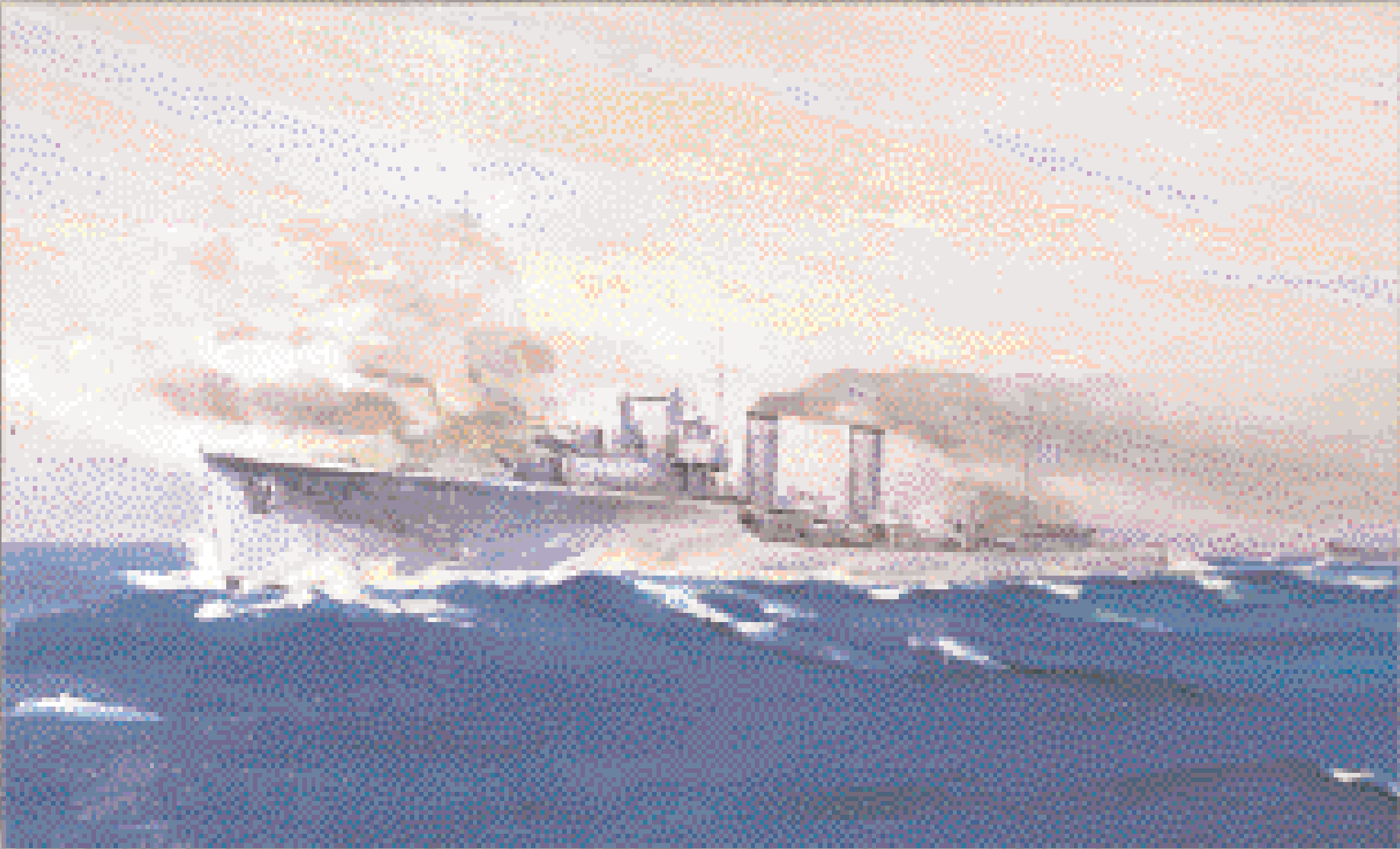
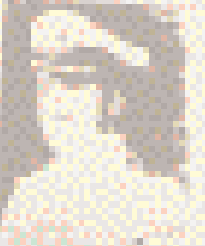


# Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΕΠΤΑ ΗΜΕΡΕΣ

Από το πλήρωμα εις εφορευση  
εξελεχθησαν και οι στρατηγοι  
αυτοι ομοιοι υιοι μελλιοι ελληνας

ΤΕΛΕΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ ΤΑΧΥΤΑ: ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΔΕΙΞΕ  
ΕΡΕΥΝΑ ΤΟΥΤΑΚΑΝ ΕΙΣ ΤΑ ΜΕΤΑ ΤΑ ΕΤΕΡΑ ΤΑΙΝΙΑ



## ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΤΟΝ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

ΤΡΕΙΣ ΤΡΟΦΑΙΟΙ ΕΙΡΗΕΙΣ  
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΕΣΦΑΙΟΙ  
ΚΙΝΗΤΑ ΑΓΕΛΑΙΟΙ ΜΑΚΤΙΟΝ ΤΟΥ

## ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΤΟΝ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

### Χρονολόγιο

Τον Κ. Παϊζη-Παραδέλλη

### Η προπαρασκευή του Πολεμικού Ναυτικού

Τον Αλεξάνδρου Μιχόπουλου

### Τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά

Τον Στέλιου Ναουμίδη

### Η παράκτια άμυνα

Τον Δημητρίου Παπασπφάκη

### Ο τορπιλισμός της «Ελλης»

Τον Κ. Παϊζη-Παραδέλλη

### Η δράση των ανυτορπιλικών

Τον Κων/νου Μεταλληνού

### Το θωρηκτό «Αβέρωφ»

Τον Νίκου Α. Σταθάκη

### Η δράση των υποβρυχίων

Τον Νικολάου Δαμβέργη

### Υγειονομική υπηρεσία

Τον Αριστείδη Γ. Διαμαντή

### Στάσεις και κινήματα

Τον Κ. Βάλλα

### Το πνεύμα του '40

Τον Σωτηρίου Γεωργιάδη

### Η συμβολή του εμπορικού ναυτικού

Τον Χρήστου Ε. Ντούνη

### Πόλεμος με καϊκια

Τον Γεράσιμου Αποστολάτου

### Οι απώλειες του Πολεμικού Ναυτικού κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο

Τον Νικολάου Λάχανου

#### Εξώφυλλο

Το αντιτορπιλικό «Βασίλισσα Ολγα» βυθίζεται ιταλική νηοπομπή στη Μεσόγειο. Τμήμα έργου (λάδι σε μουσαμά) του Βασιλη Γερμενή (φωτ.: Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος).

Υπεύθυνη «Επτά Ημερών»

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΡΑΪΟΥ

# Το Ναυτικό μας στον



▲ Το «Παπανικολής» σε ζωγραφική απόδοση του Βασιλη Γερμενή. Το πιο ένδοξο ελληνικό υποβρύχιο στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο παροπλίσθηκε το 1945. Ο πωργόσκος του βρίσκεται στον περίβολο του Ναυτικού Μουσείου στην Πειραιά.

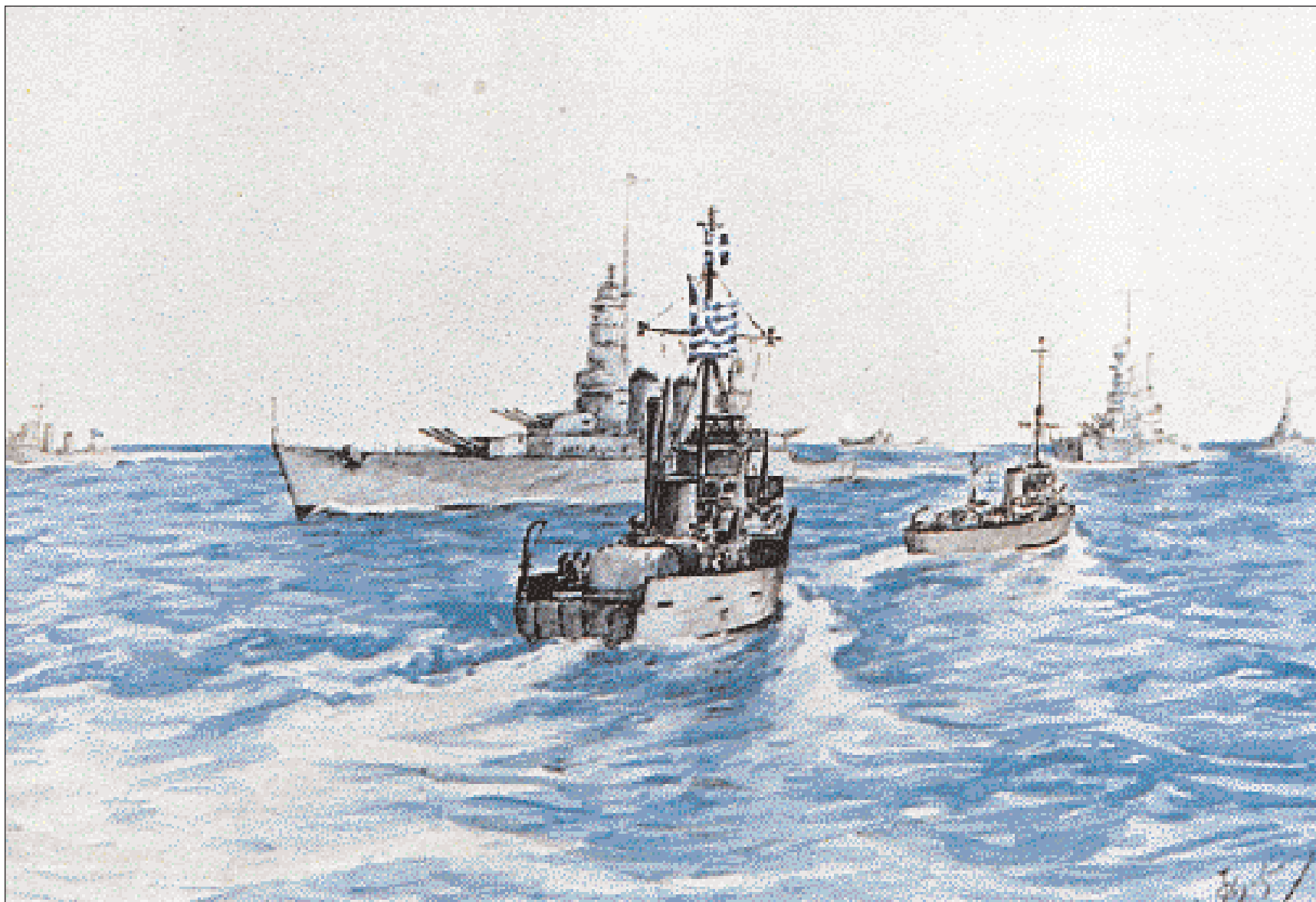


Τα Έλληνικά υποβρύχια  
είς την Αδριατικήν

Συνάντησις είς το βυθόν  
— καί είς γιά τήν Αλβανίαν;  
— Όχι. — Εμείς γυρίζομε από κή.



# Β' Παγκόσμιο Πόλεμο 1939-45



▲ Η παράδοση του ιταλικού στόλου σε ζωγραφικό σχέδιο (υδατογραφία) του τότε ναυάρχου και αρχηγού στόλου (1943-44) Κ.Α. Αλεξανδρή. Απεικονίζεται ο κατάπλους (16.9.43) για παράδοση στην Αλεξάνδρεια. Ο ίδιος επέβαινε στο εικονιζόμενο ναρκαλιενικό «Καρτερία» (φωτ.: Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος).

## Χρονολόγιο

Τον Κ. ΠΑΪΖΗ-ΠΑΡΑΔΕΛΛΗ

Αντιναύαρχον ε.α.

### 1939

#### Σεπτέμβριος

1 Σεπτεμβρίου: Γερμανική εισβολή στην Πολωνία.

3 Σεπτεμβρίου: Η Μ. Βρετανία και η Γαλλία κηρύσσουν τον πόλεμο κατά της Γερμανίας. Το α/π «Ιωαν. Καρράς» κατάρχεται από τους Πολωνούς στο λιμάνι της Γδύνιας και βυθίζεται για να εμποδίσει την είσοδο γερμανικών πολεμικών.

4 Σεπτεμβρίου: Το α/π «Κωστής» βυθίζεται από νάρκη στη Βαλτική. Ήταν η πρώτη ολική απώλεια ελληνικού φορτηγού.

#### Οκτώβριος

4 Οκτωβρίου: Το α/π «Διαμαντής» βυθίζεται από το γερμανικό Υ/Β «U-35». Ήταν ο πρώτος τορπιλισμός πλοίου του ελληνικού Ε.Ν. Μέχρι στις 28 Οκτ.

Επιμέλεια αφιερώματος:

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΜΗΛΑΤΗΣ**

1940 θα βυθιστούν από πολεμικές αιτίες συνολικά 62 ελληνικά φορτηγά α/π εκ των οποίων 47 από δράση Υ/Β.

### 1940

#### Απρίλιος

Κατάληψη της Αλβανίας υπό των Ιταλών.

#### Ιούνιος

10 Ιουνίου: Η Ιταλία κηρύσσει τον πόλεμο κατά της Μ. Βρετανίας και της Γαλλίας.

#### Ιούλιος

12 Ιουλίου: Ιταλική επίθεση εναντίον του βοηθητικού «Ωρίων» και του Α/Τ «Υδρα».

16 Ιουλίου: Ιταλική επίθεση εναντίον ελληνικών Υ/Β στην Ιτέα.

26 Ιουλίου: Ιταλική επίθεση εναντίον του Α/Τ «Βασιλεύς Γεώργιος» και «Βασίλισσα Ολγα» στη Ναύπακτο.

#### Αύγουστος

1 Αυγούστου: Τορπιλίζεται το ελληνικό

Ο κ. Ιωάννης Δαμηλάτης είναι υποναύαρχος Πολεμικού Ναυτικού ε.α.



◀ *Τήνος, 15 Αυγούστου 1940. Η στιγμή που μία από τις ιταλικές τορπίλες πλήττει την προβλήτα του λιμανιού. Δεξιά διακρίνεται το «Ελλη», που λίγες στιγμές αργότερα θα χτυπηθεί και θα βυθιστεί (φωτ.: Συλλογή Ν.Ε. Τόλη).*

α/π «Ρούλα» Ν. Κρήτη από το ιταλικό Υ/Β «Mammelli». Ήταν η πρώτη απώλεια από ιταλική πολεμική ενέργεια.  
**14 Αυγούστου:** Οι Γερμανοί καταλαμβάνουν το Παρίσι.  
**15 Αυγούστου:** Τορπιλισμός του ελαφρού καταδρομικού «Ελλη» στην Τήνο από το ιταλικό Υ/Β «Delfino».  
**22 Αυγούστου:** Η Γαλλία υπογράφει ανακωχή με Γερμανία.  
**24 Αυγούστου:** Η Γαλλία υπογράφει ανακωχή με Ιταλία.

#### Σεπτέμβριος

**27 Σεπτεμβρίου:** Υπογραφή του Συμφώνου του Βερολίνου μεταξύ Γερμανίας, Ιταλίας και Ιαπωνίας.

#### Οκτώβριος

**28 Οκτωβρίου:** Εισβολή Ιταλίας στην Ελλάδα και έναρξη Ελληνοϊταλικού πολέμου.

#### Νοέμβριος

**9 Νοεμβρίου:** Οι Έλληνες εκμυδενίζουν την ιταλική μεραρχία «Αλπίνι» και απωθούν τους Ιταλούς από το ελληνικό έδαφος.  
**22 Νοεμβρίου:** Καταλαμβάνεται η Κορυτσά  
**26 Νοεμβρίου:** Συμπληρώθηκε η αρχική μεταφορά στρατευμάτων και εφοδίων στον ελλαδικό χώρο με τα πλοία του Ε.Ν. Μεταφέρθηκαν 59.449 άνδρες, 25.058 ζώα και χιλιάδες τόνοι υλικού χωρίς καμία απώλεια.  
**30 Νοεμβρίου:** Καταλαμβάνεται το Πόγραδετς.

#### Δεκέμβριος

**14/15 Δεκεμβρίου:** Πρώτη καταδρομή ελληνικών Α/Τ, στο στενό του Οτράντο «Βασ. Γεωργίου», «Βασ. Ολγα», «Υδρα» και «Ψαρά».  
**15/16 Δεκεμβρίου:** Δεύτερη καταδρομή ελληνικών Α/Τ στο στενό του Οτράντο, «Ψαρά», «Κουντουριώτης» και «Σπέτσαι».  
**24 Δεκεμβρίου:** Το Υ/Β «Παπανικολής» επιτίθεται στην Αδριατική εναντίον νηοπομπής και βυθίζει το ιταλικό οπλιταγωγό «Firenze» (3.952 τον.).  
**29 Δεκεμβρίου:** Το Υ/Β «Πρωτεύς» επιτίθεται σε ιταλική νηοπομπή στην Αδριατική και βυθίζει το οπλιταγωγό «Sardegna» (11.452 τον.), αλλά βυθίζεται αψάνδρο από τα συνοδά της νηοπομπής.  
**31 Δεκεμβρίου:** Το Υ/Β «Κατσώνης» βυθίζει στην Αδριατική το ιταλικό φορτηγό «Quinto» (531 τον.).

### 1941

#### Ιανουάριος

**5/6 Ιανουρίου:** Τρίτη επιδρομή ελληνικών Α/Τ στο στενό του Οτράντο και βομβαρδισμός Αυλώνας. «Βασ. Ολγα», «Βασ. Γεώργιος», «Σπέτσαι» και «Κουντουριώτης».  
**9 Ιανουρίου:** Το Υ/Β «Τρίτων» ενδεχομένως να βύθισε με τορπιλισμό στην Αδριατική το ιταλικό Υ/Β «Neghelli» το οποίο απωλέσθη αψάνδρο σε εκείνη την ημερομηνία και περιοχή.

▶ *Η ανέλκυση του θωρηκτού «Κιλκίς» στο ναύσταθμο, 22.10.49. Το «Κιλκίς» βυθίστηκε από γερμανικά βομβαρδιστικά, στις 22.4.41, λίγο πριν ολοκληρωθεί η αποδημία του ελληνικού στόλου στη Μ. Ανατολή (φωτ.: συλλογή Μ.Γ. Τοάγκκαρη).*



#### Μάρτιος

**11 Μαρτίου:** Το Α/Τ «Ψαρά» εντοπίζει στο Αιγαίο και προξενεί σοβαρές βλάβες σε ιταλικό Υ/Β.  
**23 Μαρτίου:** Το Υ/Β «Τρίτων» επιτίθεται στην Αδριατική εναντίον ιταλικής νηοπομπής και βυθίζει το α/π «Carnia» (5.451 τον.).

#### Απρίλιος

**6 Απριλίου:** Γερμανική επίθεση εναντίον της Ελλάδος.  
**6/7 Απριλίου:** Βομβαρδισμοί και ναρκοθέτηση του Πειραιά, με αποτέλεσμα τη βύθιση 11 πλοίων και την καταστροφή του λιμένος.  
**17/27 Απριλίου:** Σταδιακή αποδημία του συνόλου των πολεμικών μας πλοίων, τα οποία διασώθηκαν κατά τη Μάχη της Ελλάδας, στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου για να συνεχίσουν τον αγώνα κατά του κοινού εχθρού, στο πλευρό των Συμμάχων.  
**20 Απριλίου:** Βυθίζεται στον όρμο Με-

γάρων από αεροπορική δράση το Α/Τ «Ψαρά» με 37 νεκρούς.  
**21 Απριλίου:** Βυθίζεται στη Βουλιαγμένη από αεροπορική δράση το Τ/Β «Θύελλα» και Τ/Β «Δωρίς» στη Ραφήνα.  
**22 Απριλίου:** Βυθίζονται από αεροπορική δράση το Α/Τ «Υδρα» στο Σαρωνικό με 43 νεκρούς, το Θ/Κ «Κιλκίς» στο Ναύσταθμο και το βοηθητικό «Πλειάς» στον Πατραϊκό.  
**23 Απριλίου:** Βυθίζονται από αεροπορική δράση στη Βουλιαγμένη τα Τ/Φ «Κίος», «Αλκυόνη».  
**24 Απριλίου:** Βυθίζεται στη Μονεμβασιά το Τ/Β «Κυδωνιά»  
**25 Απριλίου:** Βυθίζονται στο Ναύσταθμο από αεροπορική δράση το Τ/Β «Κυζικός», «Πέργαμος», «Αρέθουσα» και «Αίγλη».  
**6 Απριλίου – 28 Μαΐου:** Στο διάστημα αυτό βυθίζονται από αεροπορική δράση στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο 157 πλοία εκ των οποίων 41 επιβατηγά (το 91% της συνολικής χωρητικότητας).



### Μάιος

15 Μαΐου: Το Α/Τ «Λέων» βυθίζεται στον όρμο Σούδας από αεροπορική δράση.  
Γ' 10ήμερο: Μάχη της Κρήτης.

## 1942

### Απρίλιος

4 Απριλίου: Το Υ/Β «Γλαύκος» βυθίζεται από αεροπορική δράση στο λιμάνι της Μάλτας.

### Σεπτέμβριος

24 Σεπτεμβρίου: Το Υ/Β «Νηρέυς» βυθίζεται στην περιοχή των Δωδεκανήσων το ιταλικό επιβατηγό «FIUME» (1500 τον.)

### Νοέμβριος

16 Νοεμβρίου: Το Υ/Β «Τρίτων» βυθίζεται από εχθρική δράση στο στενό του Καφνρέα. Απωλέσθηκαν 19, αιχμαλωτίσθηκαν 30 και 2 διέφυγαν.

### Δεκέμβριος

15 Δεκεμβρίου: Το Α/Τ «Βασ. Ολγα» σε συνεργασία με το Βρετανικό Α/Τ «PETARD», βυθίζει στην Κεντρική Μεσόγειο το ιταλικό Υ/Β «UARSCIEK».

## 1943

### Ιανουάριος

18 Ιανουαρίου: Το Α/Τ «Βασ. Ολγα» σε συνεργασία με το βρετανικό Α/Τ «Nubian» βυθίζει στη Μεσόγειο το ιταλικό Π/Φ «Stroboli».

27 Ιανουαρίου: Το Α/Τ «Αδρίας» στον Ατλαντικό προσέβαλε και ενδεχομένως εβύθισε το γερμανικό Υ/Β «U-553».

### Φεβρουάριος

13 Φεβρουαρίου: Το Α/Τ «Αδρίας» στον Ατλαντικό προσέβαλε και προξένησε ζημιές στο γερμανικό Υ/Β «U-623».

### Απρίλιος

2 Απριλίου: Το Υ/Β «Κατσώνης» βυθίζει

στο Γύθειο «γερμανική ναρκοθετίδα».  
5 Απριλίου: Το Υ/Β «Κατσώνης» βυθίζει στο Αιγαίο ισπανικό φορτηγό 1.500 τον.

### Ιούνιος

2 Ιουνίου: Το Α/Τ «Βασ. Ολγα» σε συνεργασία με το βρετανικό Α/Τ «JERVIS», βυθίζουν στη Μεσόγειο δύο φορτηγά, 1 τορπιλοβόλο και το Α/Τ «CASTORE».

### Ιούλιος

10 Ιουλίου: Απόβαση στη Σικελία. Συμμετέχουν τα «Βασ. Ολγα», «Πίνδος», «Μιαούλης» και «Κανάρης».

### Αύγουστος

22 Αυγούστου: Το Α/Τ «Πίνδος» σε συνεργασία με το βρετανικό Α/Τ EASTON βυθίζει γερμανικό Υ/Β.

### Σεπτέμβριος

8 Σεπτεμβρίου: Συνθηκολόγηση της Ιταλίας.

10 Σεπτεμβρίου: Το Α/Τ «Βασ. Ολγα» και «Αδρίας» συνοδεύουν τιμητικά, τμήματα του ιταλικού Στόλου, τα οποία πλέουν προς Αλεξάνδρεια για παράδοση.

14 Σεπτεμβρίου: Το Υ/Β «Κατσώνης» βυθίζεται στο Αιγαίο κοντά στη Σκιάθο. Απωλέσθηκαν 32, 15 αιχμαλωτίσθηκαν και 3 διέφυγαν.

26 Σεπτεμβρίου: Το Α/Τ «Βασίλισσα Ολγα» βυθίζεται στο λιμάνι Λακί Λέρου από αεροπορικό βομβαρδισμό με απώλειες 73 ατόμων.

### Οκτώβριος

22 Οκτωβρίου: Το Α/Τ «Αδρίας» προσκρούει σε νάρκη κοντά στην Κάλυμνο, χάνει το προωαίο τμήμα του πλοίου με 21 νεκρούς αλλά κατορθώνει να πλεύσει χωρίς να βυθιστεί στις ακτές της Τουρκίας. Επειτα από πρόχειρη επισκευή και χωρίς την πλώρη του, κατορθώνει να καταπλεύσει στην Αλεξάνδρεια στις 6 Δεκεμβρίου 1943.

## 1944

### Ιανουάριος

21 Ιανουαρίου: Απόβαση στο ANZIO. Ελαβαν μέρος και τα Α/Τ «Κρήτη», «Θεμιστοκλής» και Α/Γ «Σάμος», «Λήμνος» και «Χίος».

### Απρίλιος

Στασιαστικό κίνημα στα πλοία του Π.Ν. και βίαιη καταστολή του με 11 νεκρούς εκατέρωθεν.

### Ιούνιος

6 Ιουνίου: Συμμαχική απόβαση στη Νορμανδία. Συμμετείχαν και οι Κ/Β «Τομπάζης» και «Κριεζής».

### Αύγουστος

9 Αυγούστου: Το Υ/Β «Πιπίνος» τορπιλίζει και βυθίζει στη Σάμο το ιταλικό Α/Τ «Calafatini» και το πρώην ελληνικό βοηθητικό «Ωρίων».

15 Αυγούστου: Αποβατική επιχείρηση στη Νότια Γαλλία. Συμμετέχουν και τα Α/Τ «Κρήτη», «Θεμιστοκλής», «Ναυαρίνον» και «Πίνδος».

### Οκτώβριος

15 Οκτωβρίου: Τα Ν/Α «Κάσος» και «Κως» βυθίζονται από πρόσκρουση σε νάρκες στο Σαρωνικό κατά τη διάνοιξη διαύλου για τη δίοδο του Στόλου και την απελευθέρωση της Αθήνας με 3 απώλειες.

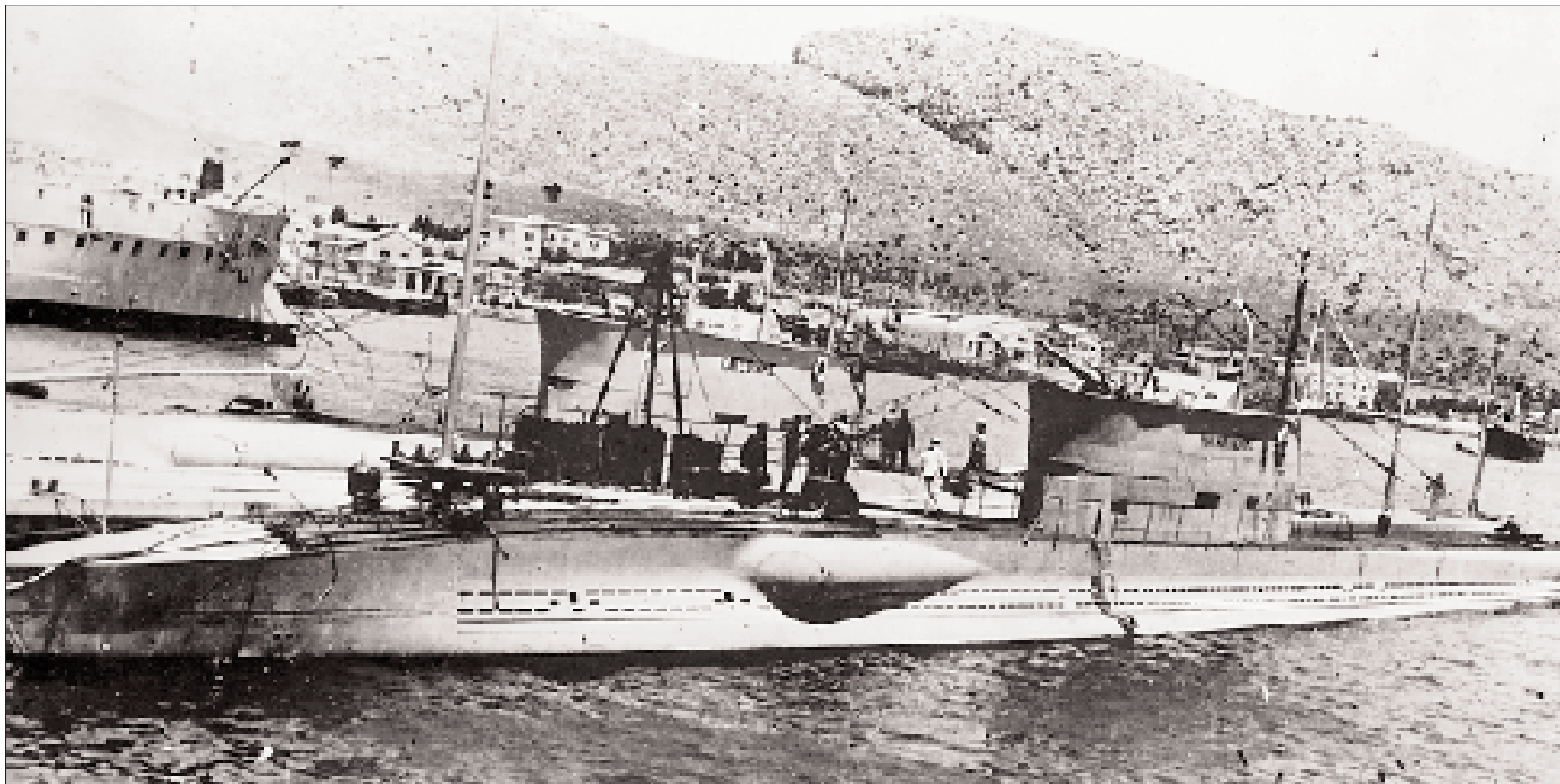
29 Μαΐου 1941 – 5 Σεπτεμβρίου 1945: Στο διάστημα αυτό βυθίζονται 95 πλοία του ελληνικού εμπορικού ναυτικού εκ των οποίων τα 81 από δράση Υ/Β.

28 Οκτωβρίου 1940 – 9 Μαΐου 1945: Στο διάστημα αυτό βυθίζονται σε πολεμικές επιχειρήσεις 28 μάχιμα και πολλά βοηθητικά πλοία του Π.Ν., το οποίο θρηνεί περί τους 700 νεκρούς.

3 Σεπτεμβρίου 1939 – 5 Σεπτεμβρίου 1945: Οι πάσης φύσεως απώλειες του ελληνικού Ε.Ν. (βυθίσεις από εχθρική δράση, κατασχέσεις από άλλες αιτίες) αθροίζονται σε 450 περίπου πλοία και 2.500 Έλληνες ναυτικούς.



# Η προπαρασκευή του



▲ Σε παράταξη τα υποβρύχια, «Παπανικολής» εμπρός και πίσω «Καισώνης», στο Ναύσταθμο της Σαλαμίνας πριν από τον πόλεμο (10 Μαρτίου 1935). Είναι τα δύο από τα έξι συνολικά, γαλλικής ναυπηγήσεως, υποβρύχια, ηλικίας 13-15 ετών κατά την έναρξη του πολέμου (φωτ.: συλλογή Μ. Γ. Τοάγκαρη).

Του **ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΜΙΧΟΠΟΥΛΟΥ**

Υποναύαρχου Π.Ν. ε.α.

**Η** ΙΤΑΛΙΚΉ ΕΠΊΘΕΣΗ κατά της χώρας μας τον Οκτώβριο του 1940, καθώς και η ένα χρόνο νωρίτερα απαρχή του πολέμου στη Βορειοδυτική Ευρώπη, βρήκε το Πολεμικό μας Ναυτικό έτοιμο και επαρκώς οργανωμένο για να εφαρμόσει την εγκαίρως διαγραφείσα πολεμική του δράση. Στη δράση αυτή προεβλέπετο ότι εις τον επερχόμενο πόλεμο δεν θα είμεθα μόνοι. Ήδη, από το 1936, ο πρωθυπουργός Ι. Μεταξάς, κατά τη σχετική συνεδρίαση του ΑΝΣ, ερωτηθείς από τον Α/ΓΕΝ επί των απόψεων της κυβερνήσεως, αφού ανέγνωσε προσεκτικά το σχετικό άρθρο του περι ΓΕΝ νόμου, απάντησε, τελείως εμπιστευτικώς ότι «εις την προβλεπόμενην σύρραξιν μεταξύ του αγγλικού και του γερμανικού συγκροτήματος η θέσις της χώρας μας θα είναι παρά το πλευρόν της Αγγλίας».

## Κύρια αποστολή

Η προγραμματισμένη κυριότερη αποστολή του Πολεμικού μας Ναυτικού σε περίπτωση πολέμου συνίστατο εις την ασφαλή προστασίαν των διά θαλάσσης μεταφορών προσωπικού και των παντοειδών εφοδίων του Στρατού

εκεί που θα εκριάζοντο από Νότον προς Βορράν, είτε εάν η προσβολή θα εγίνετο, από τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα είτε από την ελληνοαλβανικήν μεθόριον, όπως και πράγματι συνέβη. Για αμφότερες τις περιπτώσεις αυτές η ελληνική κυβέρνηση, κατά το διάστημα 1936-1940 κατεσκεύασε αποτελεσματικά οχυρωματικά αμυντικά έργα κατά μήκος των ελληνο-βουλγαρικών συνόρων και αριθμού επιλεγμένων ακτών για να αποκλείσει παράκτιες αποβάσεις ή διελεύσεις εχθρικών πλοίων από ορισμένα στενά και περάσματα.

Στον ελληνοϊταλικόν πόλεμον 1940-1941 τα σχεδιασθέντα και ληφθέντα μέτρα προστασίας των θαλασσιών μεταφορών απεδείχθησαν πράγματι αποτελεσματικά, αφού όλες οι μεταφορές, με την προστασίαν των πολεμικών μας πλοίων δεν παρεμποδίσθησαν από πλοία ή υποβρύχια της ιταλικής βάσεως Δωδεκανήσου που ήταν η μόνη εγγύς αντίπαλος δύναμις που θα μπορούσε να επιχειρήσει επίθεση κατά των ελληνικών διά θαλάσσης μεταφορών. Βεβαίως υπήρχε και η απειλή ιταλικών αεροπορικών επιδρομών από τις βάσεις τους στην Ιταλία, εκρίθη όμως πως η καθολική σχεδόν εμπλοκή τους στο αλβανικό μέτωπο και οι αντιαεροπορικές δυνατότητες των ήδη οργανωθείσων Ναυτικών Αμυντικών Περιοχών (ΝΑΠ) στις ζωτικές ελληνικές ακτές, ως και των πολεμικών

πλοίων συνοδεία των νποπομπών δεν θα ελάμβανον χώραν, όπως πράγματι συνέβη να μην ανακοπεί η καθ' όλον το διάστημα ροή του ανεφοδιασμού του Στρατού. Περιπτώσεις επιδρομής στα ελληνικά πελάγη από ιταλικές πολεμικές μονάδες από τις βάσεις τους στην Αδριατική δεν προεβλέποντο, το μεν λόγω των αποστάσεων, το δε ένεκα της σοβαρής πιθανότητας ατυχούς εμπλοκής των με μονάδες του βρετανικού Στόλου της Μεσογείου όπως άλλωστε πράγματι συνέβη.

