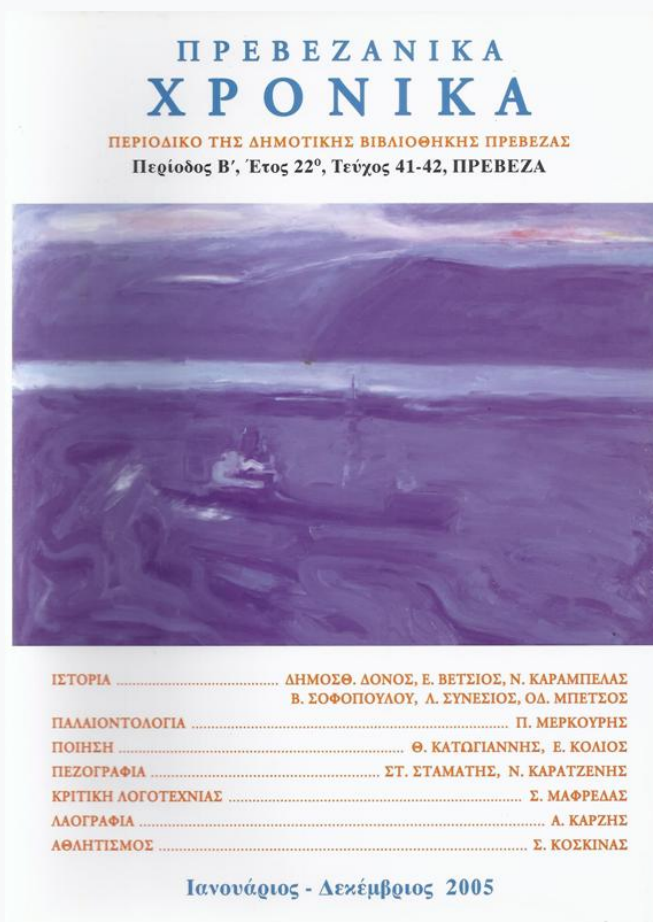


Πρεβεζάνικα Χρονικά

No 41-42 (2005)

ΠΡΕΒΕΖΑΝΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 41-42 (2005)



21 Οκτωβρίου 1912 Συνεπίκουρες δυνάμεις

Λάζαρος Στ. Συνέσιος

doi: [10.12681/prch.28958](https://doi.org/10.12681/prch.28958)

Copyright © 2022, Λάζαρος Στ. Συνέσιος



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

To cite this article:

Συνέσιος Λ. Σ. (2022). 21 Οκτωβρίου 1912 Συνεπίκουρες δυνάμεις. *Πρεβεζάνικα Χρονικά*, (41-42), 177-188.
<https://doi.org/10.12681/prch.28958>

21 Οκτωβρίου 1912 Συνεπίκουρες δυνάμεις*

Λάζαρου Στ. Συνέσιου

«Αί ιεραί ὑποχρεώσεις πρὸς τὴν φιλότατην πατρίδα, πρὸς τοὺς ὑποδούλους ἀδελφούς καὶ πρὸς τὴν ἀνθρωπότητα, ἐπιβάλλουσι εἰς τὸ κράτος, μετὰ τὴν ἀποτυχίαν τῶν εἰρηλικῶν προσπαθειῶν τοῦ πρὸς ἐπίτευξιν καὶ ἐξασφάλισιν τῶν ἀνθρωπίνων δικαιωμάτων τῶν ὑπὸ τὸν Τουρκικὸν ζυγὸν Χριστιανῶν, ὅπως διὰ τῶν ὄπλων θέσῃ τέρμα εἰς τὴν δυστυχίαν ἣν οὗτοι ὑφίστανται ἀπὸ αἰῶνων»¹.

Με αὐτὸ τὸ διάγγελμα τῆς 5^{ης} Οκτωβρίου 1912 ὁ βασιλιάς Γεώργιος Α΄ ἐπιβεβαίωने τὴν ἀπόφαση τοῦ ἔθνους νὰ διεκδικήσῃ τὴν ἀναγνώριση τῶν δικαίων τοῦ στο πεδίο τῆς μάχης. Οἱ ἐλληνικὲς δυνάμεις ἦταν καταμεμημένες στον Στρατὸ Θεσσαλίας (επτὰ μεραρχίες) ὑπὸ τὸν ἀντιστράτηγο διάδοχο Κωνσταντῖνο με ἔδρα τὴ Λάρισα καὶ στον Στρατὸ Ηπείρου (μία μεραρχία) ὑπὸ τὸν ἀντιστράτηγο Κωνσταντῖνο Σαπουντζάκη με ἔδρα τὴν Ἄρτα καὶ με εὐθύνη τὸ μέτωπο τῆς Ηπείρου. Ἡ κύρια δύναμη τοῦ στόλου βρισκόταν στο Αἰγαίον, ἐνῶ στο Ἰόνιον ναυλοχοῦσε ἡ Μοῖρα Ἀμβρακικοῦ ὑπὸ τὴν διοίκηση τοῦ πλοιοάρχου Ἰωάννη Δαμιανοῦ.

Τὶς πρῶτες πρωινὲς ὥρες τῆς 5ης Οκτωβρίου δόθηκε ἡ διαταγή γιὰ προέλαση καὶ ὁ Στρατὸς Θεσσαλίας τὶς πρῶτες βραδυνὲς ὥρες τῆς ἰδίας ἡμέρας ἐφθασε στα πρόθυρα τῆς Ἐλασσόνας.

Οἱ διαταγὲς τοῦ Γενικοῦ Επιτελείου ὀρίζαν ὅτι ὁ Στρατὸς Ηπείρου θὰ χρησίμευε ὡς δυτικὴ πλαγιοφυλακὴ στον κύριον ὄγκον τοῦ ἐλληνικοῦ στρατοῦ – τοῦ Στρατοῦ Θεσσαλίας – ὁ ὁποῖος καὶ θὰ προήλαυε στη Μακεδονία.

Τὸ μεσημέρι τῆς 6^{ης} Οκτωβρίου ἀπόσπασμα τοῦ Στρατοῦ Ηπείρου πέρασε τὸ γεφύρι τῆς Ἄρτας καὶ ὡς τὸ βράδυ κατέλαβε τὰ υψώματα τοῦ Γριμπόβου. Στις 17 Οκτωβρίου ὁ Στρατὸς Ηπείρου ἐλευθέρωσε ὁλόκληρον τὸν καζά τῆς Φιλιππιάδας, ἀποκόπτοντας ἔτσι τὴν ἐπικοινωνία τῆς τουρκικῆς φρουρᾶς τῆς Πρέβεζας με τὴν ἐνδοχώρα. Τὴν ἐπομένη, 18 Οκτωβρίου, με τὴν ὑπ' ἀριθ. 1484 διαταγή τοῦ Κ. Σαπουντζάκη συγχρο-

* Ομιλία γιὰ τὸν εορτασμὸ τῆς 92^{ης} ἐπετείου τῆς ἀπελευθέρωσης τῆς Πρέβεζας ἀπὸ τὸν τουρκικὸ ζυγόν, τὴν Τετάρτη 20 Οκτωβρίου 2004, στὴν Θεοφάνειο Αἴθουσα.

