

οι φίλοι ΤΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ



www.filoi-gnhm.gr

Έτος ίδρύσεως 1978

Τεύχος **95** Ιαν. Φεβρ. Μαρτ. **2009**

Τριμηνιαία έκδοση των Φίλων του Μουσείου Γουλιανδρή Φυσικής Ιστορίας

Μιας και το αυτοκίνητο, εννών το Ι.Χ., για πολλούς από μας, έχει γίνει προέκταση του σώματός μας, είμαστε δηλαδή κάτι σαν ένα νέο είδος Κενταύρων, τουλάχιστον αν το χρησιμοποιούμε ρυπαίνοντας όσο γίνεται λιγότερο.

Σ' αυτό το τεύχος δημοσιεύουμε κείμενα και οδηγίες σχετικά με το ecodriving που μας παραχώρησε ο μηχανολόγος-μηχανικός Δρ. Σταύρος Παπαδόπουλος, μέλος μας, από τις πρώτες οικογένειες που γράφτηκαν μετά τη θέσπιση του θεσμού της οικογένειας-μέλους.

Σ' αυτό το τεύχος θα βρείτε ακόμη το ημερολόγιο από την εκδρομή μας στα Τζουμέρκα και τον Αμβρακικό, καθώς και άλλα νέα.

Άννα Κ-Μ.



Λεωφ. Ηρακλείου και Εθνικής
Αντιτάσεως, Νέα Ιωνία Αττικής.

Ιδέα της Αντιδημάρχου
Δέσποινας Θωμαΐδου.

Δωρεά του Διευθυντή Γεωτεχνικών
Υπηρεσιών Ανδρέα Κατσορίδα.

Αυτοκίνητα και ρύπανση

Η περιοχή της Αττικής είναι ιδιαίτερα επιβαρυνμένη με ρύπους. Μάλιστα ορισμένες μέρες οι συγκεντρώσεις των ρύπων υπερβαίνουν τα επιτρεπτά όρια. Οι οδικές μεταφορές είναι υπεύθυνες για ένα πολύ μεγάλο μέρος της ρύπανσης. Από μετρήσεις που έχουν γίνει προέκυψε, ότι στην Αττική οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για το 55% των οξειδίων του αζώτου, το 80% των άκαυστων υδρογονανθράκων, το 95% του μονοξειδίου του άνθρακα και το 8% των ωματιδίων.

Τα οξείδια του αζώτου εκπέμπονται κυρίως από ΙΧ (40%) και μεγάλα φορτηγά (41%), οι άκαυστοι υδρογονάνθρακες από ΙΧ (41%) και δίκυκλα (41%), τα ωματίδια από μεγάλα φορτηγά (74%) και από λεωφορεία (18%).

Για τον περιορισμό της ρύπανσης από τα αυτοκίνητα απαιτείται συνεχής προσπάθεια από όλες τις πλευρές και, το κυριότερο, ο καθένας μας να υιοθετήσει έναν τρόπο οδήγησης, φιλικό προς το περιβάλλον (ecodriving), επιλέγοντας αυτοκίνητο με χαμηλές εκπομπές ρύπων και προτιμώντας τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Προτάσεις για το κυκλοφοριακό της Αθήνας

Αποσπάσματα από άρθρο του Δρ. Σταύρου Παπαδόπουλου



Η κίνηση στις αστικές περιοχές δημιουργεί κυκλοφοριακή συμφόρηση, με επιπτώσεις το χαμένο χρόνο, τη ρύπανση, το θόρυβο και τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων. Το μέσο μετακίνησης αποτελεί επιλογή του πολίτη και διασφαλίζεται με πολιτικές που είναι κοινωνικά αποδεκτές και κυρίως ισορροπημένες ανάμεσα στην οικονομία και στην οικολογία. Το βάδισμα, η ποδηλασία, η αυτοκίνηση, τα μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό και τραμ) πρέπει να συνδυάζονται κατάλληλα και αρμονικά μεταξύ τους. Είναι πλέον αποδεκτό, ότι μόνο η χρήση μαζικών μέσων μεταφοράς (ΜΜΜ) σε πυκνοκατοικημένο περιβάλλον μπορεί να διασφαλίσει την ουσιαστική κινητικότητα του κοινωνικού συνόλου.

Τα μέσα σταθερής τροχιάς (ΜΣΤ) αποτελούν την πρώτη προτεραιότητα στην αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού, παρά το υψηλό κόστος κατασκευής τους.

Η επέκτασή τους σε περιοχές με μεγάλη πυκνότητα πληθυσμού (π.χ. δυτικές συνοικίες) και σε κόμβους μετεπιβίβασης με το βασικό οδικό δίκτυο (π.χ. Εθνική οδός, στο ύψος της Βαρυμπόμπης), σε συνδυασμό με Χώρους Στάθμευσης Οχημάτων (σύστημα Park and Ride), είναι επιβεβλημένη.

Για ελάττωση του χρόνου μετακίνησης, του σημαντικότερου ίσως κριτηρίου επιλογής μέσου, προτείνεται η μείωση του αριθμού στάσεων με τη δημιουργία δύο υπογραμμών στην ίδια γραμμή.

Η ελκυστικότητα των ΜΣΤ μπορεί να αυξηθεί, πλέον της μείωσης του χρόνου μετακίνησης, με ανέσεις π.χ. κλιματισμός, πληροφοριακές οθόνες (με ειδήσεις κ. ά.), με μικρά καταστήματα στις κομβικές στάσεις κ. ά. Με τους τρόπους αυτούς αυξάνονται επί πλέον τα έσοδα των εταιρειών ΜΣΤ.

Τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ αποτελούν τον κύριο κορμό των μαζικών αστι-

κών μεταφορών. Στα πλαίσια του συνολικού σχεδιασμού προσανατολίζονται περισσότερο ως υποστηρικτικά των ΜΣΤ. Θα πρέπει όμως να αναπροσαρμοσθούν π.χ. να γίνουν μικρά και ευέλικτα.