## Νέα πλοία

Από της πλευράς των μαχιμών μονάδων του Στόλου πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι η απόκτηση νέων πλοίων, όπως το ΓΕΝ επιζητούσε κάθε τόσο στο προτεινόμενο Ναυτικό Πρόγραμμα, δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί λόγω στενότητας των προς τούτο απαιτούμενων σημαντικών πιστώσεων, οι οποίες, κατά μέγα μέρος, διατίθεντο εις τον Στρατόν και τα αμυντικά του έργα. Οι ολίγες διά το Πολ. Ναυτικό από τον εκάστοτε Κρατικών Προϋπολογισμό πιστώσεις, διετίθεντο κατά μέγα μέρος διά τον αναγκαιούντα εφοδιασμόν των πολεμικών πλοίων και των ΝΑΠ με τα απαραίτητα πυρομαχικά, τορπίλες, νάρκες και άλλα υλικά. Οι παραγγελίες πολεμικού υλικού στο εξωτερικό ήταν τότε δύσκολες, τις παρμονές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου

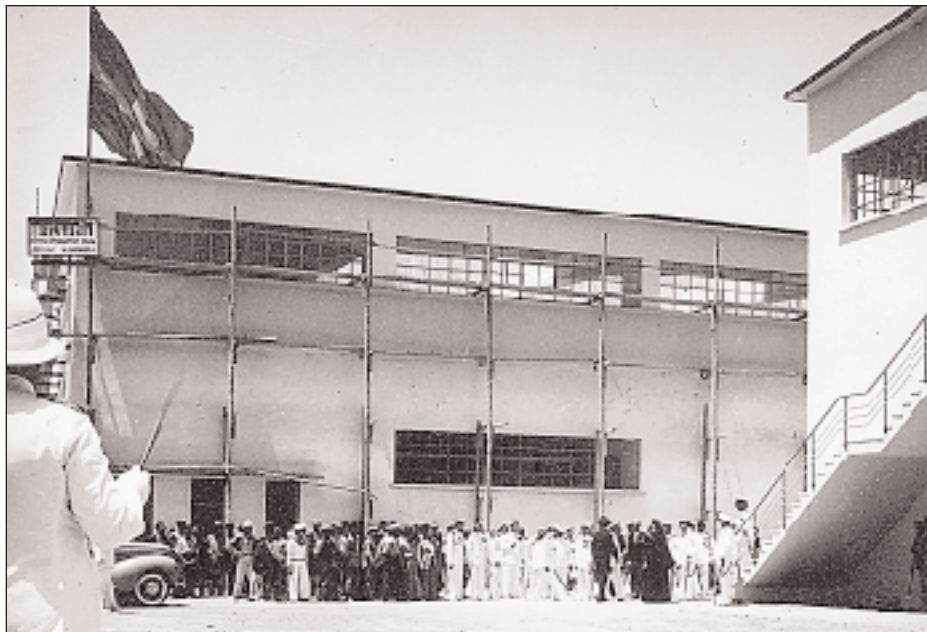
# Πολεμικού Ναυτικού

και όλες οι ξένες χώρες με εξαίρεση τη Γερμανία απαιτούσαν πληρωμές σε συνάλλαγμα. Έτσι το 1937 η Ελλάδα έδωσε παραγγελία σε αγγλικά ναυπηγεία για την κατασκευή δύο σύγχρονων αντιτορπιλικών που παραλήφθηκαν το 1939 και τα παραγγελλθέντα στην Αγγλία από πλέον σύγχρονα αντιτορπιλικά, ονομάστηκαν Β. Γεώργιος και Β. Ολγα. Μαζί με αυτά παραγγέλθηκαν στα ίδια ναυπηγεία, πακέτα υλικών για την κατασκευή, στα εδώ τότε ιδρυθέντα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, δύο ακόμη αντιτορπιλικών του ίδιου τύπου, των Β. Κωνσταντίνος και Β. Σοφία. Το πυροβολικό και άλλα υλικά εξοπλισμού των τεσσάρων αυτών αντιτορπιλικών παραγγέλθηκαν στη Γερμανία και το αντίτιμο συνεψήφισθη έναντι του λογαριασμού Κλήριγκ που περιελάμβανε εξαγωγές ελληνικών προϊόντων, αντί του μη διαθέσιμου ξένου συναλλάγματος, το οποίον ζητούσαν οι Αγγλοι. Η τότε ίδρυση των ναυπηγείων Σκαραμαγκά από το πολεμικό μας Ναυτικό απέβλεπε στην κατασκευή προγράμματος, αντιτορπιλικών, υποβρυχίων και βοηθητικών σκαφών, καθώς και στην εξυπηρέτηση της Εμπορικής Ναυτιλίας. Παράλληλως το Πολ. Ναυτικό είχε ήδη προβεί στην καθολική εν γένει επισκευή των παλαιότερων πολεμικών πλοίων και στην κάλυψη των αναγκών σε βοηθητικά πλοία, στην οργάνωση διαφόρων ναυτικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης και της παρακτίου Αμύνης στην οποία εντάχθηκαν τα θαλάσσια ναρκοπέδια, τα θαλάσσια φράγματα, τα παρατηρητήρια αέρος και θαλάσσης, εγκατεστάθη οπλισμός και άλλες συσκευές.

## Η δύναμη του Στόλου

Έτσι, τη δύναμη του ελληνικού Στόλου τον Οκτώβριο του 1940 ήταν του, λόγω κακής κατάστασης των λεβήτων του, εν εφεδρεία εις την περιοχή του Ναυστάθμου παραμένοντος θωρηκτού Αβέρωφ, αποτελούσαν τα 6 μάλλον σύγχρονα αντιτορπιλικά (Βασιλεύς Γεώργιος, Βασίλισσα Ολγα, Υδρα, Σπέτσαι, Ψαρά, Κουντουριώτης), 4 παλαιότερα αγγλικής κατασκευής θηρία (Λέων, Πάνθηρ, Αετός, Ιέραξ). Τα 6 γαλλικής ναυπηγήσεως υποβρύχια, ηλικίας 13-15 ετών (Πρωτεύς, Γλαύκος, Τρίτων, Νηρείς, Παπανικολής, Κατσώνης), 13 μικρά τορπιλοβόλα 25-38 ετών, 4 ναρκαλιευτικά και το ηλικίας 20 ετών πλωτό συνεργείο «Ηφαιστος». Επί τη ευκαιρία ας μνημονευθεί ότι η κατά την εποχή εκείνη δύναμη του ιταλικού Στόλου περιελάμβανε 8 θωρηκτά, 8 βαρέα κα-

**Η κατάσταση και η δύναμη του Ελληνικού Στόλου στις παραμονές του πολέμου**



◀ Από την τελετή εγκαινίων των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά τον Ιούνιο 1938. Το βαρύ Ελασματοργείο και, δεξιά, η Αίθουσα Χαράξεως των Σχημάτων των ελασμάτων και ενιοχύσεων των νέων πλοίων (φωτ.: αρχείο Στ. Ναυμίδη).

▶ Το αντιτορπιλικό «Βασίλισσα Ολγα», όπως ήταν πριν εκραγεί ο πόλεμος. Ναυπηγήθηκε μαζί με το ίδιοι τύπου αντιτορπιλικό «Βασίλειος Γεώργιος» στην Αγγλία το 1935-38. Από τα πιο σύγχρονα στην εποχή του, ανέπτυξε σημαντική δράση στον πόλεμο.



ταδρομικά, 26 ελαφρότερα καταδρομικά, 60 αντιτορπιλικά, 70 τορπιλοβόλα και 120 υποβρύχια. Ο τρίτος παράγων προετοιμασίας και εν όψει πιθανότητας μελλοντικού εναντίον μας πολέμου, πέραν από τον αριθμό των μαχίμων και των βοηθητικών πλοίων του Πολ. Ναυτικού και της οργανώσεως και του εξοπλισμού των Ναυτικών Αμυντικών Περιοχών και του πολεμικού Ναυστάθμου, υπήρξεν η εγκαινιασθείσα κατάλληλος εκπαίδευση και προς πόλεμον ετοιμότης των παντός επιπέδου και βαθμού στελεχών του Πολ. Ναυτικού. Κατά την προ του πολέμου δεκαετία είχαν, μεταξύ άλλων, λειτουργήσει η Ναυτική Σχολή Πολέμου, οι διάφορες σχολές ειδικεύσεως των Αξιωματικών, οι σχολές των Υπαξιωματικών Μηχανικών και Οπλών, και η σχολή των Υποβρυχίων. Η εκπαίδευση αυτή συμπληρώνονταν και πρακτικώς εφαρμόζονταν στην πράξη

κατά τις κάθε χρόνο συγκροτούμενες μοίρες γυμνασίων, με αποτέλεσμα, κατά την έναρξη του πολέμου την 28 Οκτωβρίου 1940, όλα τα μάχιμα πλοία, τα διάφορα βοηθητικά, τα υποβρύχια, ο ναύσταθμος και οι ναυτικές αμυντικές περιοχές κ.ά. να ευρίσκονται επανδρωμένα με ικανά και εκπαιδευμένα στελέχη σε αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και πληρώματα, περιλαμβανομένων και των διά την περίστασιν αυτήν ανακληθέντων εφεδρών όλων των βαθμών, ώστε να επιτευχθεί η απόδοσις εν γένει του Πολ. Ναυτικού κατά τη διάρκεια της πολεμικής περιόδου που επικολούθησε. ❧

Σημείωση:

Ο κ. Αλέξανδρος Μιχόπουλος, διετέλεσε Α' Μηχανικός του βυθισθέντος στην Ελλάδα το 1941 Αντιτορπιλικού «Ψαρά» και μετέπειτα Αρχιμηχανικός Στόλου στη Μέση Ανατολή.





◀ Ο υπό κατασκευή κατά το 1938 κρημιδώτοιος με τις δέσμες των πλοίων και ο μεγάλος προβλήτας των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά (φωτ.: αρχείο Στ. Ναυμίδα).

# Τα ναυπηγεία Σκαρμαγκά

Τον **ΣΤΕΛΙΟΥ ΝΑΟΥΜΙΔΗ**

*Επίτιμον Επιθεωρητή Ναυτικών Έργων,  
Γενικού Επιτελείου Ναυτικών*

**Η** ΊΔΡΥΣΗ των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά κατά την περίοδο 1937-39, τα οποία συγκαταλέγονται μεταξύ των πρώτων μεγάλων μονάδων βαριάς βιομηχανίας στον τόπο μας, απετέλεσε ένα τιτάνιο έργο του Πολεμικού μας Ναυτικού, κατά την περίοδο της προπαρασκευής του για την επερχόμενη λαίλαπα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Είχα την τιμή να πάρω ενεργώς μέρος στα έργα υποδομής για την ίδρυση των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, ως μόνιμος υπάλληλος (πολιτικός μηχανικός) των τεχνικών υπηρεσιών του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, στο οποίο υπηρέτησα επί 35 χρόνια και συνταξιοδοτήθηκα με το βαθμό του επιτίμου επιθεωρητού.

Η ανάπτυξη και διατήρηση δαπανερών υποδομών για τη ναυπήγηση σύγχρονων υψηλής τεχνολογίας πολεμικών πλοίων, προϋποθέτει τη θέσπιση ενός μακροχρόνιου προγράμματος, κατοχυρωμένου τουλάχιστον με νόμο. Αυτή η πρακτική εφαρμόζεται σήμερα και σε άλλα Ναυτικά, ακόμη και το τουρκικό. Στην Ελλάδα η νομοθέτηση αναλόγου προγράμματος καθιερώθηκε για πρώτη φορά από την κυβέρνηση του Ελευθερίου Βενιζέλου της περιόδου 1928-32. Με νόμο που ψηφίστηκε το 1929 καθορίστηκαν τα νέα πλοία που θα αποκτούσε το Πολεμικό Ναυτικό τα επόμενα 10 χρόνια. Ο νόμος αυτός προέβλεπε τότε την πρόσκτηση 1

ευδρόμου, 12 αντιτορπλικών και 8 υποβρυχίων. Από αυτό το πρόγραμμα πραγματοποιήθηκε αρχικά μόνο η ναυπήγηση 4 αντιτορπλικών, που παραγγέλθηκαν στην Ιταλία και παρελήφθησαν περί το 1933 («Ψαρά - Σπέτσαι - Υδρα - Κουντουριώτης»).

Το 1936, στα πλαίσια της προετοιμασίας για την αντιμετώπιση του διαφαινόμενου Πολέμου, μετά τεκμηριωμένη εισήγηση του ΓΕΝ, ελήφθη κυβερνητική απόφαση για τη συνέχιση της πραγματοποιήσεως του ως άνω ναυπηγικού προγράμματος, με την κατασκευή αντιτορπλικών και υποβρυχίων στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Για το σκοπό αυτό το Πολεμικό Ναυτικό ανέλαβε και πραγματοποίησε ταυτόχρονα δύο μεγαλεπίβολα έργα: α) παρήγγειλε σε αγγλικά ναυπηγεία τα 2 πρώτα αντιτορπλικά και συγχρόνως τα υλικά των δύο επομένων πανομοιότυπων πλοίων, που θα ναυπηγούσε στην Ελλάδα, β) προέβη στην ταχύρρυθμη ίδρυση μέσα σε 2 μόνο χρόνια των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, για την εκεί συνέχιση του ναυπηγικού προγράμματος του Πολεμικού Ναυτικού, αλλά και την κάλυψη αναγκών της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Κατά τη ναυπήγηση των δύο πρώτων αντιτορπλικών «Β. Γεώργιος» και «Β. Ολγα» σε αγγλικά ναυπηγεία, έγινε εκεί εκπαίδευση του ελληνικού προσωπικού που θα χρησιμοποιείτο στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά. Τα δύο πρώτα αντιτορπλικά παρέλαβε το Ναυτικό μας περί το 1938, τους εγκατέστησε στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας το πυροβολικό τους, που είχε παραγγελθεί στη Γερμανία και τα αξιοποίησε στον Πόλεμο του 1940. Οι τρόπιδες των δύο

επομένων αντιτορπλικών («Β. Σοφία» και «Β. Κωνσταντίνος») θυμάμαι ότι ετέθησαν στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, που η λειτουργία τους εγκαινιάστηκε τον Ιούνιο του 1939, αλλά η κατασκευή τους διακόπηκε με την εισβολή των Γερμανών. Τα πυροβόλα των πλοίων αυτών χρησιμοποιήθηκαν στην παράκτια Αμυνα.

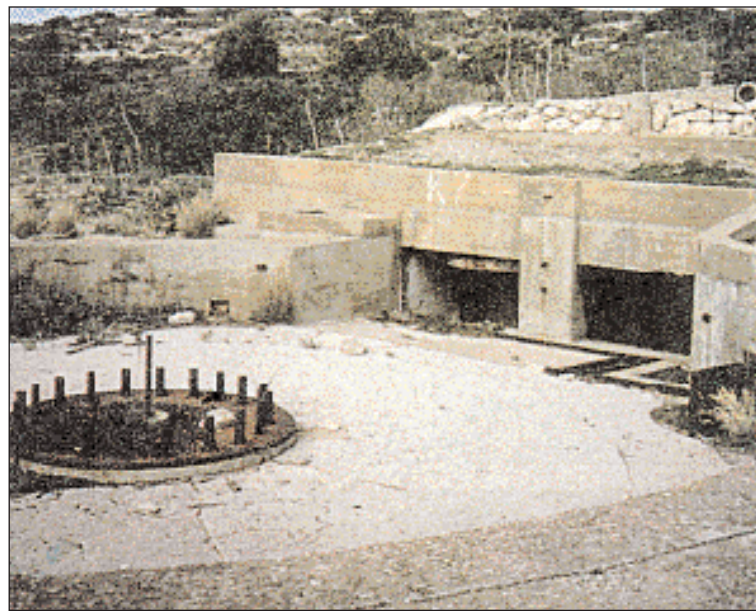
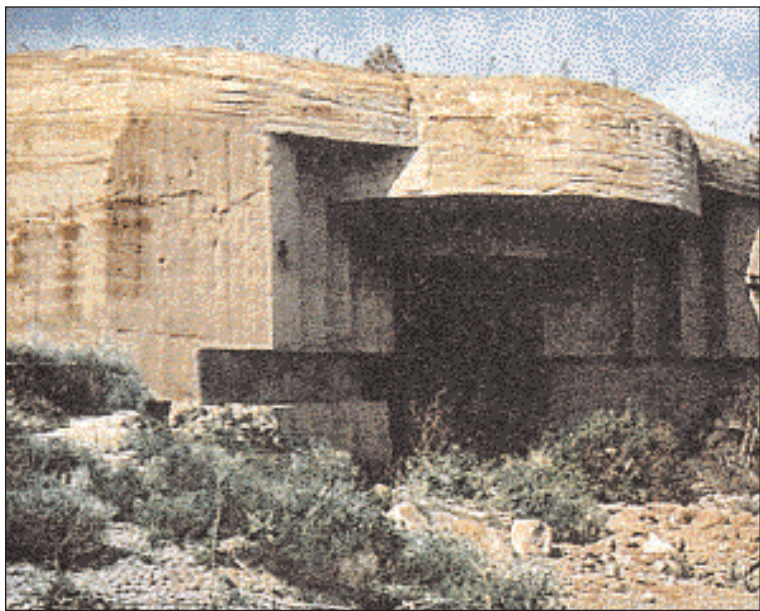
Δεν ξεκινάω το έμπρακτο ενδιαφέρον του τότε Α/ΓΕΝ υποναυάρχου Αλέξανδρου Σακελλαρίου για την απρόσκοπτη πρόοδο των εργασιών συγκροτήσεως των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά και τις συχνές αιφνιδίες και κατά πυκνά διαστήματα καθόδους του στο εργοτάξιο, συνήθως αργά κατά τις απογευματινές ώρες. Ανάλογο ήταν και το ενδιαφέρον για το έργο του πρωθυπουργού Ιωάννη Μεταξά. Το προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού, που είχε την ευθύνη της μελέτης των έργων υποδομής και την επίβλεψη εκτελέσεώς των από εργολάβους, αλλά και το προσωπικό των εργολάβων που έκανε τα έργα, ξεπέρασε τον εαυτό του σε εργατικότητα και αποτελεσματικότητα. Οπως αναγνώρισε και ο τότε πρωθυπουργός, η ταχύτατη ίδρυση των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, απετέλεσε «άθλο και τίτλο τιμής».

Το έργο κολοσσιαίου για τα ελληνικά μέτρα, πραγματοποιήθηκε σε χρόνο ρεκόρ από ελληνικά μυαλά, χέρια, χρήματα και μέσα, σε εποχή που η βιομηχανική ανάπτυξη στην πατρίδα μας και η οικονομία της βρίσκονταν ακόμη στα σπάργανα. ❧

*Η εκτέλεση ενός κολοσσιαίου έργου σε εκπληκτικά βραχύ χρόνο*



# Η παράκτια άμυνα



▲ Το βόρειο οχυρό Αιγίνης (αριστερά) και το οχυρό Φλεβών (δεξιά) σε απόσταση μισής ώρας από την Αθήνα, παραμένουν οιωπηλοί μάρτυρες μιας πυχής της Ιστορίας στον πόλεμο του '40.

Τον ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΑΠΑΖΗΦΑΚΗ

Υποναύαρχον Π.Ν. ε.α.

**ΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΘΈΜΑ** απασχολούσε τους αρμοδίους από το 1926, ουσιαστικές ενέργειες αναλήφθηκαν μόνο από τα τέλη του 1935. Με Βασιλικό Διάταγμα της 20-12-35 καθορίστηκαν οι ακόλουθες Ναυτικές Αμυντικές Περιοχές, υπό τη διοίκηση ανωτέρου διοικητικού Τοπικής Αμύνης, ήτοι: Δυτικής Ελλάδας, με έδρα την Πάτρα, Κρήτης, με έδρα τα Χανιά, Νοτίου Αιγαίου, με έδρα τον Πειραιά, Ευβοίας, με έδρα τη Χαλκίδα, Βορείου Αιγαίου, με έδρα τη Θεσσαλονίκη, και Ανατολικών Νήσων με έδρα τη Χίο.

Η Ανωτέρα Διοίκηση Τοπικής Αμύνης, στην οποία τοποθετήθηκαν ειδικευμένοι στο Πυροβολικό και Οχυρώσεις αξιωματικοί και πολιτικοί μηχανικοί, ανέλαβε αμέσως την κατασκευή των αναγκαίων έργων. Ελλείψει ανάλογης πείρας, έγινε μετάκληση ξένων ειδικών συμβούλων. Τον Δεκέμβριο του 1936 ήλθε απόστρατος Γερμανός αντιναύαρχος για ένα μήνα και έδωσε τις πρώτες γενικές οδηγίες για την παράκτια και αντιαεροπορική άμυνα. Αργότερα έφθασαν δύο ακόμη Γερμανοί ειδικοί σύμβουλοι: ένας ταγματάρχης του Μηχανικού και ένας πλωτάρχης πυροβολητής, που παρέμειναν στην Ελλά-

**Οι παραθαλάσσιες οχυρώσεις εξασφάλιζαν την προστασία ζωτικών λιμανιών και βάσεων της χώρας**

δα επί μερικούς μήνες και έφυγαν μέσα του 1937. Ακολούθως έγινε επιλογή στρατηγικών παραθαλασσιών προσβάσεων, στις οποίες με βάση τις οδηγίες των ανωτέρω συμβούλων σχεδιάστηκαν, κατασκευάστηκαν και εξοπλίστηκαν κατά την περίοδο 1937-40 από ελληνικό προσωπικό, χρήματα και μέσα, παράκτια οχυρά. Οι οχυρώσεις αυτές, σε συνδυασμό με φράγματα ναρκών και ανθυποβρυχιακά δίκτυα, εξασφάλιζαν την προστασία των ζωτικότερων λιμένων και ναυτικών βάσεων από προσβολές πολεμικών επιφανείας και υποβρυχίων. Επιπλέον δημιουργήθηκαν εσωτερικοί

θαλάσσιοι δρόμοι, ασφαλείς κατά το μεγαλύτερο τμήμα από παρόμοιες προσβολές, από Κρητικό και Ιόνιο μέχρι Θεσσαλονίκη. Έτσι το 1940 οι θαλάσσιες μεταφορές ελληνικών στρατευμάτων και εφοδίων έγιναν χωρίς κώλυμα και χωρίς απώλειες με ευθύνη του Πολεμικού Ναυτικού.

Κάθε οχυρό, εκτός από μεγάλα πυροβόλα, ταχυβόλα και πολυβόλα διαφόρων διαμετρημάτων, διέθετε πλήρεις υπόγειες ή ημιυπόγειες προστασιμένες και θωρακισμένες εγκαταστάσεις, που στέγαζαν κεντρικό σταθμό ηλεκτροπαραγωγής, πυριτιδαποθήκες, βληματαποθήκες, καταφύγια, θαλάμους φαγητού, ύπνου και υγιεινής προσωπικού, σταθμούς τραυματιών

κ.τ.λ. Στους επίγειους εξοπλισμούς τα οχυρά διέθεταν επίσης προβολείς για έρευνες επιφανείας και αέρος, διαστημόμετρα, σταθμούς διευθύνσεως βολής, κατευθυντήρες πυροβολικού μεγάλου διαμετρήματος και αντιαεροπορικά. Αυτά είχαν αγοραστεί από το εξωτερικό και κυρίως από τη Γερμανία, που εδέχετο παραγγελίες και πληρωμές σε είδος, αντί συναλλάγματος που απαιτούσαν άλλα κράτη, όπως η Γαλλία, Αγγλία κ.τ.λ., τα οποία επί πλέον με δυσκολία πωλούσαν πολεμικό υλικό την περίοδο εκείνη. Τα βαρέα κυρίως πυροβόλα των οχυρών προήλθαν από παροπλισμένα πολεμικά πλοία.

Παράλληλα προς την ευθύνη των παρακτιών οχυρών και την αντιαεροπορική άμυνα της χώρας, πλην του μετώπου του 1940, το Πολεμικό Ναυτικό είχε την επιμέλεια, οργάνωση, λειτουργία και αξιοποίηση 400 περίπου παρατηρητηρίων επιτηρήσεως θαλάσσης και αέρος, που αναπτύχθηκαν και λειτουργούσαν ικανοποιητικά σε διάφορα επικαιρα σημεία ολόκληρης της Ελλάδας. Η Υπηρεσία Επιτηρήσεως Συναγερμού Αέρος και Θαλάσσης είχε εγκατασταθεί στο υπόγειο καταφύγιο του Λυκαβηττού, όπου συγκεντρώνονταν όλες οι πληροφορίες από τα ανά τη χώρα παρατηρητήρια.

Τα κυριότερα παράκτια οχυρά και πυροβολεία, τα οποία αποτελούσαν μεγάλα οχυρωματικά έργα ανάλογα προς τα 20 γνωστά οχυρά της γραμμής Μεταξά στα

ελληνοβουλγαρικά σύνορα που έγιναν την ίδια περίοδο, ήταν τα ακόλουθα:

**Σαρωνικός Κόλπος**  
Βόρειο Οχυρό Αιγίνης (κοντά στον Τούρλο)  
Νότιο Οχυρό Αιγίνης (κοντά στην Πέρδικα), Οχυρό Φλεβών  
**Πατραϊκός Κόλπος**  
Οχυρό Αράξου, Οχυρό Ρίου  
**Ευβοϊκός Κόλπος**  
Οχυρό Νοτίου Ευβοϊκού, Οχυρό Βορείου Ευβοϊκού  
**Θερμαϊκός Κόλπος, περιοχή Μεγάλου Εμβόλου**  
Οχυρό Καραμπουρνού, Οχυρό Τούζλα

Συμπληρωματικά προς τα παράκτια οχυρά, είχαν αναπτυχθεί στις προσβάσεις του Σαρωνικού, Πατραϊκού, Βορείου και Νοτίου Ευβοϊκού φράγματα ναρκών και ανθυποβρυχιακά δίκτυα. Τα ανθυποβρυχιακά δίκτυα και πολλές από τις νάρκες, όπως και τα αγκύρια ναρκών και δικτύων, ήταν ελληνικής κατασκευής. Με τα μέσα της εποχής, αυτό το εγχείρημα ήταν σημαντικό.

Η υποδομή που αναπτύχθηκε για την επάκτια και αντιαεροπορική άμυνα της Ελλάδας στον πόλεμο του 1940 και αξιοποιήθηκε με ευθύνη και μέριμνα του Πολεμικού Ναυτικού, ήταν πολύπλοκη, εκτεταμένη και αποτελεσματική, που δεν έχει μέχρι τώρα παρουσιαστεί και αναγνωριστεί επαρκώς. ❧

# Ο τορπιλισμός της «Ελλην»



Τον Κ. ΠΑΪΖΗ - ΠΑΡΑΔ'ΕΛΛΗ

Αντιναύαρχον ε.α.

**Ο**πως όλοι γνωρίζουμε, στις 8.25 το πρωί της 15ης Αυγούστου 1940, ανήμερα στη γιορτή της Μεγαλόχαρης, τορπιλίσθηκε και βυθίστηκε το ευδρομο «Ελλην» έξω από το λιμάνι της Τήνου, όπου είχε σταλεί για να λάβει μέρος στις γιορταστικές εκδηλώσεις της ημέρας αυτής.

Μετά τις γενόμενες έρευνες από δύτες του Ναυτικού διαπιστώθηκε ότι οι τορπίλες ήταν ιταλικές και επομένως η επίθεση έγινε από ιταλικό υποβρύχιο. Η διαπίστωση όμως αυτή κρατήθηκε μυστική μέχρι την ιταλική εισβολή στην Ελλάδα το πρωί της 28ης Οκτωβρίου 1940.

Από τη βύθιση του «Ελλην» έχασαν τη ζωή τους 1 υπαξιωματικός και 8 ναύτες από το πλήρωμα του πλοίου και επίσης μια γυναίκα από το πλήθος των προσκυνητών, η οποία έπαθε συγκοπή με την έκρηξη της δεύτερης τορπίλης.

Μετά τη λήξη του πολέμου, αποκαλύφθηκε ότι το υποβρύχιο ήταν το ιταλικό *Delphino*, το οποίο είχε ξεκινήσει για το σκοπό αυτό από τη ναυτική βάση Παρθένι της Λέρου το βράδυ της 14ης Αυγούστου. Κυβερνήτης ήταν ο υποπλοίαρχος Guizerre Aicardi.

Το ιστορικό της εγκληματικής αυτής αποστολής αποκαλύφθηκε αρκετά αργότερα, όταν το ιταλικό περιοδικό *Tempo*, στις αρχές του 1960, άρχισε να δημοσιεύει τα απομνημονεύματα του Ιταλού διοικητού των Δωδεκα-

νήσων κόμητα De Vecchi με τίτλο «Ο αληθινός Μουσολίνι» (Mussolini Vero). Στα απομνημονεύματα αυτά, αναφέρεται στον τορπιλισμό του «Ελλην» ότι «η βύθιση, πράγματι ατυχής του «Ελλην» προκάλεσε αναταραχή σε διεθνές επίπεδο». Ο χαρακτηρισμός «ατυχής» που έδωσε ο De Vecchi στη βύθιση του πλοίου ενόχλησε τον Guizerre Aicardi, ο οποίος είχε πια παραιτηθεί από το ιταλικό ναυτικό και ήταν τότε πλοίαρχος σε ποντοπόρα εμπορικά πλοία. Εστειλε λοιπόν μια επιστολή στην εφημερίδα *Nazione* της Φλωρεντίας, η οποία δημοσιεύθηκε στις 19 Απριλίου 1960. Τα κύρια σημεία αυτής της επιστολής, η οποία είναι άγνωστη στο ευρύ κοινό, θα παρουσιάσω, διότι πιστεύω ότι είναι πολύ ενδιαφέρουσα και φωτίζει από μια άλλη σκοπιά τα κίνητρα και τον τρόπο εκτέλεσης της επιχείρησης αυτής.

## Εντολές

Στις δεκατέσσερις Αυγούστου, ο κόμης De Vecchi, διοικητής του Αιγαίου, έφθασε στη Λέρο από τη Ρόδο, συνοδευόμενος από τον ναύαρχο Biancheri. Κάλεσε τον υποπλοίαρχο Aicardi, του έδειξε μια επιστολή γραμμένη με το χέρι από τον αρχηγό του Ναυτικού Επιτελείου και του είπε: «Αυτή είναι η επιστολή του ναυάρχου σου, διάβασέ την...» ύστερα, ενώ ο διοικητής διάβαζε, του έδωσε προφορικά τις οδηγίες του. «Θα εφοδιασθείς με τορπίλες όσο περισσότερες μπορείς, πέραν της κανονικής ποσότητας, και πρέπει να τορπιλίσεις ό,τι συναντήσεις «ουδέτερα και μη ουδέτερα».

«... Δεν είχαμε καμία διάκριση –λέει ο Aicardi– μεταξύ πολεμικών πλοίων και εμπορικών, αυτό το βεβιαίονω κατά τρόπο απόλυτο. Και δεν είχα καμία αμφιβολία στο πώς εννοούσε την αποστολή που μου είχε αναθέσει. Αλλωστε υπήρξε συντομότητα και μου άφησε μοναδικό έγγραφο, που ακόμη κατέχω, ένα φύλλο ατζέντας ριγωτό με τετράγωνα, όπου με το χέρι του έγραψε με λεπτομέρεια τις τελευταίες πληροφορίες της αεροπορικής αναγνώρισης: ΤΗΝΟΣ: Ένα μεγάλο επιβατηγό και εμπορικό πλοίο. ΣΥΡΟΣ: Δύο πλοία. Κατόπιν ετοιμάσα, σε γενικές γραμμές, το πρόγραμμα: Να καταλάβω «εξαπίνης» εκείνα τα πλοία στα λιμάνια που μου υποδείχθηκαν, κατόπιν να κατευθυνθώ προς την Αίγινα, για να παρεμποδίσω τη ναυσιπλοΐα στον ισθμό της Κορίνθου. Να μη βρεθώ στα νότια του παραλλήλου των 36ο 50' που είναι σε Νιο, Μήλο και Αμοργό γιατί ήταν δυνατό να παρέμβουν άλλα υποβρυχία μας στις ζώνες της ενέδρας μας. Οι επιχειρήσεις θα έπρεπε να γίνουν έτσι, ώστε η ταυτότητα και η εθνικότητα του υποβρυχίου να μην αναγνωρισθούν».

Το «*Delphino*» έφθασε πολύ νωρίς στις 15 Αυγούστου μπροστά στην Τήνο και αντιληφθήκαμε να φεύγει προς βορρά ένα μεγάλο πλοίο (το «*Αρντένα*» που είχε αποβιβάσει προσωπικό-τητες). Αλλά δύο ήταν ακόμη στο λιμάνι (το «*Εσπερος*» και το «*Ελένη*»). Ενώ ο υποπλοίαρχος Aicardi στο περισκόπιο κοίταζε γύρω και μελετούσε τον τρόπο να τα πλήξει, είδε να φθάνει σιωπηλό στα νώτα του από τα δυτικά το «*Ελλην*».

▲ Το «Ελλην» στις φλόγες. «Εκτόξευσα από την πλήρη μια τορπίλη εναντίον του «Ελλην». Χιπήθηκε ακριβώς στη μέση, ανάμεσα στις δύο καινοδόχους», γράφει, 20 χρόνια αργότερα, ο κυβερνήτης του ιταλικού υποβρυχίου «*Ντελφίνο*», που τορπίλισε το «Ελλην» (φωτ.: «*Ηνωμένοι Φωτορεπόρτερ*»).

«Δεν είχα ούτε δισταγμό ούτε ταλάντευση. Είχα συνείδηση ότι εκτελώ μια στρατιωτική διαταγή, η οποία δεν έδινε περιθώρια για αμφιβολίες. Σήμερα τρέφω για την Ελλάδα αισθήματα συμπάθειας και θαυμασμού και χαιρώ για την ειλικρινή φιλία που υπάρχει ανάμεσα στους Έλληνες και εμάς. Αλλά, τότε, πέρα από κάθε αμφιβολία, βρισκόμασταν σε αντίθετα στρατόπεδα. Αλλά, τότε, πέρα από κάθε αμφιβολία, βρισκόμασταν σε αντίθετα στρατόπεδα. Απ' ό,τι ήξερα, η διαταγή που είχα πάρει μπορούσε να αποτελέσει το προοίμιο για μια άμεση, κανονική είσοδο στον πόλεμο...».

«Τα δύο πλοία που ήταν αγκυροβολημένα στο λιμάνι της Τήνου, δεν είχαν την ελληνική σημαία ζωγραφισμένη στα πλευρά. Η πλέον φανερό προβολή των εθνικών χρωμάτων, ήταν το πρώτο μέτρο προφυλάξεως που έπρεπε να λάβουν για την ασφάλεια των νομίμων πλοίων.

Εκείνα τα δύο πλοία έπρεπε να τα πλήξω. Και τότε δεν μπορούσα να σκεφθώ ότι ήταν δυνατό να αφήσω να χαθεί η ευκαιρία του «Ελλην»».



## Πώς περιγράφεται ο τορπιλισμός

«Εκτόξευσα από την πλώρη μια τορπίλη εναντίον του “Ελλην” και ενώ αυτή προχωρούσε προς το στόχο της, στρέφω όλο αριστερά και, αφού άλλαξα εντελώς πορεία, έριξα από την πρύμνα δύο τορπίλες προς το εσωτερικό του λιμανιού. Το “Ελλην” χτυπήθηκε ακριβώς στη μέση, ανάμεσα στις δύο καπνοδόχους. Το πλοίο τραντάχθηκε δυνατά από τη σφοδρή έκρηξη και θα μείνει για λίγο στην επιφάνεια, δείχνοντας ένα τεράστιο ρήγμα στην ίσαλη γραμμή, στρογγυλή όπως ο ήλιος όταν ανατέλλει.

Οι δύο τορπίλες που ρίχθηκαν μέσα στο λιμάνι, είχαν διαφορετικό αποτέλεσμα. Το άνοιγμα είναι στενό και επιπλέον η ορατότητα είναι πολύ μικρή. Η μία έπληξε το άκρο του βορεινού μώλου και ξεπήκωσε νερό και πέτρες, η άλλη βρήκε το στόχο. Είδα μια μεγάλη στήλη νερού στα πλευρά του πλοίου, αφήνω το περισκόπιο για να ριζώ μια ματιά στα όργανα του συστήματος ρίψεως, διότι το απότομο ξαλάφωμα της πρύμνης προκαλεί βύθιση της πλώρης, ύστερα στρέφω για να κοιτάξω και η τεράστια στήλη νερού είναι ακόμα στον αέρα. Πλεούμενα κάθε είδους, αλιευτικά, ατμόπλοια, φθάνουν στο λιμάνι, στην πλώρη του “Ελλην” βλέπω ένα κανόνι που βάλλει τρελά, χωρίς να ξέρει πού, χωρίς να ξέρει εναντίον ποιου. Λόγω του χαρακτήρος της αποστολής, κρίνω σκόπιμο να απομακρυνθώ αμέσως. Το “Ελλην” επιπλέει ακόμη. Θα βυθισθεί ύστερα από μερικά λεπτά».