1 Κ. Σβολόπουλος - Διπλωματικὲς ἐξελίξεις ἀπὸ τὸ 1909 ὡς τὸ 1912, *ΙΕΕ* τ. ΙΔ' σ. 289.

τήθηκε το υπό τον ταγματάρχη Παναγιώτη Σπηλιάδη Απόσπασμα με αντικειμενικό σκοπό την κατάληψη της Πρέβεζας. Ο καθαρά αμυντικός ρόλος του Στρατού Ηπείρου είχε λήξει.

Το Σάββατο 20 Οκτωβρίου, το Απόσπασμα Σπηλιάδη επιτέθηκε στις οχυρωμένες στα υψώματα της Νικοπόλεως τουρκικές δυνάμεις και τις ανάγκασε να υποχωρήσουν. Στις 3 τα ξημερώματα της Κυριακής 21 Οκτωβρίου αντιπροσωπεία αποτελούμενη από τον Μεχμέτ Σελαχεδίν, διερμηνέα της Διοικήσεως της πόλεως και εκπρόσωπο του Τούρκου Στρατιωτικού διοικητή ταγματάρχη Μεχμέτ Ασάφ, και τους υποπροξένους Ρωσίας Δημήτριο Σκέφερης, Αυστροουγγαρίας Ιούλιο Μάισνερ, Αγγλίας Καίσαρα Κονεμένο, «έπορευθήμεν εἰς τό Ἑλληνικόν στρατόπεδον, εὔρεθέν ἐντεῦθεν τῆς Νικοπόλεως καί εἰσήχθημεν εἰς σκηνήν, ὅπου δέν ἐβράδυνα νά ἔλθωσιν οἱ κ.κ. Παναγιώτης Σπηλιάδης ταγματάρχης τοῦ Μηχανικοῦ τοῦ Ἑλληνικοῦ Στρατοῦ, Α. Σαχτούρης καί Θ. Καραπάνος (τῶν τελευταίων, πολιτικῶν ἀκολούθων τοῦ ἐπιτελείου)»², ὅπως αναφέρει στην Ἐκθεσή του ο Σκέφερης. Η αντιπροσωπεία αὐτή μετέφερε τους ὄρους παραδόσεως, οἱ ὁποῖοι ἐγίναν ἀποδεκτοί, με κάποιες τροποποιήσεις, ἀπό τον Σπηλιάδη. «Μετά τήν παραδοχήν τῶν τροποποιήσεων αὐτῶν καί τήν ὑπογραφήν τοῦ σχετικοῦ Πρωτοκόλλου ἐκ μέρους τῶν Προξένων καί τοῦ Ἀντιπροσώπου τῆς Διοικήσεως Πρεβέζης, ἀνεχώρησαν οὗτοι διά τήν πόλιν»³, αναφέρει στην Ἐκθεσή του ο Σπηλιάδης. Ἀκολούθησε το μεσημέρι της Κυριακής 21 Οκτωβρίου 1912 ἡ εἴσοδος του ὑπό τον Σπηλιάδη Ἀποσπάσματος στην Πρέβεζα, ἡ παράδοση του τουρκικοῦ στρατοῦ, ἡ δοξολογία καί οἱ πανηγυρισμοί γιὰ τὴν ἀπελευθέρωση τῆς πόλης.

Για τὴν δράση του Στρατοῦ Ἐπείρου γενικότερα στον Α΄ Βαλκανικὸ Πόλεμο καί γιὰ τὴ μάχη τῆς Νικοπόλεως εἰδικότερα, ἔχουν γίνῃ λεπτομερεῖς αναφορές σε ομιλίες κατὰ τον εορτασμό τῆς ἐπετείου τῆς Μεγάλῃς αὐτῆς Μέρῃς, τῆς 21ῆς Οκτωβρίου 1912, καί ἔχει ἐξαρθεῖ δεόντως ο ἀποφασιστικὸς ρόλος, ἡ γενναιότητα καί ἡ αυτοθυσία τῶν στελεχῶν, τῶν στρατιωτῶν καί τῶν ἐθελοντῶν πολεμιστῶν. Καί δεν θα ἐπεκταθούμε σήμερα σ' αὐτές.

Θα σταθούμε γιὰ λίγο σε τρεῖς ἄλλους παράγοντες, συνεπικουρούς στον ἀγῶνα του Στρατοῦ καί σε σχέση βεβαίως με τὴν ἀπελευθέρωση τῆς Πρέβεζας. Στὸ Ναυτικὸ, στὴν Ἀεροπορία, στὸ Ὑγειονομικὸ.

• Στις 2 Οκτωβρίου 1912, τρεῖς ἡμέρες προ τῆς ἐνάρξεως του πολέμου, εἶχε συγκεντρωθεῖ στὸ λιμάνι τῆς Λευκάδας ἡ Μοίρα το ἑλληνικοῦ Στόλου του Ἰονίου (Μοίρα Ἀμβρακικοῦ), ἀποτελούμενη ἀπὸ τις ατμοβά-

2 Δ. Σκέφερης - Ἐκθεσις Νο 25. Πρέβεζα 23 Οκτ. 1912. περιοδ. «Ο Νέος Κουβαράς», Ἐτήσιος Ἡπειρωτικὸς Χρονογράφος, 1962.

3 Π. Σπηλιάδης - Ἐκθεσις 1.5.1913 σ. 26. εἰς ΓΕΣ/ΔΙΣ Φ/1907/Α/5.



Η κανονιοφόρος «Δ» με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Κοσμά Μπούμπουλη μπήκε μαζί με την κανονιοφόρο «Α» στον Αμβρακικό κόλπο την 4 Οκτ. 1912, παραμονή της ενάρξεως του Α' Βαλκανικού Πολέμου.

Λεύκωμα «Νικόπολις-Πρέβεζα», Νο. 90

ριδες «Άκτιον» (κυβερνήτης πλωτάρχης Λαμπαδάριος), «Αμβρακία» (κυβερνήτης πλωτάρχης Μ. Σαχτούρης), τους ατμομυοδρόμονες «Αλφειός» (κυβερνήτης πλωτάρχης Ανδρεάδης), «Αχελώος» (κυβερνήτης πλωτάρχης Μυργιαλής), «Ευρώτας» (κυβερνήτης πλωτάρχης Αποστολίδης), «Πηνειός» (κυβερνήτης πλωτάρχης Γεωργαντάς), τις κανονιοφόρους «Α» (κυβερνήτης υποπλοίαρχος Νικόλαος Μακκάς)⁴ και «Δ» (κυβερνήτης Κοσμάς Μπούμπουλης). Μοίραρχος Αρχηγός, ο πλοίαρχος Ιωάννης Δαμιανός⁵.