Η αυτοκίνηση είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα στο κυκλοφοριακό. Στο κέντρο των πόλεων πρέπει να εφαρμοσθούν αντικίνητρα για την είσοδο των Ι.Χ. όπως: περιορισμός θέσεων και υψηλό κόστος στάθμευσης, αλλά χαμηλό κόστος στην περιφέρεια κ. ά. Άμεσο μέτρο είναι και η απομάκρυνση σταθμευμένων οχημάτων σε στάσεις ΜΜΜ και διασταυρώσεις οπότε θα αυξηθεί η επιφάνεια κινητικότητας. Με τα μέτρα αυτά περιπεύει ίσως η επιβολή διοδίων στο κέντρο, όπως σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις. Οι χώροι στάθμευσης εκτός δρόμων μπορεί να επιδοτηθούν, εφόσον ενταχθούν σε συγκεκριμένο σχεδιασμό. Οι Δήμοι θα μπορούσαν να ισοσκελίσουν διαφυγόντα κέρδη από τη στάθμευση στους δρόμους από αντίστοιχα δημοτικά τέλη στο κόστος στάθμευσης εντός των χώρων στάθμευσης.

Πολλές μετακινήσεις γίνονται με ταξί, συνήθως πετρελαιοκίνητα που, με όκι σωστά ρυθμισμένους κινητήρες, επιβαρύνουν περισσότερο την ατμόσφαιρα. Θα μπορούσαν να αντικατασταθούν με νέα υβριδικής τεχνολογίας οχήματα, εξοπλισμένα με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων και με περισσότερες θέσεις επιβατών. Τα νέα ταξί, με κάποιο εμφανές διακριτικό, θα μπορούσαν να δέχονται επιβάτες και μέσα στο δακτύλιο, ενώ τα συμβατικά όχι.

Ο έλεγχος της κάρτας καυσαερίων και ο συστηματικός έλεγχος από τα ΚΤΕΟ, και μάλιστα πυκνότερα, για παλαιά οχήματα θα περιορίζει τη ρύπανση και τα ατυχήματα.



Στα πεζοδρόμια πρέπει να διασφαλίζεται η ελεύθερη και απρόσκοπτη διέλευση των πεζών. Απαιτείται ένα ελάχιστο ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου, καλυμμένο με καλαίσθητες αντιολισθητικές πλάκες. Ένας σωστός σχεδιασμός με παράλληλη δενδροφύτευση και δυνατότητα μετακίνησης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, θα έδινε νέα πνοή στις πόλεις. Με την προϋπόθεση να μην εμποδίζεται η κίνηση των πεζών από παράνομα καθίσματα εστιατορίων/καφέ, σταθμευμένα δίκυκλα/ΙΧ ή ημιτελή έργα.

Οι μετακινήσεις με ποδήλατο σε αστικές περιοχές με έντονη κυκλοφοριακή φόρτιση δεν είναι ακίνδυνες. Γι' αυτό είναι προτιμότερο να ενσωματώνονται στο σχεδιασμό περιοχών ήπιας κυκλοφορίας. Ιδανικός ποδηλατόδρομος θα είναι και αυτός που ανακοινώθηκε, κατά μήκος

του παραλιακού μετώπου.

Βεβαίως οι αστικές μετακινήσεις εξαρτώνται άμεσα από τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό κάθε περιοχής. Σημαντικά έργα που είναι τόποι συσσώρευσης κοινού, όπως π.χ. νοσοκομεία, ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων, είναι σκόπιμο να δημιουργούνται στις εισόδους της πόλης ή σε κομβικά σημεία.

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα εξελίσσεται, δημιουργούνται νέα δεδομένα, που εφ' όσον δεν έχουν προβλεφθεί, χρειάζονται νέες προσαρμογές ή και λύσεις. Μόνο με συνεχή παρακολούθηση, με προτάσεις από τους ειδικούς και αξιολόγηση, και κυρίως με τη βούληση υλοποίησης των μέτρων από την κεντρική διοίκηση και τους δήμους, μπορεί να υπάρξουν θετικά αποτελέσματα.

Οι Οδηγοί

Από το θεατρικό έργο «Λα Πουπέ» του Βαγγέλη Χατζηγιαννίδη, παραθέτουμε ένα απόσπασμα.

Όλο το έργο είναι ο μονόλογος μιας μοδίστρας ρούχων για κοριτσάκια και κούκλες. Η μοδίστρα, όπως καταλαβαίνουμε στο τέλος, αισθάνεται ενοχές επειδή, όταν ήταν παιδάκι, οι γονείς της, της είχαν αναθέσει να προσέχει τη μικρότερη αδερφή της. Όμως σε μια στιγμή απροσεξίας της μεγάλης, η μικρότερη αδερφή έπεσε θύμα τροχαίου δυστυχήματος.

«... Οι οδηγοί όλοι είναι βρωμερά όντα. Ότι κι αν οδηγούν, αυτοκίνητο, φορτηγό, μηχανάκι. Τίποτα δεν αλλοιώνει περισσότερο το χαρακτήρα του ανθρώπου από την οδήγηση. Πιστεύω θα έπρεπε να απαγορευτεί. Να γινόταν η κυκλοφορία μόνο με λεωφορεία, με τρένα, οι οδηγοί να ήταν ειδικευμένο προσωπικό. Όχι να παίρνει όποιος θέλει ένα αμάξι και να βγαίνει στους δρόμους. Να νομίζει ότι είναι ο βασιλιάς της γης κι ότι όλοι οι άλλοι οφείλουν να υποταχθούν. Να εξαλειφθούν. Είναι βρωμερά όντα. Την ώρα που εσύ περνάς ανύποπτος θα σε βρίσουν, θα σε χλευά-

σουν, θα σου κόψουν τη χολή. Σε σκοτώνουν κι ούτε φυλακή δεν πάνε. Όσο πιο πολλές ώρες κάθεται κανείς στο τιμόνι τόσο πιο ελεεινός γίνεται. Και συγγνώμη δηλαδή γιατί μπορεί κάποιοι από εσάς να οδηγούν. Τι κάποιιοι; Οι περισσότεροι θα οδηγείτε-σίγουρα. Άρα θα το 'χετε προσέξει. Πώς ξαφνικά γίνεσαι χτήνος, ε; Πώς ξυπνάνε όλα σου τα πρωτόγονα ένστικτα, ε; Γνώρισα κάποτε τη γυναίκα ενός ταξιτζή. Το βλέμμα της πετούσε, όλο απόγνωση, είχε κι ένα τικ στο πρόσωπο. Μια δυστυχισμένη. Μπορεί και να 'χει πεθάνει πια. Σίγουρα θα έχει πεθάνει...»

