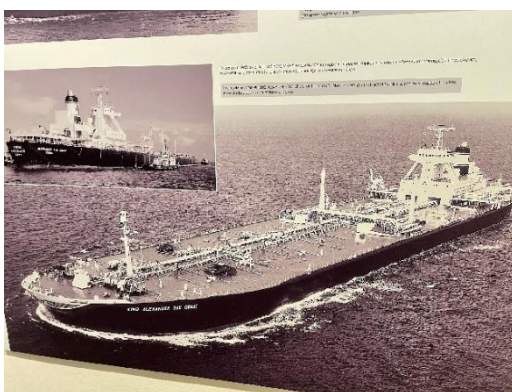


## Η Εμπορική Ναυτιλία στη μεταπολεμική Ερμούπολη



## Η Εμπορική Ναυτιλία στη μεταπολεμική Ερμούπολη

Κείμενο, φωτογραφίες Χρήστου Θανόπουλου

Στην αίθουσα Γ. & Ε. Βάτη στην πλατεία Μιαούλη, στο ισόγειο του Δημαρχείου Ερμούπολης, έλαβε χώρα από τις 6 Ιουλίου έως τις 2 Αυγούστου 2022, η πολύ ενδιαφέρουσα έκθεση με τον τίτλο: «Η Εμπορική Ναυτιλία στη μεταπολεμική Ερμούπολη», υπό την αιγίδα του Τμήματος Πολιτισμού του Δήμου Σύρου – Ερμούπολης. Η έκθεση διοργανώθηκε από τη NAVIRA, με χορηγούς την ΑΙΓΕΑΣ ΑΜΚΕ και το Ίδρυμα Αντώνιος Ε. Κομνηνός. Πρωτεργάτης ο συγγραφέας – ιστορικός ερευνητής και άνθρωπος της Εμπορικής Ναυτιλίας Γεώργιος Μ. Φουστάνος.

Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1948 από τους Συριανούς γονείς Μιχαήλ Φουστάνο και Καλλιρρόη Βαλμά. Σπούδασε ναυπηγός και εργάστηκε στην οικογενειακή ναυτιλιακή εταιρεία Valmas Shipping Ltd (1970–1979) και στη Seastar Navigation Co Ltd μέχρι το 1989. Διετέλεσε επί σειρά ετών μέλος του Δ.Σ. της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, μέλος του Δ.Σ. και της διοικούσας επιτροπής του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, μέλος του Δ.Σ. του ΟΛΠ και της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά, ιδρυτικό μέλος και μέλος του Δ.Σ. επί σειρά ετών της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (HELMERA), του Δ.Σ. στο Ινστιτούτο Εμπορικής Ναυτιλίας, του Ναυτικού Μουσείου Οίνουσων, κ.α. Το 1980 εγκατέλειψε τον εφοπλισμό και έκτοτε ασχολείται με την ιστορική έρευνα, την τεκμηρίωση και προβολή των επιτευγμάτων της σύγχρονης Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Εξέδιδε το ναυτιλιακό περιοδικό ΑΡΓΩ (1990–2014) και έχει συγγράψει πάνω από 40 βιβλία ναυτιλιακού περιεχομένου. Το 2014 ίδρυσε το πρώτο διαδικτυακό μουσείο για την Ελληνική Ναυτιλία (Greek Shipping Miracle), ενώ το 2020 ήταν συνιδρυτής της αστικής μη κερδοσκοπικής εταιρείας NAVIRA, που ασχολείται μεταξύ άλλων, με τη διάσωση αρχαιακού υλικού, με απώτερο σκοπό την ίδρυση διεθνούς ερευνητικού κέντρου για τη μελέτη της σύγχρονης ιστορίας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας και την προβολή των επιτευγμάτων της μέσω εκθέσεων και άλλων δραστηριοτήτων, στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και του Εμφυλίου, η Σύρος αντιμετώπιζε σοβαρά προβλήματα επιβίωσης. Έχοντας αποδυναμωθεί ως οικονομικό κέντρο, με την κλωστοϋφαντουργική βιομηχανία που απασχολούσε σημαντικό εργατικό δυναμικό να φθίνει, αποκομμένη από την ηπειρωτική χώρα, λόγω καταστροφής του ακτοπλοϊκού στόλου από τους Γερμανούς το 1941 και με μειωμένη ναυτιλιακή δραστηριότητα, λόγω καταστροφής των περισσότερων νηολογημένων στη Σύρο φορτηγών πλοίων, οι Ερμούπολιτες κυρίως, βρέθηκαν αντιμέτωποι με τη φτώχεια και την ανεργία.