Μέσα στον Κόλπο του Αμβρακικού, αποκλεισμένα ουσιαστικά, ήταν τα ελληνικά εμπορικά πλοία «Αγγελική», «Αλκυών», «Αμαλία», «Ισμήνη» και «Πύλαρος», τα οποία εξυπηρετούσαν μεταφορές στρατιωτικών εφο-

4 Νικόλαος Μακκάς (Σύρος 1875 - Αθήνα 1949). Υποναύαρχος. Ως αρχικυβερνήτης ομάδας κανονιοφόρων, διέσπασε τη νύχτα 3/4 Οκτωβρίου 1912 το στενό της εισόδου του αμβρακικού και διευκόλυνε τον εφοδιασμό του Στρατού Ηπείρου και τις πιχειρήσεις για κατάληψη της Πρέβεζας. Έλαβε μέρος στις ναυτικές επιχειρήσεις κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά στην Εξστρατεία στη Μικρά Ασία, ως κυβερνήτης πολεμικών σκαφών. Αρχηγός Μοίρας Γυμνασίων (1927) και σε διευθυντικές θέσεις του Υπουργείου Ναυτικών.

5 Ιωάννης Δαμιανός (Αθήνα 1861-1919). Υποναύαρχος. Γιος του διαπρεπούς Υδραίου νομομαθούς Ιωάννη Δαμιανού (1813-1860), δικηγόρου, βουλευτή και υπουργού. Πρώτος κυβερνήτης του θωρηκτού «Αβέρωφ». Μοίραρχος Αρχηγός της Μοίρας Αμβρακικού, επιβαίνων της ατμοβάτιδος «Άκτιον». Αρχηγός της Μοίρας Ευδρόμων κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους 1912-1913. Υπουργός Ναυτικών (15.8.1909-15.1.1910 κυβ. Κυρ. Μαυρομιχάλη, 11.6.1916 - 21.4.1917 κυβ. Αλ. Ζαΐμη, Ν. Καλογεροπούλου, Σπ. Λάμπρου).

δίων από Αμφιλοχία και Βόνιτσα στην Κόπραϊνα⁶ και βρίσκονταν υπό την απειλή των τουρκικών τορπιλλοβόλων «Αντάλεια» και «Τοκάτ» και δύο κανονιοφόρων, που ναυλοχούσαν στο λιμάνι της Πρέβεζας. Επί πλέον, η άμυνα του λιμανιού υποστηριζόταν από 17 πυροβόλα διαφόρων διαμετρημάτων, εγκατεστημένα στα φρούρια και οχυρώματα Χαμηδιέ, Παντοκράτωρ, Άγιος Γεώργιος, Παλιοσάραγα, Άγιος Ανδρέας, Βρυσούλα, Σκαφιδάκι και Νικόπολις. Η από θαλάσσης λοιπόν άμυνα της πόλεως δεν ήταν εύκολο να καμφθεί.

Με επείγον σήμα του υπουργού Ναυτικών Νικ. Στράτου αριθ. 536 από 3 Οκτωβρίου 1912, διατασσόταν ο «*Αρχικυβερνήτης τών κανονιοφόρων, ύποπλοίαρχος Ν. Μακκάς*» να εισπλεύσει με τις κανονιοφόρους «Α» και «Δ» στον Αμβρακικό Κόλπο για να εξασφαλισθεί ο εφοδιασμός του Στρατού Ηπείρου⁷. Ανάγλυφη την εικόνα του εγχειρήματος, δίνουν τα κείμενα των στρατιωτικών εγγράφων:

«*Επιβάς τῆς κανονιοφόρου "Α" μετά τοῦ κυβερνήτου τῆς κανονιοφόρου "Δ" ύποπλοιάρχου Κοσμᾶ Μπούμπουλη καί καλέσας τοὺς πλοηγούς ἐχορήγησα τάς διαταγὰς μου διὰ τὴν διόδον καί παραβίασιν τῶν στενῶν, ὀρίσας ὅπως δύο τῶν πλοηγῶν ἐπιβῶσιν τῆς "Δ", οἱ δέ λοιποὶ μετά τοῦ ἀποστράτου ἀνθυποπλοιάρχου Ἰω. Μιλᾶκα ἐπὶ τῆς "Α"*». Να επισημάνουμε ότι οι ἔξι πλοηγοὶ ἦταν Πρεβεζάνοι, οι Κώστας Αυγερινός, Γεράσιμος Χρ. Γιώτης, Σπύρος Κ. Ζάννος, Βασίλης Ευ. Τζούρος, Νάκος Χαρ. Χρόνης, Σωτήρης Δ. Ξενάκης⁸. «*.../ Περί τὴν 1.40' π.μ. τῆς 4^{ης} Ὀκτωβρίου ἐπλησιάσαμεν εἰς τὴν εἴσοδον τῶν στενῶν καί ἐτάχθημεν εἰς πολεμικὴν ἔγερσιν. .../ Περί τὴν 2.40' π.μ. παρηλλάξαμεν τό φρούριον τοῦ Ἁγίου Γεωργίου καί μετ' ὀλίγον τό τοῦ Παλιοσάραγα, εἰς ἀπόστασιν 350 περίπου μέτρων .../ Παραπλέοντες τὴν πόλιν τῆς Πρεβέζης .../ εἰς ἀπόστασιν 400-600 μέτρων διήλθομεν περί τὴν 3^{ην} π.μ. πρό τοῦ Διοικητηρίου .../ Περί τὴν 4.10' τῆς πρωΐας τῆς 4^{ης} Ὀκτωβρίου 1912 ἐποντίσαμεν τὴν ἄγκυραν (στὴ Βόνιτσα). Ὁ εἰσπλους ἡμῶν ἐν τῷ Ἀμβρακικῷ κόλπῳ ὡς καί τὰ μέτρα ἄτινα ἐν αὐτῷ ἐλάβομεν ἐξησφάλισαν τελείως τὴν διὰ ξηρᾶς διηνεκῆ συγκοινωνίαν ἐφοδιασμοῦ καί ἐπισιτισμοῦ τοῦ ἐν Ἠπείρῳ στρατοῦ*»⁹ καταλήγει η αναφορά του Νικολάου Μακκά.