Το «Delphino» απομακρύνεται. Σύμφωνα με τις διαταγές, κατευθύνεται στη Σύρα, πάντοτε σε κατάδυση. Φθάνει εκεί πριν από το μεσημέρι, πλέει προς την είσοδο του λιμανιού, αποφεύγοντας τα αβαθή νερά. Το λιμάνι είναι άδειο, ακόμη και από μικρά πλεούμενα και από μικρές βάρκες. «Ποτέ δεν είδα λιμάνι τόσο άδειο» λέει ο Aicardi. Η αποστολή του υποβρυχίου είχε συνεχισθεί στα ελληνικά νερά, έως ότου έφθασε στον Aicardi η διαταγή να επιστρέψει στη βάση. Ύστερα από τον τορπιλισμό του «Ελλην» η Ελλάδα εξαπόλυσε εναγώνια με τη διπλωματική οδό, την είδηση ότι θα έπλεε μια νηοπομπή γεμάτη από προσκυνητές. Και ο Aicardi νόμισε ότι η ξαφνική ανάκλησή του από την αποστολή είχε γίνει από το αρχηγείο Ναυτικού, για το «φόβο» ότι εκείνος, εκτελώντας τις διαταγές που είχε πάρει, να βυθίζει «τα πάντα», θα κτυπούσε και εκείνα τα πλοία της νηοπομπής.

«Γιατί –διερωτάται ο υποπλοίαρχος Aicardi– ο De Vecchi χαρακτήρισε το γεγονός “ατυχές”; “Τότε δεν είχε αυτή την γνώμη. Ίσως θα ήταν “ευτυχής” ο τορπιλισμός ενός πλοίου ή περισσότερων πλοίων, έστω και φορτωμένων με προσκυνητές και γιατί “ατυχές” από τη στιγμή που οι Έλληνες είχαν κάνει την εκλογή των, μεταξύ των δύο εμπόλεμων στρατοπέδων και η απόφασή τους δεν άλλαξε ούτε από το γεγονός ότι για πολύ καιρό είχε γίνει πιστευτό ότι η βύθιση του “Ελλην” είχε επινοηθεί από τους Αγγλους, για να σπρώξουν την Ελλάδα να εισέλθει ανοικτά στη σύρραξη; Από την άλλη

▼ Φωτογραφία μετά τον τορπιλισμό. Μεταξύ των προσκενητών διακρίνονται και διασωθέντες ναύτες. Ανάμεσά τους και ο ναύτης (ένθετη φωτογραφία) Χρήστος Κομματιάς (1921-1970) που υπηρετούσε τη θητεία του στο «Ελλην» και διασωθείς έκανε τάμα στην Παναγία, όταν αποκτήσει παιδί να τον δώσει το όνομά της. Η φωτογραφία παραχωρήθηκε από τη δημοσιογράφο Μαριάννα Κομματιά, κόρη του Χρ. Κομματιά.



μεριά, ο τορπιλισμός του καταδρομικού, προκάλεσε, για λίγο καιρό, μια ανάσχεση στην ελληνική ναυσιπλοΐα στο Αιγαίο, πράγμα που αναμφίβολα μας ωφέλησε».

«Αυτή η πολυτάραχη περιπέτεια –κατάληξε ο υποπλοίαρχος Aicardi– άφησε και σε μένα μια πικρή ανάμνηση, που κάθε τόσο ξανάρχεται. Οχι όμως σαν μετάνοια λόγω τύψεων συνειδήσεως. Ενώ διάφοροι έως τώρα μίλησαν στα κρυφά και σε μυστηριακή ατμόσφαιρα, όσον αφορά εμένα, παρά το ότι δεν καυχήθηκα ποτέ, δεν είχα ποτέ φοβηθεί να πω ότι ο εκτελεστής ήμουν εγώ. Το γεγονός εντασσόταν στα συνηθισμένα καθήκοντα αρμοδιότητας και χρέους. Οι διαταγές δεν είναι αστεία ή προτάσεις που επιδέχονται συζήτηση, εκτελούνται χωρίς αντίρρηση. Η πικρή ανάμνηση, που μου ξανάρχεται και σήμερα, είναι ότι η τορπίλη που έπληξε τον μικρό κυματοθραύστη, στα βορεινά του λιμανιού της Τήνου, προκάλεσε τον θάνατο μιας πτωχής γυναίκας. Θα πρέπει να έπασχε από την καρδιά της. Αυτή τη λεπτομέρεια την πληροφορήθηκα στη Λέρο, αμέσως ύστερα από την επιστροφή μου και με εγέμισε θλίψη».

### Επιπόλαια και αυθαίρετα

Διαβάζοντας την επιστολή Aicardi δεν μπορούμε να αποφύγουμε μερικές βασικές παρατηρήσεις, τις οποίες θα αναφέρουμε κατωτέρω για την καλύτερη παρουσίαση της επιχειρήσεως του τορπιλισμού του «Ελλην».

Κατ' αρχάς έκπληξη προκαλεί ο τρόπος που λειτουργούσε η ανώτερη

ιταλική ηγεσία και η ηγεσία του ιταλικού ναυτικού στη λήψη τόσο σοβαρών αποφάσεων, καθώς και η μέθοδος που ακολουθήθηκε για τη μεταβίβαση των διαταγών υλοποιήσεώς τους. Η συγκεκριμένη διαταγή ήταν μια διαταγή επιπόλαιη και αυθαίρετη, χωρίς καμία μελέτη για τις συνέπειές της. Γι' αυτό και γρήγορα ανακλήθηκε. Χαρακτηριστικό είναι ότι την επιχείρηση αυτή δεν την ε γνώριζε ούτε ο υπουργός των Εξωτερικών Τσιάνο, όπως φαίνεται από το ημερολόγιό του

που δημοσιεύθηκε μετά τον πόλεμο. Γράφει στις 15 Αυγούστου 1940: «Βυθίσθηκε ένα ελληνικό σκάφος από υποβρύχιο που ακόμη δεν ξέρουμε ποιο είναι. Για μένα υπάρχει στη μέση η προπέ-

τεια του De Vecchi. Συνομίλησα με τον Ντούτσε, ο οποίος επιθυμεί ναλυθεί ειρηνικά το επεισόδιο αυτό το οποίο μπορούσε να έλειπε» (σ.σ. το οποίο ο ίδιος είχε διατάξει).

Σημειούται η ανυπαρξία οργανωμένου και σωστού δικτύου πληροφοριών από την πλευρά του ιταλικού ναυτικού. Είναι πρωτοφανές για μια τεράστια ναυτική δύναμη όπως η ιταλική με τόσα θωρηκτά, καταδρομικά και υποβρύχια, η οποία ετοιμάζεται για πόλεμο, να μη γνωρίζει τις κινήσεις του ελληνικού στόλου και ότι στις 15 Αυγούστου είναι στην Τήνο μία από τις μεγαλύτερες γιορτές της Ορθοδοξίας και υπάρχει προς το νησί αυτό παραδοσιακή μεταφορά προσκυνητών.

Αντίθετα έβλεπαν συνεχώς μυστική υποστήριξη της Αγγλίας και βρετανικές νηοπομπές στο Αιγαίο, χωρίς να

μπούν στον κόπο να αναλύσουν τι σκοπό θα εξυπηρετούσαν οι νηοπομπές αυτές. Ο πρέσβης όμως της Ιταλίας στην Αθήνα Gratsi στο βιβλίο «Αρχή του Τέλους», που εκδόθηκε μετά τον πόλεμο, βεβαιώνει ότι ουδεμία βρετανική βάση υπήρχε στην Ελλάδα πριν από τις 28 Οκτωβρίου 1940.

Από την επιστολή Aicardi προκύπτει ότι ο κύριος στόχος του «Delphino» δεν ήταν το «Ελλην», αλλά τα «οπλιταγωγά» κατά τον Aicardi, δηλαδή τα επιβατηγά τα οποία μετέφεραν τους προσκυνητές στην Τήνο και είναι ευτύχημα που δεν μπόρεσε να πραγματοποιήσει τους στόχους του αυτούς. Έτσι ο «Εσπερος», η «Αρντένα» και τα άλλα πλοία που ήταν στο λιμάνι της Τήνου, γλίτωσαν τον τορπιλισμό και δεν θρηνήσαμε εκατοντάδες αθώα θύματα. Είναι ευτύχημα επίσης που ο Aicardi δεν βρήκε πλοία στο λιμάνι της Σύρου και ότι στη συνέχεια δεν τον άφησαν να ολοκληρώσει την περιπολία του στο Σαρωνικό, όπως είχε αρχικά διαταχθεί.

Τέλος, θα πρέπει να υπογραμμισθεί η κυνικότητα του υποπλοίαρχου Aicardi, ο οποίος χωρίς κανένα ηθικό ενδιαφέρον και χωρίς τύψεις προχώρησε στην πραγματοποίηση μιας εγκληματικής επιχειρήσεως σε ειρηνική περίοδο χωρίς προειδοποίηση. Μια επιχείρηση που θα μπορούσε να τον χαρακτηρίσει αργότερα εγκληματία πολέμου. Χαρακτηριστικά τονίζει ότι η επιχείρηση αυτή άφησε σ' αυτόν «μια πικρή ανάμνηση που κάθε τόσο ξανάρχεται. Ομως, όχι σαν μετάνοια λόγω τύψεων συνειδήσεως...»

Ίσως το αποκορύφωμα της υποκρισίας του Aicardi είναι όταν αναφέρεται στο μεμονωμένο θάνατο μιας γυναίκας στην προβλήτα της Τήνου. Την είδηση την πληροφορήθηκε όταν επέστρεψε στη Λέρο, και όπως είπε «τον εγέμισε θλίψη».

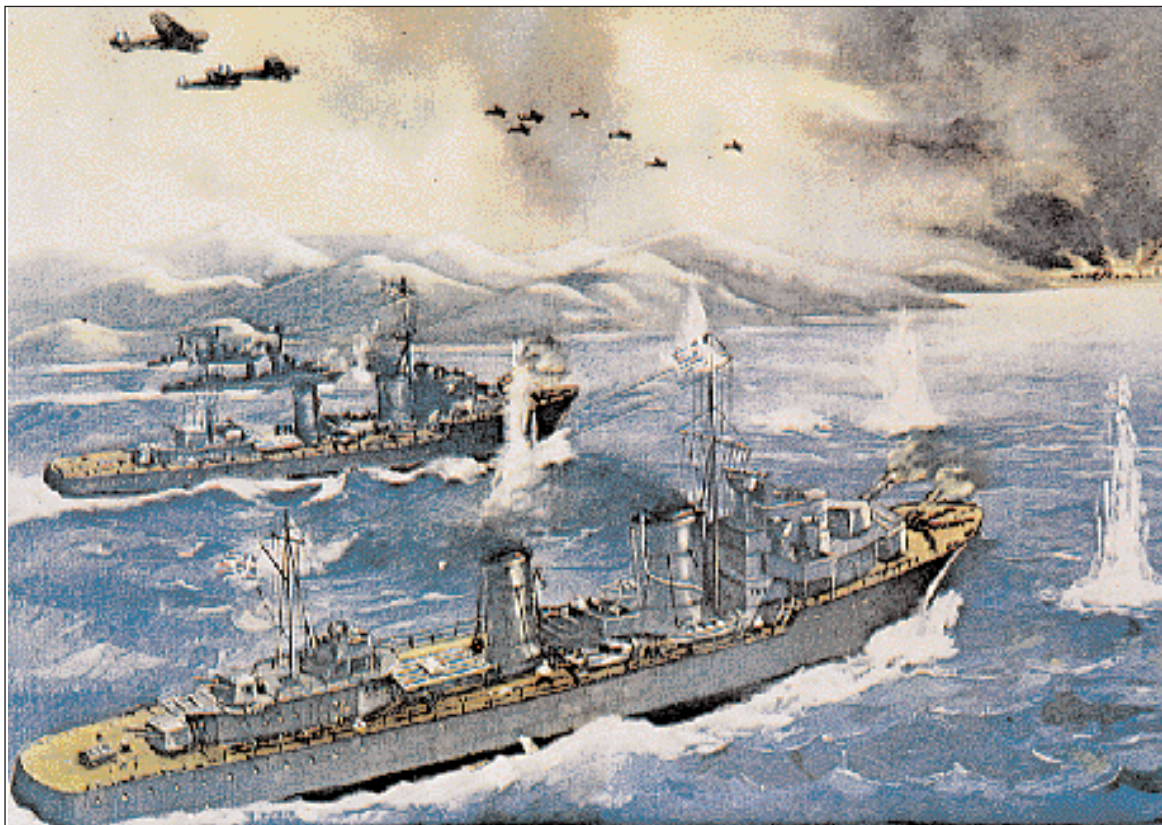


# Η δράση



▲ Γελοιογραφία του Φωκίωνα Δημητριάδη στο «Ελεύθερον Βῆμα» στις 22 Δεκ. 1940. Σχολιάζει τη δεύτερη καταδρομή ελληνικών αντιτορπιλικών στα Σιενά του Ουράνιο.

▼ Μοίρα ελληνικών αντιτορπιλικών βομβαρδίζει το λιμάνι του Ανιόνα (5-6 Ιαν. '41), κατά τον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο. Λαϊκή λιθογραφία της εποχής (φωτ.: «Το ἔπος του '40», εκδ. Ιστορική και Εθνολογική Εταιρεία της Ελλάδος).



Του ΚΩΝ/ΝΟΥ ΜΕΤΑΛΛΗΝΟΥ

Αντιναύαρχον Π.Ν. ε.α.

**Ο**ΤΑΝ ΑΡΧΙΖΕ ο ελληνοϊταλικός πόλεμος, ο ελληνικός στόλος διέθετε 10 αντιτορπιτικά (2 τύπου «Β. Γεώργιος», εκτοπίσματος 1.335 τόν., αγγλ. κατασκ. 1938 – 4 τύπου «Κουντουριώτης», εκτ. 1.350 τόν., ιταλικής κατασκ. 1930 – 32 – 4 τύπου «Λέων», εκτ. 1.033 τόν. αγγλ. κατασκ. 1909). Τα 12 μικρά ελληνικά торπιλοβόλα (4 των 350 τόν., κατασκ. 1905–4 των 240 τόν., κατασκ. 1914–4 των 125 τόν., κατασκ. 1914) μόνο βοηθητικές υπηρεσίες, σε παράκτιες περιοχές, μπορούσαν να προσφέρουν.

Το παλιό θωρηκτό/καταδρομικό (Θ/Κ) «Αβέρωφ» βρισκόταν σε παροπλισμό λόγω της κακής κατάστασης των λεβήτων του. Από τα αντιτορπιτικά μόνο τα δύο («Β. Γεώργιος» και «Β. Ολγα») ήταν σύγχρονα. Τα 4 ιταλικής κατασκευής (τύπου DARDO) είχαν αποδειχθεί προβληματικά, ενώ η συμβολή των 4 τύπου «Λέων» περιοριζόταν σημαντικά από την ηλικία τους.

Πρέπει να επισημανθεί ότι τα ελληνικά αντιτορπιτικά δεν ήταν εξοπλισμένα με ανθυποβρυχιακές συσκευές για τον εντοπισμό «εν καταδύσει» υποβρυχίων, ούτε με ραντάρ για εντοπισμό πλοίων ή αεροσκαφών. Επίσης, υστερούσαν σε αντιαεροπορικό οπλισμό.

Το ναυτικό εξοπλιστικό πρόγραμμα,

βασισμένο σε δύο σκέλη –ελαφρά σκάφη και ναυτική αεροπορία– είχε πολλές καθυστερήσεις και ατυχείς παραγγελίες. Η Ελλάδα πάντως σε καμιά περίπτωση δεν θα μπορούσε να αντιπαρατάξει υπολογίσιμη ναυτική δύναμη απέναντι στον πανίσχυρο ιταλικό στόλο, με τα 8 θωρηκτά, τα 8 βαρέα και 26 ελαφρά καταδρομικά, τα 130 αντιτορπιτικά και торπιλοβόλα και τα 119 υποβρύχια. Κάτω από τέτοιες συνθήκες, τα λιγοστά ελληνικά αντιτορπιτικά, με την έμμεση στρατηγική κάλυψη βέβαια του βρετανικού στόλου της Μεσογείου, θα αναλάβουν αθόρυβα και καρτερικά το πολύ σημαντικό έργο της προστασίας των νηοπομπών.

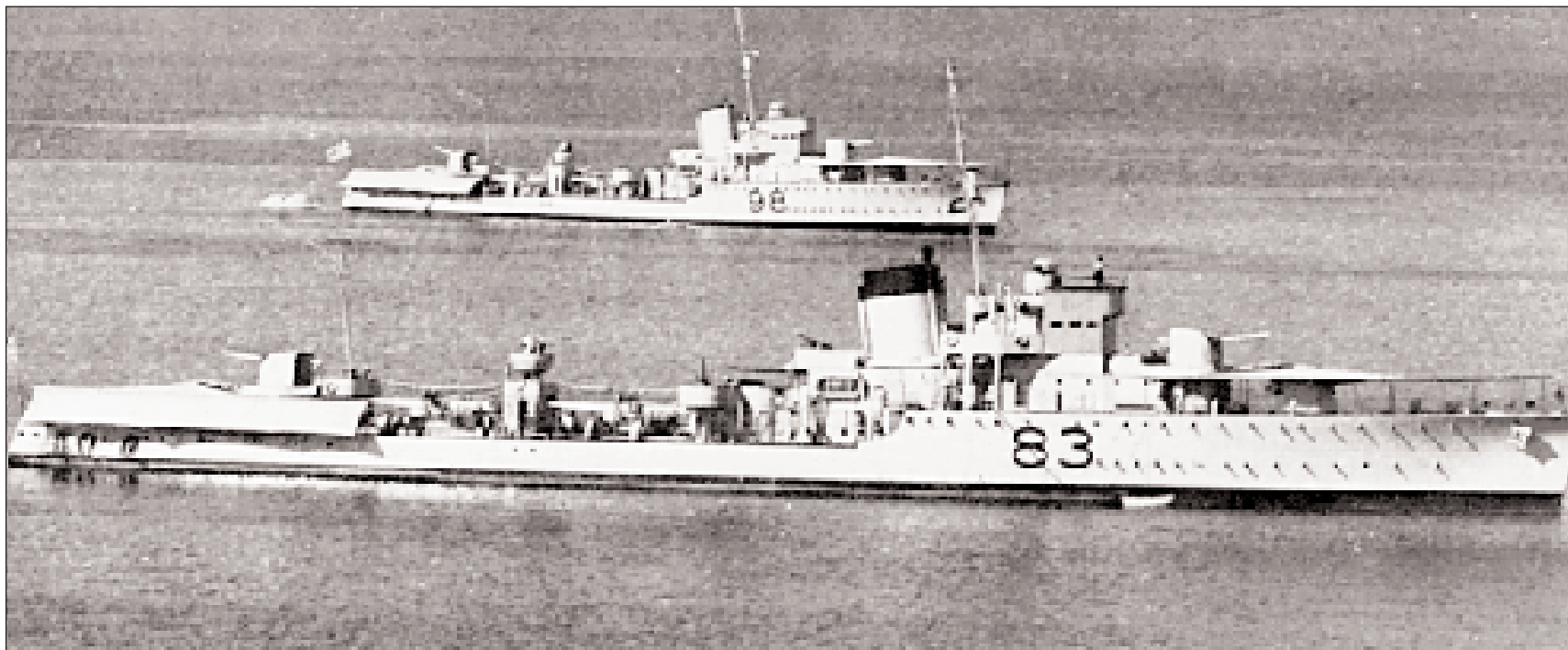
Ακούραστοι οι κυβερνήτες, οι αξιωματικοί, οι υπαξιωματικοί και οι ναύτες των αντιτορπιλικών στις ανοιχτές γέφυρες ή στα πυροβόλα, στα θορυβώδη μηχανοστάσια ή τα αποπνικτικά λεβητοστάσια αφηφούσαν τον κίνδυνο από τον ενεδρευόντα εχθρό. Αύπνοι για ατελείωτες ώρες, θα παλεύουν με τις φουρτουνιασμένες θάλασσες και τους χιονιάδες στους ιδιαίτερα σκληρούς χειμωνιάτικους μήνες του 1940–41. Η μία αποστολή συνοδείας διαδεχόταν την άλλη και συνήθως τα αντιτορπιτικά δεν έμειναν στο Ναύσταθμο, παρά μόνο λίγες ώρες για ανεφοδιασμό. Τα αποτελέσματα αυτής της προσπάθειας ήταν εκπληκτικά και βοήθησαν αποφασιστικά στην απόθνηψη των Ιταλών εισβολέων και στις νίκες του στρατού μας στα αλβανικά βουνά. Είναι κάτι που πέρασε μάλλον απαρατήρητο και χωρίς πανηγυρισμούς, μέσα στην ασφαλώς δικαιολογημένη μέθη των μεγάλων στρατιωτικών νικών στην Αλβανία.

## Μεταφορές και προστασία

Η πρώτη περίοδος των «Στρατιωτικών Μεταφορών Συγκεντρώσεως» ολοκληρώθηκε ουσιαστικά στις 16 Νοεμβρίου 1940, με τη μεταφορά 41.578 στρατιωτών, 18.057 ζώων και δεκάδων χιλιάδων τόννων υλικού, συμπεριλαμβανομένων εκατοντάδων πυροβόλων και σχημάτων. Αλλά και μετά, η προστασία των θαλασσιών μεταφορών συνεχίστηκε με αμείωτο ρυθμό. Πολλοί έφεδροι και νέοι στρατεύσιμοι έπρεπε να μεταφερθούν από τα νησιά στην ηπειρωτική Ελλάδα, ενώ χιλιάδες τραυματίες στρατιώτες ή με κρουαγιόματα θα προωθούνται από τον Πειραιά στα νησιά για αποθεραπεία στα σπίτια τους. Παράλληλα εξακολουθούσαν τα δρομολόγια των ακτοπλοϊκών με επιβάτες και εμπορεύματα, ενώ πολλές ήταν οι νηοπομπές από τα Δαρδανέλια και την Αίγυπτο που έφερναν εφόδια για τις ένοπλες δυνάμεις και τον άμαχο πληθυσμό. Εως την εκδήλωση της γερμανικής επίθεσης (6 Απρ. 1941) είχαν μεταφερθεί συνολικά 120.886 άνδρες και



# των αντιτορπιλικών



33.240 ζώα, καθώς και πολλές χιλιάδες τόννοι εφοδίων και πολεμικού υλικού. Αριθμοί εντυπωσιακοί για την εποχή εκείνη και το κυριότερο χωρίς την παραμικρή απώλεια. Εάν είχαν συμβεί απώλειες πλοίων και είχαν χαθεί εκατοντάδες ή χιλιάδες στρατιώτες, θα υπήρχαν ασφαλώς πολύ δυσμενείς ψυχολογικές επιπτώσεις στο ηθικό του μαχόμενου έθνους.

Οι Ιταλοί προσπάθησαν να παρεμποδίσουν τις ελληνικές θαλάσσιες μεταφορές με δύο τρόπους. Με αεροπορικές επιθέσεις, κυρίως στα λιμάνια όπου γινόταν η συγκέντρωση των μεταφορικών πλοίων για τις φορτοεκφορτώσεις, και με επιθέσεις υποβρυχίων που περιπολούσαν συνεχώς σε ζωτικές περιοχές, όπως ήταν οι προσβάσεις του Σαρωνικού, του Παγασητικού, του Θερμαϊκού και το στενό του Κάβο Ντόρο. Ευτυχώς, η ιταλική δράση δεν είχε καμιά επιπτώση στις ελληνικές θαλάσσιες μεταφορές, ιδιαίτερα αυξημένες εξαιτίας και της έλλειψης ικανού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στην ηπειρωτική Ελλάδα.

## Επιδρομικές επιχειρήσεις

Τα ελληνικά αντιτορπιλικά δεν περιορίστηκαν όμως στην προστασία των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά ανέλαβαν και τολμηρές επιδρομικές επιχειρήσεις. Αρχικά βομβάρδισαν τις θέσεις του ιταλικού στρατού στη Σαγιάδα (30/31 Οκτ. 1940) και στη συνέχεια εκτέλεσαν τρεις ριψοκίνδυνες επιδρομές στο στενό του Οτράντο (14/15 Νοεμ. 1940, 15/16 Δεκ. 1940 και 5/6 Ιαν. 1941), συνδυάζοντας μάλιστα την τε-

λευταία με βομβαρδισμό του Αυλώνα. Κατά την βρετανοϊταλική ναυμαχία του Ματαπά (28/29 Μαρτίου 1941), 7 ελληνικά αντιτορπιλικά υπό τον Αρχηγό Στόλου (υποναύαρχος Ε. Καββαδίας) κινητοποιήθηκαν και κινήθηκαν προς την περιοχή για να συμπράξουν με τον βρετανικό στόλο. Κατά μία ατυχή συγκυρία, συνέβησαν καθυστερήσεις στην κίνηση των αντιτορπιλικών και παρερμηνείες σημάτων που δεν επέτρεψαν τελικά την άμεση συμμετοχή ελληνικών πλοίων στη σημαντική αυτή -νικηφόρα για τους Βρετανούς- σύγκρουση.

## Η γερμανική επίθεση

Η γερμανική επίθεση (6 Απρ. 1941) άλλαξε δραματικά την κατάσταση, αφού μέσα σε λίγες ημέρες κατέρρευσε το ελληνοβρετανικό μέτωπο. Η ταχεία προέλαση των γερμανικών δυνάμεων προς νότο επέφερε τη γενική αποσύνθεση του ελληνικού κράτους.

Αναποφάσιστη η ελληνική κυβέρνηση κρατούσε τα αντιτορπιλικά στην περιοχή του Σαρωνικού, καθυστερώντας αδικαιολόγητα την εντολή για να κινηθούν προς την Κρήτη και την Αίγυπτο.

Έτσι, τα αντιτορπιλικά θα παραμείνουν άσκοπα επί 15 ημέρες στο «κολαστήριο» του Σαρωνικού, κάτω από σφοδρές επιθέσεις της γερμανικής αεροπορίας που ήθελε να αποτρέψει τη διαφυγή κάθε πολεμικού ή εμπορικού πλοίου προς νότο.

Τα ελληνικά αντιτορπιλικά δεν είχαν πλέον να αντιμετωπίσουν τις από μεγάλου ύψους αεροπορικές επιθέσεις

των Ιταλών, αλλά τις τολμηρές και ασύγκριτα πιο αποτελεσματικές επιθέσεις «κάθετης εφόρμησης» (diving attacks) των γερμανικών αεροσκαφών.

Κάτω από τέτοιες συνθήκες, τα αντιτορπιλικά είχαν διασκορπιστεί στο Σαρωνικό και απλώς προσπαθούσαν να επιβιώσουν, πράγμα που δυστυχώς μερικά δεν το κατάφεραν.

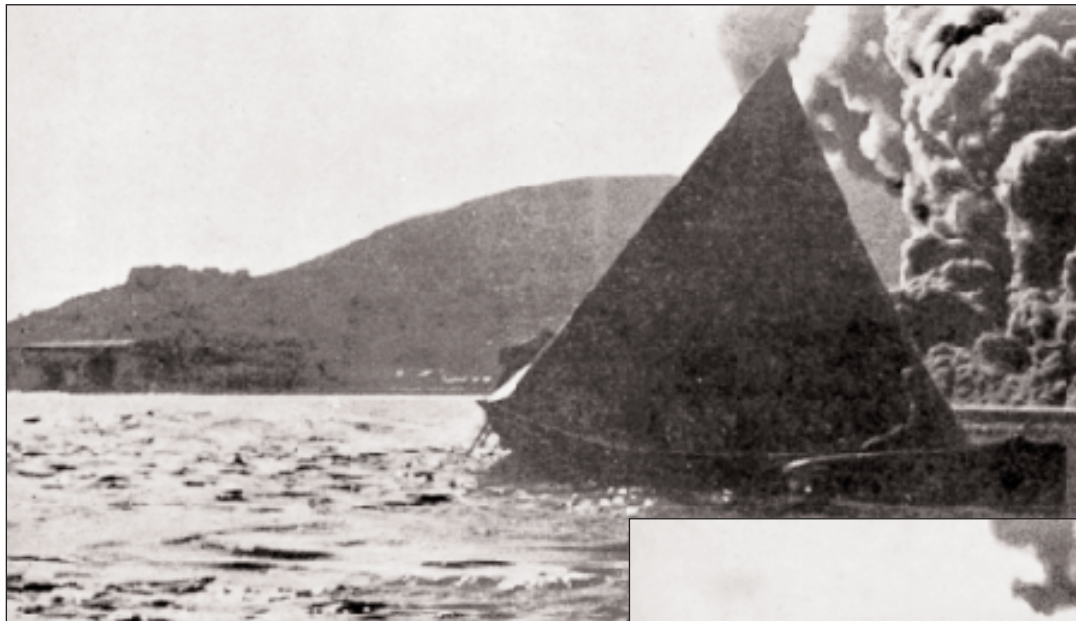
Το πρώτο θύμα ήταν ο «Β. Γεώργιος» (τη νύχτα 13/14 Απρ. 1941) που έπαθε σοβαρό ρήγμα από έκρηξη γερμανικής βόμβας κοντά στην πλευρά του. Το πλοίο δεν επισκευάστηκε έγκαιρα και τελικά έπεσε στα χέρια των Γερμανών.

Το απόγευμα της 20ής Απριλίου 1941, ημέρα του τραγικότερου Πάσχα της νεώτερης ελληνικής ιστορίας, ήλθε η σειρά των «Ψαρών» (κυβ. αντιπλοίαρχος Π. Κώνστας). Αγκυροβολημένο στα Μέγαρα, μαζί με άλλα 7 αντιτορπιλικά, δέχτηκε αιφνιδιαστική επίθεση γερμανικών αεροσκαφών. Δύο βόμβες το χτύπησαν στην πλώρη, ενώ μία τρίτη προκάλεσε μεγάλο ρήγμα στην πλευρά του. Ολοι οι άνδρες στην πλώρη των «Ψαρών» σκοτώθηκαν και το πλοίο, παρά τις δώρες προσπάθειες για διάσωσή του, τελικά βυθίστηκε.

Τρίτο αντιτορπιλικό που απωλέσθη ήταν η «Υδρα» (κυβ. αντιπλοίαρχος Θ. Πεζόπουλος). Το απόγευμα της 22ας Απριλίου 1941 έγινε στόχος 35 τουλάχιστον

▲ Τα αντιτορπιλικά «Υδρα», εμπρός, και «Ψαρά», στο βάθος. Βυθίστηκαν με διαφορεικά δύο ημερών, χτυπημένα αιφνιδιαστικά από γερμανικά βομβαρδιστικά: Το «Ψαρά», στις 20-4-41. Το «Υδρα», στις 22-4-41.

Συνέβαλαν αποφασιστικά στην απόθνηση των Ιταλών εισβολέων, προστατεύοντας ταυτόχρονα και τις θαλάσσιες μεταφορές



◀ **Αποφράδα ημέρα η 26η Σεπτεμβρίου 1943 για το αντιτορπιλικό «Βασ. Ολγα», ένα από τα πιο ένδοξα πολεμικά του ναυτικού μας. Κυριακή πρωί (10 π.μ.), αγκυροβολημένο στον όρμο Λακκί Λέρου, δέχτηκε γερμανική αεροπορική επιδρομή. Επάνω, εξέχει μόνο η πλώρη και, κάτω, λίγα λεπτά αργότερα, στην ίδια θέση, πικνός καπνός από τα φλεγόμενα καύσιμα. Χάθηκαν ο κυβερνήτης, 6 αξιωματικοί και 65 υπαξιωματικοί και ναύτες.**



στον γερμανικών αεροσκαφών που επιτέθηκαν «κατά κύματα». Από μια «βροχή» 60 περίπου βομβών, οι 8 εξερράγησαν πολύ κοντά στο σκάφος προκαλώντας εκτεταμένα ρήγματα στα ύφαλά του. Από τα θραύσματα των βομβών και τους πολυβολισμούς, τα καταστρώματα και η γέφυρα του πλοίου γέμισαν από νεκρούς και τραυματίες.

Αφθαστος ήταν ο ηρωισμός του πληρώματος και συγκλονιστικός ο θάνατος του κυβερνήτη στη γέφυρα, από εχθρική σφαίρα.

Όταν το υπουργείο Ναυτικών θα διατάξει την αποχώρηση του στόλου προς νότο, είχαν ήδη χαθεί τα 3 αντιτορπιτικά, ενώ ένα τέταρτο (ο «Λέων»), βαριά τραυματισμένο από σύγκρουση με εμπορικό πλοίο, εγκαταλείφθηκε τελικά στη Σούδα.

Εως τις 25 Απριλίου 1941, τα διασωθέντα 6 αντιτορπιτικά, μαζί με 3 τορπιλόβλα, 5 υποβρύχια και επικεφαλής τον θρυλικό «Αβέρωφ» κατέπλευσαν στην Αλεξάνδρεια. Οι αξιωματικοί και τα πληρώματα των πλοίων αυτών, κράτησαν ψηλά τις σημαίες με ακλόνητο το αίσθημα του καθήκοντος! Ήταν οι άνθρωποι που μετέφεραν ένα κομμάτι ελεύθερης Ελλάδας σε μια ξένη ήπειρο, για να συνεχιστεί ο αγώνας εναντίον των κατακτητών.

## Δράση στη Μεσόγειο

Τα διασωθέντα ελληνικά αντιτορπιτικά, καταπονημένα από την πολύμηνη προσπάθεια στον ελληνοϊταλικό πόλεμο, στάλθηκαν σταδιακά στην Ινδία για επισκευές και εκσυγχρονισμό. Στα σκάφη τοποθετήθηκαν οι συσκευές εντοπισμού υποβρυχίων (ASDIC) και πλοίων επιφανείας (RDF), το αντιμαγνητικό καλώδιο (degaussing) για προστασία από μαγνητικές νάρκες και αντικαταστάθηκαν τα παλαιά αντιαεροπορικά πυροβόλα, με άλλα βελτιωμένου τύπου.

Μερικά αντιτορπιτικά έδρασαν και στον Ινδικό, τελικά όμως όλα επέστρεψαν στη Μεσόγειο για να συνεχίσουν τον αγώνα στην «πλέον επικίνδυνη θαλάσσια περιοχή της υδρογείου», όπως χαρακτηριστικά την είχε αποκαλέσει τότε ο Τσώρτσιλ.

Το κύριο έργο των αντιτορπιλικών ήταν η συνοδεία νηοπομπών. Ένα έργο άχαρο και μονότονο, ταυτόχρονα όμως πολύ ζωτικό και εξαιρετικά επικίνδυνο την εποχή εκείνη (1942-43), αφού στη Μεσόγειο δρούσαν αναρίθμητα εχθρικά υποβρύχια και πολλά ισχυρά πλοία επιφανείας. Η πιο σοβαρή απειλή ήταν πάντως από τη γερμανική αεροπορία (Luftwaffe) που είχε γίνει ο εφιάλτης των συμμαχικών πλοίων.

Είναι αξιοσημείωτο ότι από τα 17 αντιτορπιτικά που συγκροτούσαν δύο βρετανικούς στολίσκους –στον ένα είχε ενταχθεί και η «Β. Ολγα»– βυθίστηκαν τα 13 έως το τέλος του 1943!

Οι Βρετανοί αναγνωρίζοντας τις ικανότητες των Ελλήνων αξιωματικών και ναυτών, θα παραχωρήσουν σταδιακά στο απόδημο Πολ. Ναυτικό 6 νεότευκτα αντιτορπιτικά Συνοδείας –εκτοπ. 1.050 τόν.– τύπου Hunt («Πίνδος», «Κανάρης», το 1942– «Μιαούλης», «Αδρίας», «Θεμιστοκλής», «Κρήτη», το 1943), 2 αντιτορπιτικά Στόλου («Σαλαμίς» – «Ναυαρίνο», ομοίου τύπου με το «Β. Γεώργιος» και 4 κορβέτες –εκτ. 1.060 τόν.– «Σαχτούρης» το 1942, «Αποστόλης» το 1943, «Τομπάζης» και «Κριεζής» το 1944).

Τα ολοένα αυξανόμενα ελληνικά αντιτορπιτικά, που όλα είχαν ενταχθεί σε βρετανικούς στολίσκους, θα εντατικοποιήσουν τη δράση τους στη Μεσόγειο και θα την επεκτείνουν ακόμη

και στον Ατλαντικό και τον Ινδικό, σημειώνοντας πολλές επιτυχίες.