Συμβουλές για Οικολογική Οδήγηση (ecodriving)

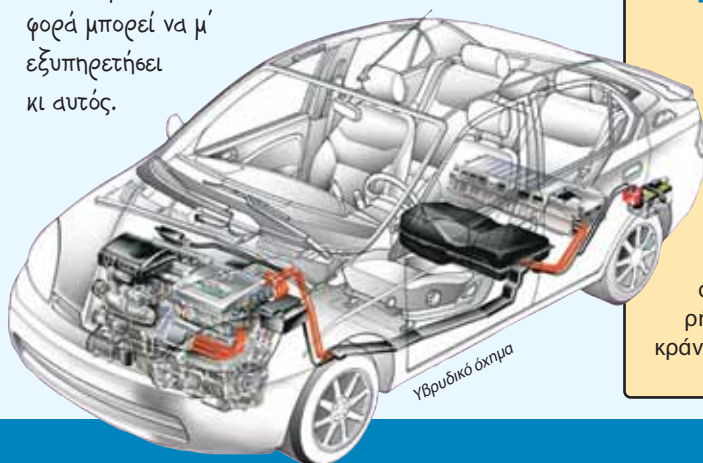
του Δρ. Σταύρου Παπαδόπουλου

Με το eco-driving προσπαθούμε να υιοθετήσουμε ένα νέο τρόπο οδήγησης χρησιμοποιώντας τις νέες τεχνολογίες, ώστε να πετύχουμε οικονομία στα καύσιμα, ελάττωση στη ρύπανση της ατμόσφαιρας, λιγότερες φθορές στο αυτοκίνητο, σε συνδυασμό με μεγαλύτερη άνεση και ασφάλεια οδήγησης.

Σήμερα τα τροχαία ατυχήματα, η σπατάλη ενέργειας και η ρύπανση του περιβάλλοντος χαρακτηρίζουν την πατρίδα μας και ιδιαίτερα τις μεγάλες πόλεις. Μπορούμε όλοι μας να συμβάλλουμε, ώστε να τα περιορίσουμε. Οι μισές από τις μετακινήσεις μας είναι ευνήθως κοντινές διαδρομές (κάτω από 7,5 χιλιόμετρα) και απ' αυτές το 30% για αγορές.

Πριν πάρουμε το αυτοκίνητο, ας αναρωτηθούμε:

- Είναι απαραίτητο να χρησιμοποιήσω το αμάξι μου;
- Μήπως μπορώ να πάω με τα πόδια;
- Μήπως μπορώ να πάω με ποδήλατο;
- Μήπως μπορώ να πάω με μέσο μαζικής μεταφοράς;
- Αν πάρω το αυτοκίνητο, μήπως θα μπορούσα να εξυπηρετήσω και κάποιον φίλο; Μια άλλη φορά μπορεί να μ' εξυπηρετήσει κι αυτός.



Πριν από το ξεκίνημα

Είναι πολύ σημαντικό να προετοιμάζω τις μικρές ή τις μεγάλες μετακινήσεις μου. Πριν ξεκινήσω «καταστρώνω» στο νου μου τη διαδρομή που θ' ακολουθήσω. Ένα βιβλίο-οδηγός της πόλης, το internet, αλλά και μια συσκευή GPS (Geographic Positioning System) θα με βοηθήσει να ελαττώσω το χρόνο μετάβασης και τον κόπο και ν' αποφύγω εκνευρισμούς και περιπέτες διαδρομές. Ακόμη μπορεί να προβλέψω τα πιθανά εμπόδια, τα μποτιλιάρια, το χρόνο, αλλά και το περιπτώ βάρος που μπορεί να μεταφέρω.

Ελέγχω βασικά σημεία του αυτοκινήτου όπως το νερό και το λάδι του κινητήρα για να αποφύγω την υπερθέρμανσή του, καθώς και το νερό των υαλοκαθαριστήρων.

Επίσης ελέγχω την κατάσταση και την πίεση των ελαστικών του αυτοκινήτου κάθε μήνα, επειδή η πίεση πέφτει με τον καιρό. Η μέτρηση γίνεται με κρύα ελαστικά (δηλαδή όταν δεν έχουν διανύσει πάνω από 3 χιλιόμετρα). Η σωστή πίεση εξοικονομεί καύσιμο που σημαίνει και λιγότερα καυσαέρια. Το πιο σημαντικό βέβαια είναι ότι βελτιώνει την επαφή με το έδαφος, έτσι έχει το αυτοκίνητο καλύτερο κράτημα στο δρόμο. Η σωστή πίεση ελαττώνει την απόσταση φρεναρίσματος, άρα προλαβαίνει δυστυχήματα, δίνει μεγαλύτερη άνεση και μειώνει τη φθορά των ελαστικών.

Συμβουλή 1: Αν έχετε φορτώσει το αυτοκίνητό σας, χρειάζεται να αυξήσετε την πίεση των ελαστικών. Με χαμηλή πίεση, αυξάνεται η κατανάλωση καυσίμου και μικραίνει η διάρκεια ζωής του ελαστικού.