Από τη στιγμή που οι δύο κανονιοφόροι εισέπλευσαν στον Αμβρακικό, εκτελούσαν συνεχείς περιπολίες για την εξασφάλιση απρόσκοπτης ναυσιπλοΐας των ελληνικών πλοίων ανεφοδιασμού του στρατού. Πέραν αυτού, είχαν ενεργό συμμετοχή και παρέσχον ικανοποιητική στήριξη

6 βλ. Ιω. Γάλλαρους - Μιά ἔνδοξη ναυτική σελίδα, εφημ. Αγών Πρεβέζης, αριθ. φ. 138, 21 Οκτ. 1957.

7 βλ. Επ. Μπαμπούρης - *Τό Ναυτικόν μας κατά τοὺς Βαλκανικοὺς Πολέμους 1912-13*, σ. 39 επ.

8 βλ. α) ἑ.α. (6), β) ἑ.α. (7), σ. 48 σημ. 1.

9 Νικ. Μακκάς - *Ἐκθεσις, Ἀρχεῖον Γ.Ε.Ν.*

στις επιχειρήσεις του Αποσπάσματος Σπηλιάδη για την κατάληψη της Πρέβεζας, όπως προκύπτει από άλλη αναφορά του ιδίου υποπλοίαρχου:

«Τὴν 5^{ην} π.μ. τῆς 20^{ης} Ὀκτωβρίου 1912 ἀπεπλεύσαμεν ἐκ Βονίτισης μετὰ τῆς κανονιοφόρου “Δ” /.../ ὅπως λάβωμεν μέρος κατὰ τὴν κατὰ Νικοπόλεως καὶ Πρεβέζης ἐπίθεσιν /.../. Τό πῦρ ἡμῶν ἐξηκολουθήσαμεν κατὰ τοῦ ἀραιῶς βάλλοντος πυροβολείου Νικοπόλεως διὰ συνήθων ὀβιδῶν μέχρι τῆς 2 μ.μ. /.../. Κατὰ τῶν ἡρεμούντων ἐχθρικῶν κανονιοφόρων /.../ ἐβάλλομεν καὶ ἡμεῖς κατ’ αὐτῶν/.../ μετ’ οὐ πολὺ δέ εἶδομεν ἐκ τῆς μιᾶς ἐξερχόμενον πυκνὸν μέλανα καπνὸν προφανῶς ἐκ πυρκαϊᾶς τοῦ ἐν αὐτῇ πετρελαίου, ὀλίγον δέ μετὰ τὴν μεσημβρίαν ἐφάνη νὰ λαμβάνῃ τὴν αὐτὴν τύχην καὶ ἡ ἑτέρα τῶν τουρκικῶν κανονιοφόρων»¹⁰.

Και δεν ήταν βεβαίως μόνον αυτές οι επιχειρήσεις της Μοίρας Αμβρακικού. Κατά τη μάχη της Νικοπόλεως της 20^{ης} Οκτωβρίου π.χ., τα εκτός του Αμβρακικού πλοία έριξαν πολλές βολές δια των πυροβόλων τους κατά των πυροβολείων της Νικοπόλεως, και διέκοψαν το πυρ μόνον όταν ο πλοίαρχος Δαμιανός αντελήφθη ότι θα μπορούσαν αυτές να δυσχεράνουν τις κινήσεις του ταχέως προελαύνοντος ελληνικού στρατού – τις οποίες δεν μπορούσε να δει, λόγω της μορφολογίας του εδάφους.

Στις 23 Οκτωβρίου 1912, δύο ημέρες μετά την απελευθέρωση της Πρέβεζας, η Μοίρα του Ιονίου διαλύθηκε και ο Ιωάννης Δαμιανός ανέλαβε την αρχηγία της Μοίρας Ευδρόμων του Στόλου του Αιγαίου.

- Λίγες εβδομάδες μετά την απελευθέρωση, δημιουργήθηκε στη Νικόπολη Πολεμικό Αεροδρόμιο για να υποστηρίξει τις επιχειρήσεις στο μέτωπο των Ιωαννίνων. Ας παρακολουθήσουμε και αυτή τη δραστηριότητα, που συνδέεται άμεσα με την περιοχή μας και τις ηρωικές εκείνες ημέρες.

Πανάρχαια η ιδέα να πετάξει ο άνθρωπος – τη συναντάμε στον μύθο του Δαιδάλου, τη βρίσκομε στην Παλαιά Διαθήκη: «Καὶ εἶδον καὶ ἰδοῦ πνεῦμα ἐξαΐρον ἤρχετο ἀπὸ Βορρᾶ /.../ καὶ νεφέλη μεγάλη ἐν αὐτῷ /.../ καὶ ἐν τῷ μέσῳ ὡς ὁμοίωμα τεσσάρων ζώων /.../ ὁμοίωμα ἀνθρώπου ἐν αὐτοῖς καὶ τέσσαρα πρόσωπα ἐν ἐνὶ καὶ τέσσαρες πτέρυγες ἐν ἐνὶ /.../ καὶ ἐν τῷ ἐξαΐρειν τὰ ζῶα ἀπὸ τῆς γῆς ἐξήρχοντο οἱ τροχοί, οὐ ἂν ἡ νεφέλη, ἐκεῖ τό πνεῦμα τοῦ πορεύεσθαι»¹¹.

Αρχές του 20^{ού} αιώνα, το αεροπλάνο ήταν πραγματικότητα. Και φυσικά οι Έλληνες, πρωτοπόροι πάντα, ήταν από τους πρώτους που δραστηριοποιήθηκαν. Δεν ήταν όμως δυνατόν να μη χρησιμοποιηθεί το αεροπλάνο και ως πολεμικό μέσον.

Από το 1911 ήδη, η κυβέρνηση προχώρησε στη σύσταση Αεροπορι-

10 Νικ. Μακκάς - Έκθεσις εις περιοδ. Ναυτική Επιθεώρησις, τεύχ. 357, σ. 142-151.

11 Ιεζεκιήλ, Κεφ. Α' 18-20.

κής Υπηρεσίας, στην μετεκπαίδευση Ελλήνων αξιωματικών ως αεροπόρων και στην αγορά των πρώτων αεροσκαφών. Με την έναρξη του πολέμου, άρχισε και η δράση της Αεροπορίας.