Καθοριστικό ρόλο στην ανάκαμψη της οικονομικής δραστηριότητας στο νησί, έπαιξε η εμπορική ναυτιλία, με πρωτοβουλίες διαφόρων εφοπλιστών, επί τριάντα περίπου χρόνια, μέχρι το Μάιο του 1979 και την υπογραφή για πλήρη ένταξη της Ελλάδος στην τότε Ε.Ο.Κ.

Η έκθεση επιχείρησε να φωτίσει αυτή τη συνεισφορά της εμπορικής ναυτιλίας και των ανθρώπων της στη Σύρο και στη διατήρηση της οντότητας της Ερμούπολης.

Την εποχή που ξέσπασε ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, δέκα πλοία πραγματοποιούσαν ακτοπλοϊκά δρομολόγια από και προς τη Σύρο, τα: ΑΡΝΤΕΝΑ, ΕΛΛΗΝΙΣ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ, ΛΕΣΒΟΣ, ΛΕΩΝ, ΜΗΛΟΣ, ΠΟΛΙΚΟΣ, ΣΟΦΙΑ και ΦΡΙΝΤΩΝ. Το μοναδικό πλοίο που επιβίωσε, το ΛΕΣΒΟΣ, κατέπλευσε στην Αίγυπτο το 1942, μετονομάστηκε ΚΟΡΥΤΣΑ και από το 1946 εξυπηρέτησε τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες έως το 1949, οπότε πουλήθηκε για διάλυση.

Στο ξέσπασμα του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου 33 ποντοπόρα πλοία ήταν νηολογημένα στη Σύρο, συμβάλλοντας στην τοπική οικονομία. Στη διάρκεια του Πολέμου απωλέστηκαν 26, ανάμεσά τους τα: ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, ΒΙΡΓΙΝΙΑ Σ, ΖΕΥΣ, ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ, ΜΑΟΥΝΤ ΚΙΘΑΙΡΩΝ, ΜΕΡΟΠΗ, ΠΗΛΕΥΣ, ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ, ΧΑΔΙΩΤΗΣ, ΧΕΛΑΤΡΟΣ, με έτη κατασκευής από το 1906 έως το 1929. Τραγικότερη ήταν η απώλεια του ατμόπλοιου ΠΗΛΕΥΣ, το οποίο τορπιλίστηκε και βυθίστηκε στις 13 Μαρτίου 1944 από το γερμανικό υποβρύχιο U582 και οι ναυαγοί δολοφονήθηκαν εν ψυχρώ από τα πυρά του. Επιβίωσαν όμως τρία μέλη από το πλήρωμα του ΠΗΛΕΥΣ, πάνω σε σχεδία και διασώθηκαν μετά από 36 ημέρες. Η μαρτυρία τους οδήγησε στη σύλληψη των υπευθύνων και την καταδίκη εις θάνατον του κυβερνήτη και των αξιωματικών του υποβρυχίου. Μετά το τέλος του Πολέμου (1945) είχαν επιβιώσει μόλις επτά πλοία, ανάμεσά τους το ΚΑΣΣΟΣ, κατασκευής 1939, το πρώτο ελληνικό νεότευκτο πλοίο, με μηχανή diesel.