Η «Β. Ολγα» (κυβ. πλωτ. Γ. Μπλέσσας), από τα πιο ένδοξα πλοία του Πολ. Ναυτικού, σε κοινή δράση, με βρετανικά αντιτορπιτικά, βύθισε ένα ιταλικό υποβρύχιο (15 Δεκ. 1942), ένα ιταλικό εξοπλισμένο σκάφος (19 Ιαν. 1943), ένα ιταλικό τορπιλόβλο και ένα φορτηγό πλοίο (1 Ιουν. 1943).

Η «Πίνδος» (κυβ. πλωτ. Δ. Φοίφας), μαζί με αγγλικό αντιτορπιλικό, βύθισε γερμανικό υποβρύχιο (22 Αυγ. 1943), ενώ ο «Αδρίας» (κυβ. αντιπλ. Ι. Τούμπας), ένα άλλο θρυλικό πλοίο, αντιμετώπισε τη συντονισμένη επίθεση τριών μεγάλων γερμανικών τορπιλακάτων (21 Ιουλ. 1943).

Από το 1943, τα ελληνικά πλοία συμμετέχουν πλέον και στις μεγάλες συμμαχικές αποβατικές επιχειρήσεις. Στην απόβαση της Σικελίας είναι παρόντα τα αντιτορπιτικά «β. Ολγα», «Πίνδος», «Κανάρης», «Μιαούλης», «Αδρίας», και η κορβέτα «Σαχτούρης». Ο «Κανάρης» (κυβ. πλωτ. Π. Δαμλάτης) ήταν μάλιστα το πρώτο συμμαχικό πλοίο που μπήκε στο λιμάνι της Αυγούστας, κάτω από τα εχθρικά πυρά.

Στην απόβαση του Σαλέρνο (9 Σεπτ. 1943) συμμετείχαν η «Β. Ολγα», η «Πίνδος» και ο «Κανάρης».

Μετά τη συνθηκολόγηση της Ιταλίας, έγινε η παράδοση του ιταλικού στόλου (10/11 Σεπτ. 1943) στους συμμάχους. Από τα ελληνικά αντιτορπιλι-

κά είχαν την τύχη και την τιμή να πάρουν μέρος στη «συνοδεία» των παραδοθέντων ιταλικών θωρηκτών και καταδρομικών, η «Β. Ολγα» και ο «Αδρίας».

## Στο Αιγαίο

Στο τέλος του Σεπτ. 1943, ο αγώνας για τα ελληνικά αντιτορπιτικά μεταφέρθηκε στο Αιγαίο, όπου οι Βρετανοί προσπάθησαν, εκμεταλλευόμενοι την ιταλική συνθηκολόγηση, να καταλάβουν τα Δωδεκάνησα. Η «μάχη των Δωδεκανήσων» ήταν ουσιαστικά η τελευταία που έγινε στον ελληνικό χώρο και μάλιστα με σημαντική συμμετοχή ελληνικών δυνάμεων. Το ελληνικό Ναυτικό έδωσε ένα μεγάλο «παρών» με τα αντιτορπιτικά «Β. Ολγα», «Κουντουριώτης», «Θεμιστοκλής», «Αδρίας», «Πίνδος» και «Κανάρης». Έδρασαν επί 2 μήνες, μαζί με τα βρετανικά πλοία, και δεν σταμάτησαν καθόλου να ενισχύουν τις φρουρές των νησιών να βομβαρδίζουν στόχους στην Ξηρά και να βυθίζουν εχθρικά πλοία.

Η «Β. Ολγα» συμμετείχε με δύο αγγλικά αντιτορπιτικά στην καταστροφή γερμανικής νηοπομπής (2 φορτηγά πλοία και 1 συνοδό) κοντά στην Αστυπάλαια (18 Σεπτ. 1943). Ο «Μιαούλης» (κυβ. αντιπλ. Ε. Μπουπουής), σε συνεργασία με αγγλικό αντιτορπιλικό, κατέστρεψαν, μέσα σε όρ-



► Το αντιτορπιλικό «Αδρίας», προσθαλασσωμένο στον όρμο Γκιουμονολούκ, στα μικρασιατικά παράλια. Από τα ενδοξότερα αντιτορπιλικά μας, ενώ έπλεε (22-10-43) κοντά στην Κάλυμνο, συμμετείχε στις επιχειρήσεις στα Δωδεκάνησα, προσέκρουσε σε νάρκη και η έκρηξη απέκοψε την πλώρη του. Κατόρθωσε όμως να φτάσει στην τουρκική ακτή και ύστερα από στοιχειώδεις επιοσκευές να επιστρέψει στη βάση του στην Αλεξάνδρεια.



▼ Επιστροφή του πολεμικού ναυτικού από τη Μ. Ανατολή. Με ένα λουλούδι κι ένα χαμόγελο, κοπέλα από το πλήθος υποδέχεται τον αντιπλοίαρχο Ι. Τούμπα, κυβερνήτη του Α/Τ «Αδρίας», επικεφαλής του πρώτου αγήματος (φωτ.: συλλογή Μ. Γ. Τσάγκρη).

μο της Καλύμνου, ένα εξοπλισμένο πλοίο 1.000 τόν., μια τορπιλάκατο και ένα αποβατικό σκάφος (16 Οκτ. 1943).

Όμως, παρά την ηρωική προσπάθεια των συμμαχικών πλοίων, η σφοδρή γερμανική αντεπίθεση στα Δωδεκάνησα δεν ήταν δυνατό να ανακοπεί. Η Luftwaffe, που κυριαρχούσε ολοκληρωτικά επάνω από το Αιγαίο, κατάφερε συντριπτικά πλήγματα στο συμμαχικό στόλο. Ο απολογισμός των απωλειών υπήρξε οδυνηρός. Χάθηκαν 5 αγγλικά αντιτορπιλικά και αχρηστεύθηκε πλήρως ένα καταδρομικό, ενώ από ελληνικής πλευράς απώλεσθη η «Β. Ολγα» και έπαθε πολύ σοβαρές ζημιές ο «Αδρίας».

Το ηρωικό τέλος της «Β. Ολγας», με βαριές απώλειες προσωπικού –σκοτώθηκαν 70 άνδρες, μεταξύ τους και ο κυβερνήτης– γράφτηκε στον όρμο Λακκί της Λέρου (26 Σεπτ. 1943), όπου δέχθηκε την επίθεση πολλών γερμανικών αεροσκαφών. Ο «Αδρίας» έχασε την πλώρη του από έκρηξη εκθρικής νάρκης κοντά στην Κάλυμνο (22 Οκτ. 1943). Το πλήρωμα, μετά την προσγιάλωση του ακρωτηριασμένου πλοίου σε ακτή της Τουρκίας, κατάφερε να στεγανοποιήσει το σκάφος ύστερα από εντατική εργασία 40 ημερών. Ο «Αδρίας», κατέπλευσε στην Αλεξάνδρεια (6 Δεκ. 1943), ύστερα από αγωνιώδη πλου 370 μιλίων, όπου δικαίως του επιφυλάχτηκε τιμητική υποδοχή για το απίστευτο κατόρθωμά του.

### Συμμετοχή σε αποβάσεις

Το 1944 άρχισε με τη συμμετοχή των αντιτορπιλικών «Θεμιστοκλής» (κυβ. πλωτ. Ν. Σαρρής) και «Κρήτη» (κυβ. αντιπλ. Γ. Μανωλάτος) στην απόβαση του Αντζιο (21 Ιαν. 1944) και των κορβητών «Κριεζή» (κυβ. πλωτ. Δ. Κιοσσές) και «Τομπάζης» (κυβ. πλωτ. Γ. Παναγιωτόπουλος) σε αλληπάλληλες περιπολίες και συνοδείες νηοπομπών στο βόρειο Ατλαντικό, μέσα σε φοβερές χιονοθύελλες και υπό τη συνεχή απειλή των γερμανικών υποβρυχίων.

Το 1944 σημαδεύτηκε όμως και από

**Συμμετείχαν σε επιδρομικές, αποβατικές επιχειρήσεις και νηοπομπές, σε ολόκληρη τη Μεσόγειο, μετά το '43**



τη θλιβερή ανταρσία (Απρίλιος 1944) που διέκοψε την λαμπρή δράση των αντιτορπιλικών και λίγο έλειψε να εκμηδενίσει κυριολεκτικά τον ελληνικό στόλο. Πράγμα που έως τότε δεν είχε καταφέρει να πετύχει η πολεμική μηχανή του Αξονα.

Μετά την οδυνηρή αυτή παρένθεση, τα ελληνικά αντιτορπιλικά και οι κορβέτες επανέρχονται με ταχύ ρυθμό στα πολεμικά καθήκοντά τους. Είναι αξιοθαύμαστο το γεγονός ότι τα πληρώματα ανασυγκροτήθηκαν και ανέκτησαν το ηθικό τους πολύ γρήγορα, ώστε να συνεχίσουν την πολεμική προσπάθεια.

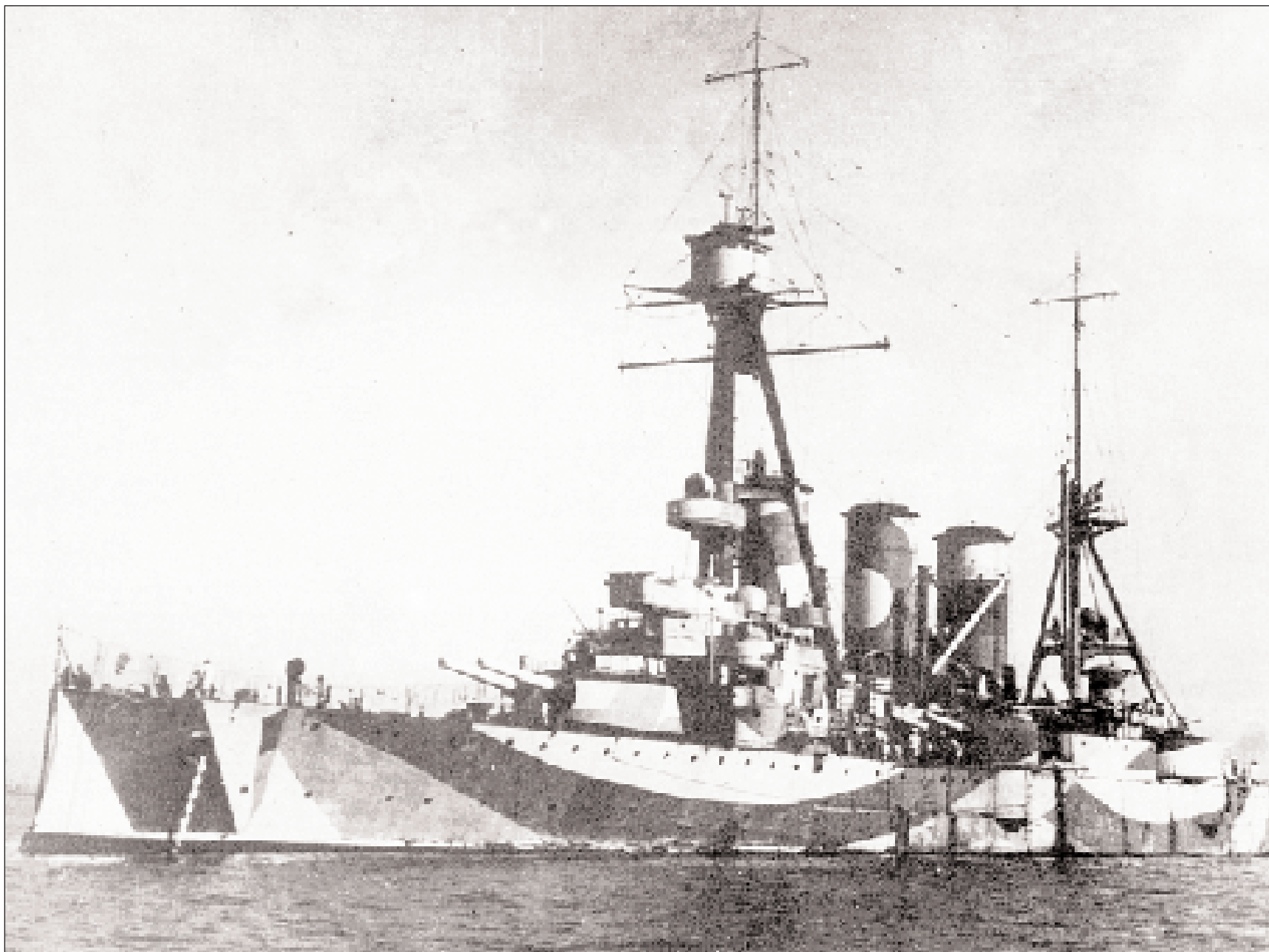
Οι κορβέτες «Κριεζής» και «Τομπάζης» ήταν τα πλοία που έγραψαν την ελληνική συμμετοχή στη μεγαλύτερη αποβατική επιχείρηση της ιστορίας: την απόβαση στις ακτές της Νορμανδίας (6 Ιουν. 1944).

Τέσσερα αντιτορπιλικά («Θεμιστοκλής» – «Κρήτη» – «Ναυαρίνο» – «Πίνδος») συμμετείχαν στην απόβαση της

νοτίου Γαλλίας (15 Αυγ. 1944). Παράλληλα όμως ο ελληνικός στόλος προετοιμαζόταν για να επιστρέψει στην Ελλάδα, αφού οι πολεμικές εξελίξεις έδειχναν καθαρά την επικείμενη απελευθέρωσή της.

### Επιστροφή

Με την κωδική ονομασία «Μάνα» οργανώθηκε και πραγματοποιήθηκε η επιχείρηση επιστροφής του ελληνικού στόλου στην Ελλάδα. Τα αντιτορπιλικά, με επικεφαλής τον «Αβέρωφ» (επέβαινε και ο πρωθυπουργός Γ. Παπανδρέου), αγκυροβόλησαν στον όρμο του Φαλήρου (17 Οκτ. 1944). Μετά από 3 ½ χρόνια τα ελληνικά νερά σκίρτησαν και πάλι όταν το φωτεινό εκείνο απόγευμα έπεσαν οι άγκυρες των νικηφόρων ελληνικών πλοίων. Ο αγώνας και οι τόσες θυσίες δεν επήγαν χαμένες και η ελεύθερη πα Ελλάδα υποδεχόταν με χαρά και ευγνωμοσύνη τους ναύτες της. ❀



# Το θωρηκτικό «Αβέρωφ»

▲ Το «Αβέρωφ» στις Ινδίες το 1942. Αγκυροβόλησε στο λιμάνι της Βομβάης στις 10 Σεπ. 1941. Παρέμεινε, κάνοντας περιπολίες ή οννοδεύοντας νηοπομπές, στον Ινδικό Ωκεανό μέχρι τις 21 Οκτωβρίου 1942 (φωτ.: Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος).

Του **ΝΙΚΟΥ Α. ΣΤΑΘΑΚΗ**

*Αξιωματικού Π.Ν. ε.α. – συγγραφέα*

**Η** ΈΚΡΗΞΗ του πολέμου στις 28 Οκτ. 1940 βρίσκει το «Αβέρωφ» στο ναύσταθμο. Είναι έδρα του αρχηγού στόλου υποναύαρχου Ε. Καββαδία και του επιτελείου του. Την 1η Νοεμ. 1940, μετά τον βομβαρδισμό του ναυστάθμου από ιταλικά αεροπλάνα, μετασταθμεύει στην Ελευσίνα, όπου σε μόνιμη θέση αγκυροβολίας παραμένει όλο το διάστημα του πολέμου.

Την 18η Απριλ. 1941 Μ. Παρασκευή και ώρα 01.00 το «Αβέρωφ» αποπλέει χωρίς διαταγή, με ευθύνη του αξιωματικού πυροβολικού πλωτάρχη Π. Δαμπλάτη. Ο τελευταίος πετυχαίνει να

καταλαγιάσει σοβαρό αναβρασμό του πληρώματος και, ως ο αρχαιότερος παρών αξιωματικός, κυριολεκτικά την τελευταία στιγμή να σώσει το πλοίο. Καταπλέει στη Σούδα αυθημερόν και αποπλέει στις 19 Απρ. 1941 για την Αίγυπτο. Συμμετέχοντας σε νηοπομπή καταπλέει στην Αλεξάνδρεια στις 23 Απρ. 1941.

Εδώ, θα ήθελα να τονίσω την ανεκτίμητη προσφορά του αιμνήστου ναυάρχου Π. Δαμπλάτη. Στις ζοφερές μέρες για την Ελλάδα εκείνον τον Απρίλη του 1941, με την κατάρρευση της Συμμαχικής Αμυνας στον ελληνικό χώρο και τη ραγδαία προέλαση του γερμανικού στρατού, υπήρξε έκδηλη η έλλειψη προπαρασκευής για αντιμετώπιση παρόμοιας κατάστασης. Αλληλοσυγκρουόμενες διαταγές, αποφάσεις «εν θερμώ» που ύστερα από λίγο

ακυρώνονταν, όπως και αψυχολόγητες ενέργειες της τελευταίας στιγμής...

Σε αυτό το κλίμα, το επιτελείο του «Αβέρωφ» βρέθηκε σε δύσκολη θέση και το πλοίο –με ποσοστό πληρώματος σε αναβρασμό– θα εγκλωβιζόταν στο αγκυροβόλιό του, με τελεσίδικη μοίρα την αυτοβύθιση ή παράδοση στους Γερμανούς. Η παρέμβαση, πρωτοβουλία και ανάληψη υπέρτατης ευθύνης του πλωτάρχη τότε Π. Δαμπλάτη κυριολεκτικά το έσωσε.

## Στη Μέση Ανατολή

Η παραμονή στην Αλεξάνδρεια του «Αβέρωφ», την πόλη που δονείται από ελληνική παρουσία, είναι ιδιαίτερα ευχάριστη για το πλήρωμά του. Δεν υπάρχει βαθμοφόρος και ναύτης που να μην έχει βρει ελληνικό σπίτι να τον



φιλοξενήσει. Οι αεροπορικοί βομβαρδισμοί που υφίσταται συχνά το λιμάνι, δεν αποτελούν ανασχετικό παράγοντα –το «Αβέρωφ» συμμετέχει στην άμυνα δημιουργώντας «πυρά φραγμού» με τα αντιαεροπορικά του.

**Πορτ–Σουδάν.** Από την αγγλική ηγεσία αποφασίζεται να πλεύσει στην αρχή στο Πορτ–Σουδάν για βασική επιθεώρηση μηχανών και συνέχεια στο μεγάλο ινδικό λιμάνι της Βομβάνς για ορισμένες μετασκευές, τοποθέτηση αντιμαγνητικού καλωδίου στη γάστρα και δεξαμενισμό. Έτσι στις 2 Ιουλίου 1941 αγκυροβολεί στον όρμο Πορτ–Τεουφίκ του Σουέζ. Παραμένει εκεί επί εικοσαήμερο και συμβάλλει στην αντιαεροπορική άμυνα της περιοχής. Κατέρριψε μάλιστα και ένα εχθρικό βομβαρδιστικό. Στις 25 Ιουλίου 1942 αγκυροβολεί στο Πορτ–Σουδάν. Αρχίζουν εντατικά οι επιθεωρήσεις μηχανών και μηχανημάτων. Κατά τη διάρκεια παραμονής στο Σουδάν, ο κυβερνήτης μετατίθεται και τον αντικαθιστά ο πλοίαρχος Σ. Μάτεσς. Στις 3 Αυγ. 1941 το πλοίο αποπλέει για Αντεν. Μετά ολιγόωρη παραμονή για εφοδιασμό αποπλέει στις 3 Σεπτ. 1941 για Βομβάν, συνοδεύοντας το αγγλικό φορτηγό «Devonshire». Στις 10 Σεπτ. αγκυροβολεί στο λιμένα της Βομβάνς.

**Βομβάν.** Από 15–18 Σεπτ. δεξαμενισμός πλοίου. Στις 28 Σεπτ. 1941 το «Αβέρωφ» αποπλέει συνοδεύοντας νηοπομπή πέντε πλοίων για τον Περσικό Κόλπο. Την 1η Δεκ. 1941 φτάνοντας στο στενό Χορμούζ αποχωρίζεται και επαναπλέει στη Βομβάν όπου αγκυροβολεί.

**Κολόμβο.** Στις 22 Δεκ. 1941 το «Αβέρωφ» αποπλέει συνοδεύοντας νηοπομπή 5 εμπορικών και οπλιταγωγών. Στις 28 Δεκ. αγκυροβολεί στο λιμένα Κολόμβο. Την 1 Ιαν. 1942 αποπλέει για Βομβάν όπου και αγκυροβολεί στις 5 Ιαν. 1942.

**Ινδικός Ωκεανός.** Από τις 09 Ιαν. – 15 Ιαν. 1942 το «Αβέρωφ» αποπλέει για επιθετική περιπολία στον Ινδικό Ωκεανό. Μετά το πέρας της περιπολίας επαναπλέει στη Βομβάν όπου και αγκυροβολεί στις 15 Ιαν. 1942. Τον Μάρτη 1942 η ηγεσία του Π.Ν. στέλνει νέο κυβερνήτη τον πλοίαρχο Ν. Πετρόπουλο. Στις 21 Μαρτ. 1942 γίνεται η επίσημη παράδοση και παραλαβή κυβερνητών. Αμέσως αρχίζει με εντατικούς ρυθμούς η αναδιοργάνωση της υπηρεσίας. Ουδέποτε σε τόσο μικρό διάστημα είχαν γίνει τόσες επιθεωρήσεις προσωπικού και υλικού στο πλοίο! Τα γενικά γυμνάσια ακολουθούν το ένα το άλλο. Στις 11 Απρ. 1942 το «Αβέρωφ» αποπλέει για εκτέλεση πυρών κυρίου οπλισμού (από πενταετίας δεν είχαν πραγματοποιηθεί) και δοκιμές μεγίστης ταχύτητας. Επανέρχεται κυβερνήτης ο πλοίαρχος Σ. Μάτεσς και στις 21 Οκτ. 1942 το «Αβέρωφ» αποπλέει για την Αίγυπτο.

**Πορτ–Σάιδ.** Στις 23 Νοεμβρ. 1942 το παλαιόμαχο θωρηκτό αγκυροβολεί στον εξωτερικό λιμένα του Πορτ–Σάιδ. Από το Νοέμβριο του 1942 ως τις 26 Αυγούστου 1944 το πλοίο παραμένει στο φιλόξενο λιμάνι του Πορτ–Σάιδ. Χρησιμοποιείται ως έδρα του αρχηγού στόλου έως το Γενάρη του 1944. Λειτουργεί ως κέντρο εκπαι-



▲ **Ο Αντιβασιλεύς Αρχιεπίσκοπος Δαμασκηνός σε επίσκεψή του στο «Αβέρωφ» στις 16 Φεβρουαρίου 1945.**

### Το παλαιόμαχο θωρηκτό μας έφτασε ως τον Ινδικό Ωκεανό, εκτελώντας περιπολίες

δευσης νεοσυλλέκτων και σχολών ειδικοτήτων.

Ο Απρίλης 1944 είναι ο δισεκτος μήνας για το Π.Ν. Εκδηλώνεται ανταρσία πληρωμάτων με πολιτικά αιτήματα. Το σύνολο των ελληνικών πολεμικών στην Αίγυπτο στασιάζουν. Το «Αβέρωφ» ακολουθεί και γίνεται πυρήνας της ανταρσίας. Στις 5 Απρίλη του 1944 κυβερνήτης, ύπαρχος και πλείστοι αξιωματικοί αναχωρούν από το πλοίο.

Τη νύχτα της 23ης Απρ. 1944 το κίνημα καταστέλλεται στην Αλεξάνδρεια από ομάδα αξιωματικών του Π.Ν., είναι το άγημα εμβολής. Ο γράφων, σηματοφόρος εκείνη την εποχή, είχε την τιμή της συμμετοχής. Η τάξη στα πλοία του στόλου επανέρχεται. Το άγημα μεταφέρεται με το καταδρομικό «Αίας» από την Αλεξάνδρεια στο Πορτ–Σάιδ. Η παράδοση του θωρηκτού επιτυγχάνεται χωρίς εμπλοκή. Όλες οι μονάδες του Π.Ν. επανέρχονται στη νομιμότητα.

### Επιστροφή

Από το Μάιο ως τον Οκτώβριο 1944, το πλοίο προετοιμάζεται για την επιστροφή στην πατρίδα. Λόγω μεγέθους και δυνατοτήτων θα αποτελέσει κύριο φορέα διοίκησης και διοικητικής μέριμνας του σχεδίου ΣΕΝΕ, δηλαδή του επαναπατρισμού.

Το πρωί στις 26 Αυγούστου 1944, με συνοδεία τα αντιτορπιτικά «Αετός», «Ιέραξ», «Πάνθηρ», αποπλέει για την Αλεξάνδρεια. Καταφθάνει στις 27 όπου και δεξαμενίζεται. Στις 14 Οκτ. 1944 το «Αβέρωφ» συμμετέχει στην πρώτη νηοπομπή για την Ελλάδα με το επίτακτο «Ιωνία» και τα αντιτορπιτικά «Θεμιστοκλής» και τα αγγλικά L98 και L99. Στις 15 αγκυροβολεί στον Πόρο και στις 16 στο Φάληρο, για εκφόρτωση υλικού και προσωπικού. Μεθόρμηση στον Πόρο και από εκεί στις

17 Οκτωβ. 1944 το μεσημέρι αναχώρησε για το Φάληρο, μεταφέροντας τον Πρόεδρο της Κυβέρνησης Γ. Παπανδρέου, το Υπουργικό Συμβούλιο και την ηγεσία του Π.Ν. Καταπλέει στις 15.28. Εν πλώ εκτελείται λειτουργία. Η άφιξη του στο Φάληρο προξενεί φρενιτίδα λαϊκών εκδηλώσεων.

Στις 20 Δεκεμβρίου 1944 αγκυροβολεί και πρυμνοδετεί στον προλιμένα Πειραιώς. Θα παραμείνει εκεί σύμβολο δύναμης και έδρα της ηγεσίας του έθνους ως το τέλος του Φλεβάρη 1945.

Στις 25 Φεβρουαρίου 1945 επιβαίνει ο αντιβασιλεύς Αρχιεπίσκοπος Δαμασκηνός με τον υπουργό Ναυτικών και άλλους επισήμους για τη Θεσσαλονίκη. Τον συνοδεύουν τα αντιτορπιτικά «Κανάρης» και «Ναυαρίνο». Από τις 27 Φεβρ. – 1 Μαρ. 1945 μένει αγκυροβολημένο στη Νύφη του Βορρά. Επίσκεψη τιμής για τους ακρίτες του έθνους που τόσο είχαν υποφέρει από την τριπλή κατοχή.

Στις 2 Μαρ. πρυμνοδοτεί στον Πειραιά. Η επίσκεψη–προσκύνημα είχε τελειώσει.

**Πλους προς Ρόδον.** Στις 13 Μαΐου 1945 το «Αβέρωφ» σπκάνει πίεση στα καζάνια του και με υψηλό επιβάτη πάλι τον αντιβασιλέα Αρχιεπίσκοπο Δαμασκηνό και μέλη της κυβέρνησης. Ήταν το ταξίδι του «αρραβώνα της ένωσης», όπως χαρακτηριστικά δήλωσε ο αντιβασιλέας. Η εκδήλωση υπήρξε κορύφωση ενθουσιασμού, συγκίνησης και παλλαϊκής συμμετοχής.

Η απελευθέρωση των Δωδεκανήσων αποτελεί την ολοκλήρωση του αγώνα για την ένωση με τον κορμό της Ελλάδας. Ήταν το ελάχιστο της διεθνούς ευγνωμοσύνης για τον αγώνα μας το 1940. Ήταν επιτέλους αναγνώριση των θυσιών του ελληνισμού για την παγκόσμια ελευθερία.

Στις 18 Μαΐου 1945 το «Αβέρωφ» επαναπλέει στον Πειραιά. Ένα ταξιδιό–σταθμός είχε τελειώσει. Η ένωση έγινε πραγματικότητα. ✠

# Η δράση των υποβρυ



▲ Το υποβρύχιο «Κατωόνης» εν πλω από Αλεξάνδρεια προς Χάιφα. Ανθυποπλοίαρχος Στέφανος Τρουπάκης. Χάθηκε με το υποβρύχιο και άλλους 31 στις 14 Σεπτεμβρίου 1943, όταν το «Κατωόνης» βυθίστηκε κοντά στη Σκιάθο.

Τον **ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΔΑΜΒΕΡΓΗ**

Αρχιπλοίαρχον Π.Ν. ε.α., πρώην  
προέδρον των πιτσιούχων  
της Σχολής Υποβρυχίων

**Ο**ΤΑΝ η Ιταλία στις 28 Οκτωβρίου 1940 κήρυξε τον πόλεμο κατά της Ελλάδος το Πολεμικό Ναυτικό διέθετε έξι υποβρύχια («Κατωόνης», «Παπανικολής», «Πρωτεύς», «Νηρεύς», «Τρίτων», «Γλαύκος»), γαλλικής κατασκευής που είχαν αγορασθεί το 1926 και 1927 και παραληφθεί μεταξύ των ετών 1926–1929.

Το 1940 είχαν ήδη υπερβεί το παραδεγμένο όριο ζωής της εποχής εκείνης και παρ' όλο που επιμελώς ε συντηρούντο από τα συνεργεία του Ναυστάθμου παρουσίαζαν συχνές βλάβες. Επιπλέον υστερούσαν σε εκσυγχρονισμό και εξέλιξη που είχε σημειωθεί μεταξύ των ετών 1930 έως 1940 σε κατασκευές υποβρυχίων υπό των Ιταλών, Γερμανών και Βρετανών.

Στις 28 Οκτωβρίου 1940 τα υποβρύχιά μας ήσαν ετοιμοπόλεμα πλην του «Γλαύκος» που εκτελούσε γενική επίσκεψη. Αμέσως δύο από αυτά απέπλευσαν από το Ναύσταθμο Σαλαμίνας για

να εκτελέσουν τις προβλεπόμενες περιπολίες στις προσβάσεις του Πατραϊκού και αργότερα στην Αδριατική.

Την εποχή εκείνη ανώτερος διοικητής Υποβρυχίων (ΑΔΥ) ήταν ο πλοίαρχος Αθαν. Επρός, αρχηγός Στόλου (Α.Σ.) ο υποναύαρχος Επαμ. Καβαδίας και αρχηγός Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (ΑΓΕΝ) ο υποναύαρχος Αλέξ. Σακελλαρίου.

Οι περιπολίες στην Αδριατική, που είχαν αρχίσει από την 28η Οκτωβρίου 1940, διήρκισαν μέχρι την 17η Απριλίου 1941 που το Υ/Β «Παπανικολής» με την αναμενόμενη συνθηκολόγηση της Ελλάδος, (μετά την κήρυξη του πολέμου την 6η Απριλίου 1941 με τη Γερμανία και την προέλαση των γερμανικών στρατευμάτων), διατάχθη να διακόψει την περιπολία του στην Αδριατική. Αυτή ήταν η ημέρα που έληξε η πρώτη περίοδος του πολέμου 1940–1945 για τα υποβρύχιά μας.

Σ' αυτό το χρονικό διάστημα των 174 ημερών ο στολίσκος των ελληνικών υποβρυχίων, παρά την τρομακτική υπεροπλία του ιταλικού στόλου αριθμητικά και ποιοτικά και παρά την παλαιότητα του υλικού του και κάτω από εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές συνθήκες, ομίχλες, μεγάλους έως πολύ μεγάλους

κυματισμούς, βροχές και ισχυρούς ανέμους, χάρις στις υπεράνθρωπες προσπάθειες των πληρωμάτων του, εξετέλεσαν 23 πολεμικές περιπολίες που η καθημερινή κυμαινόταν από 7 έως 15 ημέρες.

## Πρώτη περίοδος

Επειτα από αρκετές εβδομάδες από την έναρξη του πολέμου και αρκετές χωρίς επιτυχία περιπολίες, με ενθουσιασμό έγινε γνωστή η πρώτη επιτυχία των υποβρυχίων μας.

Ο «Παπανικολής», (του οποίου η γέφυρα διασώζεται και φυλάσσεται στον περίβολο του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος, στη Μαρίνα Ζέας), με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Μίλτο Ιατρίδη εβύθισε (22/12/40) το πετρελαιοκίνητο «Antoinetta» του ιταλικού Ναυτικού και αιχμαλώτισε το πλήρωμά του. Μετά δύο ημέρες (24/12/40) εβύθισε έξω από το λιμένα του Αυλώνας το εμπορικό πλοίο «Firenze».

Η δεύτερη χαρμόσυνη είδηση έγινε γνωστή την Πρωτοχρονιά του 1941. Το Υ/Β «Κατωόνης» με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Αθαν. Σπανίδη εβύθισε (31/12/40) πλησίον των αλβανικών ακτών το πετρελαιοφόρο του ιταλικού ναυτικού «Quinto» 4.000 τόννων.



► Το πλήρωμα του υποβρυχίου «Παπανικολής» στη γέφυρα του σκάφους, το 1939, στο ναύσταθμο της Σαλαμίνας. Ένα χρόνο περίπου αργότερα, στη διάρκεια του ελληνοϊταλικού πολέμου, τα κατορθώματα του «Παπανικολή» στην Αδριατική θα σκορπίσουν ρίγη συγκίνησης (φωτ.: σελ. λογή Ν.Ε. Τόλη).



Την 10.1.41 από ραδιοφωνική εκπομπή ιταλικού σταθμού έγινε γνωστό ότι το «Πρωτεύς», με κυβερνήτη τον Μιχαήλ Χατζηκωνσταντή, στη διάρκεια της τρίτης και τελευταίας του περιπολίας είχε βυθιστεί αΐτανδρο (29/12/40) στην περιοχή της Αυλώνας, από επίθεση ιταλικού торπιλοβόλου, έπειτα από την διά торπιλών καταβύθιση του ατμοπλοίου «Sardegna».

Την 23/3/41 το «Τρίτων», με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Γεώργιο Ζέπο, εβύθισε πλησίον του Δυρραχίου το επιβατηγό «Carnia».

Το Υ/Β «Νηρείς», με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Βρασίδα Ρώτα, εντόπισε οπτικώς (23/2/41), ενώ έπλεε εν επιφανεία κατά τη διάρκεια της νυκτός, δύο συνοδευόμενα φορτηγά και κατά την αναφορά του κυβερνήτου εβύθισε το ένα. Η καταβύθιση του φορτηγού δεν επιβεβαιώθηκε μετά το πέρας του πολέμου. Όπως έχει προαναφερθεί, μετά την προέλαση των γερμανικών στρατευμάτων, αναμενόταν η συνθηκολόγηση της Ελλάδας. Εξαιτίας της δυσμενούς αυτής προοπτικής η ναυτική ηγεσία αποφάσισε, από τις 15 Απριλίου

1941, την διαφυγή των πλοίων του στόλου αρχικώς στην Κρήτη και στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, με σκοπό τη συνέχιση του πολέμου κατά του Αξονα.

Για τα υποβρύχια η μεταστάθμευση άρχισε την 17η Απριλίου 1941 και επερατώθη την 27η Απριλίου με τον κατάπλου του «Παπανικολή» στην Αλεξάνδρεια.

Αυτό επετεύχθη χάρις στην πρωτοβουλία και στην εμμονή του ΑΓΕΝ υποναυάρχου Αλέξ. Σακελλαρίου και του Α.Σ. υποναυάρχου Επαμ. Καββαδία στη συνέχιση του πολέμου κατά του Αξονος, μετά την κατάληψη της Ελλάδος. Αλλά και κυρίως στον πατριωτισμό των αξιωματικών, υπαξιωματικών και ναυτοδιόπων, που δεν δίστασαν να εγκαταλείψουν γονείς, αδελφούς, συζύγους και παιδιά.

Με αυτό το υψηλό ηθικό των πληρωμάτων των πλοίων, άρχισε η Β΄ περίοδος του πολέμου 1940-1945 για τα υποβρύχια που τελείωσε έπειτα από 1.239 ημέρες αγώνων και θυσιών, την 16 Οκτωβρίου 1944 με τη διακοπή της περιπολίας του «Πιπίνος» στο Βόρειο Αιγαίο και τον κατάπλου του στη Μυτιλήνη.

Κατά το ανωτέρω διάστημα ο στολίσκος των υποβρυχίων ενισχύθηκε με δύο υποβρύχια.

Την 20/11/42 παρέλαβε το Υ/Β «Ματρώζος», πρώην ιταλικό υποβρύχιο «Perla», που είχε συλληφθεί από τη βρετανική κορβέτα «Hyacinth» και ύστερα από επισκευές ανέλαβε δράση.