«Γενική διαταγή. Έπιστήσατε τήν προσοχήν άπάντων τών ύφ' ύμās επί τοϋ ζητήματος τών αεροπλάνων, πρός άποφυγήν άπεικταίου. Τά Έλληνικά αεροπλάνα θά φέρουν κάτωθεν κυανάς καί λευκάς ζώνας, επί πλέον θά εΐναι διπλάνα /.../. Θά ύπάρχη έν μόνον μονοπλάνον, τοϋ Άργυροπούλου, φέρον τά αυτά χρώματα. Τά Τουρκικά αεροπλάνα έχουν χρώμα κεραμόχροον, εις τά ύψη εκ τών κάτωθεν φαίνονται μάλλον κεραμόχροα πρός μαϋρα. Εΐναι δέ μονοπλάνα. Λάρισα 4.X.1912. Κωνσταντίνος»¹², έλεγε η υπ' αριθ. 217 Διαταγή του Γενικού Στρατηγείου.

Με την προέλαση το στρατού, μετακινήθηκε και ο Λόχος Αεροπορίας από τη Λάρισα στην Ελασσόνα κι από κει στην Κοζάνη. Μετά την κατάληψη της Θεσσαλονίκης, 26 Οκτωβρίου 1912, το βάρος δόθηκε στο Μέτωπο Ηπείρου, όπου οι Τούρκοι είχαν σταθεροποιήσει την άμυνά τους στα οχυρά του Μπιζανίου. Και αποφασίσθηκε να μεταφερθεί και η αεροπορική δύναμη στην Ήπειρο. Επειδή όμως τα αεροπλάνα δεν μπορούσαν να πετάξουν πάνω από ψηλά βουνά, αποσυναρμολογήθηκαν και μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς στην Αθήνα. Με διαταγή του Υπουργείου Στρατιωτικών, το υλικό και το προσωπικό επιβιβάστηκαν σε πλοία και αναχώρησαν στις 19 Νοεμβρίου από τον Πειραιά για την Πρέβεζα, όπου έφθασαν λίγες ημέρες αργότερα.

Ο Ελ. Βενιζέλος, από τις 14 Νοεμβρίου είχε ενημερώσει τον Σαουντζάκη ότι θα αναχωρούσε «μία Μοίρα Αεροπορίας άποτελουμένη εκ τεσσάρων αεροπλάνων καί τοϋ αναγκαίου προσωπικοϋ καί υλικοϋ. Λοχαγός Αεροπορίας Γάλλος, έχων μεγάλην πείραν αεροπορίας, θέλει ακολουθήσει τό άπόσπασμα τοϋτο. Υποδεχθείτε αυτόν φιλοφρόνως»¹³.

Ενθουσιώδης ήταν η υποδοχή που τους επιφυλάχθηκε από τους κατοίκους της Πρέβεζας. Και ο Αρχηγός της Στρατιάς Ηπείρου Κ. Σαουντζάκης τηλεγραφούσε στις 23 Νοεμβρίου από την Άρτα: «Αεροπορικών Σώμα Πρεβέζης. Μετά μεγάλης χαρᾶς έπληροφορήθην τήν άφιξίν σας. Σᾶς εύχομαι εκ καρδιάς καλῶς ἦλθατε /.../ Σᾶς εύχαριστῶ εκ τών προτέρων διά τήν άναγνώρισιν θέσεων τήν όποίαν ύπόσχεσθε νά κάμετε σήμερα»¹⁴.

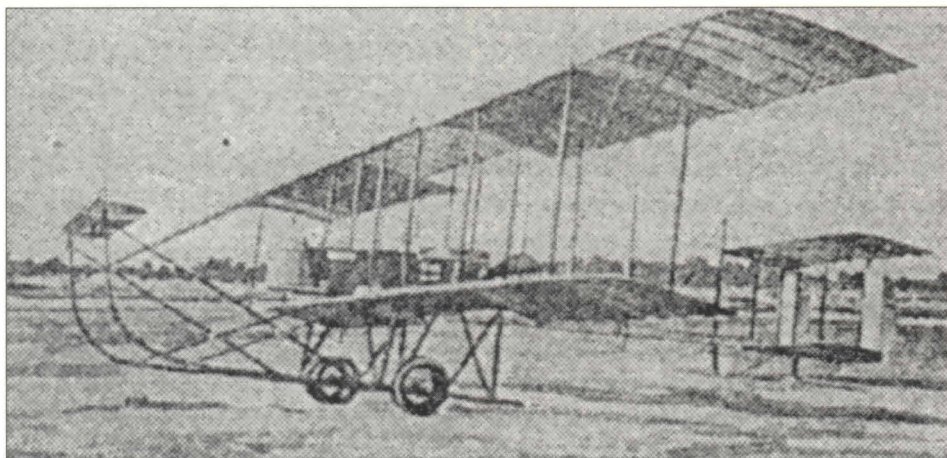
Τα τέσσερα βελτιωμένα αεροπλάνα «Μωρίς Φαρμάν» 80 ίππων, συνόδευαν ο υπολοχαγός Δημήτριος Καμπέρος¹⁵, Δ/τής της Μοίρας, ο υπί-

12 βλ. Ιστορία τής Έλληνικῆς Πολεμικῆς Αεροπορίας τ. Α' σ. 41.

13 αριθ. εγγρ. 457/14.XI.1912.

14 αριθ. εγγρ. 463γ/23.11.1912.

15 Δημήτριος Καμπέρος (Πειραιάς 1883 - Ιαν. 1942). Ο πρώτος Έλληνας στρατιωτικός αεροπόρος. Από τους πρωτεργάτες στην ίδρυση της Στρατιωτικῆς Αεροπορίας. Στις 13.5.1912 εκτέλεσε τις πρώτες επιτυχημένες πτήσεις στην Ελλάδα. Με-



Αεροπλάνο «Μωρίς Φαρμάν» 80 ίππων
Ένα από τα τέσσερα της Αεροπορικής Μοίρας που συμμετέσχε
στον αγώνα απελευθέρωσης της Ηπείρου το 1912-13
ΓΕΑ/ΔΙΣ - Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, τ. 1ος, σ. 37

λαρχος Πανούτσος Νοταράς¹⁶ (ακολούθησαν ο υπολοχαγός Μιχαήλ Μουτούσης¹⁷, ο ανθυπίλαρχος Χρήστος Αδαμίδης¹⁸ και ο εθελοντής Ελληνορώσος Σακώφ¹⁹), ο Γάλλος λοχαγός Μπαρρέ, ο Γάλλος αερομηχανικός Σοβώ και 57 στρατιώτες.

τέτρεψε το «Δαίδαλος» σε υδροπλάνο και στις 25.6.1912 πέτυχε το πρώτο ρεκόρ ταχύτητας υδροπλάνου με 110 χλμ/ω, Ύδρα-Φάληρο. Διοικητής της Μοίρας Αεροπλάνων στην Πρέβεζα (Νοε. 1912). Υποδ/τής της Σχολής Αεροπορίας. Πέταξε τελευταία φορά 20.7.1934 (αποστρατεύθηκε 1.8.1934).

