καθαριότητα χώρου και νερού μαρινών
- Παρακολούθηση της ποιότητας των επιφανειακών νερών
- Δειγματοληψίες και αναλύσεις, κυρίως σε κλειστούς κόλπους (Σαρωνικός, Θερμαϊκός, Στρυμονικός, Καβάλας, Πατραϊκός) και σε διάφορα νησιά
- Το Υ.Ε.Ν. έχει ιδρύσει σταθμούς καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης, έχει ορισμένα περιπολικά και αεροσκάφη για την παρακολούθηση των θαλασσών, καθώς και σκάφη απορρύπανσης, φραγμάτων σκίμερς και υλικά χημικής διάλυσης των πετρελαιοκηλίδων
- Εγκατάσταση μονάδων επεξεργασίας υγρών αποβλήτων σε μεγάλες παράκτιες πόλεις
- Περιορισμοί σε κτηνοτροφικές δραστηριότητες, χρήσης κόπρου και αζωτούχων λιπασμάτων κλπ.

Z) Ο θεσμός της «γαλάζιας σημαίας»

Οι «Γαλάζιες Σημαίες» είναι ένα πρόγραμμα περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης και προστασίας που διεξάγεται κάθε χρόνο σε μεγάλη κλίμακα σε περισσότερες από 40 χώρες στην Ευρώπη και άλλα σημεία του πλανήτη μας από το ίδρυμα FEE. Για να κερδίσει τη «Γαλάζια Σημαία» μια μαρίνα πρέπει να πληροί 24 αυστηρά κριτήρια, που έχουν σχέση με την καθαριότητά της, την οργάνωση, την ασφάλεια των επισκεπτών, την προστασία της φύσης και την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση.

H) Συνθήκη Σένγκεν

Στις 14 Ιουνίου 1985 υπογράφηκε μεταξύ των πέντε ιδρυτικών μελών (Γαλλία, Γερμανία, Βέλγιο, Λουξεμβούργο και Κάτω Χώρες) η πρώτη Συμφωνία Σένγκεν, η οποία είχε ως στόχο τη σταδιακή κατάργηση των ελέγχων στα κοινά σύνορα. Η Σύμβαση Εφαρμογής της Συμφωνίας Σένγκεν (στο εξής και ΣΕΣΣ) υπογράφηκε στις 19 Ιουνίου 1990 και τέθηκε σε εφαρμογή το 1995 με αποτέλεσμα την κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα των κρατών που την είχαν υπογράψει, καθώς και τη δημιουργία ενιαίων εξωτερικών συνόρων, στα οποία οι έλεγχοι εισόδου στο χώρο Σένγκεν πραγματοποιούνται με βάση τις ίδιες διαδικασίες. Με την ίδια Σύμβαση καθιερώθηκαν κοινοί κανόνες για την έκδοση θεωρήσεων, την παροχή ασύλου και τον έλεγχο στα εξωτερικά σύνορα, ώστε να είναι εφικτή η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων στο εσωτερικό του Χώρου Σένγκεν χωρίς παράλληλα να διαταράσσεται η δημόσια ασφάλεια. Η Ελλάδα με το Ν.2514/1997 κύρωσε τη Συμφωνία Σένγκεν, τη Σύμβαση Εφαρμογής της καθώς και τα πρωτόκολλα και τις συμφωνίες προσχώρησης στη Συμφωνία Σένγκεν των υπόλοιπων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σήμερα πλήρη μέλη της Συμφωνίας Σένγκεν αποτελούν τα 22 από τα 27 κράτη μέλη(πλην, δηλαδή, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου αλλά και της Κύπρου, της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας-οι οποίες δεν συμμετέχουν ακόμα πλήρως στο χώρο Σένγκεν-).

Η Ελλάδα είναι μέλος της Συνθήκης Σένγκεν όπως επίσης και οι χώρες:

Αυστρία, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ελβετία, Εσθονία, Ισλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Νορβηγία, Ολλανδία, Ουγγαρία, Πολωνία, Πορτογαλία, Σλοβακία, Σλοβενία, Σουηδία, Τσεχία, Φινλανδία

Επιβάτες που ταξιδεύουν σε χώρες-μέλη της Συνθήκης Σένγκεν δεν υπόκεινται σε διαβατηριακό έλεγχο, ενώ επιβάτες που ταξιδεύουν σε χώρες που δεν είναι μέλη της Συνθήκης του Σένγκεν, εξακολουθούν να υπόκεινται σε διαβατηριακό έλεγχο.

Θ) Καμποτάζ

Ουσιαστικά η νομοθεσία απαγορεύει σε πλοία μη ελληνικής σημαίας να πάρουν επιβάτες και εμπόρευμα από ένα ελληνικό λιμάνι και να τους αφήσουν σε ένα άλλο ελληνικό, εκτός και αν του δοθεί το προνόμιο του καμποτάζ. Η άρση του καμποτάζ ανοίγει το δρόμο σε ξένες εταιρίες, οι οποίες απασχολούν πληρώματα που δουλεύουν σε συνθήκες και με μισθούς γαλέρας, για να δραστηριοποιηθούν στις ελληνικές θάλασσες. Οι συνέπειες μιας τέτοιας κίνησης είναι ότι θα απαξιωθούν τα ελληνικά πληρώματα, θα περάσει η εκμετάλλευση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα σε ξένα χέρια και θα χειροτερεύσουν οι συνθήκες εργασίας για τους ναυτικούς, αλλά και οι αμοιβές. Οι υποστηρικτές της άρσης πιστεύουν ότι θα αυξηθεί ο τουρισμός και θα ωφεληθούν οι τοπικές αγορές.

Βιβλιογραφία

κ. Χατζηβασιλείου Βασίλειος (ιστορικός)

κ. Κοκαλάκης (αντ/δρος Λ.Τ)

κ. Μαραγκός Σεβαστιανός (δ/ντής σύμβουλος μαρίνας)

Google