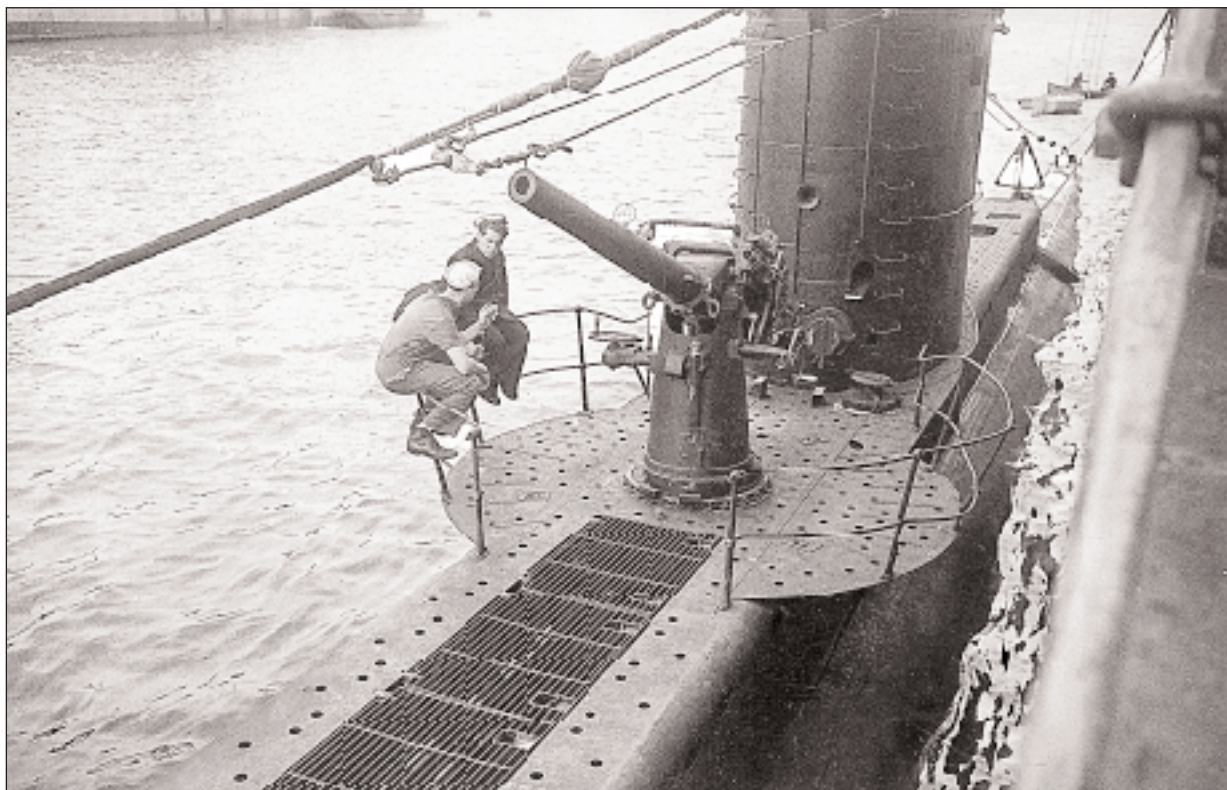
Την 13/10/43 παρελήφθη το ναυπηγηθέν στα ναυπηγεία Vickers στο Barrow in Farness P. 71, U class υποβρύχιο, που ονομάσθηκε «Πιπίνος» και το Φεβρουάριο του 1944 κατέπλευσε στη Μέση Ανατολή και ανέλαβε δράση.

## Δεύτερη περίοδος

Μετά τον κατάπλου στην Αλεξάνδρεια, τα υποβρύχια ετέθησαν υπό τον επι-

◀ **Πρωτοχρονιά του 1942, Πορτ-Σάντ. Ο Douglas Ward και ο Κωνσταντίνος Λούνδρας, ανθροπλοίαρχος τότε του υποβρυχίου «Νηρείς». Προαχθείς σε υποπλοίαρχο, ο Λούνδρας ανέλαβε, από τον Αύγουστο του '44 κυβερνήτης στο υποβρύχιο «Πιπίνος». Πρόκειται για τον σύζυγο, αργότερα, της Ελένης Βλάχου, εκδότριας της «Καθημερινής».**





χειρνοσιακό έλεγχο του Βρετανού διοικητού Υποβρυχίων Μεσογείου Captain S/ONE πλοίαρχου Row. Τις διαταγές επιχειρήσεων προσυπέγραψε και ο Έλληνας διοικητής Υποβρυχίων. Κατά την ακολουθήσασα έκθεση του διοικητού Υποβρυχίων η κατάσταση των υποβρυχίων από απόψεως υλικού ήταν εξαιρετικά δυσχερής, αφενός λόγω της εντατικής χρησιμοποίησης κατά τη διάρκεια του προηγούμενου εξαμήνου και αφετέρου λόγω της παλαιότητας και ελλείψεως ανταλλακτικών.

Ως πλοίοι βάσεως των υποβρυχίων χρησιμοποιήθηκε το Α/Π «Κορινθία». Με την παρέλευση μινός τα υποβρύχια επανέλαβαν τις περιπολίες τους, αυτή τη φορά σε τομείς τους στο Αιγαίο.

Κατά τη Β' περίοδο του πολέμου διάφορα συμβάντα επηρέασαν την ομαλή λειτουργία της Διοίκησης Υποβρυχίων και τις αποστολές των υποβρυχίων. Το Μάιο του 1942 η πλάστιγγα άρχισε να γέρνει προς την πλευρά του Ρόμελ. Στις 20 Ιουνίου κατελήφθη το Τομπρούκ και συνελήφθησαν 25.000 Βρετανοί αιχμάλωτοι. Στην Αλεξάνδρεια η ραγδαία εκθροική προέλαση προκάλεσε ανησυχία για πιθανή κατάληψη της πόλεως από τους Γερμανοϊταλούς. Η ανησυχία ήταν έκδηλη ιδιαίτερα στις ελληνικές Ενοπλες Δυνάμεις και την ελληνική παροικία. Επειτα από τα ανωτέρω, από την ελληνική ναυτική ηγεσία αποφασίσθη όπως περί τα 5.700 άτομα επιβιβασθούν σε ελληνικά φορτηγά πλοία, προκειμένου να μεταφερθούν σε πιο ασφαλείς περιοχές.

Το ατμόπλοιο «Κορινθία», που χρησιμοποιείτο ως πλοίοι βάσεως των ελληνικών υποβρυχίων και έδρα του Έλληνα διοικητού μετεστάθμευσε αρχικώς στη Χάιφα και περί το τέλος Ιουλίου 1942 στη Βηρυτό, όπου παρέμεινε μέχρι τις 10/3/44, που ο 1ος στολίσκος των βρετανικών υποβρυχίων, στον οποίον υπήγοντο και τα ελληνικά υποβρύχια μετεφέρθη στη Μάλτα.

Μεγάλη ανωμαλία και αναταραχή

προκάλεσε το στασιαστικό κίνημα στις Ενοπλες Δυνάμεις της Μέσης Ανατολής. Τα υποβρύχια, των οποίων τα πληρώματα προσεχώρησαν σε αυτό, αρνήθηκαν να αποπλεύσουν διά την εκτέλεση των αποστολών τους.

Ο στολίσκος των ελληνικών υποβρυχίων κατά το ανωτέρω χρονικό διάστημα κάτω από εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές συνθήκες, την τρομακτική υπεροπλία του εχθρού –Γερμανών και Ιταλών– και παρά την παλαιότητα του υλικού, με την ενίσχυση του με τα παραληφθέντα «Ματρώζος» και «Πιπίνος» εξετέλεσε 43 πολεμικές περιπολίες σε συνδυασμό με 12 πολεμικές αποστολές και έξι ανεξάρτητες πολεμικές αποστολές.

Κατά τη διάρκεια των ανωτέρω αποστολών είχε λάμψει δράση με πολλές αξιοθαύμαστες επιτυχίες. Αλλά και μεγάλες απώλειες με την καταβύθιση των υποβρυχίων «Γλαύκος», «Τρίτων» και «Κατσώνης» με 57 νεκρούς, 46 αιχμαλωτισθέντες και 5 διαφυγόντες την αιχμαλωσία.

### Δράση ανά υποβρύχιο

Το υποβρύχιο «Κατσώνης», με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Βασ. Λάσκο, κατά τη διάρκεια της πρώτης του περιπολίας (30/3/43), απεβίβασε στον όρμο Φωκιανού της Πελοποννήσου πράκτορες με το σχετικό υλικό. Στη συνέχεια (1/4/43) τις βραδινές ώρες εβύθισε γερμανική ναρκοθέτιδα, πρυμνοδετημένη στο λιμενοβραχίονα του Γυθείου. Την 5/4/43 εβύθισε ισπανικό φορτηγό 1.500 τόννων.

Κατά τη διάρκεια της δεύτερης περιπολίας (27/5/43) απεβίβασε σε δύο σημεία της Β.Α. ακτής της Ευβοίας πράκτορες και υλικό.

Στη συνέχεια, την 29/5/43, ενώ ευ-

▲ **Υποβρύχιο «Πιπίνος». Δύο άνδρες του πληρώματος σνοουμλούν καθισμένοι στη γέφυρα του σκάφους. Φωτογραφία τραβηγμένη από αγγλικό πολεμικό πλοίο. Το «Πιπίνος» ήταν ένα από τα νεότευκτα υποβρύχια του στόλου. Παρέληφθη στα τέλη του 1943 (φωτ.: συλλογή Μιχ. Γ. Τσάγκαρη).**

**Παρά την υπεροπλία του ιταλικού στόλου, εντυπωσιακές ήταν οι επιτυχίες των ελληνικών υποβρυχίων**

ρίσκετο στο στενό Σκιάθου – Ακρας Σηπιάδος, εντόπισε ισπανικό φορτηγό 1.000 τόννων, το οποίο εβύθισε με 36 βολές του πυροβόλου του.

Κατά τη διάρκεια της τρίτης του περιπολίας (12/9/43) απεβίβασε στη Ν.Α. ακτή της Ευβοίας το συνταγματάρχη Φραδέλλο με το σχετικό υλικό. Στη συνέχεια, την 14/9/43, τις νυκτερινές ώρες, πλησίον της νήσου Σκιάθου, ενώ έπλεε στην επιφάνεια, εντόπισε πλοίο που το θεωρεί –από εσφαλμένες πληροφορίες ναυτών– ιστιοφόρο ως το γερμανικό μεταγωγικό «Simfra», ενώ επρόκειτο για γερμανικής ανθυποβρυχιακής κορβέτας. Αμέσως μετά την αναγνώρισή της κατεύθη και σχεδόν συγχρόνως εδέχθη τη διά βομβών βάθους επίθεση, που προκάλεσε σοβαρότατες βλάβες· το υποβρύχιο διέρρηξε και ήτο ακυβέρνητον. Επειτα από δραματικές στιγμές ανεδύθη και διά του πυροβόλου του άρχισε να βάλει κατά της γερμανικής κορβέτας, που απάντησε με καταγιστικά πυρά πολυβόλων. Το υποβρύχιο κυριολεκτικά φλέγεται από τις εκρήξεις και φονεύονται η ομοχειρία του πυροβόλου, οι κυβερνήτες και οι αξιωματικοί που ευρίσκοντο στη γέφυρα, καθώς και οι δύο χειριστές του πρυμναίου πολυβόλου.

Η εντός του υποβρυχίου ατμόσφαιρα ήτο αποπνικτική από τις αναθυμιάσεις κλωρίου της συστοιχίας και τους καπνούς των πυρκαϊών από βραχυκυκλώματα, ενώ η θάλασσα το κατέκλυζε. Η εικόνα της καταστροφής ήταν πλήρης· τότε δέχεται και εμβολισμό από την κορβέτα. Ο ύπαρχος του υποβρυχίου υποπλοίαρχος Ηλίας Τσουκαλάς εκτελεί ο ίδιος τους απαιτούμενους χειρισμούς, ώστε το σκάφος να επανεύρει την πλευστότητά του και διατάσσει την εγκατάλειψή του. Μετά από λίγα δευτερόλεπτα ο «Κατσώνης» βυθίζεται μαζί με τον κυβερνήτη του, 5 αξιωματικούς και 26 υπαξιωματικούς και ναυτοδιόπους. Αιχμαλωτίστηκαν 17, μεταξύ των οποίων ο σύνδεσμος Βρετανός αξιωματικός και ο Βρετανός υπαξιωματικός τηλεγραφητής.

Διεσώθησαν από την αιχμαλωσία τρεις: ο ύπαρχος υποπλοίαρχος Ηλίας Τσουκαλάς ο υποπ. αρμενιστής Α. Αντωνίου και ο υποπ. πυροβολητής Α. Τσίγκρος που μετά κολύμβηση 9 ωρών κατόρθωσαν να φθάσουν στην ακτή της Σκιάθου. Εκεί περιουσιελήγησαν υπό των εντοπίων. Ύστερα από δραματικές περιπέτειες, με τη βοήθεια του Βρετανού συνδέσμου του στρατηγείου Μέσης Ανατολής και των ανταρτών Πηλίου λοχαγού Henry Dail και του βοηθού του ανθυπίαρχου Γεωργίου Σάρρου επέτυχαν να επιστρέψουν στις 11/11/43, στη Βηρυτό.

Στις 25/1/44 ο υποπλοίαρχος Ηλίας Τσουκαλάς συναντήθηκε με τον Γεώργιο Σάρρο, που είχε προαχθεί σε υπίαρχο, στην Αλεξάνδρεια. Τότε ο υπίαρχος του διηγήθηκε ότι με μεγάλη δυσκολία πέτυχε να δραπετευθεί από την Ελλάδα και να ξεφύγει από τους αντάρτες, που αντί για ευχαριστώ για τις υπηρεσίες του, με απόφαση του Αρν Βελουχιώτη τον καταδίκασαν σε θάνατο, που μεταξύ των άλλων κατηγοριών ήταν: «Διότι βούλησε τον προδότη υποπλοίαρχο Τσουκαλά να φύγει





▲ Το «Γλαύκος» με το πλήρωμά του στη γέφυρα, πριν από τον πόλεμο. Υστερα από επιτυχείς περιπολίες στην Ανατολική Μεσόγειο, κατέπλεσε, λόγω συνεχών βλαβών, στις 19.11.41 στη Μάλτα. Σε αεροπορική επιδρομή (4.4.42), το «Γλαύκος» βυθίστηκε και το πλήρωμά του μεταφέρθηκε στην Αλεξάνδρεια (φωτ. συλλογή: Μ.Γ. Τσάγκρη).

από την Ελλάδα για να ξαναπάει να προσφέρει τις υπηρεσίες του στον άτιμο Γλίξμπουργκ και την κλίκα του («Υποβρύχιον Υ.Ι.», έκδ. Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος 1990).

Το υποβρύχιο «Παπανικολής» με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Αθαν. Σπανίδη, στη διάρκεια της δεύτερης περιπολίας του εβύθισε 6 ιστιοφόρα 15 έως 70 τόννων. Στη συνέχεια απεβίβασε στη Ν.Δ. ακτή της Κρήτης τη νύκτα της 15–16 Ιουνίου 1942 πράκτορες και υλικό και παρέλαβε κομάντος και 15 Νεοζηλανδούς.

Κατά τη διάρκεια της τρίτης περιπολίας του στην Κρήτη (28/7/41) απεβίβασε κομάντος και υλικό και παρέλαβε 24 Έλληνες και ένα Βρετανό αξιωματικό. Κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιπολίας, μεταξύ 5 και 10 Σεπτ., απεβίβασε στη Ρόδο δύο ομάδες κομάντος υπό τις διαταγές του λοχαγού Ballot και του υπολοχαγού Sutherland, στις οποίες μετείχαν ο λοχαγός Τσούκας και ο ανθυποπλοίαρχος Π.Ν. Καλαμποκίδης, με αποστολή την καταστροφή γερμανικών και ιταλικών αεροπλάνων των δύο αεροδρομίων της Ρόδου. Η αποστολή ήτο επιτυχής, αλλά μόνον δύο Βρετανοί κατόρθωσαν να παραληφθούν από το βρετανικό Υ/Β «Traveller», οι λοιποί αιχμαλωτίστησαν και μόνο ο λοχαγός Τσούκας κατόρθωσε να διαφύγει.

Ο «Παπανικολής», με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Νικ. Ρουσσέν, κατά τη διάρκεια της πέμπτης περιπολίας

(27/11/42), απεβίβασε προσωπικό και υλικό στις Ν.Δ. ακτές της Κρήτης. Την 30/11/42 εντόπισε στον όρμο Αλιμνία τρεις τορπιακάτους, ένα ιστιοφόρο και ένα φορτηγό 8.000 τόννων. Εβύθισε το φορτηγό.

Κατά τη διάρκεια της έκτης περιπολίας (13/1/43) απεβίβασε ομάδα κομάντος και υλικό στις νότιες ακτές της Ύδρας. Στη συνέχεια (17/1/43), συνέλαβε το υπό γερμανική σημαία διστηλο ιστιοφόρο «Αγιος Στέφανος», 200 τόννων, στο οποίο επεβίβασε άγημα εκ τριών Βρετανών αξιωματικών που το οδήγησαν στην Αλεξάνδρεια. Στις 18/1/43 εβύθισε άλλο διστηλο ιστιοφόρο αγνώστων στοιχείων.

Κατά τη διάρκεια της έβδομης περιπολίας (15/3/43), στο στενό της Ρόδου, συνέλαβε ιστιοφόρο και επεβίβασε σ' αυτό τρεις Βρετανούς αξιωματικούς και τον έφεδρο σημαίοφορο Ιωάννη Περράκη με την εντολή να το οδηγήσουν στην Αλεξάνδρεια. Στη συνέχεια κατεδύθη και το παρακολουθούσε διά του περισκοπίου, όταν παρετήρησε δύο εχθρικές τορπιακάτους να πλησιάζουν το ιστιοφόρο και να το οδηγούν στο λιμένα της Ρόδου, όπου συνελήφθησαν αιχμάλωτοι ο σημαίοφορος και οι τρεις Βρετανοί.

Κατά τη διάρκεια της όγδοης περιπολίας (7/5/43) απεβίβασε στη Β.Α. ακτή της Κρήτης 4 βαθμοφόρους και υλικό. Στη συνέχεια, την 8/5/43 εβύθισε το ιστιοφόρο «Μαρία» 150 τόννων επιτεταγμένο υπό των Γερμανών, αφού

προηγουμένως παρέλαβε το επταμελές πλήρωμά του. Την ίδια ημέρα εβύθισε, έπειτα από εμβολισμό, το επιτεταγμένο από τους Γερμανούς ιστιοφόρο «Βαρβάρα» 250 τόννων και περισυνέλεξε το πλήρωμά του και ένα Γερμανό ναύτη του Πολεμικού Ναυτικού.

Το υποβρύχιο «Νηρέυς», με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Αλ. Ράλλη, κατά την έκτη περιπολία του (15/7/42) εντοπίζει 4 ιστιοφόρα και βυθίζει τα 3. Τους 44 άνδρες που επέβαιναν σ' αυτά, επιβίβασε στο τέταρτο. Το υποβρύχιο παρέλαβε 3 άνδρες, από τους οποίους έλαβε πολύτιμες πληροφορίες για την οχύρωση των Δωδεκανήσων.

Κατά τη διάρκεια της εβδομής περιπολίας (24/9/42) μεταξύ Ρόδου – Σύμης εβύθισε το ιταλικό ατμόπλοιο «Fiume» 1.500 τόννων. Στις 25/9/42 εβύθισε ιταλικό έμπορο ιστιοφόρο 80 τόννων.

Κατά τη διάρκεια της ογδόης περιπολίας (3/11/42), απεβίβασε πλησίον του όρμου Μετόχι της Ευβοίας πράκτορες και υλικό.

Το Υ/Β «Τρίτων», κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιπολίας (23–29/11/41), με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Επαμ. Κοντογιάννη, απεβίβασε στον όρμο Τσουτσουρα των νοτιών ακτών της Κρήτης Έλληνα σύνδεσμο και υλικό και παρέλαβε 8 Έλληνες και 8 Βρετανούς.

Κατά τη διάρκεια της έκτης περιπολίας μετέφερε από τη Μάλτα στην Αλεξάνδρεια 18 μέλη του πληρώματος του βυθισθέντος την 4/4/42 Υ/Β «Γλαύκος» και 8 Βρετανούς.



▲ **Ναύσταθμος Σαλαμίνας. Το πλήρωμα των «Πρωτεύς» στη γέφυρα του υποβρυχίου. Στις 29.12.1940, το «Πρωτεύς», ενρικό-μένο σε περιπολία στην Αδριατική, έπληξε ιταλική νηοπομπή και βύθισε στον κόλπο του Ανλώνα, το οπλιταγωγό «Sardegnia», αλλά εμβολίστηκε από ιαλικό υποβρύχιο και βυθίστηκε αντίδρο (φωτ. συλλογή: Μ.Ε. Τσάγκρη).**

Κατά τη διάρκεια της εβδομης περιπολίας απεβίβασε στις βόρειες ακτές της Κρήτης ομάδα κομάντος που απετελείτο από το Βρετανό έφεδρο ταγματάρχη λόρδο Τζέλικο, το Γάλλο ταγματάρχη Μπερλέ, τον Έλληνα ανθυπολοχαγό κ. Πετράκη από το Αποσκάρι Ηρακλείου και 5 Γάλλους εθελοντές. Η ομάδα πυρπόλησε στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου 26 πολεμικά αεροσκάφη περί τα 20 φορτηγά, μεγάλη ποσότητα καυσίμων και εφόνευσε περί τους 100 Γερμανούς στρατιώτες. Από την ομάδα διεσώθησαν μόνο ένας Βρετανός ταγματάρχης και ένας Έλληνας ανθυπολοχαγός.

Στη συνέχεια, στις 10 Ιουνίου, πλησίον της νήσου Θήρα και στις 13, πλησίον του Καφνρέα, εβύθισε 3 ιστιοφόρα.

Την 10/11/42 ο «Τρίτων» απέπλευσε για την ένατη περιπολία. Αρχικά θα απεβίβαζε προσωπικό και υλικό στη Ν.Α. ακτή της Ευβοίας και στη συνέχεια θα εκτελούσε πολεμική περιπολία στο Αιγαίο. Μετά πάροδο αρ-

κετών ημερών από μεταδοθέν σήμα στην Ελλάδα των μυστικών υπηρεσιών, έγινε γνωστό ότι το υποβρύχιο είχε βυθιστεί στις 16/11/42.

Επειτα από λίγες εβδομάδες έφθασαν στην Αλεξάνδρεια οι επιζήσαντες αρχικελευστής Νικ. Μαρουλάς και ο διοπος Δημ. Παπαδημητρίου, οι οποίοι ανέφεραν τις τραγικές συνθήκες καταβυθίσεως του υποβρυχίου.

Στις 28/4/45 υπό της 2ης Βρετανικής Στρατιάς απελευθερώθηκαν οι αιχμάλωτοι πολέμου του στρατοπέδου Marlag. Μεταξύ των απελευθερωθέντων ήταν και οι διασωθέντες του «Τρίτωνος», μεταξύ των οποίων ο κυβερνήτης του, υποπλοίαρχος Επαμ. Κοντογιάννης και ο υποπλοίαρχος Χρήστος Σολιώτης, που κατά τη διάρκεια της αιχμαλωσίας είχαν συντάξει την αναφορά των συνθηκών καταβυθίσεως του υποβρυχίου.

Από τις δύο εκθέσεις προέκυψε ότι ο «Τρίτων» δεν είχε αποβιβάσει το προσωπικό και υλικό λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και το απόγευμα της ίδιας ημέρας (16/11/42) εντόπισε νηοπομπή υπό το πετρελαιοφόρο «Cerepo» και το ατμόπλοιο «Alba Julia», που συνοδευόταν από το αντιτορπλικό «Hermes» και δύο καταδιωκτικά υποβρυχίων.

Το υποβρύχιο έβαλε κατά του «Alba Julia» και αμέσως μετά υπέστη σειρά επιθέσεων και κατέστη ακυβέρνητον. Επειτα από τη βολή μιας τορπίλης κατά του διώκτου του, το υποβρύχιο ευρέθη στην επιφάνεια βαλλόμενο από τα πολυβόλα και πυροβόλα του διώκτου του, οπότε ο κυβερνήτης αποφάσισε τον μέχρις εσχάτων αγώνα και διέταξε εξόρμηση διά του πυροβόλου.

Το υποβρύχιο σαρώνεται από τα καταιγιστικά πυρά των πολυβόλων και

η μοχειρία του πυροβόλου υπό τον ανθυποπλοίαρχο Κων. Αννίνο φονεύεται. Στη συνέχεια το υποβρύχιο εμβολίστηκε και εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμά του. Εβυθίσθη σε απόσταση 3 μιλίων από τις ακτές της Ευβοίας.

Το «Γλαύκος» με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Βασ. Αρσλάνογλου κατά τη διάρκεια της πρώτης περιπολίας (21 και 22 Ιουλίου) πλησίον της Ρόδου εβύθισε δύο έμφορτα ιστιοφόρα των 40 τόννων.

Κατά τη διάρκεια της δεύτερης περιπολίας, σε συνδυασμό με τον πλουν προς Μάλτα, διά να επισκευάσει τον ένα κύριο κινητήρα του, εβύθισε βορειώς της Σούδας (10/11/41) έμφορτο εμπορικό πλοίο 3.000 τόννων. Στη συνέχεια, λόγω συνεχών βλαβών, διέκοψε την περιπολία του και κατέπλευσε (19/11/41) στη Μάλτα. Αμέσως μετά άρχισαν οι εργασίες αποκαταστάσεως των βλαβών κάτω από συνεχείς αεροπορικούς βομβαρδισμούς.

Την 27/2/42, κατά τη διάρκεια αεροπορικού βομβαρδισμού, εφονεύθησαν ο κυβερνήτης πλωτάρχης Βασ. Αρσλάνογλου και ο ανθυποπλοίαρχος Ιωαν. Κωστάκος. Την 4/4/42, σε άλλη αεροπορική επιδρομή, το «Γλαύκος» βυθίστηκε βληθέν υπό τριών βομβών, χωρίς άλλα θύματα. Το πλήρωμα του μετεφέρθη στην Αλεξάνδρεια.

Το υποβρύχιο «Πιπίνος», με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Αλέξ. Ράλλη, κατά τη διάρκεια της δεύτερης πολεμικής περιπολίας (13/4/44) συνέλαβε μικρό ιστιοφόρο 12 τόννων, παρέλαβε έπειτα από αίτησή του τον κυβερνήτη και επέτρεψε στο υπόλοιπο πλήρωμα να απομακρυνθεί με λέμβο και το βύθισε με εμβολισμό.

Κατά τη διάρκεια της πέμπτης περιπολίας (9/8/44), με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Κων/νο Λούνδρα εντόπισε στο λιμάνι Καρλόβασι της Σάμου ένα αντιτορπλικό και το ελληνικό πλοίο ανεφοδιασμού φάρων «Ωρίων». Επειδή η θέσις των πλοίων δεν προσεφέρετο δι' επίθεσιν ο κυβερνήτης αποφάσισε να αναμείνει την έξοδό τους και να επιτεθεί. Πράγματι τις απογευματινές ώρες το αντιτορπλικό άρχισε να εξέρχεται και μόλις αυτό ευρέθη σε κατάλληλο θέση το υποβρύχιο έβαλε δέσμη 4 τορπιλών και το εβύθισε. Το αντιτορπλικό ήταν το ιταλικό «Calafatini» και έπλεε με γερμανική σημαία και γερμανικό πλήρωμα. Στη συνέχεια το «Πιπίνος» κατέστρεψε τον «Ωρίωνα».

#### Βιβλιογραφία:

«Ο Σιωπηλός Πόλεμος», εκδ. Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος, Αθήνα 1995.

Ηλίας Π. Τσωνκαλάς, «Υποβρύχιον ΥΙ», εκδ. 1990.

Barrie Pitt, «The Story of the S.B.S. in the Mediterranean», London 1983.

### Απολογισμός της συνολικής δράσεως των υποβρυχίων

Εκτελεσθείσες περιπολίες.....	66
Εκτελεσθείσες ειδικές αποστολές .....	17
• Χρόνος εν πλω σε ώρες .....	18.885
• Διανυθέντα μίλια εν επιφάνεια και εν καταδύσει.....	90.183
Αριθμός βυθισθέντων εμπορικών .....	11
Αριθμός βυθισθέντων ιστιοφόρων .....	21
Αριθμός συλληφθέντων ιστιοφόρων.....	1

Αριθμός βυθισθέντων πολεμικών (ναρκοθέτες 1.500 τόννων, αντιτορπλικό, 967 τόννων, υποβρύχιο 800 τόννων).

Τα σημειούμενα με αστερίσκο στοιχεία αναφέρονται στη Β' περίοδο, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν αντίστοιχα αναφερόμενα στην Α' περίοδο.





# Υγειονομική υπηρεσία

Του **ΑΡΙΣΤΕΪΔΗ Γ. ΔΙΑΜΑΝΤΗ**

*Πλωτάρχη Ιατρού ΠΝ, διευθυντού  
κνιταρολογικού τμήματος Ναυτικού  
Νοσοκομείων Αθηνών*

**Ο** **ΑΝΑΝΔΡΟΣ** τορπιλισμός της «Ελλης» το Δεκαπενταύγουστο ήταν το προοίμιο της άδικης επίθεσης των Ιταλών τα ξημερώματα της 28ης Οκτωβρίου του 1940, που έσυρε αναγκαστικά την Ελλάδα στη δίνη του πολέμου. Η αρχή του πολέμου βρήκε την Υγειονομική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού άρτια οργανωμένη και σε πλήρη ετοιμότητα. Από την ημέρα του τορπιλισμού της «Ελλης», κλήθηκε να παράσχει τις υπηρεσίες της με τη νοσηλεία των τραυματιών στο Ναυτικό Νοσοκομείο Πειραιώς, όπου αυτοί διακομίσθηκαν. Με την έναρξη των εχθροπραξιών στα βουνά της Ηπείρου, η Υγειονομική Υπηρεσία του ΠΝ θέτει σε λειτουργία πρόσκαιρα νοσοκομεία στην ξηρά (Πάτρα, Αιδιψό, Π. Φάληρο και Καστρί) δίπλα στα ήδη υφιστάμενα ναυτικά νοσοκομεία Πειραιώς, Σαλαμίνας και Πόρου και πλωτά νοσοκομεία στη θάλασσα («Αρης», «Αττική», «Εσπερος», «Ελληνίς», «Πολικός», «Σωκράτης», «Ανδρος», «Αρντένα», «Αλμπέρτα», «Πυλαρός», «Τήνος» και «Μοσχάνθη»), τα οποία ανταποκρίθηκαν με πλήρη επιτυχία στην αποστολή τους, περιθάλποντας τους ήρωες τραυματίες του αλβανικού έπους.

Αξιον μνείας αποτελεί το γεγονός, πως ο εχθρός δεν σεβάστηκε τα στρατιωτικά νοσοκομεία, παρ' ότι αυτά έφεραν εμφανώς το σήμα του διε-

θνούς Ερυθρού Σταυρού. Ο απολογισμός βρήκε τα περισσότερα πλωτά νοσοκομεία βυθισμένα και πολλά στρατιωτικά νοσοκομεία της ξηράς κατεστραμμένα, όπως αυτό των Ιωαννίνων, όπου βρήκε ηρωικό θάνατο την 20ή Απριλίου 1941, ο εφ. πλωτάρχης ιατρός Ε. Κοντιάδης, καθηγητής της Χειρουργικής του Παν/μίου Αθηνών, ενώ χειρουργούσε Έλληνα τραυματία στρατιώτη.

Σε όλες τις κατά θάλασσαν επιχειρήσεις του Στόλου, οι γιατροί συμμετείχαν ενεργά, αντιμετωπίζοντας τους ίδιους κινδύνους μαζί με το υπόλοιπο πλήρωμα. Ηρωικές έχουν μείνει οι μορφές του γιατρού της «Υδρας», ανθυποπλοίαρχου Στ. Μαγιαρίζη, ο οποίος απεκεφαλίσθη την 22α Απριλίου 1941, τη στιγμή που περιέθαλπε τραυματία πάνω στο κατάστρωμα και του εφ. σημαιοφόρου οδοντιάτρου Β. Αναστασίου, ο οποίος, όταν το πλοίο του υπέστη επίθεση από γερμανικό αεροπλάνο, σκοτώθηκε, ανταποδίδοντας ο ίδιος τους πολυβολισμούς. Κοντά σ' αυτούς στέκουν οι μορφές του ανθυποπλοίαρχου ιατρού Ε. Γουργουρή, τον οποίο ανέσυραν ημιθανή μετά τη βύθιση του Α/Τ «Β. Ολγα» και του ιατρού του ηρωικού «Αδρία», ανθυποπλοίαρχου Α. Καποδίστρια, ο οποίος, χειρουργώντας με αυταπάνη και αυτοθυσία, σώζει από βέβαιο θάνατο τέσσερις βαρειά τραυματισμένους άνδρες, χρησιμοποιώντας ως εργαλεία το ψαλίδι του κουρέα και την κολώνια του ξυρίσματος ως αντισηπτικό, όπως χαρακτηριστικά, σημειώνει ο αειμνηστος ναύαρχος Ι. Τούμπας κυβερνήτης τότε του «Αδρία».

Μετά την κατάρρευση του μετώπου ο αγώνας για την ελευθερία συνεχίζεται με την αποδημία του Στόλου στην Μέση Ανατολή. Εκεί η Υγειονομική Υπηρεσία στελεχωμένη από τους αξιωματικούς ιατρούς Κ. Ανδρικόπουλο, Β. Μαλαμίτσι, Α. Αντωνάτο, Δ. Μπάκαλο, Κ. Αγγελίδη, Κ. Ρίζο, Θ. Σταυριανόπουλο, Α. Αναστασιάδη, Κ. Παπαθανασίου, Β. Αναστασιάδη, Α. Κατράκη, Σ. Κασσελίδη, Ι. Μπουντούρη, Γ. Βαρούχα, Ε. Γουργουρή και Δ. Τσάλτα και τον οδοντίατρο Δ. Δουσταμπάνη και το φαρμακοποιό Δ. Κατσανάκη, καθώς και τους εφ. υγειονομικούς αξιωματικούς Ι. Μορφόπουλο, Γ. Μανδρά, Ι. Αρβανίτη, Κ. Μόσχο και Λ. Ευγενικό και άλλους, καθώς και με τη βοήθεια της ελληνικής παροικίας ιδρύει Ναυτικό Νοσοκομείο στο Κοτσίκειο νοσηλευτικό ίδρυμα της Αλεξανδρείας, στο οποίο προσφέρουν εθελοντικά υπηρεσίες οι κυρίες της παροικίας. Στο Ναυτικό Νοσοκομείο Αλεξανδρείας νοσηλεύθηκαν τραυματίες που διεκομίζονταν από τα μέτωπα της Βόρειας Αφρικής. Ιδιαίτερως, σημειώνεται η δράση της χειρουργικής κλινικής τόσο σε κλινικό όσο και εκπαιδευτικό επιστημονικό έργο, προϊστάμενος της οποίας υπήρξε ο εφ. αντιπλοίαρχος ιατρός Π. Πετρίδης, έκτακτος καθηγητής της Χειρουργικής του Παν/μίου Αθηνών.

Αντί επιλόγου σημειώνεται το σχόλιο του ναυάρχου Ε. Καββαδία, τότε αρχηγού Στόλου για τα στελέχη της Υγειονομικής Υπηρεσίας: «οι ιατροί μας, ως πάντοτε, ανεδείχθησαν πλήρως εις το ύψος της θέσεώς των, επί των πλοίων και των εν τη ξηρά Νοσηλευτικών Ιδρυμάτων».

▲ *Το μεγαλοπρεπές κτίριο του Ελληνικού Νοσοκομείου Θ. Κότοικα στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου. Στη διάρκεια του πολέμου τέθηκε στη διάθεση της ελληνικής Αεράμυνας και στην αριστερή του πτέρυγα σιεγάστηκε το Ναυτικό Νοσοκομείο με δύναμη 250 κλινών (φωτ.: ΕΛΙΑ).*

# Στάσεις και κινήματα

Του Κ. ΒΑΛΛΑ

Αντιναύαρχου Π.Ν. ε.α.