Λόγω πλήρους καταστροφής του ακτοπλοϊκού στόλου, τα μεταπολεμικά δρομολόγια εξυπηρετούνταν από διάφορα βοηθητικά πλοία, ακατάλληλα και συνήθως υπερφορτωμένα. Τέτοια περίπτωση ήταν το βοηθητικό του Στόλου (ναρκαλιευτικό) ΣΠΕΡΧΕΙΟΣ, κατασκευής 1912, το οποίο παραχωρήθηκε από τους Βρετανούς το 1943. Στις 3 Μαΐου 1945, ενώ το ΣΠΕΡΧΕΙΟΣ ταξίδευε από τον Πειραιά προς τη Σύρο, υπερφορτωμένο με 150 και πλέον επιβάτες, κοντά στις ακτές της Ύδρας ανατράπηκε και πνίγηκαν πάνω από 100 άτομα, οι περισσότεροι Συριανοί, που επέστρεφαν στην

πατρίδα για τον εορτασμό του Πάσχα. Προς τιμήν των απολεσθέντων, κεντρικός δρόμος της Ερμούπολης ονομάστηκε οδός ΘΥΜΑΤΩΝ ΣΠΕΡΧΕΙΟΥ.

Στα τέλη του 1946, οι Έλληνες εφοπλιστές ήρθαν σε συμφωνία με την κυβέρνηση των ΗΠΑ για την αγορά 98 φορτηγών πλοίων τύπου Liberty, που είχαν κατασκευαστεί για τις ανάγκες του Πολέμου. Εννέα από αυτά νηολογήθηκαν στη Σύρο (1946–1947), δημιουργώντας 400 θέσεις εργασίας για ναυτικούς. Τα ΧΑΔΙΩΤΗΣ, ΘΕΜΩΝΗ, ΧΕΛΑΤΡΟΣ ανήκαν στον ιστορικό όμιλο της Ατμοπλοΐας Κάσσου Α.Ε. των: Μιχαήλ Πνευματικού και Νικολάου – Μηνά Ρεθύμνη. Οι Λόρης Καμπάνης και Νίκος Φιλάρετος ήταν ναύτες στο ΧΑΔΙΩΤΗΣ. Ο δεύτερος εξελίχθηκε σε πλοίαρχο και το 1975 εκλέχθηκε Δήμαρχος Ερμούπολης. Ο επιχειρηματικός όμιλος Ρεθύμνης και Κουλουκουντής με καταγωγή από την Κάσο αποτελούνταν από τους αδελφούς Κουλουκουντή (Ιωάννη, Νικόλαο, Γεώργιο, Μιχαήλ, Εμμανουήλ), το Μηνά Ρεθύμνη και το Βασίλειο Μαυρολέοντα. Νηολόγησαν το 1947 στη Σύρο τέσσερα πλοία τύπου Liberty (ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ, ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ, κ.α.), οι Δημήτριος Γ. Γεωργόπουλος και Νικόλαος Δ. Καρέλλας νηολόγησαν το φορτηγό τύπου Liberty ΣΥΡΟΣ, οι Μιχαήλ Η. Κουλουκουντής και ο Ανδρέας Ανδριόπουλος νηολόγησαν το φορτηγό τύπου Liberty ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ. Οι τόσο απαραίτητες για την οικονομική επιβίωση των νησιών, ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες αποκαταστάθηκαν καθυστερημένα λόγω του εμφυλίου πολέμου, χάρις στους Αδελφούς Τυπάλδου, Καβουνίδη και Τόγια, οι οποίοι δραστηριοποιούνταν και προπολεμικά στην επιβατηγό ναυτιλία. Αγόρασαν πλοία μεγάλης ηλικίας (όπως τα ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ, ΜΟΣΧΑΝΘΗ, κ.α.) και συνέδεσαν με τακτικά δρομολόγια τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα. Η οικογένεια Γεωργίου Π. Φουστάνου μετασκεύασε πρώην βοηθητικά πλοία του Βρετανικού πολεμικού ναυτικού. Το ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. νηολογήθηκε το 1948 (επτά ετών ήδη) και συνέδεε τον Πειραιά με όλη την επικράτεια επί 20 χρόνια. Το αδελφό πλοίο ΔΕΣΠΟΙΝΑ μετασκευάστηκε σε αμιγώς επιβατηγό (1950) και ακολούθησαν τα ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (1953) και ΠΑΝΤΕΛΗΣ (1957). Από τα 4 επιβατηγά πλοία των ιταλικών πολεμικών επανορθώσεων (έτος κατασκευής 1952), τα τρία πλειοδότησε και αγόρασε από το ελληνικό δημόσιο και δρομολόγησε ο όμιλος Πέτρου Μ. Νομικού (ΚΑΝΑΡΗΣ, ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ, ΜΙΑΟΥΛΗΣ). Το 1954 η Ατμοπλοΐα Κάσσου Α.Ε. παρέλαβε από βρετανικά ναυπηγεία το πρωτοποριακό ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ και το νηολόγησε στη Σύρο. Είχαν προηγηθεί τα αναπτυξιακά μέτρα για το ελληνικό νηολόγιο από τη κυβέρνηση Αλέξανδρου Παπάγου, βασισμένα στις προτάσεις του Σωτηρίου Ματαντού. Δύο νεότευκτα πλοία νηολογήθηκαν στη Σύρο το 1955, το φορτηγό ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ της Ατμοπλοΐας Κάσσου Α.Ε. και το δεξαμενόπλοιο ΠΡΩΤΕΥΣ του ομίλου Ρεθύμνη και Κουλουκουντή.