Συμβουλή 2: Η σκόρα μεγαλώνει την αντίσταση του αυτοκινήτου στον αέρα και αυξάνει πολύ την κατανάλωση, ιδιαίτερα σε υψηλές ταχύτητες. Αφαιρέστε την σκόρα όταν δεν την χρειάζεστε.

Γκάζι και ταχύτητες

Στα σύγχρονα αυτοκίνητα υπάρχει ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου (εγκέφαλος), γι' αυτό δεν πατάμε γκάζι στο ξεκίνημα, επειδή αυτό το καύσιμο θα ρυπάνει χωρίς λόγο. Επίσης καλό είναι να σβήνουμε τη μηχανή όταν:

- A) γνωρίζουμε ότι θα περιμένουμε πάνω από μισό λεπτό σε φανάρι
- B) προβλέπουμε ότι δεν θα προλάβουμε το φανάρι
- Γ) περιμένουμε σε μπάρες τραίνου
- Δ) βρισκόμαστε σε μποτιλιάρια σε ακινησία

Σημαντικό ρόλο στην εξοικονόμηση καυσίμου παίζει η σχέση στο κιβώτιο ταχυτήτων. Επιταχύνοντας αλλοιάζουμε γρήγορα ταχύτητα. Δεν γκαζώνουμε με 1η και 2η ταχύτητα. Με μεγαλύτερη σχέση στο κιβώτιο ταχυτήτων, ο κινητήρας δουλεύει σε χαμηλότερες στροφές, καταναλώνει λιγότερο καύσιμο, εκπέμπει λιγότερους ρύπους, προκαλεί χαμηλότερο θόρυβο και φθείρεται λιγότερο. Αν θέλουμε σταθερή ταχύτητα στο αυτοκίνητο, όσο πιο μεγάλη σχέση έχουμε στο κιβώτιο, τόσο λιγότερο πατάμε το γκάζι και έτσι κάνουμε μεγαλύτερη οικονομία καυσίμου.

Αποφεύγουμε να οδηγούμε με ταχύτητα μεγαλύτερη από 120 χλμ/ώρα. Σε υψηλές ταχύτητες η κατανάλωση καυσίμου αυξάνεται πάρα πολύ, καθώς και ο κίνδυνος ατυχήματος.

Συμπεριφορά οδήγησης

As απαλλαγούμε από την υπανάπτυκτη νοοτροπία της κόντρας με τα αυτοκίνητα και της άποψης ότι σπουδαίος είναι όποιος φεύγει πρώτος από το φανάρι. Πολύ σημαντική για την εξοικονόμηση καυσίμου, αλλά και για την καλή κατάσταση του οχήματός μας είναι η συμπεριφορά μας στο οδήγημα.

Παίρνω το πόδι μου από το γκάζι όταν βλέπω από μακριά κόκκινο φανάρι ή όταν πλησιάζω σε στροφή ή υπάρχει μπροστά μου μποτιλιάρια. Κοιτάζω μακριά, προβλέπω και κρατάω τις αποστάσεις ασφαλείας. Προσαρμόζω την ταχύτητά μου αυξομειώνοντας το γκάζι, δε φρενάρω απότομα, οδηγώ με σταθερή ταχύτητα. Οδηγώ ήρεμα και προσεκτικά, φοράω πάντα ζώνη (ή κράνος), δεν μιλώ στο κινητό.

Βασικοί κανόνες

1. Οδηγώ, όταν χρειάζεται. Προτιμώ το βάδισμα, το ποδήλατο, τη μετακίνηση με γνωστούς ή τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.
2. Διαλέγω το αυτοκίνητο που θα αγοράσω, με κριτήριο τις πραγματικές ανάγκες μου, όχι την επίδειξη. Προσέχω να είναι οικονομικό και να μην εκπέμπει πολλούς ρύπους.
3. Απομακρύνω τα περιττά βάρη και την άδεια σαχάρα.
4. Ελέγχω την πίεση των ελαστικών.
5. Ελέγχω τη στάθμη του λαδιού και του νερού.
6. Φροντίζω να κλείνω τα παράθυρα.
7. Χρησιμοποιώ τον κλιματισμό, μόνο όταν είναι απαραίτητο, προτιμώ υγρά χωρίς φρέον (π.χ. R 134).
8. Βάζω μπρος τον κινητήρα γυρίζοντας το κλειδί χωρίς να πατάω γκάζι, ούτε να κάνω προθέρμανση.
9. Σβήνω τον κινητήρα σε στάσεις πάνω από ένα λεπτό ή στο φανάρι σε κόκκινο, αν υπάρχουν ήδη πέντε αυτοκίνητα μπροστά μου.
10. Κρατάω σταθερή ταχύτητα και απόσταση ασφαλείας προβλέποντας την κίνηση, για να αποφεύγω γρήγορες επιταχύνσεις ή επιβραδύνσεις.
11. Επιλέγω την υψηλότερη ταχύτητα στο κιβώτιο για χαμηλότερη κατανάλωση και λιγότερους ρύπους και θόρυβο.
12. Επιβραδύνω ομαλά, αφήνοντας το γκάζι σε σωστό χρόνο, με το αυτοκίνητο σε ταχύτητα.
13. Στην κατηφόρα αφήνω απαλά το γκάζι πατώντας όσο το δυνατόν λιγότερο φρένο.
14. Στην ανηφόρα χρησιμοποιώ την κατά το δυνατόν μεγαλύτερη ταχύτητα στο κιβώτιο και πατάω το γκάζι.
15. Στις στροφές επιβραδύνω εγκαίρως, ώστε να μη χρειαστεί να φρενάρω απότομα. Εφόσον ελαττωθεί επαρκώς η ταχύτητα του οχήματος, στην αρχή της στροφής, επιταχύνω προοδευτικά.
16. Χρησιμοποιώ όργανα που δείχνουν ή και ελέγχουν την κατανάλωση καυσίμου.
17. Χρησιμοποιώ μηχανές πλοήγησης που βοηθούν στην επιλογή της διαδρομής.
18. Όταν φθάσω στον προορισμό μου, αφήνω τον κινητήρα να δουλέψει για 2-3 δευτερόλεπτα, πριν τον σβήσω.
19. Όσο μπορώ να ξέρω, χρησιμοποιώ σωστό καύσιμο και όχι νοθευμένο.
20. Κάνω τακτικά service και έλεγχο καυσαερίων και χρησιμοποιώ γνήσια ανταλλακτικά.