**Ε**ΙΝΑΙ ΜΕΣΑ στη φύση του Έλληνα, να αντιδρά βίαια και καταλυτικά όταν επηρεάζεται από βιωματικές παρορμήσεις, είτε πολιτικές σκοπιμότητες και ωραιοποιημένες ιδεολογίες, είτε τέλος, βρίσκεται υπό συναισθηματικές και άλλες καταπιεστικές καταστάσεις. Από τη νοοτροπία και την παρορμητικότητα αυτή δεν θα μπορούσε να εξαιρεθεί το Πολεμικό Ναυτικό, το οποίο σε αρκετές από αυτές τις περιστάσεις είχε πρωταγωνιστικό και καθοριστικό ρόλο.

Θα επιχειρηθεί εδώ να παρουσιασθούν συνοπτικά και αντικειμενικά, απειθαρχίες, στάσεις και κινήματα των πληρωμάτων, κατά τη διάρκεια της αποδημίας του Στόλου στη Μέση Ανατολή (Μ.Α.), που υποκινήθηκαν από την κομμουνιστική προπαγάνδα στη διάρκεια του πολέμου κατά του Άξονα και λίγο έλειψε να εκμηδενίσουν την αξιολογία και ηρωική πολεμική δράση του Στόλου μας, αλλά το σπουδαιότερο, να διακινδυνεύσουν τα πλοία του, από τα πυροβόλα των... Συμμάχων. Η αντικειμενική παρουσίαση αποτελεί επιδίωξη, γιατί οι αντιφατικές και διαφορετικές μαρτυρίες των πρωταγωνιστών, αλλοιώνουν την αντικειμενικότητα.

## Περιοχές διασποράς

Η σύνθεση του απόδημου Στόλου στο τέλος του Απριλίου 1941 περιελάμβανε 18 πλοία, ήτοι: 1 θωρηκτό – 6 αντιτορπιλικά – 3 τορπιλοβόλα – 5 υποβρύχια – 1 πλωτό συνεργείο – 2 επίτακτα. Το απόδημο προσωπικό αποτελείτο από 210 αξιωματικούς, 493 υπαξιωματικούς και 2.180 ναύτες και αργότερα μέχρι το 1944, έφθασε συνολικά τους 8.500 άνδρες και τα πλοία ανήλθαν σε 43.

Στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή, στο βορειοαφρικανικό μέτωπο και στη δυτική έρημο, οι πολεμικές επιχειρήσεις δεν εξελίσσονταν τότε καθόλου ευνοϊκά για τους Συμμάχους. Οι βομβαρδισμοί της Αλεξάνδρειας και οι νακροθετήσεις των προσβάσεων του λιμένα, αποτελούσαν καθημερινή ψυχοφθόρο δραστηριότητα. Τα πλοία, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων χρειάζοντο συντήρηση, επισκευές και εκσυγχρονισμό για να φέρουν εις πέρας το έργο που θα τους ανατίθετο από τους Συμμάχους. Το προσωπικό, ταλαιπωρημένο ψυχικά και σωματικά από την πρόσφατη κατάρρευση της πατρίδας, τις περιπέτειες προ του απόπλου και τη θλίψη για τα αγαπημένα πρόσωπα που άφησε πίσω του, προσπαθούσε να συγκροτηθεί ψυχικά και να εκτιμήσει την κατοπινή του τύχη. Η ηγεσία



▲ Ο αντιναύαρχος Πέτρος Βούλγαρης, υπουργός αεροπορίας (1943-44) στην κυβέρνηση Εμ. Τσουνδερό στη Μέση Ανατολή, έγινε αρχηγός Στόλου (19 Απρ. 1944) και καιείσκει το εκδηλωθέν εκεί κίνημα των Ελληνικών δυνάμεων (φωτ.: συλλογή Ν.Ε. Τόλη).

Μικρές ή εκτεταμένες ανταρσίες στο Πολεμικό Ναυτικό κατά την περίοδο 1941-44

του Ναυτικού, θέτοντας σαν πρωταρχικό στόχο τη μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή των πλοίων στις επιχειρήσεις, ατόνησε στα θέματα πειθαρχίας και άμεσης και αποτελεσματικής αντιμετώπισης κάθε παρεκκλίσεως.

Επίσης, διάφορα άτομα, μεμονωμένα αρχικά και οργανωμένα αργότερα, που ανήκαν στον κομμουνιστικό χώρο, άρχισαν το διεισδυτικό τους έργο, με σκοπό αφενός να προσεταιρισθούν τους περισσότερους «αναλώσιμους»

οπαδούς, αφετέρου να δημιουργήσουν καταστάσεις που θα εξυπηρετούσαν τις μετέπειτα επιδιώξεις τους. Αποφασιστικό έργο είχαν αναλάβει οι οργανωμένοι στο Κομμουνιστικό Κόμμα και στρατολογημένοι στα πολεμικά πλοία, ναύτες προελεύσεως Εμπορικού ναυτικού.

Με αυτές τις συνθήκες άρχισε ο κλονισμός της πειθαρχίας του προσωπικού, με αποτέλεσμα τη γένεση στάσεων, ανταρσιών και κινήματων.

Στη Μέση Ανατολή και στις άλλες περιοχές των πολεμικών επιχειρήσεων και της διασποράς, σημειώθηκαν πολλές μικρές ή εκτεταμένες, οργανωμένες ή περιστασιακές στάσεις, ανταρσίες ή κινήματα που αφορούσαν και στους τρεις κλάδους των Ε.Δ.

Κατά το χρονικό διάστημα, από το Μάιο του 1941 μέχρι το μεγάλο κίνη-

μα του Απριλίου 1944, σημειώθηκαν μεμονωμένα περιστασιακά απειθαρχίας και στάσεων σε ορισμένα πλοία του Στόλου, που δημιούργησαν όμως σοβαρά επιχειρησιακά και διοικητικά προβλήματα και αποτέλεσαν τον προπομπό για την τελική αναμέτρηση.

Απόπλοι πολεμικών ματαιώθηκαν, λόγω αρνήσεως των πληρωμάτων τους. Σχεδιασμοί απομονώσεως και συλλήψεως του αρχηγού Στόλου και του Επιτελείου και εξυφάνθηκαν από κατώτερους βαθμοφόρους, χωρίς όμως να πραγματοποιηθούν. Αξιωματικοί προηλακίστηκαν, με πρωτοφανή –στα χρονικά του Ναυτικού μας– τρόπο. Διοικητικές φύσεως διαταγές του Α.Σ –προκλητικά– δεν εκτελέστηκαν. Σε Βρετανικό Ναύσταθμο εκδηλώθηκε ανταρσία ελληνικών πληρωμάτων παραλαβής νέων αντιτορπιλικών.

Πολλοί από τους υπαιτίους καταδικάστηκαν μέχρι και την εσχάτη των ποινών, που ποτέ δεν εκτελέστηκαν.

## Το μεγάλο κίνημα

Από την έναρξη του πολέμου (28/10/1940), μέχρι την ολοκληρωτική κατάληψη της Ελλάδας (Μάχη της Κρήτης, 31-5-1941), η λαϊκή σύμπραξη –με τη συνεργασία και την καθοδήγηση της πολιτικής, στρατιωτικής, πνευματικής και θρησκευτικής Ηγεσίας –ήταν ομόφωνη, δυναμική και μοναδική («... με το χαμόγελο στα χείλη πάν' οι φαντάροι μας μπροστά...»). Κατά τη διάρκεια της κατοχής οργανώθηκαν διάφορα αντιστασιακά σχήματα (ΕΑΜ, ΕΛΑΣ, ΕΠΟΝ, κ.ά.) για να αντισταθούν και υπονομεύσουν τον κατακτητή στο εσωτερικό της χώρας. Ομως με την πάροδο του χρόνου και όπως δραματικά αποδείχτηκε αργότερα, αποκαλύφθηκαν οι επιδιώξεις, που επικεντρώνοντο στην επικράτηση του Κομμουνιστικού Κόμματος, ώστε με την απελευθέρωση της πατρίδας, να αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας.

Αποτέλεσμα αυτής της μετάλλαξης ήταν η ανάπτυξη και εφαρμογή σχεδίων που αποσκοπούσαν στον προσεταιρισμό ή την αποσύνθεση και εκμείνιση των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων της Μέσης Ανατολής, ώστε μετά την απελευθέρωση να μην υπάρχει συγκροτημένη δύναμη αντιστάσεως, ώστε να επικρατήσουν εύκολα και ανώδυνα. Ο «προγραμματισμός» αυτός είχε σαν αποτέλεσμα το ξέσπασμα στάσεων και κινήματων, ανάμεσα στις ελληνικές Ε.Δ της Μέσης Ανατολής, που πολεμούσαν στο πλευρό των Συμμάχων.

Στο Στρατό Ήπρας (I και II Ταξιαρχία) εκδηλώθηκαν σοβαρές στάσεις το Μάρτιο του 1943, μετά τη νικηφόρα συμμετοχή της 1ης Ελληνικής Ταξιαρχίας στη μάχη του Ελ Αλαμίν, που εξανάγκασαν τον υπουργό Άμυνας Κα-



νελλόπουλο να παραιτηθεί, απογοητευμένος παράλληλα από την ανεξέλεγκτη κατάσταση που είχε δημιουργήσει και αναγνωρίζοντας ότι η ευπιστία του, προς ορισμένους δημοκρατικούς αξιωματικούς του κινήματος του '35, που συνεργάστηκαν με τους Κομμουνιστές τον είχε προδώσει.

Τελικά, την άνοιξη του 1944, ξέσπασαν εκτεταμένα κινήματα στις ελληνικές δυνάμεις Στρατού, Ναυτικού και Αεροπορίας της Μ.Α., οργανωμένα από την κομμουνιστική ηγεσία. Την κρίσιμη αυτή περίοδο οι Σύμμαχοι πολεμούσαν απεγνωσμένα τις δυνάμεις του Άξονα και τα κινήματα αυτά απετέλεσαν σοβαρό ανασταλτικό παράγοντα στις διεξαγόμενες επιχειρήσεις. Η απόφαση του Βρετανού αρχηγού των Ναυτικών Δυνάμεων Ανατολικής Μεσογείου (FOLEM), υποναυάρχου R. B. Rawlings R.N. τον Απρίλιο του 1944 ήταν σαφής και κατηγορηματική προς τον Έλληνα αρχηγό Στόλου: *Ήναλαμβάνετε την αντιμετώπιση της ανώμαλης κατάστασης στα πλοία σας ή το έργο αυτό θα το αναλάβουμε εμείς!!!*

Στις 31/3/44, ομάδα 13 αξιωματικών (7 του Στρατού και 6 της Αεροπορίας), παραδίδει στον πρωθυπουργό Ε. Τσουδερό στο Κάιρο, υπόμνημα εκ μέρους των Ενόπλων Δυνάμεων της Μ.Α., με το οποίο δηλώνεται η θέση των Ε.Δ. στο πλευρό της Πολιτικής Επιτροπής Εθνικής Απελευθέρωσης (ΠΕΕΑ). Αυτή ήταν η επίσημη έναρξη του μεγάλου και τελευταίου κινήματος της Μ. Ανατολής. Οι επιτροπές στα πλοία και τις υπηρεσίες του Ναυτικού, παρουσίασαν απροκάλυπτα τα «πρωτόκολλα» και τα «ψηφίσματα». Η υπογραφή εσήμαινε ότι το πολεμικό πλοίο εδικοικείτο πλέον από τις επιτροπές και οι αξιωματικοί έπρεπε να συμμορφώνονται προς τις εντολές τους.

Η «άγραφο» σύσταση του αρχηγού Στόλου, ναυάρχου Αλεξανδρή στα επιτελεία των πλοίων συνοψίζεται στη φράση: *«...δεν ξέρω τι θα κάνετε, αλλά τα πλοία πρέπει οπωσδήποτε να συνεχίσουν τις πολεμικές αποστολές τους...»*. Αυστηρή προσήλωση και εμμονή του αρχηγού στο σκοπό, αλλά στερούμενη σαφώς της απαιτούμενης δυναμικής, προς εξέλιξη της ανωμαλίας.

Ομολογουμένως δύσκολη επιλογή. Από τη μια πλευρά ο Βρετανός ναύαρχος να απειλεί ακόμη και με βύθιση τα ελληνικά πολεμικά, αν δεν επανέλθουν στην ομαλότητα και από την άλλη η αναγκαστική, εκ των πραγμάτων ανοχή της εκτροπής, ώστε τα πλοία να συνεχίσουν τις αποστολές τους.

Τη νύχτα της 5ης Απριλίου 1944 οι σκοποί του Α/Τ «Κουντουριώτης», στο Πορτ-Σάιντ πυροβολούν τους αξιωματικούς τους που επέστρεφαν στο πλοίο και τους αναγκάζουν να παραμείνουν εκτός πλοίου. Την επομένη το πρωί 6 Απριλίου, για «ασήμαντη αφορμή», το πλήρωμα του Α/Τ «Πίνδος» στην Αλεξάνδρεια, που είναι έτοιμο για απόπλου, ρίχνει όλους τους αξιωματικούς του στη θάλασσα και συλλαμβάνει τον κυβερνήτη. Για να αποπλεύσει το πλοίο οι στασιαστές ζητούν νέο κυβερνήτη και αξιωματικούς, απαίτηση που ικανοποιήθηκε από τον Α.Σ., ώστε να μπορέσει το πολεμικό να συνεχίσει τις αποστολές του.

Το απόγευμα της ίδιας ημέρας το

Α/Τ «Κρήτη» καταλαμβάνεται από το πλήρωμα και πυροβολείται εξ επαφής –ευτυχώς όχι θανάσιμα– ο αξιωματικός πυροβολικού του πλοίου Ανθυποπλοίαρχος Μόσχος, από τον οποίο αποσπών τα κλειδιά του φορτηγού οπλισμού και των πυριτιδαποθηκών. Η Κεντρική Επιτροπή Αγώνα (ΚΕΑ) των στασιαστών που εδρεύει στο πλωτό συνεργείο «Ηφαιστος» απαγορεύει τον απόπλου του πλοίου. Το Α/Τ «Πίνδος» καταπλέει στη Μάλτα, στις 11 Απριλίου και ξεσπώνει τα πληρώματα των εκεί ελλοιμενιζομένων πλοίων επιφανείας και υποβρυχίων.

Η διάβρωση, κατάλληλα προετοιμασμένη αγγίζει και τα πληρώματα των υπό παραλαβή «Αιγαίο» και «Αστιγξ» στο Τσάταμ της Αγγλίας.

Ο Βρετανός ανώτατος διοικητής Μεσογείου ναύαρχος Sir John Cunningham RN και ο Διοικητής Ναυτικών Δυνάμεων Ανατολικής Μεσογείου αντιναύαρχος Rawlings RN, που έχουν την ευθύνη των πολεμικών επιχειρήσεων στην περιοχή, ανησυχούν και δυσφορούν έντονα, προειδοποιώντας την πολιτική και ναυτική Ηγεσία ότι η κατάσταση δεν μπορεί να συνεχισθεί και εφόσον αναγκαστούν να επέμβουν οι βρετανικές δυνάμεις, τα πλοία θα επανέλθουν στη δικαιοδοσία του βρετανικού ναυτικού!!

## Καταστολή

Στις 19 Απριλίου ο έφεδρος αντιναύαρχος Π. Βούλγαρης αναλαμβάνει αρχηγός Στόλου. Προσωπικότητα δυναμική και αποφασιστική, με βαθειά συνείδηση του καθήκοντος, της πειθαρχίας και των επιπτώσεων της ανταρσίας, όχι μόνο στο Ναυτικό αλλά και στην Ελλάδα γενικότερα. Σε συνεργασία με τον πρωθυπουργό Σ. Βενιζέλο και τους Βρετανούς ναυάρχους, αποφασίζεται να αναληφθεί δυναμική ενέργεια βίαιας καταστολής του κινήματος στην Αλεξάνδρεια, από άγλημα εθελοντών Ελλήνων αξιωματικών ΣΝΔ (68), και ν. δοκιμών (16), μαζί με 178 αξιωματικούς άλλων ειδικοτήτων, υπαξιωματικούς και ναύτες, τη νύχτα της 22ας προς 23ης Απριλίου (Η-ώρα 02.30 / D-ημέρα: 23).

Το άγλημα, χωρισμένο σε δύο ομάδες, έδρασε αποτελεσματικά και κατάλαβε τα πολεμικά «Ιέραξ», «Σαχτούρης» και «Αποστόλνς». Δυστυχώς η επέμβαση δεν ήταν αναιμακτική. Και από τις δύο πλευρές έχασαν τη ζωή τους 6 και τραυματίστηκαν 40. Μεταξύ των νεκρών ήταν ο υποπλοίαρχος Ν. Ρουσσέν, ο ανθυποπλοίαρχος Δ. Ρέππας και ο ανθυποπλοίαρχος Δ. Καβαβιδιάς (ανιψιός του ναυάρχου), ενώ ο ν. δόκιμος Π. Καλογερόπουλος δέχθηκε 12 σφαιρές, αλλά τελικά επέζησε. Ελαφρότερα τραυματίστηκαν και οι αξιωματικοί: Κύρνης, Θεοφανίδης, Παναγιωτόπουλος, κ.ά.

Η κηδεία όλων των φονευθέντων και από τις δύο πλευρές, πραγματοποιήθηκε σε επίσημη τελετή στις 24 Απριλίου στην ελληνική εκκλησία της Αλεξάνδρειας. Τα έξι φέρετρα, σκεπασμένα με την ελληνική σημαία, «αδελφωμένα» στη σιωπή του θανάτου, μαρτυρούσαν τις οδυνηρές συνέπειες ενός εμφυλίου πολέμου. Και ήταν μόνο η αρχή!

Τα άλλα πλοία της Αλεξάνδρειας («Ηφαιστος», «Κρήτη», Ιωνία») και οκτώ ναρκαλιευτικά) παραδόθηκαν την 23η Απριλίου και επιβλήθηκε η νόμιμη τάξη.

Στην άλλη μεγάλη βάση του Πορτ Σάιντ, που ήταν ελλοιμενισμένα: το θωρηκτό Αβέρωφ, 3 αντιτορπιλικά, 3 τορπιλοβόλα και 1 υποβρύχιο, η κατάσταση είχε εκτραχυθεί. Επαρση κόκκινων σημαίων στα πλοία, ταινίες στους πηλίσκους των ναυτών με επιγραφή ΕΛΑΝ (Ελληνικό Απελευθερωτικό Ναυτικό) και άλλες σοβαρές μορφές απειθαρχίας έδιναν το στίγμα ενός ανύπαρκτου Ναυτικού. Στις 25 Απριλίου ένοπλη δύναμη κρούσεως, η παρουσία της οποίας ανάγκασε τους στασιαστές να εγκαταλείψουν τα πλοία στις 29 Απριλίου και να επιβληθεί αναίμακτα η έννομη τάξη.

Η τρίτη μεγάλη βάση των πλοίων του Π.Ν. ήταν η Μάλτα. Ο ανώτερος Έλληνας αξιωματικός της περιοχής, πλοίαρχος Σ. Τσιριμώκος Π.Ν. (ανώτερος διοικητής υποβρυχίων), με ανακoinωθέν του αποκέρυξε την ελληνική κυβέρνηση και δεν αναγνώρισε το ναύαρχο Βούλγαρη ως αρχηγό Στόλου, ενώ ακινητοποίησε τα εκεί ελλοιμενισμένα πλοία («Κορινθία», «Σπέτσαι», «Νηρέας», «Ματρώζος», «Ναυαρίνο», «Πιπίνος»). Την 25 Απριλίου οι αξιωματικοί και τα πληρώματα που εγκατέλειψαν τα πλοία τους, τέθηκαν υπό περιορισμό στην ξηρά.

Ο πλοίαρχος Τσιριμώκος συνελήφθη από το Βρετανό ναύαρχο της Μάλτας, για την άρνησή του να πακούσει στο φυσικό του αρχηγό (Έλληνα Α.Σ.) και αντικαταστάθηκε προσωρινά, από τους υποναύαρχο Γ. Μεζεβίρη (ανώτερο Έλληνα αξιωματικό Μάλτας) και πλοίαρχο Π. Αντωνόπουλο Π.Ν. (διοικητή υποβρυχίων). Περισσότεροι από τους μισούς άνδρες των στρατοπέδων, κατόπιν επιλογής, επέστρεψαν στα πλοία για να τα επανδρώσουν, κι έτσι το Α/Τ «Ναυαρίνο» κατάφερε να αποπλεύσει το απόγευμα της 25ης Απριλίου, αφήνοντας 93 από το πλήρωμά του υπό κράτηση στην ξηρά.

Οι Βρετανοί δηλώνουν στον ναύαρχο Μεζεβίρη ότι θα πάρουν το Υ/Β «Πιπίνος», εφόσον δεν επανδρωθεί πλήρως από ελληνικό πλήρωμα, για να διατηρήσει τη μαχητική του ικανότητα. Η απειλή αποσοβείται και το «Πιπίνος» παραμένει υπό ελληνική σημαία, με τη χρησιμοποίηση αξιωματικών σε θέσεις... ναυτών.

Στις 25/4/44 ο Σ. Βενιζέλος παραιτείται και αναλαμβάνει πρωθυπουργός ο Γ. Παπανδρέου.

Οι επιτροπές των πολεμικών πλοίων που έπλεαν ή ελλοιμενίζονταν στη Μεσόγειο, («Πίνδος», «Μιαούλνς», «Θεμιστοκλής», «Κανάρνς», «Β. Γεώργιος Π», «Λήμνος», «Σάμος», «Χίος»), με πρωταγωνιστή το Α/Τ «Μιαούλνς», δημιούργησαν, πλην των αρματαγωγών, προβλήματα στάσεων και ακινησίας τους, αλλά με επέμβαση μερικών κυβερνητών, του ανώτερου Έλληνα αξιωματικού Μάλτας και της ουσιαστικής βοήθειας των Βρετανών, αποκαταστάθηκε τελικά η ομαλότητα.

Αξίζει να μνημονευθεί ότι οι αξιωματικοί των Α/Τ «Μιαούλνς» και του «Πίνδος» κατάφεραν να συμμετέχουν

τα πλοία τους στις πολεμικές επιχειρήσεις για δυο μήνες περίπου, ανεχόμενοι –με ιώβειο υπομονή– τις αθλιότητες και την εξευτελιστική συμπεριφορά των «επιτροπών».

Η διάβρωση έφθασε και στα πλοία που βρισκόταν σε βρετανικά ύδατα και λιμένες. Στα υπό παραλαβή στην Αγγλία Α/Τ «Αιγαίο» και «Αστιγξ» σημειώθηκε στάση, που εξομαλύνθηκε με τη σύλληψη 6 αξιωματικών και 30 ανδρών του πληρώματος, οι οποίοι υποκινούσαν τους υπολοίπους σε ανταρσία.

Τα 9 ναρκαλιευτικά της διοικήσεως αντιναρκαλικής υπηρεσίας Συρίας, διατηρήθηκαν σε απόλυτη τάξη, αν και έγιναν προσπάθειες διαβρώσεως από τοπικές επιτροπές και κομμουνιστικούς παράγοντες.

Στις 2 Ιουνίου 1944 η δίμηνη πορεία του Πολεμικού Ναυτικού στο Γολγοθά της εμφύλιας αντιπαράθεσης, ολοκληρώθηκε.

Ακολούθησαν αλληπάλληλα ναυτοδικεία και έκτακτα στρατοδικεία, τα οποία καταδίκασαν 32 από τους πρωταίτιους σε θάνατο, που μετατράπηκε αργότερα, σε ισόβια δεσμά. Πέντε αξιωματικοί τέθηκαν σε διαθεσιμότητα, από 1,5 έως 3 μήνες, δέκα αποτάχθηκαν και τους επιβλήθηκαν διάφορες αυστηρές ποινές φυλακίσεως, ενώ οκτώ αποστρατεύθηκαν αυτεπάγγελτα.

Η περίοδος αυτή των στάσεων, ανταρσιών και κινήματων, αποτελεί μια οδυνηρή δοκιμασία για το Πολεμικό Ναυτικό, πρωτόγνωρη στην παραδοσιακή πειθαρχία των επιτελείων και των πληρωμάτων των πολεμικών πλοίων, από της συστάσεώς του.

Τα πολιτικά πάθη, από οπουδήποτε και αν προέρχονται φανατίζουν ανεξέλεγκτα και οδηγούν σε πράξεις βίας, εις βάρος πάντα της εθνικής ομοψυχίας και με συνέπεια την αποδυνάμωση του Έθνους. Στη συγκεκριμένη περίοδο, που προαναφέρθηκε, δεν διακινδυνεύθηκε μόνο η ύπαρξη των πολεμικών μας πλοίων, αλλά και η μεταπολεμική θέση της Ελλάδας μεταξύ των συμμάχων της.

Οι ποταμοί αίματος που χύθηκαν στο βωμό του αγώνα, κινδύνευσαν να καθούν από τις άφρονες ενέργειες ομάδων και σχηματισμών που έδρασαν πέρα από τα όρια του σεβασμού προς τη νόμιμη εξουσία.

Η έλλειψη σαφών εντολών και δυναμικών αποφάσεων από την πολιτική και στρατιωτική ηγεσία της εποχής εκείνης, οδήγησαν στο αδιέξοδο και στην αποδυνάμωση του Ναυτικού. Ποτέ δεν πρέπει να ξαναγίνουν τα ίδια σφάλματα και να ξαναχρυσουμε τις ίδιες αδελφοκτόνες καταστάσεις. ❀

### Βιβλιογραφία:

- *«Έκθεση επί της δράσεως του Ναυτικού κατά τον πόλεμο 1940 – 1944» – Τόμοι Α+Β – ΓΕΝ – 1953 αντιναυάρχων ε.α. Δ.Γ. Φωκά Π.Ν.*
- *«Ο Ναυτικός Πόλεμος τον 1940 όπως τον έζησα» – Πυρός Α.Ε. 1950, αντιναυάρχων ε.α. Ε.Π. Καβαβιδιά Π.Ν.*
- *«1.023 Αξιωματικοί και 22 Κινήματα» Τόμοι Α+Β – Στυλιανού Χαραοτή – 1987.*
- *«Τα χρόνια του Μεγάλου Πολέμου 1939 – 1944» Παναγιώτη Κανελλόπουλου.*

# Το πνεύμα του '40

Του ΣΩΤΗΡΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ

Αξιωματικού Π.Ν. ε.α.

**Η ΣΥΝΕΙΔΗΤΗ** και καθολική αντίσταση των Ελλήνων έναντι των κατακτητικών επιθέσεων που δέχτηκε η πατρίδα μας, σε συνδυασμό με τη συστηματική υλική και ηθική προπαρασκευή που προηγήθηκε, συνετέλεσαν στο να αναδειχθεί η μικρή Ελλάδα σε ουσιαστικό παράγοντα, που συνέβαλε αποφασιστικά στην τελική νίκη των Συμμάχων κατά του Αξονα.

Στα χρόνια που προηγήθηκαν του '40, οι τότε πνευματικοί πολιτικοί, στρατιωτικοί και θρησκευτικοί ταγοί, είχαν φροντίσει να προβληθούν και κατανοηθούν κυρίως οι υποχρεώσεις προς την πατρίδα. Για να είμαστε όμως δίκαιοι, πρέπει να αναγνωρίσουμε, ότι την περίοδο του '40 προείχε η αίσθηση του χρέους προς την πατρίδα όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και στα στρατόπεδα των άλλων εμπόλεμων. Αυτό βοήθησε στο να αναπτυχθεί μια μέχρις αυτοθυσίας συνειδητή φιλοπατρία, της οποίας συναντάμε πολλά δείγματα. Δεν είναι πρακτικώς δυνατόν να αναφερθούμε εδώ σε κάθε περίπτωση. Για να φωτίσουμε όμως το γεγονός αυτό, σταχυολογούμε ακολούθως μερικές χαρακτηριστικές περιπτώσεις, που τιμούν, τους πρωταγωνιστές τους και επιβεβαιώνουν τον κανόνα.

**Παναγιώτης Μαρκόπουλος.** Το Αντιτορπιλικό «Αδριάς» όπως περιγράφεται σε άλλο μέρος του αφιερώματος προσέκρουσε σε νάρκη το 1943 σε επιχειρήσεις στο Αιγαίο, έχασε την πλήρη του και θρήνησε πολλούς νεκρούς και τραυματίες, αλλά επισκευάστηκε προχείρως από το πλήρωμά του και επανέπλευσε στη βάση του στην Αλεξάνδρεια. Ο βετεράνος του Πολέμου του '40 και Α΄ μηχανικός του ηρωϊκού «Αδριάς» κατά το περιστατικό αυτό, υποπλοίαρχος τότε Κωνσταντίνος Αράπης αναφέρεται με τρυφερότητα στο βιβλίο του «Αναμνήσεις από την Ειρήνη και τον Πόλεμο» για τον μεταξυ των νεκρών του πλοίου του ναυτόπαιδα μηχανικό Παναγιώτη Μαρκόπουλο.

Για ποίο λόγο ξεχώριζε ο Παναγιώτης Μαρκόπουλος; Ήταν ένα εικοσάχρονο παλικάρι, ορφανό από γονείς, που ζούσε με τη γιαγιά του στην Κωνσταντινούπολη, στην ουδέτερη και ασφαλή τότε Τουρκία. Το Ελληνόπουλο αυτό θεώρησε καθήκον του να κατεβεί στη Μέση Ανατολή και να ενταχθεί εθελοντικά στο Πολεμικό μας Ναυτικό, ώστε να αγωνισθεί για την απελευθέρωση της σκλαβωμένης του πατρίδας. Δεν ευτύχησε να ζήσει μέχρι την απελευθέρωση της Ελλάδας



◀ **Η έναρξη του Πολέμου βρίσκει τον Ευγένιο Παναγόπουλο οπονδαστή της ναυπηγικής στην Αγγλία. Παρουσιάστηκε αμέσως εθελοντής και νηρέτης, αρχικά, στο αγγλικό, στη συνέχεια στο ελληνικό πολεμικό ναυτικό ως έφεδρος αξιωματικός. Με τη λήξη του Πολέμου εγκαταστάθηκε στις ΗΠΑ και διακρίθηκε στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας.**

**Χαρακτηριστικές περιπτώσεις εθελοντών, που δείχνουν τη φιλοπατρία Ελλήνων και ξένων στον τελευταίο Παγκόσμιο Πόλεμο**

και να γίνει πυγμαχός, όπως ήθελε.

**Εφοπλιστές.** Έλληνες εφοπλιστές, που οι περισσότεροι ζούσαν στο εξωτερικό, είχαν τη δυνατότητα να αποφύγουν τα δεινά και τους κινδύνους του πολέμου του '40, αλλά δεν το έκαναν. Όπως καταγράφεται στο βιβλίο του αντιναύαρχου Ε. Καββαδία, αρχηγού του στόλου 1939-42 και υφυπουργού Ναυτικών 1942-43 «Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940 όπως τον έζησα», πολλοί από αυτούς, με γνωστότερο ίσως τον Σταύρο Νιάρχο, κατέβηκαν στη Μέση Ανατολή, και υπηρέτησαν στο Πολεμικό μας Ναυτικό μέχρι το 1945. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται και οι: Μ. Λαιμός, Ν. Εμπειρικός, Π. Βεργωτής, Μ. Ευσταθίου, Π. Λιβανός, όπως και άλλοι.

**Ευγένιος Παναγόπουλος.** Ένας άσημος τότε Έλληνας φοιτητής του εξωτερικού ήταν και ο Ευγένιος Παναγόπουλος, όταν η Ιταλία επιτέθηκε κατά της Ελλάδας την 28η Οκτωβρίου 1940.

Ο νεαρός τότε απόφοιτος μηχανολόγος του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου Ευγένιος Παναγόπουλος, γεννημένος και μεγαλωμένος στην Ελλάδα, από πατέρα εκπαιδευτικό, έκανε εξειδίκευση στη ναυπηγική την

Αγγλία. Αμέσως μόλις έμαθε για την ιταλική επίθεση, παρουσιάστηκε στον Έλληνα ναυτικό ακόλουθο Λονδίνου (ΝΑΛ) και ζήτησε να καταταγεί στο Πολεμικό μας Ναυτικό. Ο ΝΑΛ τον ενημέρωσε ότι αυτό δεν ήταν αμέσως πρακτικώς δυνατό και θα τον ειδοποιούσε ευθύς ως συγκροτηθεί ελληνικό πλήρωμα για την επάνδρωση και παραλαβή πολεμικού πλοίου, από αυτά που το βρετανικό Ναυτικό ναυπηγούσε στην Αγγλία και παρέδιδε στο δικό μας, για αξιοποίηση στο πλαίσιο του κοινού συμμαχικού αγώνα.

Ο Παναγόπουλος, αντί να συνεχίσει τις σπουδές του, κατατάσσεται με έγκριση του ΝΑΛ ως εθελοντής στο βρετανικό Ναυτικό και τοποθετείται στις δυνάμεις Καταδρομών, μέχρι να κληθεί να αποτελέσει πλήρωμα ελληνικού πολεμικού. Το 1942 μετά πρόσκληση του ΝΑΛ, έκανε μετάταξη στο ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, ονομάστηκε έφεδρος σημαιοφόρος μηχανικός και τοποθετήθηκε στο υπό παραλαβή κατασκευαζόμενο στην Αγγλία αντιτορπιλικό, που πήρε το όνομα «Πίνδος». Υπηρέτησε στο Πολεμικό μας Ναυτικό μέχρι την απελευθέρωση της Ελλάδας σε διάφορα μάχιμα πλοία, που είχαν ως κύρια βάση την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου και σε μονάδες Καταδρομών, που έδρασαν για την απελευθέρωση των ελληνικών νησιών



του Αιγαίου. Αποστρατεύτηκε ως έφεδρος υποπλοίαρχος μηχανικός στο τέλος του 1944 και επειδή ο πόλεμος -εκτός Ελλάδας συνεχιζόταν, κατατάχθηκε στο αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό. Μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου εγκαταστάθηκε στις ΗΠΑ και διακρίθηκε στο χώρο της Εμπορικής Ναυτιλίας. Πέθανε το 1995 στο εξωτερικό.

Την αγάπη προς την πατρίδα τη διατήρησε άσβεστη όλη του τη ζωή και την έδειξε πολλές φορές έμπρακτα και με διάφορες δωρεές. Ανήγειρε με έξοδά του και πρόσφερε στο Κράτος το κτίριο του Μουσείου των Πλαταιέων στο Μαραθώνα και συνεισέφερε για την προστασία των αρχαιοτήτων της περιοχής. Προσέφερε επίσης για την προστασία του απολιθωμένου δάσους της Λέσβου και του ιστορικού τουρκικού Νεκροταφείου της Χίου, όπου έχουν ταφεί οι νεκροί του δαυλού του Κανάρη. Ανέλαβε τα έξοδα κατασκευής ονομαστικών πλακών των θυμάτων της σφαγής των Καλαβρύτων κατά τη γερμανική κατοχή. Τη μεγαλύτερη δωρεά του έκανε μετά τα γεγονότα της Κύπρου του 1974, σχεδιάζοντας, ναυπηγώντας με προσωπική του επίβλεψη και προσφέροντας στο Πολεμικό μας Ναυτικό τρία πάνοπλα πρωτοποριακά μικρά ταχεία σκάφη, συνολικής δαπάνης 3 περίπου εκατομμυρίων αμερικανικών δολαρίων.

**Γιάννης Τσουδερός.** Ένας άλλος σπουδαστής του εξωτερικού, κατά τη διάρκεια της κατοχής της Ελλάδας 1941-44, ήταν και ο Γιάννης Τσουδερός. Αυτός διέφερε από όλους τους άλλους φοιτητές του εξωτερικού, κατά το ό,τι πατέρας του ήταν ο Εμμανουήλ Τσουδερός, πρωθυπουργός τότε της εξόριστης ελληνικής κυβέρνησης.

Όπως μας πληροφορεί σε άρθρο του στο περιοδικό «Πολιτικά Θέματα» (τεύχος 28/3/97), ο πρόεδρος της εταιρείας Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας κ. Γεράσιμος Αποστολάτος, ο εικοσάχρονος περίπου τότε Γιάννης Τσουδερός, έχοντας ακολουθήσει τον πρωθυπουργό πατέρα του το 1941 στην εξορία, σπούδαζε κατά την κατοχή της Ελλάδας σε πανεπιστήμιο των ΗΠΑ κοινωνιολογία και οικονομικά.