Το Μάρτιο του 1955, μετά από μακρόχρονες προσπάθειες των τοπικών αρχών και πολλών εφοπλιστών κατέπλευσε στο λιμάνι της Ερμούπολης η κρατική δεξαμενή, που είχε παραχωρηθεί στην Ελλάδα το 1947, στο πλαίσιο των γερμανικών πολεμικών επανορθώσεων. Η απόφαση της κυβέρνησης Παπάγου υπήρξε καταλυτική για την

εξέλιξη του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου στη Σύρο. Την 31<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1955 δεξαμενίσθηκε το πρώτο πλοίο το δεξαμενόπλοιο ΚΥΠΡΟΣ.

Η Ατμοπλοΐα Κάσσου Α.Ε. νηολόγησε στη Σύρο οκτώ πλοία (1957–1960), τα: ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ, ΣΟΦΙΑ, ΒΟΡΙ, κ.α. Ο Ιωάννης Κοσμάς νηολόγησε στη Σύρο τρία φορτηγά πλοία (1958–1959), τα: ΜΑΡΙΑ Κ., ΕΡΜΗΣ, ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ. Το 1959 ο όμιλος της οικογενείας Βάτη – Γρέγου, με δραστηριότητα από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα στη Σύρο, νηολόγησε το νεότευκτο δεξαμενόπλοιο ΜΑΡΛΙ (κατασκευάστηκε στα ιαπωνικά ναυπηγεία Mitsubishi Heavy Industries) και ακολούθησαν πέντε φορτηγά τύπου Liberty (ΑΡΜΑΡ, ΕΛΠΙΣ, ΣΥΡΑ, κ.α.).

Το Νεώριο Σύρου δημιουργήθηκε το 1861, κυρίως ως μηχανουργείο για τις ναυπηγοεπισκευαστικές ανάγκες των πλοίων της Ελληνικής Ακτοπλοΐας Ερμούπολεως, της πρώτης ελληνικής ατμοπλοϊκής εταιρείας. Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και ενώ είχε περιέλθει σε αδράνεια, το 1957 αγοράστηκε από τους εφοπλιστές Μηνά και Νικόλαο Ρεθύμνη, οι οποίοι το ανέδειξαν σε σημαντικό επισκευαστικό κέντρο, συμβάλλοντας σημαντικά στην τοπική οικονομία. Στις 20 Απριλίου 1959 πραγματοποιήθηκε η καθέλκυση του δεξαμενόπλοιου ΝΕΩΡΙΟΝ, του πρώτου μηχανοκίνητου πλοίου που κατασκευάστηκε μεταπολεμικά στην Ελλάδα. Το 1963 έγινε η καθέλκυση του πλοίου ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗΣ Μ., με ανάδοχο τη μικρή Μαρία Γ. Τζώρτζη, παρουσία των πρώτων σπουδαστών της Σχολής Εμποροπλοιαρχών Σύρου.