- 16 Πανούτσος Νοταράς (Κόρινθος 1.1.1880 - Αθήνα Νοε. 1967). Κατατάχθηκε στο Ιππικό ως ανθυπίλαρχος στις 20.10.1907. Με τους Καμπέρο, Μουτούση, Αδαμίδα, σχημάτισαν τον πρώτο αεροπορικό στολίσκο της Ελλάδος στη Λάρισα, με την έναρξη του Πολέμου (Οκτ. 1912). Μετά την αποχώρηση του Καμπέρου ανέλαβε τη Δ/ση της Μοίρας Αεροπλάνων στη Νικόπολη. Αποστρατεύθηκε με τον βαθμό του υποστρατήγου.
- 17 Μιχαήλ Μουτούσης (Τραγανό Ερινεών Αχαΐας 28.9.1885 - Αθήνα 16.3.1956). Αποφοίτησε από τη Σχολή Ευελπίδων το 1908 ως ανθ/γός Μηχανικού. Κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους 1912-13 ανέπτυξε αξιόλογη δράση εκτελώντας αναγνωριστικές πτήσεις στην Ήπειρο και Μακεδονία. Το 1913 εκτέλεσε την πρώτη στον κόσμο αποστολή Ναυτικής Συνεργασίας πάνω από το Ναγαρά (Δαρδανέλλια). 1927-1929 στρατιωτικός απόλουθος στην Ελληνική Πρεσβεία της Σόφιας.
- 18 Χρήστος Αδαμίδης (Ιωάννινα 1885-; >1943). Από τους πρώτους Έλληνες αεροπόρους. Ανθυπίλαρχος το 1908, μετατάχθηκε με δ/γή του υπουργείου Στρατιωτικών στην Αεροπορία το 1911 (οριστικά το 1925). Με αφετηρία το αεροδρόμιο Νικοπόλεως κυρίως εκτέλεσε πολλές επικίνδυνες πτήσεις. Αρχηγός Αεροπορίας. Αποστρατεύθηκε το 1935.
- 19 έ.α. (12) σ. 48: «Στή δύναμη τής Μοίρας προστέθηκε κι άλλος ένας αεροπόρος, ο εθελοντής Ελληνορώσος Σακώφ».

Πανούτσος Νοταράς
Από τους πρώτους Έλληνες
Αεροπόρους, Διοικητής του
«Αεροπορικού Σώματος Πρεβέζης».
ΓΕΑ/ΔΙΣ - Ιστορία της Ελληνικής
Πολεμικής Αεροπορίας, τ. 1ος, σ. 37



Σοβαρή διαφωνία εκδηλώθηκε μεταξύ του Διοικητή της Μοίρας Καμπέρου και του Γάλλου αεροπόρου Μπαρρέ για την επιλογή του κατάλληλου χώρου για την εγκατάσταση του αεροδρομίου. Ο Καμπέρος υποστήριζε ως καταλληλότερη θέση τα Πέντε Πηγάδια, 20 μίλις χλμ. από τα Γιάννινα, ο Μπαρρέ τη Νικόπολη, για λόγους ασφαλείας. Επικράτησε η άποψη του Μπαρρέ και ο Καμπέρος ενοχλημένος αποχώρησε κι επέστρεψε την 1^η Δεκεμβρίου στο Πυροβολικό (επανήλθε στην Αεροπορία το 1915). Η Διοίκηση της Μοίρας ανατέθηκε προσωρινά στον Μπαρρέ και στη συνέχεια στον Νοταρά. Την προηγούμενη, 30 Νοεμβρίου, ο Καμπέρος απογειώθηκε από τη Νικόπολη για αναγνωριστική πτήση πάνω από το Μπιζάνι. Λόγω βλάβης όμως του κινητήρα, το αεροπλάνο έπεσε κοντά στη Φιλιπιάδα, και τραυματίστηκε ο συνεπιβαίνων παρατηρητής υπολοχαγός Μ. Πάσσαρης. Ήταν η τελευταία πολεμική αποστολή του πρώτου Έλληνα στρατιωτικού αεροπόρου στους Βαλκανικούς Πολέμους.

Αξίζει να σημειώσουμε, ότι στις 5.10.1912 ο Δημήτριος Καμπέρος με το τύπου Φαρμάν πρώτο στρατιωτικό ελληνικό αεροσκάφος «Δαίδαλος» πραγματοποίησε την πρώτη (αναγνωριστική) στρατιωτική πτήση, στο μέτωπο Θεσσαλονίκης. Στις 5.12.1912 ο Μιχαήλ Μουτούσης απογειώθηκε από τη Νικόπολη και πετώντας προς τα Ιωάννινα έριξε δύο βόμβες σε τουρκικά στρατιωτικά τμήματα, και άλλες δύο στην πόλη, σκορπίζοντας τον πανικό στους αντιπάλους. Ήταν η πρώτη πολεμική αποστολή της Μοίρας στο Ηπειρωτικό μέτωπο και ο πρώτος αεροπορικός βομβαρδισμός στον κόσμο. Στις 24 Ιανουαρίου 1913 με το υδροπλάνο «Ναυτίλος» ο Μιχαήλ Μουτούσης με παρατηρητή τον σημαιοφόρο Αριστείδη Μωραϊτίνη έριξε τέσσερις χειροβομβίδες εναντίον τουρκικού μεταγωγικού στον ναύσταθμο του Ναγαρά. Η ρίψη των χειροβομβίδων ήταν η πρώτη στην παγκόσμια ιστορία επιχείρηση βομβαρδισμού πλοίου από αεροπλάνο, η δε πτήση του «Ναυτίλος» στα Δαρδανέλλια ήταν η πρώτη τον κόσμο αποστολή ναυτικής συνεργασίας.

Πολλές πολεμικές αποστολές εκτελέστηκαν από το αεροδρόμιο Νικοπόλεως. Δύο τηλεγραφήματα του αρχιστρατήγου διαδόχου Κωνσταντίνου είναι χαρακτηριστικά τη συμβολής της αεροπορίας στο Μέτωπο Ηπείρου: «Φιλιππιάς 21.1.1913. /.../ Δύο αεροπλάνα Νοταρά και Αδαμίδη έξετέλεσαν σήμεραν άνωθεν Μπιζανίου πτήσιν, έβαλον δέ ανά έξ (6) χειροβομβίδας κατ' έχθρικού καταυλισμού, ώς και κατά κινουμένων στόχων στρατευμάτων». «Φιλιππιάς 25.1.1913. /.../Χθές αεροπλάνον Αδαμίδη άνεγνώρισεν έχθρικάς θέσεις και έρριψεν έντός τών κατασκηνώσεων του έχθρου βόμβας άποτελεσματικώς»²⁰.