Ως ένας από τους Έλληνες φοιτητές στην Αμερική την περίοδο εκείνη, μπορούσε κάλλιστα να παραμείνει στην ασφάλεια της χώρας που τον φιλοξενούσε. Υπό τις περιστάσεις όμως, θεώρησε υποχρέωσή του να διακόψει τις σπουδές του και να επιστρέψει στα ελληνικά βουνά, για να πολεμήσει τους κατακτητές της πατρίδας του. Η μετακίνησή του όμως δεν εγκρίθηκε από τις συμμαχικές Αρχές, για να αποφευχθούν τυχόν πολιτικές εμπλοκές. Αυτό το εμπόδιο δεν αποθάρρυνε το νεαρό φοιτητή. Πήρε το ψευδώνυμο Γιάννης Γιαννακόπουλος και μπήκε σε ελληνο-αμερικανική ομάδα δολιοφθορέων, που ήλθε και έδρασε στην κατεχόμενη Ελλάδα το 1944. Ο Γιάννης Τσουδερός τραυματίστηκε σοβαρά σε δράση κατά των Γερμανών στην Ηπειρο. Μετά την αποθεραπεία του επέστρεψε στην ομάδα του και συνέχισε τη δράση του μέχρι την απελευθέρωση. Εως το θάνατό του το 1997, ο Γιάννης Τσουδερός διατηρώντας τη σεμνότητά του απέφευγε κάθε αναφορά



◀ **Ο Σταύρος Νιάρχος στρατεύθηκε στο Πολεμικό Ναυτικό και ως έφεδρος αρχικελευστής πήρε μέρος σε επικίνδυνες νηοπομπές στον Ατλαντικό. Αποστρατεύθηκε με βαθμό (φωτογραφία) έφεδρον ανθυποπλοίαρχου και επειδή το μοναδικό του πλοίο, «Μαλέας», βυθίστηκε από τους Γερμανούς, πήρε μερίδιο από τα «λίμπερτις» που παρεχώρησαν με εννοϊκούς όρους οι ΗΠΑ. Ετοιμάρισε η θριαμβευτική του πορεία στην εμπορική ναυτιλία.**

στην εθελοντική αντιστασιακή του δράση.

**Louis Mountbatten - James Roosevelt.** Ο περισσότερος κόσμος ξέρε τον Βρετανό ευγενή Louis Mountbatten, εξάδελφο του βασιλέα της Αγγλίας, που διέπρεψε μέχρι τη δολοφονία του το 1979 σε διάφορες περιόπτες δημόσιες θέσεις και διετέλεσε, μεταξύ άλλων, αντιβασιλέας των Ινδιών.

Ο Louis Mountbatten ήταν το 1941 πλοίαρχος του βρετανικού Πολεμικού Ναυτικού, διοικητής μοίρας αγγλικών αντιτορπιλικών και κυβερνήτης του αντιτορπιλικού Kelly, που δρούσαν νοτιώς της Κρήτης κατά τη γερμανική επίθεση για την κατάληψη της νήσου το Μάιο του 1941. Το Kelly βυθίστηκε εκεί από τα γερμανικά αεροπλάνα και ο Louis Mountbatten διασώθηκε κολυμπώντας. Η ευγενική του καταγωγή και η στενή του συγγένεια προς το βασιλέα της Αγγλίας δεν τον έκαναν να επιζητήσει να υπηρετήσει σε κάποια ασφαλή θέση, όπως εύκολα θα μπορούσε.

Ποίος ήταν ο πλοίαρχος του αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού James Roosevelt, τον οποίο ο τότε Αμερικανός

πρόεδρος Franklin Roosevelt απέστειλε περί τα τέλη Απριλίου 1941 στην Κρήτη, για να επιδώσει στο βασιλέα των Ελλήνων προσωπική του επιστολή, με την οποία εξήρε τους ελληνικούς αγώνες κατά του Άξονα και εξέφραζε την αμέριστη συμπαράσταση των ΗΠΑ; Δεν ήταν άλλος από τον πρεσβύτερο γιο του προέδρου των ΗΠΑ. Και ο πρόεδρος των ΗΠΑ και ο γιος του δεν θέλησαν να αποφύγουν τους σοβαρούς κινδύνους που παρουσίαζε αυτή η αποστολή.

**Max Schmeling - Harold Goebbels.** Σήμερα στο Βερολίνο υπάρχει το στάδιο Max Schmeling. Ποιος ήταν ο Max Schmeling; Ήταν από το 1930 Γερμανός πρωτοπυγμάχος βαρέων βαρών. Ήταν ο πρώτος Ευρωπαίος πυγμάχος του 20ού αιώνα που κατέκτησε αυτό τον τίτλο. Ήταν ινδαλμα της τότε νεολαίας. Εν τούτοις ο Max Schmeling δεν φρόντισε να υπηρετήσει στα μετόπισθεν. Κατά τη Μάχη της Κρήτης έπεσε ως αλεξιπτωτιστής, τραυματίστηκε και νοσηλεύτηκε στο Ζάππειο Μέγαρο, το οποίο οι Γερμανοί κατακτητές είχαν μετατρέψει σε στρατιωτικό νοσοκομείο. Μετά τον πόλεμο ξαναγύρισε στην πυγμα-

χία το 1947 και κέρδισε πολλούς αγώνες ακόμη.

Υποστηρίχθηκε η άποψη ότι ο Max Schmeling στάλθηκε στη πρώτη γραμμή, επειδή έπεσε στη δυσμένεια του Ναζιστικού Κόμματος. Αυτή η άποψη καταρρίπτεται από το ότι στην αιματηρότατη για τους Γερμανούς Μάχη της Κρήτης έπεσε ως αλεξιπτωτιστής και ένας ακόμη περιώνυμος Γερμανός, που δεν ήταν άλλος από τον πρόγονο του Josef Goebbels, του στενότερου και πιστότερου μέχρι τέλους συνεργάτη του Hitler, τον οποίο ο Hitler όρισε στη διαθήκη του ως διάδοχό του. Σίγουρα αυτός θα μπορούσε να απέφυγε την επικίνδυνη δοκιμασία στην πρώτη γραμμή της μάχης, εάν ήθελε.

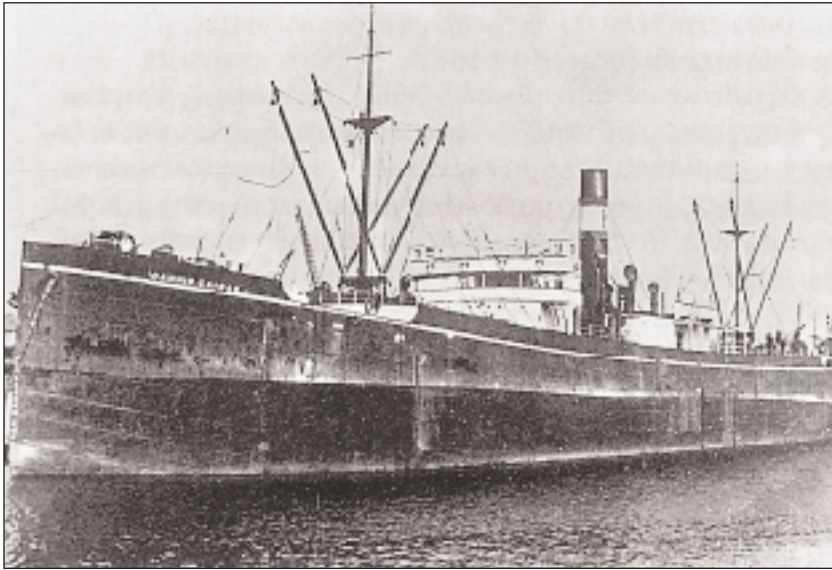
Γίνεται καταφανές από την ιστορική αναδρομή και τα λίγα παραδείγματα που προαναφέρθηκαν, ότι την εποχή του '40 επικρατούσε όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και τις άλλες εμπόλεμες χώρες πνεύμα ιδιαίτερης φιλοπατρίας, που είναι απαραίτητο συστατικό και προϋπόθεση για την ύπαρξη αξιολογών Ενόπλων Δυνάμεων. Αυτό το πνεύμα δεν είναι αυτοφύες και γι' αυτό πρέπει να αναπτύσσεται από την περίοδο της ειρήνης. ❧



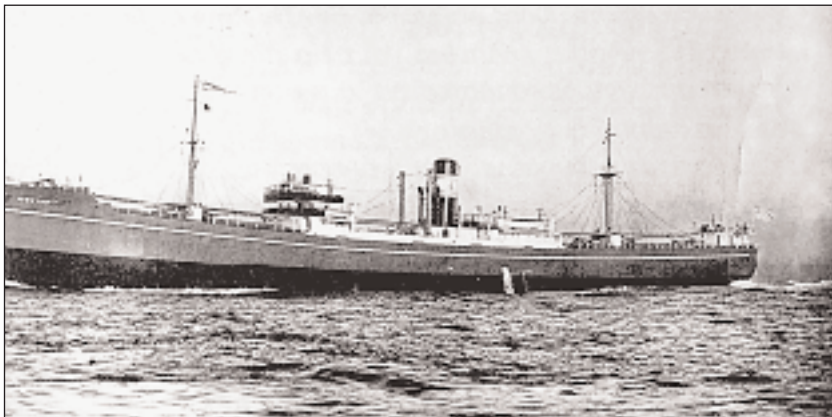
# Η συμβολή

Τον **ΧΡΗΣΤΟΥ Ε. ΝΤΟΥΝΗ**

*Αντιναύαρχον-Επίτιμον Αρχηγού  
Λιμενικού Σώματος*



▲ Το φορτηγό «*Ιωάννης Καρράς*» ήταν η πρώτη απώλεια του ελληνικού εμπορικού ναυτικού. Βυθίστηκε στις 3 Σεπτ. 1939 στο λιμάνι της Γδύνιας (φωτ.: *Ενοτάθιου Μπάτη «Η μάχη των ωκεανών», εκδ. «Πηλιοίος», 1993*).



▲ Φορτηγό «*Μαίρη Λιβανού*» του οίκου Λιβανού. Τορπιλίστηκε τον Ιούνιο του 1943.



▲ Το «*Ελευθερία*», ένα από τα πρώτα δεκαπέντε λίμπερι, που παραχώρησαν οι ΗΠΑ για εκμετάλλευση στην Ένωση Εφοπλιστών Νέας Υόρκης, το 1944. Στις 23 Φεβρουάριον 1945, μεταφέροντας πολεμικό υλικό στην Ευρώπη, προσέκρουσε σε νάρκη στις εκβολές του Σκέλδη, στην Αμβέρσα και βυθίστηκε.

**Ε**ΧΕΙ ΛΕΧΘΕΙ πολλές φορές ότι ένας από τους μεγάλους χαμένους του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου στη χώρα μας είναι το εμπορικό μας ναυτικό. Και αυτό γιατί από τα 583 πλοία απώλεσε τα 434, ποσοστό 75% και από την ολική χωρητικότητα 1.878.403 κόρους απώλεσε 1.361.626 κόρους, ποσοστό 73%. Ενώ από τα 713 πετρελαιοκίνητα – ιστιοφόρα άνω των 30 κόρων απωλέσθησαν τα 472, ποσοστό 66%.

Ο ρόλος και η δράση του τόσο στις ελληνικές θάλασσες όσο και στους ωκεανούς δεν μπορούν να περιγραφούν στο πλαίσιο του παρόντος άρθρου λόγω χώρου. Και αυτό γιατί η ιστορία του εμπορικού ναυτικού στον πόλεμο είναι πλοιοκεντρική και αφορά ξεχωριστά την ιστορία του κάθε πλοίου που τορπιλίστηκε ή βομβαρδίστηκε ή ανατινάχθηκε από νάρκη.

Είναι λοιπόν η ιστορία του χαμένου πλοίου αλλά και αυτών ακόμη που είχαν την τύχη να ξεφύγουν το μοιραίο και να γυρίσουν λαβωμένα ή όχι. Ομως και κάτι ακόμη. Γι' αυτά τα πολλά δε, και ιδίως τα πλοία που κάθηκαν αυτανδρα στα παγωμένα νερά του Βόρειου Ατλαντικού ή στον καυτό ήλιο του Ισπμερινού, για την ιστορία τους, τη φρίκη και το δράμα που έζησαν τα πληρώματά τους, δεν θα μάθουμε ποτέ.

Για τους άλλους που γύρισαν ζωντανοί, ακέραιοι ή λαβωμένοι ακόμη και παράφρονες πολλοί από αυτούς, ποιος αλήθεια θα μπορούσε, τότε που ζούσαν, να τους υποβάλει στην ψυχική οδύνη και να ξαναζήσουν το μαρτύριο της εξιστόρησης τέτοιων στιγμών για να έχουμε εμείς σήμερα, μετά 60 σχεδόν χρόνια, τις ιστορικές τους μαρτυρίες; Γι' αυτό άλλωστε οι αυθεντικές μαρτυρίες της εποχής εκείνης είναι τόσο λίγες. Τώρα, μετά τόσα χρόνια, έχουν σχεδόν φύγει από τη ζωή οι πρωταγωνιστές των γεγονότων και για να συνθέσουμε τον ιστό της ιστορίας αναγκαστικά καταφεύγουμε στα στεγνά ντοκουμέντα που, πολλές φορές, κάθε άλλο παρά μπορούν να αποτυπώσουν τη ζωντανή πραγματικότητα φρικιαστικών γεγονότων στη θάλασσα.

## Ο Μεγάλος Σιωπηλός

Είναι αυτή η συναισθηματική πλατφόρμα που χωρίς αμφιβολία δικαιολογεί για το εμπορικό ναυτικό τον τίτλο του «Μεγάλου Σιωπηλού». Ομως υπάρχει γι' αυτό τον χαρακτηρισμό και ένας ακόμη λόγος. Ο ρόλος του Εμπορικού Ναυτικού σε πολεμικές περιόδους αξιολογείται μέσα στο πλαίσιο πάντοτε της δράσης του Πολεμικού Ναυτι-

κού και αυτό είναι άλλωστε φυσικό, αφού ο γενικότερος συντονισμός της λειτουργίας του ασκείται από τα πολεμικά επιτελεία και θα πρέπει βεβαίως να διευκρινιστεί ότι το εμπορικό πλοίο στην καθημερινή του λειτουργία ασκεί μια ειρηνική ναυτικο-εμπορική δραστηριότητα αρκετά περίπλοκη μέσα στο πλαίσιο πάντοτε της ελληνικής αλλά και της διεθνούς λόγω του χαρακτήρα του, έννομης τάξης.

Λειτουργεί βεβαίως το εμπορικό πλοίο κάτω από ένα καθεστώς οιοσεί στρατιωτικής οργάνωσης σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς, αλλά δεν παρουσιάζει ομοιογένεια δράσης, αφού ο φορέας της διοίκησής του δεν είναι ένα Ναυτικό Επιτελείο για όλα τα πλοία αλλά ο πλοιοκτήτης του κάθε σκάφους.

Κάτω από αυτό το πρίσμα σε πολεμικές περιόδους, η μεταλλαγή της λειτουργίας του εμπορικού πλοίου από εμπορική σε πολεμική απαιτεί η αξιολόγηση της προσφοράς και συμβολής του να γίνει με διαφορετικά κριτήρια.

Με άλλα λόγια θα πρέπει να έχουμε πάντοτε υπόψη ότι οι επαγγελματίες ναυτικοί μετατρέπονται κατά την πολεμική περίοδο σε στελέχη μιας πολεμικής μηχανής που τους εκθέτουμε στους ίδιους κινδύνους, χωρίς όμως να διαθέτουν τα μέσα ούτε την ειδική εκπαίδευση όχι μόνο για την επιθετική αντίδραση αλλά ούτε και την προστασία τους. Κατά συνέπεια η συμμετοχή και η προσφορά του εμπορικού ναυτικού σε καιρό πολέμου έχει διαφορετική ποιότητα και διαφορετικές διαστάσεις. Και μόνο η ναυτολόγησή τους σε εμπορικό πλοίο κατά τη διάρκεια του πολέμου αποτελεί πράξη ηρωισμού.

## Στις παραμονές του πολέμου

Εδώ θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι το εμπορικό μας ναυτικό και ιδιαίτερα τα ποντοπόρα πλοία που ταξιδεύουν ανά την υδρόγειο ενεπλάκησαν σε πολεμικούς κινδύνους όχι την 28η Οκτωβρίου 1940, που κηρύχθηκε ο ελληνοϊταλικός πόλεμος αλλά πολύ νωρίτερα την 1η Σεπτεμβρίου 1939, που η Γερμανία εισέβαλε στην Πολωνία και είχαμε το κυριότερο θύμα του πολέμου: τη βύθιση του ελληνικού φορτηγού «*Ιωάννης Καρράς*» με πλοίαρχο τον Θεόφραστο Γλύπη, στον λιμένα της Γδύνιας. Η Ελλάδα από 1/9/39 έως 28/10/40 ανήκε στο στρατόπεδο των ουδέτερων χωρών, γι' αυτό άλλωστε είχαν δοθεί από την ελληνική κυβέρνηση σαφείς οδηγίες στους πλοίαρχους των ποντοπόρων πλοίων να συμμορφώνονται πλήρως στους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου της θάλασσας και να έχουν εν πλήρει τάξει τα ναυτικά τους έγγραφα. Ομως τότε ο παράγων της ουδετερότητας της χώρας πολύ λίγο λαμβανόταν υπόψη από τους κυβερνήτες των γερμανικών υποβρυχίων, οι οποίοι κυ-



# του εμπορικού ναυτικού



▲ Το σκηνικό της καταστροφής του Πειραιά. Με την έναρξη της γερμανικής επίθεσης, το λιμάνι ήταν από τους πρώτους στόχους. Στις 6 Απριλίου '41 υπέστη έναν από τους σφοδρότερους βομβαρδισμούς. Το λιμάνι καταστράφηκε και μαζί μεγάλος αριθμός εμπορικών πλοίων. Η καταστροφή συμπληρώθηκε με την αναίτιναξη των λιμενικών εγκαταστάσεων από τους Γερμανούς κατά την αποχώρησή τους στις 12 Οκτωβρίου 1944 (φωτ.: σελλογή Μ.Γ. Τοάγκαρη).

ρίως ερευνούσαν το είδος του φορτίου και τον προορισμό του πλοίου εφαρμόζοντας το δόγμα «ο μη μεθ' ημών, καθ' ημών». Και είναι γεγονός ότι κατά την περίοδο της ουδετερότητας της χώρας μας που ακόμη δεν είχαν οργανωθεί οι νηοπομπές, είχαμε πολύ μεγάλο αριθμό τորπιλισμών ελληνικών πλοίων πολλά από τα οποία βυθίστηκαν αΐτανδρα.

## Επίταξη

Ο ελληνοϊταλικός πόλεμος (28/10/40– 6/4/41) ήταν η περίοδος της μεγάλης προσφοράς της ελληνικής ναυτιλίας. Η επίταξη 140 φορτηγών πλοίων, 47 επιβατηγών, 56 ρυμουλκών, 7 θαλαμηγών και 134 πετρελαιοκίνητων συνέβαλε καθοριστικά στην ολοκλήρωση βασικών στόχων, με κύριους:

α) Στον ανεφοδιασμό της χώρας με σιτηρά, γαιάνθρακες και είδη πρώτης ανάγκης για τον ανεφοδιασμό των Ενόπλων Δυνάμεων αλλά και την υποστήριξη του άμαχου πληθυσμού.

β) Στη μεταφορά πολεμοφοδιακού υλικού και τροφεφοδίων στους παραμετώπους λιμένες της Ελλάδας και της Αλβανίας.

γ) Στη μεταφορά των τραυματιών του μετώπου στα μετόπισθεν νοσοκομειακά κέντρα.

δ) Στη μεταφορά αιχμαλώτων στα μετόπισθεν καθώς και τα λάφυρα του εχθρού.

ε) Στη χρησιμοποίηση αριθμού σκαφών σε καθαρά πολεμικές αποστολές περιπολίας, ναρκαλιείας κ.λπ.

στ) Στη μεταφορά του αγγλικού εκστρατευτικού σώματος και των συμμαχικών στρατευμάτων από την Αλεξάνδρεια στην Ελλάδα.

ζ) Στη μεταφορά των στρατευσίμων από τα νησιά και τα παράλια στα κέντρα κατάταξης τους και στη συνέχεια τη μεταφορά τους στις συγκροτημένες μονάδες στους παραμετώπους λιμένες.

η) Κατά την εκκένωση της χώρας στη γερμανική εισβολή τη μεταφορά συμμαχικών εκστρατευτικών σωμάτων από τους ελληνικούς λιμένες στην Αλεξάνδρεια.

*Η προσφορά του εμπορικού ναυτικού συνιστά μία από τις πιο λαμπρές πτυχές του πολέμου.*

θ) Στη μεταφορά στην Αίγυπτο μεγάλου μέρους του κρατικού μηχανισμού και πολλών χιλιάδων Ελλήνων αξιωματικών και στρατευμάτων των Ενόπλων Δυνάμεων για την από εκεί συνέχιση του αγώνα.

ι) Στη χρησιμοποίηση μικρών πετρελαιοκινήτων από τις μονάδες του στρατού για μεταφορά τους σε απρόσιτα σημεία και λιμενίσκους των ακτών της Ηπείρου και της Αλβανίας χωρίς προστασία καθώς και έρευνες και κατόπτευση των ακτών από τη θάλασσα.

### Γερμανική επίθεση

Τον ελληνοϊταλικό πόλεμο ακολούθησε η περίοδος της γερμανικής επίθεσης μέχρι και της κατάληψης της χώρας από γερμανικές δυνάμεις (6/4/41-26/5/41). Η Λουφτβάφε με τα χίλια αεροπλάνα της επιχείρησε, κατά προτεραιότητα, να σπάσει τον κορμό των θαλάσσιων συγκοινωνιών. Και πραγματικά, ενώ κατά τον ελληνοϊταλικό πόλεμο οι απώλειες του εμπορικού μας στόλου στις ελληνικές θάλασσες ήταν ελάχιστες έως ανύπαρκτες, κατά τη διάρκεια της γερμανικής επίθεσης ήταν καταστροφικές. Από την πρώτη ημέρα της επίθεσης ο Πειραιάς και το λιμάνι του υπέστη μια από τις σφοδρότερες αεροπορικές επιδρομές της ιστορίας του.

Το σκηνικό της καταστροφής ολοκλήρωσε η έκρηξη του αγγλικού φορ-



◀ Αριστερά, επιλεγμένο καΐκι στην νηρεοσία των Γερμανών στο Αιγαίο (φωτ.: Μαρκ Μαζάουερ «Στην Ελλάδα του Χίτλερ»). Κάτω, αγκυροβολημένο καΐκι των κομάντος στο Καστελόριζο (φωτ.: συλλογή Μ.Γ. Τσάγκαρη). Είτε αναγκαστική επίταξη από τον κατακτητή, είτε, κυρίως, εθελοντική συμμετοχή των καϊκιών, στο πλευρό των Συμμάχων, πρόκειται πάντως για μια άγνωστη πτυχή της εποχής, που δύσκολα μπορεί να καταγραφεί.





► Το «Κέρκυρα» με πολεμικό εξοπλισμό, ένα από τα πρώτα δεκαπέντε λιμπερι που παραχώρησαν, με εννοϊκούς όρους, οι ΗΠΑ στους Έλληνες εφοπλιστές, το 1944, αναγνωρίζοντας την προσφορά αλλά και το μέγεθος απωλειών του ελληνικού εμπορικού στόλου. Τα πλοία αυτά, υφώνοντας την ελληνική σημαία, επανδρώθηκαν με ελληνικά πληρώματα και συμμετείχαν σε νηοπομπές του Βορείου Ατλαντικού, καθώς και σε αποβάσεις στην Ευρώπη.



τηγού Clan Frazer που μετέφερε εκρηκτικές ύλες, από την οποία βυθίστηκαν σχεδόν όλα τα υπάρχοντα μέσα στον λιμένα πλοία αλλά καταστράφηκαν και οι λιμενικές εγκαταστάσεις και τα παραλιακά κτίρια της πόλης.

Για ολόκληρο τον Απρίλιο του 1941 τα ελληνικά πλοία, φορτηγά, επιβατηγά, βοηθητικά και πετρελαιοκίνητα, που αναζητούσαν καταφύγιο προστασίας σε απόμακρους όρμους και αγκάλες των ακτών, γίνονται στόχος των γερμανικών Στούκας. Το σκηνικό της καταστροφής δεκάδων πλοίων και εκατοντάδων πετρελαιοκινήτων ολοκληρώθηκε με τις γερμανικές επιχειρήσεις κατάληψης της Κρήτης. Είναι γνωστό ότι μετά την πτώση της ηπειρωτικής Ελλάδος και των Αθηνών η προσπάθεια των Γερμανών εστιάσθηκε στην κατάληψη της Κρήτης. Για το σκοπό αυτό οργάνωσαν τεράστιες νηοπομπές με δεκάδες μικρά και μεγάλα εμπορικά, για την επάνδρωση των οποίων ναυτολογούσαν βίαια Έλληνες ναυτικούς. Τα πλοία αυτά στοιχειώδη προστασία είχαν μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας από τη γερμανική αεροπορία, ενώ κατά τη διάρκεια της νύχτας γίνονταν στόχοι του συμμαχικού Πολεμικού Ναυτικού. Έτσι, στις επιχειρήσεις αυτές θρηνήσαμε εκατοντάδες θύματα και τη βύθιση δεκάδων πλοίων.

## Στην Αίγυπτο

Την 26η Μαΐου 1941 οι ελληνικές και βρετανικές δυνάμεις εγκαταλείπουν την Κρήτη, η οποία έπεφτε στα χέρια των Γερμανών. Η ελληνική κυβέρνηση του Εμμ. Τσουδερού, που ήδη από 26 Απριλίου 1941 είχε μαζί με τον ελληνικό στόλο εγκαταλείψει την Αθήνα και είχε μεταφερθεί στα Χανιά, επιβίβαστηκε στα ελληνικά πολεμικά καταδρομικά επιβατηγά και μεταφέρθηκε στην Αλεξάνδρεια για να εγκατασταθεί στην Αίγυπτο. Ήταν η έδρα της κυβέρνησης της ελεύθερης Ελλάδας που με τις μεταφερθείσες δυνάμεις στρατού, ναυτικού και αεροπορίας συμμετέσχε στις συμμαχικές προσπάθειες απελευθέρωσης της χώρας.

Στο μεταξύ όταν η κυβέρνηση Τσουδερού είχε μεταφερθεί στα Χανιά, εκδόθηκε ειδικός νόμος ώστε όλα τα ελληνικά ποντοπόρα πλοία να υπαχθούν στην κυβέρνηση της ελεύθερης Ελλάδας, για να μη θεωρηθούν ως πλοία φέροντα σημαία καταληφθείσας από τον εχθρό –και κατά συνέπεια αν εχθρικά– για τους συμμάχους με όλες τις δυσμενείς συνέπειες.

Και θα πρέπει να μνημονευθεί ότι από την ελληνική κυβέρνηση του Καΐρου εγένετο ο κανονισμός της λει-

τουργίας του ελληνικού κράτους και ως προς τη δράση των εκτός Ελλάδος ενόπλων δυνάμεων με την καταιγιστική παρουσία του πολεμικού μας ναυτικού αλλά και ο συντονισμός της λειτουργίας της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ήταν το σκέλος αυτό από το οποίο ουσιαστικά αντλούσε σημαντικούς πόρους λειτουργίας του το κράτος που εξακολουθούσε, παρά τις αδυναμίες λόγω των συνθηκών, να έχει έντονη παρουσία με τους προξενικούς λιμενάρχες στους κυριότερους λιμένες της υδρογείου.

## Στον Ατλαντικό

Όμως στη θάλασσα το δράμα της ποντοπόρου ναυτιλίας συνεχιζόταν καθ' όλη τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου και δεν έπαυσε με την παράδοση της Γερμανίας στους Συμμάχους την 8η Μαΐου 1945 αλλά συνεχίστηκε μέχρι λίγους μήνες αργότερα με την παράδοση της Γερμανίας την 2η Σεπτεμβρίου 1945 πάνω στο καταδρομικό Missouri.

Για έξι ολόκληρα χρόνια ο Ατλαντικός από τα παγωμένα νερά της Αρκτικής μέχρι και τις εσχατιές των Νοτίων Θαλασσών υπήρξε το θέατρο της πιο παρατεταμένης σε έκταση και χρόνο πολεμικής σύγκρουσης που γνώρισε ποτέ η ανθρωπότητα. Η Μάχη του Ατλαντικού ήταν η μάχη του εμπορικού πλοίου. Πάνω στο εμπορικό πλοίο παιχτηκε το μεγάλο δράμα και εκεί ήταν που η φρίκη του πολέμου βρήκε την κορύφωσή της με το γνωστό σκηνικό της φορτουνιασμένης θάλασσας και με το αργοκίνητο γέρικο φορτηγό να σκαμπανεβάζει και να δέχεται ύπουλα μέσα στο σκοτάδι την τορπίλη. Σκηνές κόλασης δαντικές, φωτιά και σίδερο, βάρκες θρυμματισμένες, άνθρωποι πιασμένοι από κάποιο σανίδι να καλούν απελπισμένα

σε βοήθεια και το σκάφος να εξαφανίζεται κάτω από τα κύματα μέσα σε λίγα λεπτά.

Πόσοι και πόσοι δεν πέθαναν στα παγωμένα νερά του Βόρειου Ατλαντικού από ψύξη ή από τη δίψα στον καυτό ήλιο του Ισημερινού, ενώ δεν ήταν λίγοι που κάτω από αυτές τις συνθήκες παραφρόνησαν. Και ήταν η παραμονή πάνω στις βάρκες μέσα στον Ωκεανό όχι μια και δυο ημέρες αλλά συνηθισμένη περίπτωση πάνω από 10 ημέρες με αποκορύφωμα τις 39 ημέρες πάνω στη βάρκα των διασωθέντων από την τραγική περίπτωση του ελληνικού φορτηγού «Πηλεύς» στον Νότιο Ατλαντικό.

Αλήθεια ασ σταθούμε μπροστά σε τέτοια γεγονότα, σήμερα που η παραμονή ναυαγών στη βάρκα ακόμη και μερικές ώρες αποτελεί γεγονός που ευαισθητοποιεί την κοινή γνώμη και παραμένει για αρκετές μέρες στην επικαιρότητα.

Η τότε πραγματικότητα φαντάζει σήμερα εντελώς εξωπραγματική.

Αληθινά ασ κάνουμε για μια στιγμή δικό μας το πρόβλημα να διασχίζεις καταχειμώνα τον Βόρειο Ατλαντικό με το κουρασμένο φορτηγό των 5.000 ή 6.000 τόννων, που τα φτυάρια των θερμαστών μόλις στην αρχή του ταξιδιού κατάφερναν να του δώσουν ταχύτητα 6 ή 7 μίλια την ώρα.

Ας έλθουμε στη θέση αυτού του πλοιάρχου που αποφάσιζε ένα τέτοιο μοναχικό ταξίδι με μια μαγνητική πυξίδα όλη κι όλη, τους φάρους καλυμμένους σε άγνωστες ακτές και το κυριότερο, τα γερμανικά υποβρύχια (U-boats) τον Dainitz, με κυβερνήτες σαν τον Günter Prien του U-47, τον Erich Toppf του U-57 και U-552, τον Otto Kretschmer του U-99 να караδοκούν.

Ένα τέτοιο ταξίδι τότε και σε ειρηνική ακόμη περίοδο φάνταζε ατέλειωτο

και αβέβαιο ακόμη στην έκβασή του.

Η προσφορά του Εμπορικού Ναυτικού στον πόλεμο του 1939-1945 αποτελεί μία από τις πιο ηρωικές αλλά και από τις πιο άγνωστες σελίδες του έθνους μας στον αγώνα για την ελευθερία του.

Είναι πολύ φυσικό τα πεδία των μαχών στη στεριά και τα νεκροταφεία πάντα να μας θυμίζουν ημέρες δόξας και ονόματα ηρώων που έπεσαν για να ζούμε εμείς ελεύθεροι στη δική μας πατρίδα.

Πώς όμως αλήθεια να θυμηθούμε αυτούς τους άλλους νεκρούς μας που οι υγροί τους τάφοι είναι τόσο μακριά στη μέση των ωκεανών και άλλο τόσο βαθιά στο σκοτεινό βυθό τους;

Τα χρόνια περνούν, οι μνήμες σβήνουν και ο πέπλος της λησμονιάς σκεπάζει όλο και πιο πολύ το δραματικό μεγαλείο μιας εποχής.

Αν όπως λένε: «οι νεκροί πεθαίνουν μόνο όταν τους ξεχνούν», τότε έχουμε όλοι μας χρέος και περισσότερο όσοι συνδεθήκαμε με τη θάλασσα, το πλοίο και τους ανθρώπους του, να τιμήσουμε αυτούς τους νεκρούς του πολέμου στη θάλασσα. Τότε όχι μόνο να έρθουν κι άλλοι νέοι στη θάλασσα, αλλά κυρίως να απαιτήσουμε από αυτούς να πράξουν το προς την πατρίδα καθήκον τους, όταν οι καιροί το απαιτήσουν. ❧

### ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ «ΕΠΤΑ ΗΜΕΡΩΝ»:

Για την Εμπορική Ναυτιλία κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έχει εκδοθεί ειδικό αφιέρωμα με τίτλο «Λίμπερι. Το πλοίο της ελευθερίας» (5 Μαΐου 1996).

Στην εικονογράφηση του τεύχους συνέβαλαν καθοριστικά και τους ευχαριστούμε, οι συλλέκτες, **Μιχάλης Γ. Τσόγκαρης** και **Νίκος Ε. Τόλης**.



# Πόλεμος με καϊκία

Του ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΥ

Πρόεδρο της Εταιρείας Μελέτης της  
Ελληνικής Ιστορίας

**Ο**Ι ΟΔΗΓΙΕΣ ήταν σαφείς: «Θα φτάσετε στα Δωδεκάνησα ταξιδεύοντας σε τουρκικά νερά με τουρκική σημαία. Τα πολυβόλα τραβηγμένα στο κατάστρωμα και σκεπασμένα με μουσαμάδες. Σκεπασμένα και τα διακριτικά των καϊκιών».

«Στα τάδε και τάδε σημεία θα κρατάτε ανοικτά. Οι Τούρκοι μας ξέρουνε και μας κτυπούν».

«Από δω ως εκεί –σμειώστε στο χάρτη σας– οι στεριές είναι αφύλακτες κι έχει κόλπους απάνεμους, αν χρειασθεί να ποδισετε».

«Στην Απλοθέκα θα βγαίνετε με σκεπασμένες τις στολές να πάρετε από τον πράκτορά μας πληροφορίες. Θα τον βρείτε στο τάδε ναυτικό γραφείο».

«Στη Γιεντί Ατάλα», βαθιά στον κόλπο απέναντι από την Κω, είναι το ορμητήριο Νοτίου Αιγαίου. Το μέρος είναι απόμερο και οι Τούρκοι δεν έρχονται ποτέ. Εκεί σε ένα ψαραβόσφαρο με τα σήματα του εβδομαδιαίου κώδικα, θα βρείτε τον Αγγλο αρχηγό του τομέα να πάρετε διαταγές».

«Όταν βγαίνετε για επιχείρηση σ' ελληνικά νερά θα ταξιδεύετε όσο μπορείτε νύχτα. Δεν θ' ανάβετε ούτε τσιγάρο. Αν δεν προλάβετε να γυρίσετε πριν φέξει, θα λουφάζετε σ' έρημες ακρογιαλιές κάτω από τα δίχτυα του

καμουφλάζ. Να ασκήσετε καλά σε πληρώματα να κατεβάζουν μες στο σκοτάδι το άλμπουρο και να στερεώνουν κάτω από το δίχτυ τα καλάμια με τις ροδέλες».

«Αν χρειασθείτε να ταξιδέψετε μέρα, θα ριχνετε κάποιο ρούχο πάνω από τη στολή και θα σπκώνετε σήμα γερμανικής κατοχής κάτω από την ελληνική σημαία. Πρέπει να περνάτε για ψαράδες ή για φορτηγοκάικα. Έτσι, αν τα φέρε ο διάβολος κι έρθουν οι Γερμανοί για έλεγχο, θα τινάζετε τα πολυβόλα απάνω ν' ανοίξετε πρώτοι φωτιά ή θα πλευρίζετε να σαλτάρετε μέσα».

«Να έχετε υπ' όψη σας κι εσείς και τα πληρώματα πως οι Γερμανοί μάς έχουν κηρύξει πειρατικά και ότι για μας δεν υπάρχει διεθνές δίκαιο ούτε αιχμαλωσία. Ας πέσουμε στα χέρια τους, μας ντουφεκίζουν επί τόπου».