Η Σχολή Εμποροπλοιαρχών Σύρου ιδρύθηκε το 1960 και στεγάστηκε στο ανακαινισμένο κτίριο που στέγαζε προπολεμικά το Τηλεγραφείο της Eastern Telegraph. Εγκαινιάστηκε στις 3 Φεβρουαρίου 1963, παρουσία των αρχών και του Δημάρχου Σταύρου Βαφία, του οποίου η διαχρονική συμβολή στην οικονομική ανόρθωση της Ερμούπολης, μέσω της εμπορικής ναυτιλίας, υπήρξε καθοριστική.

Η οικογένεια Βαλμά, με παρουσία στα ναυτιλιακά δρώμενα της Σύρου από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, νηολόγησε τα φορτηγά ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ, ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ και ΒΑΛΜΑΣ (1961–1964). Το φορτηγό ΣΥΡΟΣ νηολογήθηκε το 1961 και ανήκε στο βιομήχανο Σπύρο Κρυστάλλη. Ο όμιλος Βάτη – Γρέγου νηολόγησε επτά φορτηγά τύπου Liberty (1961–1962), τα: ΑΛΦΑ, ΑΡΙΕΤΤΑ, ΒΑΡΗ, κ.α. Τα νεότευκτα φορτηγά πλοία ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ. της Ατμοπλοΐας Κάσσου Α.Ε. και το ΓΙΑΝΝΗΣ του ομίλου Χανδρή νηολογήθηκαν στη Σύρο (1962–1963).

Το δεξαμενόπλοιο ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (κατασκευής 1940), ένα από τα πρώτα πλοία του Αριστοτέλη Ωνάση, περιήλθε στους αδελφούς Βαρδινογιάννη (Γιώργο, Βαρδή, Σήφη, Παύλο, Νίκο και Θεόδωρο) το 1962, όταν εγκαινίασαν στους Καλούς Λιμένες Κρήτης, Σταθμό Εφοδιασμού πλοίων δια Καυσίμων της ΣΕΚΑ Α.Ε.. Το πλοίο που χρησιμοποιήθηκε ως πλωτή δεξαμενή καυσίμων, εγκαταστάθηκε στη Σύρο το 1964, μέχρι να κατασκευαστούν οι μόνιμες εγκαταστάσεις αποθήκευσης των πετρελαίων. Η πρωτοβουλία του ομίλου Βαρδινογιάννη συνέβαλε σημαντικά στην προσέγγιση πλοίων για ανεφοδιασμό και κατ' επέκταση στην οικονομία του νησιού.

Το νεότευκτο ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ κατασκευάστηκε στα ιαπωνικά ναυπηγεία ΙΗΙ, υπήρξε το μεγαλύτερο πλοίο που νηολογήθηκε στη Σύρο (1972) και ανήκε στον όμιλο του Πέτρου Μ. Νομικού.

Η αγορά του ιστορικού κτήματος της Αγ. Παρασκευής από τους Αδελφούς Γιάννη και Αναστάσιο Βάτη το 1972, σηματοδότησε τη ριζική μεταμόρφωσή του. Επί τριάντα χρόνια ο Γιάννης Βάτης και η σύζυγός του Ελένη φιλοξένησαν υψηλούς προσκεκλημένους από την Ελλάδα και το εξωτερικό, συνέβαλαν σημαντικά στα πολιτιστικά δρώμενα και ίδρυσαν πρότυπο οινοποιείο, ανοίγοντας το δρόμο για την ανάπτυξη της οινοποιίας στη Σύρο. Σήμερα το κτήμα ανήκει στην οικογένεια του Αθανασίου Ι. Μαρτίνου.