Στις 21 Φεβρουαρίου 1913, ο Χρήστος Αδαμίδης αναχωρώντας από το αεροδρόμιο Νικοπόλεως προσγείωσε το τύπου Φαρμάν αεροπλάνο του στην κεντρική πλατεία των Ιωαννίνων, μέσα σε φρενιτίδα ενθουσιασμού των συμπατριωτών του. Με την πτήση αυτή, έληξαν και οι αεροπορικές επιχειρήσεις στην Ήπειρο.

• Η προσφορά των υγειονομικών υπηρεσιών και η συμβολή τους στους αγώνες του στρατού μας κατά την περίοδο των Βαλκανικών Πολέμων – και όχι μόνον – ήταν σημαντική. Και σημαντική επίσης η συμβολή του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού στην πολεμική προσπάθεια με την οργάνωση, κοντά στην πρώτη γραμμή, νοσοκομείων, την επάνδρωσή τους με κατάλληλο προσωπικό και την άψογη λειτουργία τους.

«Τό Χειρουργείον θά άκολουθήση τό Πυροβολικόν έκκινούν τήν 6^{ην} ώραν τής πρωΐας. Θά σταθμεύση δέ παρά τό έξωκκλήσιον του Άγίου Νικολάου, έκλέγον θέσιν κατάλληλον παρά τήν άμαξητήν όδόν»²¹, αναφέρεται στη σχετική διαταγή του διοικητή του Αποσπάσματος Παν. Σπηλιάδη, την παραμονή της επιθέσεως για την απελευθέρωση της Πρέβεζας.

«Η ύγειονομική ύπηρεσία έλειτούργησε κανονικώς συλλέξασα έγκαιρώς τούς τραυματίας»²², γράφει στην Έκθεσή του λακωνικότερα ο ταγματάρχης Δ. Δούλης.

«Κατά τήν έξόρμησιν αύτήν στρατού και άνταρτών τραυματίζεται σοβαρά από τό Σώμα του καπετάν Τζώρτζη ό άνεπιός του Δημήτριος Παπαμιχαήλ εκ Καμαρίνης /.../. Ό τραυματίας μεταφέρεται άμέσως εις τό Χειρουργείον πού ήτο εις τό Μιχαλίτσι»²³, αφηγείται ο εθελοντής Σπυρίδων Βασιλης ή Παπάς.

«Άμα τών πολεμικών έπιχειρήσεων άρξαμένων ήρξατο συγχρόνως ή λειτουργία τών νοσοκομείων του Έρυθρου Σταυρού, έγκαθισταμένων έν σπουδή και δή διά μόχθων ου σμικρών»²⁴, αναφέρεται στα «Πεπραγμέ-

20 αριθ. εγγρ. 1211α/21.1.1913, 1211γ/25.1.1913.

21 Π. Σπηλιάδης - Δ/γή 19.10.1912. ΓΕΣ/ΔΙΣ Φ/07/Α/Σ.

22 Δ. Δούλης - Έκθεσις 4.5.1913, σ. 22. ΓΕΣ/ΔΙΣ.

23 Γ. Σακκάς - Η ιστορία της Καμαρίνας και η τραγωδία του Ζαλόγγου, σ. 101.

24 Ε.Ε.Σ. - Λογοδοσία 1912-1913, σ. 12.

να τοῦ ἐπικούρου τῶν ἐν πολέμῳ τραυματιῶν Συλλόγου».

Αμέσως μετά την απελευθέρωση της Πρέβεζας, οργανώθηκε στην πόλη Στρατιωτικό Νοσοκομείο στο οποίο μεταφέρθηκαν οι τραυματίες, Έλληνες και Τούρκοι, στους οποίους παρασχέθηκε η αναγκαία ιατρική περίθαλψη.

Στις 19 Νοεμβρίου 1912 άρχισε να λειτουργεί το Κεντρικό Νοσοκομείο του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού στην Πρέβεζα. Τη γενική διεύθυνση είχε ο παθολόγος ιατρός Κ. Σταμπουλόπουλος. Τη διεύθυνση του Α΄ Παθολογικού ανέλαβε ο παθολόγος Ι. Καρδαμάτης, του Β΄ Παθολογικού ο Σ.Λ. Δοντάς και του «περιφορήτου» (=φορητού) Χειρουργικού ο χειρουργός Ν.Ε. Κωτσονόπουλος.

«Τό μόνιμον νοσοκομείον τοῦ Ε.Ε.Σ., τό Β΄ Στρατιωτικόν Νοσοκομείον, τό μόνον παθολογικόν, τό ὅποῖον συνέχισε νά χειρουργῆ καθ' ὄλον τό χρονικόν διάστημα τῆς ἐν Ἠπείρῳ ἐκστρατείας, ἦτοι ἐπί ἐξάμηνον περιόδου, ἐδέχθη περί τούς 6.000 ἀσθενεῖς. Τοῦτο διέθετεν ἀρχικῶς μέν 200, βραδύτερον δέ 500 περίπου κλίνας»²⁵, αναφέρει στην Έκθεσή του ο Ιω. Καρδαμάτης.

Εἶχε εγκατασταθεῖ στα κτίρια του τουρκικοῦ Στρατιωτικοῦ Νοσοκομείου (περιοχὴ Προφ. Ηλιού) και συνέχισε να λειτουργεῖ και μετά τη διάλυση ἢ μεταφορὰ των ἄλλων τμημάτων.

Μετά τη διάλυσή του, η νοσοκομειακή περίθαλψη στην Πρέβεζα εξυπηρετήθηκε ἀπό το Δημοτικόν Νοσοκομείον Πρεβέζης ο Ἅγιος Κοσμάς, το οποίο ιδρύθηκε ἐπὶ δημαρχείας Βασιλείου Μπάλκου (1922-1929) και διαλύθηκε «ἐλλείψει πόρων», ὅπως αναφέρει το σχετικὸ Β.Δ., στις 6 Οκτωβρίου 1954. Στεγάσθηκε σε διάφορα μισθωμένα οικήματα, τελευταίον των οποίων το κτίριο Κατηφόρη (νυν οικόπεδο ιδιοκτησίας Σπ. Λαϊνά), οδός Θεοφάνους, ὅπου εἶχε στεγασθεῖ ἓνα ἀπὸ τα τμήματα του Νοσοκομείου του Ε.Ε.Σ. το 1912-1913.