Αυτά και καλό ταξίδι ...

**Δρ. Σταύρος
Παπαδόπουλος**

Έφυγε ο Helmutt Baumann



24 Νοεμβρίου 2006: Ο Helmut Baumann ανάμεσα στις κυρίες Μαρριάννα Ντελαμότι και Νίκη Γουλανδρή στα εγκαίνια της έκθεσης «Flora Mythologica» στο Κέντρο Γαία.

Ίδρυτικό μέλος των Φίλων και με συμμετοχή σε πολλές εκδηλώσεις ο Η. Β. έφυγε από κοντά μας τον Ιανουάριο του 2009. Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1915 από Ελβετούς γονείς που είχαν εγκατασταθεί στην Ελλάδα το 1884.

Ασχολήθηκε ιδιαίτερα με το ρόλο που έπαιζαν τα φυτά στον αρχαίο ελληνικό κόσμο. Αποτέλεσμα της μακροχρόνιας και συστηματικής έρευνάς του στον τομέα αυτό είναι τα εξαιρετικά βιβλία του: «Η Ελληνική Χλωρίδα στο μύθο, στην τέχνη, στη λογοτεχνία» (1982) και «Φυτά σε αρχαία ελληνικά νομίσματα» (2004). Τα έσοδα από την πώληση και των δύο αυτών βιβλίων πρόσφερε στην Ελληνική Εταιρεία Προστασίας της Φύσης (ΕΕΠΦ).

Παράλληλα, ασχολήθηκε και με την υποστήριξη του φυσικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα με δραστηριότητες όπως η μελέτη της κλωρίδας της Ζακύνθου, η προστασία της καφέ αρκούδας στην Ήπειρο. Πολύ σημαντική υπήρξε η πρωτοβουλία του για την αναδάσωση εξαντλημένων μεταλλείων (1973), ιδέα που προώθησε από τη θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου της εταιρείας Βωξίται Δελφών. Καθώς επίσης και το εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Φύση χωρίς σκουπίδια» (1996), που εκπονεί η ΕΕΠΦ με πόρους που εξασφάλισε ο ίδιος.

Σημαντική ήταν η βοήθεια που πρόσφερε στις ανασκαφές της Ελβετικής Αρχαιολογικής Σχολής και η ανέγερση, με δική του πρωτοβουλία και έξοδα, του κτιρίου που στεγάζει τα μωσαϊκά που βρέθηκαν σε οικία του 4ου αι. π. Χ., στην Ερέτρια.

Το 2000, ο Η. Β. αναγορεύτηκε Επίτιμος Διδάκτωρ της Φιλοσοφικής Σχολής του Πανεπιστημίου της Βασιλείας, σε αναγνώριση του έργου του αλλά και της συμβολής του στην ανάπτυξη των πολιτιστικών σχέσεων μεταξύ Ελλάδας και Ελβετίας. Τιμήθηκε επίσης με το βραβείο του Ελβετικού Ιδρύματος «Δημιουργικότητα στην τρίτη ηλικία» (1988), το μετάλλιο της Φιλοσοφικής Σχολής του Πανεπιστημίου της Γενεύης (1992) και το βραβείο «Βύρων Αντίπας» (2001) της ΕΕΠΦ για την αδιάκοπη και πολύπλευρη προσφορά του στη μελέτη και διατήρηση της ελληνικής φύσης.

Προσωπικότητα με πολλά χαρίσματα, ο Η. Β. εργάστηκε αθόρυβα και αποτελεσματικά επί πολλές δεκαετίες. Θα παραμείνει ζωννά ανάμεσά μας μέσα από το τόσο σημαντικό έργο του.

Τζουμέρκα-Αμβρακικός-Νικόπολη -Νεκρομαντείο-Κασσώπη

Ημερολόγιο της φθινοπωρινής οικο-τουριστικής μας εκδρομής από τη Βάσω Κωφίδη

Σάββατο 25/10

Αφίνοντας τη Βουή και την ένταση της Αθήνας, ξεκινάμε τη φθινοπωρινή μας εκδρομή με πολλούς νέους φίλους των «Φίλων» και κυρίως με νέα και σε ηλικία αρχηγό, τη Μαριάννα. Στην αρχή λίγο κουμπωμένοι, χωρίς την Άννα μας για πρώτη φορά, ξαναβρήκαμε το γνωστό ρυθμό μας με μια Μαριάννα γλυκύτατη και ικανή.

Περάσαμε τη γέφυρα του Ρίου θαυμάζοντας τα επιτεύγματα της τεχνολογίας και με συντροφιά την εικόνα του Αμβρακικού σταματήσαμε για φαγητό στο Μενίδι.

Φθάσαμε στην Άρτα και ταχτοποιηθήκαμε στο «Άρτα Παλλάς» που θα ήταν το ορμητήριό μας για τα...περαιτέρω. Μετά τον καθιερωμένο κύκλο γνωριμίας επισκεφθήκαμε το «Γιοφύρι» της Άρτας. Το θρυλικό, χιλιετραγουδισμένο γεφύρι δεσπάζει περήφανα και πανέμορφο με τις τέσσερις καμάρες του. Αξέχαστος θα μας μείνει κι ο τεράστιος κυριολεκτικά πλάτανος εκεί δίπλα του, που το συντροφεύει σαν μυθικός φρουρός του. Το βράδυ τριγυρίσαμε στην Άρτα και γευτήκαμε λικουδιές και τσίπουρα.