Ο όμιλος των Αδελφών Ν. Ι. Γουλανδρή (Γιάννης, Αλέκος, Λεωνίδας) αγόρασε το Νεώριο τον Σεπτέμβριο του 1969, με αρχική επιφάνεια 25.000 μ<sup>2</sup>. Ο Γιάννης Ν. Γουλανδρής υπήρξε η κινητήριος δύναμη του ναυπηγείου, στη διάρκεια της διαχείρισής του από τον οικογενειακό όμιλο. Με την επέκταση των εγκαταστάσεων το 1972 έφθανε τα 130.000 μ<sup>2</sup>. Ανακαινίστηκε ριζικά, προστέθηκε νέος εξοπλισμός, ενώ κατασκευάστηκε στη Δυτική Γερμανία (στην εταιρεία CHH) νέα μεγαλύτερη δεξαμενή (ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ), η οποία προστέθηκε στο δυναμικό του Νεωρίου. Στόχος ήταν η επισκευή και κατασκευή πλοίων οποιουδήποτε μεγέθους. Ήδη τα πρώτα 2 χρόνια (1970–1971) είχαν επισκευαστεί 230 πλοία και το εργατικό δυναμικό είχε ανέβει στους 900 εργαζόμενους. Επίσης, κατασκευάστηκαν δύο ρυμουλκά. Η παραγωγή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων Enfield ξεκίνησε το 1973, αποτέλεσε προσωπικό επίτευγμα του Γιάννη Ν. Γουλανδρή, ο οποίος οραματίστηκε τη δημιουργία μιας πρωτοποριακής κατασκευαστικής μονάδας, στο πλαίσιο της λειτουργίας του Νεωρίου. Υπήρχαν σχέδια για την κατασκευή ταχύπλων σκαφών από αλουμίνιο. Δύο από αυτά κατασκευάστηκαν και δωρήθηκαν στο Πολεμικό Ναυτικό (1975). Το 1978 κάτω από το βάρος της τότε σοβαρής οικονομικής κρίσης, σε συνδυασμό με την αρνητική στάση μερίδας του εργατικού δυναμικού, το Νεώριο, το τρίτο ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο της χώρας, ανέστειλε τις εργασίες του.

Οι εγγραφές στο νηολόγιο Σύρου συνεχίστηκαν την περίοδο 1972–1978, με πρωταγωνιστή τον όμιλο Βάτη – Γρέγου, που νηολόγησε 14 από τα 15 πλοία συνολικά. Μεταξύ αυτών τα τέσσερα νεότευκτα bulk carriers, κατασκευασμένα στην Ιαπωνία, ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΡΕΓΟΣ, ΠΑΡΑΚΟΠΗ και ΣΥΡΑ. Το 15<sup>ο</sup> πλοίο, το bulk carrier ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ ανήκε στον όμιλο του Βασίλη Μαυρολέοντα. Ο ίδιος όμιλος νηολόγησε την περίοδο (1979–1981) έξι φορτηγά και έξι bulk carrier, κατασκευασμένα σε βρετανικά ναυπηγεία, τα: ΒΑΣΙΛΗΣ, ΒΑΣΙΛΙΚΗ, ΒΙΟΛΕΤΤΑ, κ.α.

Η εμπορική ναυτιλία και το Νεώριο υπήρξαν ανέκαθεν ο καταλύτης της οικονομικής ανάπτυξης της Σύρου, όταν η κλωστοϋφαντουργία έδυε και έδινε δειλά – δειλά τη θέση της στις τουριστικές δραστηριότητες.

Για το καλοκαίρι του 2023 ετοιμάζεται η νέα έκθεση του Γιώργου Μ. Φουστάνου: «Το Ελληνικό Ναυτιλιακό Θαύμα. Η δημιουργία της σύγχρονης ναυτιλίας των Ελλήνων», υπό την αιγίδα της αστικής μη κερδοσκοπικής εταιρείας NAVIRA.

### Βιβλιογραφία:

Κείμενα και βιβλίο της έκθεσης: «Η Εμπορική ναυτιλία στη μεταπολεμική Ερμούπολη». Το βιβλίο, το οποίο έπαιρναν δωρεάν οι επισκέπτες της έκθεσης, είναι έκδοση του Δήμου Σύρου – Ερμούπολης.