Ἄλλα τμήματα λειτούργησαν ἀρχικά σε σκηνές, στη συνέχεια σε δύο ξύλινα παραπήγματα, ὀρισμένα δε ἐξ ἀρχῆς σε οικήματα. Το Α΄ Παθολογικὸ άρχισε να λειτουργεῖ με 45 κλίνες «εἰς δύο ἐπὶ τῆς παραλίας οικήματα, παρὰ τό μητροπολιτικόν μέγαρον /.../, προϊόντος δέ τοῦ χρόνου, κατελάβομεν καί τρίτον παρὰ τήν παραλίαν γειτονικόν οἶκημα, δυνάμενον νά δεχθῆ 25-30 ἀσθενεῖς, καί χρησιμεῦσαν κατὰ τάς ἀθρόας προσελεύσεις τῶν ἀρρώστων ὡς πρόσκαιρος διαμονή. Βραδύτερον κατὰ μῆνα Ἰανουάριον /.../ κατελάβομεν καί τέταρτον οἶκημα παρὰ τόν Ἅγιον Νικόλαον μέ δύναμιν 25-30 κλινῶν»²⁶. (Το ἓνα των αναφερομένων οικημάτων στην παραλία ἦταν η οικία Γ. Τσακαλώτου, το δε παρὰ τον Ἅγιον Νικόλαο η οικία Πανέτη, νυν Γαλανού). Το Β΄ Παθολογικὸ λειτούργησε

25 Ιω. Καρδαμάτης - Έκθεσις 13 Ἀπριλ. 1913, εἰς ἐ.α. (24) σ. 243.

26 ἐ.α. (25)



Το παράρτημα «Άγιος Σπυρίδων» του Νοσοκομείου του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού στην Πρέβεζα το 1912-13 (Οικία Γ. Τσακαλώτου)
Λεύκωμα «Νικόπολις-Πρέβεζα», Νο. 111

από 3 Φεβρουαρίου έως 17 Μαρτίου 1913 σε «έναντι του ὀθωμανικοῦ τεμένους δύο οἰκήματα, ἔνθα πρὶν ἦτο ἐγκατεστημένον τὸ Χειρουργικὸν Νοσοκομεῖον τοῦ Ἐρυθροῦ Σταυροῦ»²⁷ (πρόκειται για τα «ἐγγύς ἀλλήλων κείμενα» οικήματα ιδιοκτησίας Ρέντζου καὶ Βρέκουση – νυν Καραμπαλη – ἐναντι Ἀγίου Κωνσταντίνου). Το «περιφόρητον χειρουργεῖον» λειτούργησε ἀπὸ 8 Δεκεμβρίου 1912 ἕως 27 Ἰανουαρίου 1913, ὁπότε μεταφέρθηκε στη Φιλιππιάδα.

Στο διάστημα Νοέμβριος 1912 - Μάρτιος 1913 νοσηλεύθηκαν στο Α' Παθολογικὸ 1.114 ἄρρωστοι, ἐκ των ὁποίων «Ἀξιωματικοί 108, ὑπαξιωματικοί 130, στρατιῶται καὶ ναῦται 876»²⁸, στο Β' Παθολογικὸ 302 ἄρρωστοι²⁹ καὶ στο Χειρουργικὸ 561 τραυματίες³⁰.

Ουσιαστικὴ ἦταν καὶ ἡ συμμετοχὴ των ξένων Ερυθρῶν Σταυρῶν, των ὁποίων ζητήθηκε ἡ ἀρωγὴ.

Το «περιφόρητον» χειρουργεῖον του Ολλανδικοῦ Ερυθροῦ Σταυροῦ ἐφθάσε στην Πρέβεζα «τῇ 29 Δεκεμβρίου συστάσει τῆς Α.Μ. τῆς Βασι-

27 Σ. Δοντάς - Ἐκθεσις ἐ.α. (24), σ. 25.

28 ἐ.α. (24) σ. 87.

29 ἐ.α. (26) σ. 259.

30 Ν. Κωτσονόπουλος - Ἐκθεσις 10.5.1913, ἐ.α. (24) σ. 222.

λίσης /.../ έγκατασταθέν εις τό εκεί Έλληνικόν Παρθεναγωγείον»³¹ (όπου σήμερα η Φιλαρμονική και το ΚΑΠΗ).

Το Ελβετικό Χειρουργείο παρέμεινε στην Πρέβεζα για τρεις εβδομάδες (Νοέμβριος-Δεκέμβριος 1912).

Το Ρωσικό Χειρουργείο «περιέθαλψε τραυματίας και άρρώστους πολέμου έν Βόλω, έν Θεσσαλονίκη και έν Πρεβέζη»³².

Και για να κλείσουμε τα σχετικά με την υγειονομική περίθαλψη στην Πρέβεζα του 1912-13, να συμπληρώσουμε πως στην υπηρεσία του Ε.Ε.Σ. στην Πρέβεζα υπηρέτησε επικεφαλής ομάδα νοσοκόμων, ως εθελόντρια αδελφή-νοσοκόμος, η πριγκίπισσα Μαρία³³, σύζυγος του πρίγκιπα Γεωργίου (ύπατου αρμοστή Κρήτης 1898-1906). Παράλληλα με την εργασία της στο νοσοκομείο, ανέπτυξε και σημαντική κοινωνική δραστηριότητα, οργανώνοντας συσσίτια, συγκεντρώνοντας και διανέμοντας δέματα με τρόφιμα και άλλα είδη πρώτης ανάγκης.

Αυτές εν ολίγοις ήταν οι δραστηριότητες και η συμβολή στον τιτάριο αγώνα του 1912-13 στην περιοχή μας, του Ναυτικού, της Αεροπορίας και του Υγειονομικού, οι οποίες συνέβαλαν στην επιτυχή διεξαγωγή των επιχειρήσεων του Στρατού Ξηράς, στη νικηφόρο προέλασή του και στην απελευθέρωση της Ηπείρου γενικότερα, της Πρέβεζας ειδικότερα.

31 έ.α. (25) σ. 244.

32 έ.α. (24) σ. 90.

33 Πριγκίπισσα Μαρία (Σαιν Κλου 1882 - Γκαζέν 1940, τάφηκε στο οικογενειακό νεκροταφείο Τατοΐου [Δεκελείας]). Κόρη του πρίγκιπα Ρολάνδου Βοναπάρτη, σύζυγος (Αθήνα 1907) του πρίγκιπα Γεωργίου της Ελλάδος (Αθήνα 1869-1957, δευτερότοκου γιου του βασιλιά Γεωργίου Α'). Κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους 1912-13 ακολούθησε τον αρχιστράτηγο-διάδοχο, βασιλέα κατόπιν, Κωνσταντίνο και ανέπτυξε κοινωνική δράση. Σε αναγνώριση των υπηρεσιών της κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους 1912-13 στην Πρέβεζα, δόθηκε σε κεντρική οδό της πόλεως το όνομά της [οδός Πριγκιπίσσης Μαρίας] (η οποία με την 82/2.6.1982 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου μετονομάστηκε σε οδό Κ. Καρυωτάκη).