Κυριακή 26/10/2008

Πρώτος σταθμός στη σημερινή μας εξόρμηση η Νικόπολη. Οι πιο πολλοί αγνοούσαμε πόσο σπουδαία Ρωμαϊκή αποικία υπήρξε λόγω της στρατηγικής της θέσης, του κλίματος, των νερών και της ομορφιάς του τοπίου. Οι Ρωμαίοι ίδρυσαν τη Νικόπολη σε ανάμνηση της νίκης του Οκταβιανού Αύγουστου επί του Μάρκου Αντωνίου στη ναυμαχία του Ακτίου, το 31 π.Χ. Τα τείχη, το στάδιο, το ωδείο, το φόρουμ, το νυμφαίο, το υδραγωγείο και το σοφό σύστημα αποχέτευσης με την πρόβλεψη για την υπερχειλίση του νερού φανερώουν τη σπουδαία

τεχνονομία των Ρωμαίων. Η ανασκαφή της Νικόπολης άρχισε το 1913. Εκεί ανακαλύφθηκε και το μνημείο του Αυγούστου μήκους 62 μ. και πλάτους 45 μ. με μια τεράστια λίθινη επιγραφή. Η ακμή της Νικόπολης συνεχίστηκε και επί Βυζαντίου. Το μαρτυρούν τα τείχη και οι έξι Βασιλικές που ανασκάφισαν, με Βασικό χαρακτηριστικό τους τα θαυμάσια μωσαϊκά δάπεδα.

Στις πλαγιές του Ζαλόγγου άλλη μια ανθούσα αρχαία πόλη του 3ου αιώνα π.Χ., η Κασσώπη. Κι ανάμεσα στο θαυμασμό για το μεγαλείο των αρχαίων προγόνων, νά και η περηφάνια για την ιστορία μας και τα εκπληκτικά δημιουργήματα σύγχρονων καλλιτεχνών. Ο τραγικός χορός των γυναικών του μεγάλου μας γλύπτη Ζογγολόπουλου δεσπάζει στον ιερό βράχο, τιμή και δόξα στη θυσία των γυναικών του Σουλίου.

Υποβλητικό, ακόμη και σήμερα, με τα κτίσματα από μαύρους ογκολίθους, υπάρχει το πιο φημισμένο Νεκρομαντείο του αρχαίου κόσμου, στο σημείο που ενώνονται οι ποταμοί Αχέρωντας και Κωκυτός δίπλα στην αποξηραμένη Αχερουσία λίμνη. Ξεκινάει τη μυκηναϊκή εποχή, αλλά η λειτουργία του με πολλές αλλαγές και προσθήκες διήρκεσε μέχρι τον 1ο αιώνα π.Χ. Η διαδρομή στο κεντρικό δωμάτιο και τους υπόγειους χώρους, στο άδυτο του Άδη και της Περσεφόνης, δημιουργεί μια υπερβατική ατμόσφαιρα.

Η ξενάγηση στους εκπληκτικούς αυτούς χώρους ήταν εξαιρετική. Ευχαριστούμε την αρχαιολόγο κυρία **Πηνελόπη Μπάρκα** και τον προϊστάμενο της ΙΓ' εφορίας αρχαιοτήτων κύριο **Γιώργο Ρήγινο**.

Το βραδάκι περιδιαβήκαμε την όμορφη Πρέβεζα. Το όνομά της σημαίνει «πέρασμα» και δηλώνει τη στρατηγική της αξία.

Αυτό το πέρασμα στη νοτιοδυτική Ήπειρο που βρέχεται από το Ιόνιο και τον Αμβρακικό κατακτήθηκε από Τούρκους και Ενετούς. Τα κάστρα του Αγίου Ανδρέα, του Αγίου Γεωργίου και του Παντοκράτορα δεν είναι πια φρουροί της πόλης, αλλά δείχνουν το πλούσιο ιστορικό παρελθόν της. Το κέντρο της Πρέβεζας, το Σεϊτάν Παζάρ, με τα σοκάκια γεμάτα κόσμο έχουν το δικό τους χρώμα. Είδαμε το σπίτι του 'ιδανικού αυτόχειρα' ποιητή μας Καρυωτάκη και επισκεφθήκαμε το ναό του Αγίου Χαλαμπους, Μητρόπολη της Πρέβεζας. Οι αγιογραφίες του και το ξυλόγλυπτο και επιχρυσωμένο τέμπλο του είναι τα στολίδια του ναού. Θαυμάσαμε επίσης τον εφραπτόμενο του ναού ενετικό πύργο με το περίφημο ηλιακό ρολόι του 1752.

Μια βόλτα στην παραλία έκλεισε την τόσο γεμάτη μέρα μας.

Δευτέρα 27/10

Πρώι με οδηγό τον κύριο **Δημήτρη Παππά** αναχωρούμε για νέες εξορμήσεις. Το πανέμορφο γεφύρι της Πλάκας (1866) χαμηλά στον ποταμό Άραχθο είναι το μεγαλύτερο μονότοξο γεφύρι των Βαλκανίων και αποτέλεσε τα σύνορα του ελληνικού κράτους από το 1881 έως το 1912. Περπατάμε δίπλα στο ποτάμι. Ανάμεσα από πλατάνια, καστανιές, καρυδιές ανεβαίνουμε τα Τζουμέρκα. Παντού χρώματα φθινοπωρινά με το χαρακτηριστικό κοκκινόχρυσο του θάμνου που λέγεται χρυσόξυλο. Συναντούμε δάση, ποτάμια, χωριά, σχήματα βράχων, εικαστικά αριστουργήματα. Παντού ομορφιά. Τεχνήτρα φύση, αξεπέραστη...

Είμαστε στα Αθαμανικά όρη, τα Τζουμέρκα. Θρύλοι, μύθοι και ιστορία μπλέκουν γοητευτικά σ' αυτόν τον τραχύ, δύσβατο, πανέμορφο τόπο του



Ο Κώστας Κωφίδης και ο οδηγός μας στα Τζουμέρκα Δημήτρης Παππάς, στο Γεφύρι της Πλάκας



Κρήνη στην πλατεία των Πραμάντων



Στο Ναό του Αγίου Αθανασίου στην Πρέβεζα



Η αρχαιολόγος Πηνελόπη Μπάρκα μας ξεναγεί στην Αρχαία Κασώπη

μυθικού Βασιλιά Αθάμαντα. Στο Δημαρχείο Πραμάντων ενημερωθήκαμε από το Δήμαρχο, κύριο Γιάννη Σεντελέ και τους υπευθύνους περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, κυρίου Σωτήρη Καρακώστα και Θανάση Αντώνιο. Στα Τζουμέρκα είναι χτισμένα 47 χωριά που συνέβαλαν στον επαναστατικό αγώνα του 1821 και στην αντίσταση κατά των Γερμανών κατακτητών. Ανάμεσά τους τα Άγναντα, οι Καλαρρύτες, το Συράκο, πατρίδα του ποιητή Κώστα Κρυστάλλη. Το νεοσύστατο Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης κάνει εξαιρετική δουλειά σε συνεργασία με το Δήμο Πραμάντων. Τα Τζουμέρκα πρόκειται να κηρυχθούν Εθνικό Πάρκο, οπότε πιστεύουμε στην περιοχή να ισχύσει η αειφορική διαχείριση. Η γοητεία της καλοδουλεμένης πέτρας από τους ντόπιους μαστόρους σ' όλους τους οικισμούς που συναντούμε 'δένει' με την ομορφιά της φύσης. Καλντερίμια, νερόμυλοι, βρύσες, γεφύρια, οικισμοί, εκκλησίες, ανάμεσα σε ελατοδάση, πουρνάρια, βελανιδιές, οξιές, πεύκα, ιπιές. Το απόλυτο 'δέσιμο' ανθρώπου-φύσης, που τόσο λείπει από τις σύγχρονες πόλεις μας.

Στο όμορφο Βουργαρέλι είχαμε μια ανώδυνη περιπέτεια με το αυτοκίνητο. Η βλάβη του και μέχρι να έρθει κάποιο άλλο να μας πάρει, μας έδωσε την



Πιθάρια με θυσίες στο Νεκρομαντείο του Αχέροντα



Ιβάρι στον Αμβρακικό Κόλπο

ευκαιρία για ωραίο βραδινό περπάτημα. Ήπιαμε και τα τσίπουρά μας. Όλα τέλεια.

Τρίτη 18/10

Αρχίζει η επιστροφή μας με την περιήγηση στην κλειστή θάλασσα του Αμβρακικού κόλπου σ' έναν απ' τους μεγαλύτερους υγροτόπους της Ελλάδας. Ένα εκπληκτικό σύμπλεγμα παράκτιων περιοχών, λιμνοθαλασσών και βάλτων. Υπάρχουν είκοσι λιμνοθάλασσες. Ο Αμβρακικός σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση Ramsar είναι ένας από τους 31 σημαντικότερους υγροτόπους στον κόσμο. Δέχεται τις εκβολές του Λούρου, του Άραχθου, του Βυθού και του Κρικελιώτη. Οι μεγάλες εκτάσεις με πυκνούς καλαμιώνες είναι ιδανικό καταφύγιο για πουλιά, ψάρια, ερπετά, θηλαστικά. Στον Αμβρακικό διαχειρίζονται ή σταθεμούν πάνω από 250 είδη πουλιών. Κορμοράνοι, αγριόπαπες, βουτηχτάρια, αργυροπελεκάνοι, λευκοτσικνιάδες, κ.ά. Οι λιμνοθάλασσες ανάλογα με την αλατότητά τους έχουν διαφορετικά είδη ψαριών και κλωρίδας. Στις τρεις βασικές λιμνοθάλασσες της Ροδιάς, Τσουκαλού και Λογαρούς παράγονται χέλια και άλλα ψάρια.

Μετά την ενημέρωση που μας έγινε στο κέντρο επισκεπτών του Υγροτόπου, από τον κύριο Δημή-



Πράσινο καβούρι (Carcinus aestuarii) στον Αμβρακικό



Το γεφύρι της Πλάκας

τηρ Μπακοδήμο περιηγήθηκαν με τη βάρκα. Αποβιβάστηκαμε στο ιβάρι και την ψαροκαλύβα. Ακούσαμε πολλά ενδιαφέροντα πράγματα και γευθήκαμε ντόπιο χέλι. Στο παρατηρητήριο και το πλωτό εκκλησάκι της Αγίας Άννας είδαμε πανέμορφα πουλιά, ψάρια, σαύρες πράσινες, λιβελούλες, βατράχια.

Ιδιαίτερη εντύπωση μας έκανε το ότι το χέλι γεννιέται στη θάλασσα των Σαργασσών κοντά στην Κούβα διασχίζει 11.000 χλμ, φτάνει στον Αμβρακικό όπου οι συνθήκες είναι ιδανικές, αναπτύσσεται και ξεκινά το ταξίδι της επιστροφής και της αναπαραγωγής.

Ελπίζουμε ότι όλα αυτά τα θαύματα της Φύσης που είδαμε και ζήσαμε τις μέρες της εκδρομής θα συνεχίσουν να υφίστανται, και ότι η ανθρώπινη παρουσία θα είναι ευλογία γι' αυτά και όχι κατάρα.

Φθάσαμε στην Αθήνα γεμάτοι εικόνες, σκέψεις, εντυπώσεις και συναισθήματα. Ένα μεγάλο Ευχαριστώ, στους συντελεστές της εκδρομής και ιδιαίτερα στους κ. **Δημήτρη Παππά** και **Φωκίωνα Καψάλη** που με τη λεπτομερή και ακούραστη εργασία και βοήθειά τους οργανώθηκε και υλοποιήθηκε αυτή η εκδρομή.

Να 'μαστε καλά και για επόμενες εξορμήσεις.



Ο Δημήτρης Μπακοδήμος μας ξεναγεί σε ψαροκαλύβα του Αμβρακικού.

Εκδηλώσεις που ακολουθούν

• **Κυριακή 15 Μαρτίου 2009**, ώρα 11.00 π. μ. στο Κέντρο ΓΑΙΑ (Για παιδιά από 7 ετών) «**Ζωή σε άλλους Πλανήτες**». Παρουσίαση με εικόνες από τον αστροφυσικό Δρ. **Γιάννη Δαγκλή** και συμμετοχικές δραστηριότητες. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ: μέλη 10, μη μέλη 15 € (*)

ΕΚΔΡΟΜΗ: 20 έως 27 Μαρτίου 2009 οικοτουριστική εξόρμηση στην Αίγυπτο (Αλεξάνδρεια-Κάιρο). (*)

ΤΟ ΜΟΥΣΕΙΟ οργανώνει Μουσική Βραδιά με θέμα: «**Ιεροτελεστία της Άνοιξης**» τα έσοδα της οποίας θα διατεθούν για την ενίσχυση των εκπαιδευτικών σκοπών του Μουσείου. **Δευτέρα 30 Μαρτίου, ώρα 8.00, Κέντρο ΓΑΙΑ**, ριάνο-Duo "GAIA" Αλεξάνδρα Παπαστεφάνου – Λητώ Θώμου. Τιμή εισιτηρίου 50 €

• **Σαββατοκύριακο 4-5 Απριλίου**, ώρα 10.30 - 15.00. Αίθριο του Κέντρου ΓΑΙΑ.

12η Βιβλιαγορά και Πασχαλινό Παζάρι. «**Τα γήινα, τ' ανθρώπινα, τα νόστιμα**». Βιβλία 2ο χέρι και καινούρια, είδη από φυσικές ύλες, «Το μικρό Μοναστηράκι» κ.ά. Δραστηριότητες για παιδιά από την Ομάδα Τέχνης ΠΑΡΟΔΟΣ. Είσοδος ελεύθερη. Η εκδήλωση γίνεται για να στηρίξει τις εκπαιδευτικές, περιβαλλοντικές δραστηριότητες που υλοποιούν οι Φίλοι.

• **Δευτέρα 6 Απριλίου**, ώρα 6.00-8.00 μ.μ η μηνιαία μας συνάντηση στους «Αμμωνίτες».

• **Δευτέρα 4 Μαΐου**, ώρα 6.00-8.00 μ.μ. η μηνιαία μας συνάντηση στους «Αμμωνίτες».

• **Κυριακή 10 Μαΐου**, ώρα 9.30 π. μ. Συνάντηση στο Μουσείο. **Ολοήμερη Εκδρομή στην Ελευσίνα** (αρχαιολογικός χώρος, μουσείο, λιμάνι, περιήγηση και ξενάγηση στην πόλη, κ.ά.). Επιστροφή το απόγευμα. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ: μέλη 15, μη μέλη 25 € (*)

• **Κυριακή 17 Μαΐου**, ώρα 11.00 στο Κέντρο ΓΑΙΑ (Για παιδιά από 7 ετών) «**Είμαστε παιδιά των Άστρων**». Παρουσίαση με εικόνες από τον αστροφυσικό Δρ. **Γιάννη Δαγκλή** και συμμετοχικές δραστηριότητες. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ: μέλη 10, μη μέλη 15 € (*)

• **Δευτέρα 1 Ιουνίου**, ώρα 6.00-8.00 μ.μ. η τελευταία μηνιαία μας συνάντηση πριν το καλοκαίρι στους «Αμμωνίτες».

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ για το μειωμένο κόστος συμμετοχής είναι η τακτοποίηση της συνδρομής που για το 2009 παραμένει: για **άτομα 40 €**, για **οικογένειες 60 €** και για **φορείς 130 €**

(*) απαιτείται δήλωση συμμετοχής *Στις παιδικές εκδηλώσεις οι γονείς είναι ευπρόσδεκτοι καθώς και τα παιδιά στις ξεναγήσεις των μεγάλων.*

Επισκεφθείτε την ιστοσελίδα των Φίλων www.filoi-gnhm.gr



Παράγραφα

• **Τεύχος 94**, το όνομα του ερευνητή του ΙΔΕΤ Δρ. Τάσου Αναστασιάδη, γράφτηκε από λάθος με δύο σίγμα. Ζητούμε συγγνώμη.

• **Τεύχος 93**. Όχι η φίλη μας η Αθηνά δεν είναι ερυθρόδερμος. Η φωτογραφία της στο εξώφυλλο είναι χρωματικά λάθος. Ζητούμε συγγνώμη. Με την ευκαιρία να πούμε και ότι η πιο μακροχρόνια εθελόντρια των Φίλων η κα Αθηνά Μπίκου, μετά από πολλές ατομικές εκθέσεις ζωγραφικής στο εσωτερικό, πρόσφατα εξέθεσε έργα της και στο Λουξεμβούργο, παντού με μεγάλη επιτυχία. Και εις ανώτερα λοιπόν. Περισσότερα στο www.athinabikou.com



ΠΛΗΡΩΜΕΝΟ
ΤΕΛΟΣ
Ταχ. Γραφείο
ΚΚ ΚΗΦΙΣΙΑΣ
Αρ. Αδείας
271



Κωδικός 4860

Χορηγός τεύχους: Μέλος μας που παραμένει ανώνυμο

Ιδιοκτήτης: © ΦΙΛΟΙ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ ΦΥΣΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ • Λεβίδου 13, 145 62 Κηφισιά
Τηλ. / fax: 8083.289, 8015870, • e-mail: [amarg@gnhm.gr]
Εκδότης: Άννα Κρεμέζη - Μαργαριτούλη • Διόρθωση κειμένων: Αγγελική Βαρελλά
Στοιχειοθεσία - Σελιδοποίηση - Εκτύπωση:
Βιβλιοσυνεργατική ΑΕΠΕΕ

Τιμή τεύχους για τα μη μέλη των ΦΙΛΩΝ, 1 €

Ιστοσελίδα: www.filoi-gnhm.gr