Αλλά ποιοι ήταν αυτοί οι ατρόμητοι καϊκτζήδες που αναλάμβαναν στις πιο φοβερές ώρες του ναυτικού πολέμου στη Μεσόγειο νε εκτελέσουν παράτολμες αποστολές κάτω από τη μύτη των Γερμανών.

Χάρης στον Ρήγα Ρηγόπουλο, τον κοινωνιολόγο που έφαγε τον πόλεμο με την κουτάλα και στο βιβλίο του για τα εξοπλισμένα καϊκία «Αδέρφια - Αδέρφια» έχουμε μια λεπτομερή περιγραφή πολεμικών περιστατικών που είναι σχεδόν άγνωστα στο ευρύ κοινό.

Καϊκία με πλώρα το θάλαμο του πληρώματος και έξι στενές κουκέτες. Δύο δεξιά πάνω και κάτω, δύο αριστερά και δύο στο κώρισμα. Κάτω από τις

κουκέτες στο πάτωμα, χώρος για όπλα, εργαλεία, σωσίβια. Δίπλα στον ασυρματιστή, ο ασύρματος. Ράφια για τα ρούχα σε όλες τις άκρες. Ορθια σκαλίτσα βγάζει από δίπλα στην κουβέρτα.

Στη μέση τοποθετούσαν τη μηχανή. Μηχανή από τανκς, πολυώροφη, 90 άλογα. Μεγάλα ντεπόζιτα πετρελαίου εξασφάλιζαν μακρινά ταξίδια. Τα μπιτόνια του νερού και η φουσκωτή βάρκα στην κουπαστή. Οι κάσες των πυρομαχικών δίπλα στα πολυβόλα.

Πρύμα η καμπίνα του κυβερνήτη, με δυο κουκέτες, τραπέζι ανασπκωτό και θήκη για τους χάρτες στο ταβάνι. Οι κουκέτες ανοίγουν σαν κασέλες για τα όπλα, τα ρούχα και τα ποτά. Ράφια τριγύρω για τα ναυτικά όργανα και τα βιβλία.

Και οπλισμός: ένα βαρύ πολυβόλο Σόλοθερμ των 20 κιλ. στην πλώρη. Δυο πολυβόλα Μπράουνινγκ της μισής ίντσας στις δυο πλωριές μάσκες. Πρύμα δυο ταχυβόλα Βίκερς με τροχειοδεικτικές.

Παλιά σχεδόν καϊκία μεταβάλλονταν σε επικίνδυνες ναυτικές μονάδες ύστερα από μινών επισκευές που ετοιμάζαν ειδικευμένοι τεχνίτες σ' ένα μικρό όρμο δίπλα στη ναυτική βάση των Αγγλων στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας.


Τα καϊκία αυτά χρησιμοποιούνταν για επικίνδυνες αποστολές στο Αιγαίο με πλήρωμα εκπαιδευμένων Ελλήνων, αλλά και Βρετανούς.

Τα θύματα υπήρξαν πολλά, αφού τα

▲ *Καϊκι με κομάντος πλησιάζει απόμερα ένα από τα Δωδεκάνησα όπου θα γίνει απόβαση. Τα μικρά καϊκία αναλάμβαναν παράτολμες αποστολές διαπεραίωσης προς και από τα παράλια της Μικράς Ασίας. Μετά την ιαλική ονθηκολόγηση συνέβαλαν αποφασιστικά στην εδραίωση προκεχωρημένων προφυλακών των Συμμάχων στα γερμανοκρατούμενα Δωδεκάνησα (φωτ.: συλλογή Μιχ. Γ. Τσάγκρη).*

καϊκία αυτά είχαν να αντιμετωπίσουν τα γερμανικά τορπιλοβόλα ή άλλα πολεμικά του γερμανικού στόλου, αλλά και τα περιπολικά εχθρικά αεροπλάνα.

Μια ολόκληρη ναυτική εποποιία ξεδιπλώθηκε στο Αιγαίο από τον περιεργό αυτό στόλο που μετέφερε πράκτορες, μινύματα, πυρομαχικά, έφερνε στην Αλεξάνδρεια καταζητούμενους αγωνιστές ή κατόρθωνε απίστευτα σαμποτάζ μέσα στις εχθρικές βάσεις.

Θα χρειαζόταν πολύ χαρτί και μολύβι για να καταγράψει κανείς και να συμπληρώσει αυτό το άγνωστο παζλ των ηρωικών αγώνων των Ελλήνων εθελοντών του στόλου των πολεμικών καϊκιών. 



# Οι απώλειες του Πολεμικού Ναυτικού κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο

---

Τον **ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΛΑΧΑΝΟΥ**

*Αρχιπλοίαρχον (ο) Π.Ν., ε.α.*

**Σ**ΤΗ ΜΑΚΡΑ διάρκεια του πολέμου η συμβολή του Πολεμικού μας Ναυτικού υπήρξε πολύ μεγάλη και γι' αυτό ανάλογες ήταν οι θυσίες σε αίμα και υλικό, ιδίως μετά την κατάρρευση της πατρίδας μας και τη συνέχιση της δράσης του Π.Ν. εκτός της Ελλάδας, που επί 3 1/2 χρόνια τα πολεμικά πλοία μας περιέφεραν τη σημαία μας σε όλους τους ωκεανούς και τις θάλασσες.

Οι θυσίες του Στόλου άρχισαν πριν από την κήρυξη του πολέμου από την Ιταλία, με το ανοσιούργημα στις 15 Αυγούστου 1940, όταν το ιταλικό υποβρύχιο «Dolfino» βύθισε το εύδρομο «Έλλη» έξω απ' το λιμάνι της Τήνου που είχε αγκυροβολήσει για να μετάσχει στον εορτασμό της Μεγαλόχαρης. Οι θυσίες σε αίμα και υλικό άρχισαν από τότε.

## Η ΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

### Εύδρομον «Ελλη»

Κατά τον τορπιλισμό του πλοίου απωλέσθησαν οι:

Αρχικελευστής Πυρ.	Π. ΚΑΤΣΑΪΤΗΣ
Κελευστής Μπκ.	Ν. ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ
Υποκελευστής Α' Μπκ.	Ι. ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ
Ναύτης Θερμ.	Ι. ΑΝΕΣΤΟΠΟΥΛΟΣ
Ναύτης Θερμ.	Γ. ΓΡΙΒΑΣ
Ναύτης Θερμ.	Ι. ΜΠΟΝΟΣ
Ναύτης Θερμ.	Δ. ΚΑΛΛΙΑΣ
Ναύτης Πρότ.	Δ. ΤΟΜΑΡΑΣ

### Αντιτορπιλικόν «Β. Γεώργιος Α΄»

Το πλοίο είχε αγκυροβολήσει τη νύχτα της 13ης προς 14η Απριλίου 1941 εις τον όρμο ΣΟΦΙΚΟΥ κοντά στη νησίδα Πετρονήσι προς αποφυγήν αεροπορικών βομβαρδισμών. Την 00.10 της 14ης, βόμβα μεγάλου μεγέθους έπεσε κοντά στο Α/Τ, με αποτέλεσμα να απωλεσθεί ο:

Δίοπος Ηλεκτ.	ΑΝΤ. ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΗΣ ή ΜΠΟΥΛΙΝΑΣ
---------------	---------------------------------

### Αντιτορπιλικόν «Λέων»

Κατά τη συνοδεία του επιβατηγού πλοίου «Αρντενα» από Σούδα στον Πειραιά την 18η Απριλίου 1941 και ώραν 01.20, το Α/Τ συγκρούστηκε με το επιβατηγό, με αποτέλεσμα να αποκοπεί η πρύμνη του και να απωλεστούν οι:

Ανθυποπλοίαρχος	Α. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ
Σημ. Μπκ.	ΣΠ. ΔΑΣΚΟΛΙΑΣ
Δίοπ. Μπκ.	Κ. ΣΑΡΑΒΑΚΟΣ
Ναύτ. Μπκ.	Μ. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

### Αντιτορπιλικόν «Βασ. Ολγα»

Το πλοίο βρισκόταν στον όρμο Πάχη Μεγάρων την 20η Απριλίου 1941 ημέρα του Πάσχα, όταν σημάνθηκε ο 7ος συναγερμός. Κατά την άπαρση στις 17.30 προς αποφυγή προσβολής του από τα στούκας, οι βόμβες έπεσαν λίγα μέτρα μακρύτερα. Από τους πολυβολισμούς φονεύθηκε ο επί της γέφυρας αξιωματικός φυλακίσι.

Εφ. Σημαιοφόρος	Ι. ΔΟΥΡΗΣ
-----------------	-----------

### Αντιτορπιλικόν «Ψαρά»

Το πλοίο την 20η Απριλίου βρισκόταν και αυτό στην Πάχη Μεγάρων, όταν στις 18.15 προσβλήθηκε από 15 γερμανικά αεροσκάφη καθέτου εφορμήσεως, από τα οποία δύο μεγάλες βόμβες έπεσαν στο Α/Τ και απέκοψαν την πλώρη του, με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους οι:

Κελευστής Μπκ.	Γ. ΜΟΥΡΑΝΤΑΚΟΣ	9600
Υποκ/τς Β' Αρμ.	Α. ΜΠΕΘΑΝΗΣ	38597
Υποκ/τς Μπκ.	Ν. ΜΩΡΑΪΤΗΣ	36071
Υποκ/τς Μπκ.	Α. ΚΟΤΤΑΚΗΣ	35543
Υποκ/τς Μπκ.	Ν. ΓΟΥΡΟΥΝΤΗΣ	52491
Υποκ/τς Αρμ.	Δ. ΣΚΟΥΦΟΣ	31641
Υποκ/τς Πυρ.	Π. ΣΑΡΑΝΤΕΑΣ	38701
Δίοπος Θερμ.	Ν. ΑΣΩΝΙΤΗΣ	50977
Δίοπος Θερμ.	Ι. ΑΜΟΡΙΑΝΟΣ	51097
Δίοπος Αρμ.	Ι. ΑΛΒΑΝΟΣ	54543
Δίοπος Μπκ.	Ε. ΒΟΥΛΑΜΑΤΖΗΣ	57167
Δίοπος Θερμ.	Φ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ	31491
Δίοπος Ηλεκ.	Α. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ	34874
Δίοπος Θερμ.	Γ. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ	49202
Δίοπος Μπκ.	Σ. ΖΟΥΜΠΟΥΛΙΔΗΣ	40454
Δίοπος Ξυλ.	ZANTEN	
Δίοπος Αρμ.	Σ. ΖΑΓΚΑΪΛΑΣ	44157
Δίοπος Μπκ.	Γ. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ	50435
Δίοπος Θερμ.	Ε. ΘΩΜΑΣ	42386
Δίοπος Μπκ.	Κ. ΚΑΡΔΟΥΤΗΣ	57419

Δίοπος Τορ.	Δ. ΚΑΡΑΛΗΣ	53543
Δίοπος Πυρ.	Γ. ΚΥΡΙΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ	51345
Δίοπος Αρμ.	Ε. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ	52101
Δίοπος Τορ.	Α. ΜΑΡΙΝΟΣ	53063
Δίοπος Μπκ.	Ε. ΕΥΔΗΣ	49215
Δίοπος Ηλεκ.	Δ. ΠΛΥΤΑΣ	52774
Δίοπος Θερμ.	Π. ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ	53375
Δίοπος Μπκ.	Π. ΣΤΕΝΟΣ	50466
Δίοπος Αρμ.	Ε. ΤΣΑΜΠΙΑΣ	44582
Δίοπος Τορπ.	Γ. ΤΕΡΖΑΚΗΣ	53309
Δίοπος Αρμ.	Γ. ΤΣΑΠΙΑΣ	51815
Δίοπος Μπκ.	Γ. ΤΣΙΜΠΟΥΡΛΑΣ	52036
Δίοπος Πυρ.	Κ. ΨΥΛΛΑΣ	51072
Δίοπος Ξυλ.	ΜΑΘΙΝΟΣ	
Δίοπος Κατ.	Ν. ΠΡΟΥΣΑΛΙΑΔΗΣ	53736
Δίοπος Μπκ.	Γ. ΖΑΠΑΡΙΔΗΣ	50320

### Αντιτορπιλικόν «Υδρα»

Το πλοίο την 22α Απριλίου 1941 και ώραν 19.00 έπρεπε να βρίσκεται στις Φλέβες, προκειμένου να συνοδεύσει στη Σούδα το Υ/Β «Παπανικολής» και το βοηθητικό του Στόλου «Μαρί Μερσκ» φορτωμένο με τα πυρομαχικά του Στόλου.

Ενώ έπλεε κοντά στην Αίγινα υπέστη σφοδρότατη επίθεση πολλών βομβαρδιστικών καθέτου εφορμήσεως και βυθίστηκε δίπλα στη νησίδα Λαγούσα. Παρ' όλων ότι καμία βόμβα δεν έπεσε επί του πλοίου, αλλά όλες πέριξ αυτού, του προκάλεσαν διαρροές.

Κατά τη βύθισή του απωλέσθησαν οι:

Αντιπλοίαρχος	Θ. ΠΕΖΟΠΟΥΛΟΣ	Κυβερνήτης
Πλωτάρχης	Α. ΒΛΑΧΑΒΑΣ	Υπαρχος
Υποπλοίαρχος	Γ. ΑΡΤΙΩΤΗΣ	
Ανθυπ/ρχος Ιατρ.	Σ. ΜΑΝΙΑΡΙΖΗΣ	
Αρχικ/τς Μπκ.	Γ. ΠΟΛΥΜΕΝΑΚΟΣ	
Αρχικ/τς Αρμ.	Α. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ	
Κελευστής Μπκ.	Ν. ΜΠΑΣΙΑΣ	
Κελευστής Ηλεκτ.	Γ. ΛΥΚΙΣΣΑΣ	
Κελευστής Πυρ.	Χ. ΑΣΛΑΝΟΓΛΟΥ	
Υποκελ. Α' Διαχ.	Α. ΝΤΙΝΟΥ	
Υποκελ. Α' Πυρ.	Χ. ΔΑΛΑΚΟΣ	
Υποκελ. Α' Τορπ.	Ε. ΔΕΡΤΙΜΑΣ	
Υποκελ. Α' Τορπ.	Κ. ΚΟΚΟΡΗΣ	
Υποκελ. Β' Ηλεκτ.	Ι. ΛΟΓΟΣ	
Υποκελ. Β' Πυρ.	Π. ΚΑΡΥΔΗΣ	
Δίοπος Πυρ.	Γ. ΑΘΑΝΑΣΑΤΟΣ	
Δίοπος Μπκ.	Γ. ΑΡΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ	
Δίοπος Ηλεκτ.	Σ. ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ	
Δίοπος Αρμ.	Σ. ΖΗΣΗΣ	
Δίοπος Ηλεκτ.	Β. ΚΑΛΟΓΕΡΑΣ	
Δίοπος Πυρ.	Β. ΚΟΝΤΟΥΔΗΣ	
Δίοπος Πυρ.	Γ. ΚΟΝΤΕΛΑΚΗΣ	
Δίοπος Πυρ.	Θ. ΚΑΤΣΑΝΑΣ	
Δίοπος Μπκ.	Ν. ΚΟΥΡΟΥΜΤΖΙΔΗΣ	
Δίοπος Μπκ.	Ι. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	
Δίοπος Πυρ.	Α. ΚΑΛΑΝΗΣ	
Δίοπος Μπκ.	Δ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΣ	
Δίοπος Μπκ.	Μ. ΚΟΥΚΟΥΛΙΔΗΣ	
Δίοπος Ηλεκτ.	Ι. ΛΑΪΟΣ	
Δίοπος Σημ.	Α. ΛΟΥΡΙΔΑΣ	
Δίοπος Πυρ.	Κ. ΜΑΥΡΟΜΜΑΤΗΣ	





◀ **Μάρτιος 1945. Τέλεση του πρώτου μνημοσύνου για τους πεσόντες ναυτικούς από τον τότε Αρχιεπίσκοπο Διαμασκηνό (φωτ. συλλογή Μ. Γ. Τσάγκρη).**

Δίοπος Πυρ. Χ. ΜΠΟΥΡΟΥΤΗΣ  
 Δίοπος Μπκ. Ε. ΜΕΤΟΣ  
 Δίοπος Νοσ. Σ. ΠΕΤΡΙΔΗΣ  
 Δίοπος Πυρ. Α. ΣΕΡΒΟΣ  
 Δίοπος Πυρ. Ι. ΤΣΙΛΙΑΝΟΣ  
 Δίοπος Πυρ. Ε. ΤΣΟΥΧΛΗΣ  
 Δίοπος Μπκ. Δ. ΧΟΡΤΗΣ  
 Δίοπος Πυρ. Ε. ΠΑΛΛΗΣ  
 Δίοπος Μπκ. Β. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ  
 Δίοπος Σημ. Δ. ΒΟΛΑΣ

### Θωρηκτόν «Κιλκίς»

Το παροπλισμένο θωρηκτό ήταν αγκυροβολημένο στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας και χρησίμευε ως Σχολή Πυροβολικού.

Κατά το βομβαρδισμό του Ναυστάθμου την 24η Απριλίου 1941 από γερμανικά στούκας τρεις βόμβες έπεσαν επί του Θ/Κ, με αποτέλεσμα ο χειριστής του Α/Α της Γέφυρας να βρει το θάνατο.

Διοπ. Τορπιλ. Κ. ΣΑΧΤΟΥΡΗΣ

### Υποβρύχιον «Πρωτεύς»

Κατά την περιπολία του Υ/Β στην Αδριατική, εβύθισε το ιταλικό μεταγωγικό «Sardenia» 11.452 τόννων στην είσοδο του κόλπου Αυλώνας.

Λόγω παλαιότητας του υλικού και της κακής λειτουργίας των πηδαλιών το Υ/Β αναδύθηκε και το ιταλικό συνοδεύον Τ/Β «Andares» το εμβόλισε και

το βύθισε αΐτανδρο. Επιβαινοντες ήσαν οι:  
 Αντιπλοίαρχος Μ. ΧΑΤΖΗΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΗΣ-Κυβ/τπς  
 Πλωτάρχης Γ. ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ-Υπαρχος  
 Πλωτάρχης Α. ΤΟΥΡΝΑΣ  
 Πλωτάρχης Θ. ΚΟΝΙΔΗΣ  
 Σημαιοφόρος Μπκ. Δ. ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ  
 Σημαιοφόρος Μπκ. Κ. ΝΙΚΟΛΑΡΑΚΟΣ  
 Αρχικ/στής Ηλεκτρ. Α. ΚΑΦΕΤΖΗΣ  
 Αρχικ/στής Μπκκ. Ι. ΚΥΡΙΑΖΗΣ  
 Κελευστής Τηλεγρ. Θ. ΤΣΑΤΣΑΣ  
 Κελευστής Τορπιλ. Α. ΝΤΟΝΤΟΣ  
 Κελευστής Μπκκ. Β. ΓΕΩΡΓΙΟΥ  
 Κελευστής Μπκκ. Α. ΤΟΥΛΗΣ  
 Κελευστής Μπκκ. Θ. ΣΑΝΟΥΔΟΣ  
 Κελευστής Πυροβ. Α. ΠΑΝΝΕΛΗΣ  
 Υποκ/στής Α Ηλεκτρ. Α. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ  
 Υποκ/στής Α Ηλεκτρ. Γ. ΤΣΑΛΙΚΗΣ  
 Υποκ/στής Α Τορπιλ. Π. ΣΚΛΑΒΟΣ  
 Υποκ/στής Α Τορπιλ. Η. ΚΑΤΣΟΥΡΑΝΗΣ  
 Υποκ/στής Β Μπκκ. Η. ΠΑΠΑΝΑΓΗΣ  
 Υποκ/στής Β Μπκκ. Ε. ΠΕΡΔΙΚΟΥΡΗΣ  
 Υποκ/στής Β Μπκκ. Σ. ΠΑΤΡΑΚΟΣ  
 Υποκ/στής Β Μπκκ. Κ. ΖΑΦΕΙΡΗΣ  
 Υποκ/στής Β Ηλεκτρ. Π. ΑΝΘΗΣ  
 Υποκ/στής Β Ηλεκτρ. Α. ΤΟΥΣΑΣ  
 Υποκ/στής Β Ηλεκτρ. Δ. ΑΝΝΙΝΟΣ  
 Υποκ/στής Β Τορπιλ. Π. ΦΟΥΡΙΚΗΣ  
 Υποκ/στής Β Τορπιλ. Π. ΘΕΟΔΟΣΗΣ  
 Υποκ/στής Β Τορπιλ. Α. ΣΧΑΡΑΚΗΣ  
 Υποκ/στής Β Τηλεγρ. Η ΨΥΛΛΑΣ  
 Υποκ/στής Β Σημ. Π. ΠΑΡΑΣΧΗΣ

Υποκ/στής Β Σημ. Κ. ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ  
 Υποκ/στής Β Αρμεν. Κ. ΧΕΛΙΩΤΗΣ  
 Υποκ/στής Β Αρμεν. Ζ. ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ  
 Δίοπος Μπκκ. Π. ΜΗΝΑΣ  
 Δίοπος Μπκκ. Γ. ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ  
 Δίοπος Μπκκ. Σ. ΒΛΑΧΟΣ  
 Δίοπος Μπκκ. Γ. ΜΟΡΙΑΝΟΣ  
 Δίοπος Ηλεκτριστής Κ. ΛΕΒΑΝΤΗΣ  
 Δίοπος Ηλεκτριστής Π. ΒΟΥΤΣΙΝΑΣ  
 Δίοπος Ηλεκτριστής Γ. ΛΙΑΤΣΗΣ  
 Δίοπος Ηλεκτριστής Ν. ΑΡΜΕΝΗΣ  
 Δίοπος Τορπιλιτής Π. ΧΑΤΖΗΔΗΜΗΤΡΙΟΥ  
 Δίοπος Τηλ/φπτής Γ. ΚΑΨΟΣ  
 Δίοπος Πυροβ/τής Χ. ΔΕΛΗΣ  
 Δίοπος Σπατωρός Σ. ΜΟΥΣΟΥΛΗΣ  
 Δίοπος Αρμενιστής Δ. ΟΡΦΑΝΟΣ  
 Δίοπος Εσχαρέας Σ. ΓΙΑΛΥΨΟΣ  
 Δίοπος Νοσοκόμος Γ. ΧΡΥΣΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ

### Τορπιλοβόλον «Θύελλα»

Στις 27 Ιανουαρίου 1941 το Τ/Β συνόδευε το επιβατηγό «Αλμπέρτα». Τα πλοία πλέοντα προς Ν. 28 του Σουνίου, λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής και ισχυρού κλυδωνισμού περί την 20:30 ένας Σημαιοφόρος και ένας ναύτης πηγαίνοντας προς τη γέφυρα γλίστρησαν και παρασύρθηκαν από τα κύματα. Παρά τη μακρά και επίπονη έρευνα δεν επετεύχθη η διάσώσή των και πνίγηκαν οι:

Σημαιοφόρος Ι. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ  
 Ναύτης Ε. ΔΕΛΑΠΟΡΤΑΣ

### Τορπιλοβόλον «Κίος»

Την 23η Απριλίου 1941 ευρισκόμενο εις τον όρμον της Βουλιαγμένης μαζί με άλλα Τ/Β, υπέστη επίθεση 28 γερμανικών βομβαρδιστικών από χαμηλό ύψος και πολυβολισμούς, με αποτέλεσμα να φονευθούν οι:

Υποπλ. Α' Μπκκ. Ε. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ  
 Υποπλ. Β' Τορπ. Π. ΠΕΙΡΑΙΩΤΗΣ

### Βοηθητικόν Στόλου «Πλειάς»

Το πλοίο εκτελούσε περιπολίες εις τον Πατραϊκό κόλπο, όταν την 27/4/1941 υπέστη σφοδρή αεροπορική προσβολή έξω από το λιμάνι των Πατρών. Εκ της προσβολής εφονεύθησαν οι:

Υποπλοίαρχος Β. ΚΡΥΣΤΑΛΙΔΗΣ Κυβερνήτης  
 Δίοπος Θερμ. Σ. ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗΣ

### Ναρκαλιευτικόν «Στρυμών»

Το Ν/Α ευρισκόμενο εις το λιμάνι της Κέρκυρας με το Ν/Α «Αλιάκμων» υπέστησαν την 22/3/41 επίθεση από 4 αεροσκάφη Καντ και 4 Γιούγκερς. Από την προσβολή διαμελίστηκε η ομοχειρία Α/Α, την οποία αποτελούσαν οι:

Δίοπος Πυρ. Α. ΝΙΚΟΛΑΡΑΚΟΣ  
 Ναύτης Πυρ. Δ. ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ  
 Ναύτης Πυρ. Χ. ΜΕΛΑΣ  
 Ναύτης Πυρ. Δ. ΚΑΖΑΣ  
 Ναύτης Ηλεκτρ. Σ. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ  
 Ναύτης Νοσοκ. Α. ΣΤΕΡΙΩΤΗΣ  
 Ναύτης Κατ. Κ. ΔΡΑΚΑΚΗΣ

### Α/Α Πυροβολαρχία Πρεβέζης

Κατά την αεροπορική επιδρομή της 5ης Ιανουαρίου 1941 εναντίον της Πρέβεζας, 4 βόμβες έπεσαν επί της Β.Α/Α ναυτικής Πυροβολαρχίας, με αποτέλεσμα να φονευθεί ο εκτελών χρέη υποδιοικητού της Πυροβολαρχίας:

Εφεδρος Σημ/ρος (ΕΜΠ) Λ. ΚΛΑΔΑΣ

### Α/Α Πυροβολαρχία Χαλκίδος

Από τους βομβαρδισμούς τραυματίστηκε και απεβίωσε την 6/12/40 ο διοικητής, λόγω των κακουχιών του πολέμου ο:

Εφεδρος Υποπλ. Μπκ. Γ. ΒΩΚΟΣ

## Πλωτόν Νοσοκομείον «Αττική»

Το Π.Ν. «Αττική» ώραν 24.00 11-12 Απριλίου 1941 ενώ έπλεε κατάφωτο και με τα διεθνή χαρακτηριστικά του Ερυθρού Σταυρού βυθίστηκε από γερμανικά αεροσκάφη στο στενό του Καφηρέα (Καβοντόρο), ενώ μετέφερε τραυματίες στη Σύρο.

Ο κυβερνήτης διέσωσε τους περισσότερους τραυματίες, τις αδελφές νοσοκόμες και το πλήρωμα παραχώρησε τη θέση του στη σωσίβια βάρκα και προσπάθησε να ανέβει κολυμπώντας στο πλοίο αλλά δεν άντεξε και πνίγηκε.

Κατά το βομβαρδισμό εφονεύθησαν ή πνίγηκαν οι:

Εφ. Πλοίαρχος	Δ. ΜΕΛΕΤΟΠΟΥΛΟΣ – Κυβερνήτης
Επιτ. Ναύκληρος Ε.Ν.	ΣΤ. ΔΩΡΙΖΑΣ
Ναύτης	ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΦΟΥΡΝΕΛΑΣ
Ναύτης	ΜΙΧΑΗΛ ΤΣΙΚΝΑΣ
Ναύτης	ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΑΡΟΥΚΟΣ
Ναύτης	ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ
Ναύτης	Ι. ΠΙΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ
Ναύτης	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΒΟΡΤΟΔΙΝΟΣ
Ναύτης Ξυλουργός	Α. ΜΟΡΤΑΚΗΣ
Ναύτης Θαλάσσιος	ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΠΑΝΝΟΥΤΣΟΣ

## Πλωτόν Νοσοκομείον «Σωκράτης»

Το Πλ. Νοσ. «Σωκράτης» ευρισκόμενο την 22α Απριλίου εις όρμον Αντικυθήρων για επισκευή, υπέστη σφοδρή αεροπορική επιδρομή και βυθίστηκε. Κατά την επιδρομή τραυματίστηκε σοβαρά και απεβίωσε την 12/8/41 ο:

ναύτης ΚΟΣΜΑΣ ΓΚΙΚΑΣ

## ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΕΠΙΤΑΚΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

### Επίτακτον Α/Π «Βιβή»

Το επίτακτο Α/Π «Βιβή», 489 τόννων βυθίστηκε στην περιοχή Αραξου την 01.30 της 9ης Νοεμβρίου 1940 από πρόσκρουση σε νάρκη του φράγματος, με αποτέλεσμα να πνιγούν:

Ανθυποπλοίαρχος	Κ. ΣΒΟΛΑΚΗΣ
Σημαιοφόρος	Α. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ή ΓΕΩΡΓΗΣ
Κελευστής αρμ.	Ν. ΓΚΙΟΚΑΣ
Αρχικελευστής	Σ. ΓΚΙΟΚΑΣ
Ναύτης	ΣΤ. ΦΡΥΤΖΑΛΑΣ
Ναύτης	Α. ΒΕΡΝΙΚΟΣ
Ναύτης	ΣΤ. ΚΟΤΣΕΛΗΣ
Ναύτης	Ι. ΚΟΤΣΕΛΗΣ
Ναύτης θαλ.	Ι. ΣΤΕΡΓΙΟΥ
Ναύτης εοχαρείς	Δ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣ

### Επίτακτον Α/Π «Κατέ»

Το επίτακτον Α/Π «Κατέ» στις 28/1/1941 προσέκρουσε σε νάρκη του φράγματος Β. Ευβοϊκού, λόγω της χιονοθύελλας που επικρατούσε και απωλέστηκαν οι:

Ναύτης Αρμ.	Κ. ΑΡΓΥΡΙΟΥ και
Ναύτης Επιτ. Ε.Ν.	ΣΠ. ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ

### Επίτακτον Ναυαγοσωστικόν «Μίμης»

Το Μάρτιο του 1941 το ΓΕΝ έλαβε αυστηρά μέτρα επαγρύπνησης. Για την καλύτερη άμυνα του Πειραιά αποφασίστηκε η προσθήκη ξύλινου φράγματος στο υπάρχον φράγμα ναρκών. Τη δεύτερη νύχτα της επαγρύπνησης το ναυαγοσωστικό «Μίμης», ενώ περιπολούσε εσωτερικά του φράγματος του Σαρωνικού, ανατινάχθηκε και βυθίστηκε από πρόσκρουση σε νάρκες με αποτέλεσμα να πνιγούν:

Υποπλοίαρχος	Ν. ΚΙΑΦΑΣ
Ανθυποπλοίαρχος	ΣΤ. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ

Αρχικελευστής θερμ. Σημαιοφόρος τπλ. Ναύτης Δύτης

Ναύτης Πυροβολητής  
Ναύτης Σηματογράφος  
Επίτακτος ναύτης Ε.Ν.  
Ναύτης καταστρώματος Διοπος Μπκ.  
Ναύτης Πυροβολητής  
Ναύτης Πυροβολητής  
Ναύτης Θερμαστής  
Ναύτης Αρμενιστής  
Ναύτης Αρμενιστής  
Ναύτης Θερμαστής

Ναύτης Θερμαστής  
Ναύτης

Επίτακτος ναύκληρος Ε.Ν. Μάγειρος

### Επίτακτον Ναυαγοσωστικόν «Βίκιγκ»

Το επίτακτο ναυαγοσωστικό «Βίκιγκ» στις 7 Απριλίου 1941, προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε έξω από το λιμάνι του Πειραιά. Από το πλήρωμα σκοτώθηκαν οι:

Υποπλοίαρχος  
Ανθυποπλοίαρχος  
Αρχικελευστής  
Ναύτης πυροβολητής  
Ναύτης θαλαμνός  
Ναύτης πυροβολητής  
Ναύτης  
Ναύτης  
Ναύτης  
Ναύτης

Π. ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ  
Δ. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ  
Ν. ΒΟΥΛΑΔΕΣΤΗΣ ή  
Η. ΒΟΥΛΑΛΙΔΗΣ  
ΕΛ. ΓΡΥΠΙΡΗΣ  
Δ. ΔΙΝΤΣΗΣ  
Ν. ΚΑΡΥΔΗΣ  
Μ. ΚΥΡΙΑΖΑΝΟΣ  
Σ. ΚΩΣΤΑΣ  
Ζ. ΞΥΔΑΣ  
Κ. ΠΕΡΠΟΥΔΑΚΗΣ  
Γ. ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ  
ΑΠ. ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ  
ΑΝ. ΡΙΖΟΣ  
Γ. ΤΡΙΚΑΜΙΝΑΣ ή  
ΤΡΙΚΑΛΙΝΟΣ  
ΑΘ. ΤΣΟΥΜΗΣ  
Ρ. ΧΑΛΙΑΜΠΙΛΙΑΣ ή  
ΧΑΛΙΑΜΠΙΛΙΑΣ  
Π. ΑΝΔΡΕΣΑΚΗΣ  
Γ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ

Ι. ΜΠΙΣΤΗΣ  
Ν. ΛΕΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ  
Ε. ΜΑΡΤΙΜΙΑΝΑΚΗΣ  
Κ. ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΝΟΣ  
Γ. ΚΕΦΑΛΑΣ  
ΑΛ. ΚΙΚΙΡΗΣ  
Ι. ΜΠΑΛΑΚΗΣ  
Π. ΜΠΡΟΥΜΑΣ  
Χ. ΜΕΡΜΗΓΚΑΣ  
Σ. ΡΗΓΑΣ

### Επίτακτον Α/Π «Φωκίων»

Το Επίτακτο Α/Π «Φωκίων» στις 18/4/1941 ενώ βρισκόταν στον όρμο Αγίου Ανδρέα Χαλκίδας, δέχτηκε επιδρομή γερμανικών αεροσκαφών και βυθίστηκε. Εφονεύθησαν οι:

Ναύτης Πυρ. ΑΝΤ. ΚΕΛΕΣΗΣ και

Ναύτης επιτ. Ε.Ν.

ΝΙΟΣΚΕΝ

### Επίτακτον Α/Π «Ιθάκη»

Το επίτακτο Α/Π «Ιθάκη» διατάχθηκε από το Ν. κλιμάκιο Καβάλας να καταπλεύσει στη Θάσο για να παραλάβει το συγκεντρωμένο εκεί στρατιωτικό προσωπικό και υλικό και να το μεταφέρει στη Σούδα Κρήτης. Δέχτηκε εχθρική αεροπορική επίθεση στις 20 Απριλίου 1941 με αποτέλεσμα να φονευθούν οι:

Σημαιοφόρος  
Αρχικελευστής  
Ναύτης Πυροβολητής  
Ναύτης  
Ναύτης  
Ναύτης  
Ναύτης Θερμ.  
Ναύτης Θερμ.  
Ναύτης Ανθρακ.  
Ναύτης  
Ναύτης  
Ναύτης Εοχαρείς  
Ναύτης  
Ναύτης Σηματογράφος  
Ναύτης  
Ναύτης

ΕΥΣΤ. ΜΑΡΙΝΟΣ  
ΜΑΡΙΝ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ  
ΑΝΤ. ΑΝΔΡΟΥΛΙΔΑΚΗΣ  
ΧΡ. ΜΠΙΝΕΤΑΤΟΣ  
Ι. ΒΕΛΟΥΔΟΣ  
Π. ΔΕΥΤΕΡΗΓΟΣ  
Δ. ΖΗΣΙΜΟΣ  
Ν. ΚΟΥΜΠΙΝΑΣ  
Ν. ΚΑΤΑΓΑΣ  
ΠΑΝΤ. ΧΑΡΔΑΒΕΛΛΑΣ  
ΚΥΡ. ΠΟΥΝΤΟΣ  
Β. ΣΑΚΕΛΑΚΗΣ  
Χ. ΚΑΡΑΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ  
Γ. ΣΑΡΔΗΣ  
Ι. ΣΤΡΟΠΥΛΟΣ  
ΣΤΕΦ. ΦΡΑΝΤΖΗΣ  
ΚΥΡ. ΠΟΘΗΤΟΣ  
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΛΔΑΙΑΚΗΣ

### Επίτακτον «Θεοδώρα Β΄»

Το επίτακτο «Θεοδώρα» στις 22/4/1941 βυθίστηκε από βομβαρδισμό γερμανικών στούκας ενώ βρισκόταν στον όρμο «Αντικύρων», με αποτέλεσμα να απωλέσουν τη ζωή τους οι:

Εφ. Ναύτης Πυρ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΤΟΥΛΑΚΗΣ και  
Εφ. Ναύτης Πυρ. ΜΙΧΑΗΛ ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

### Επίτακτον Α/Π «Αλμπέρτα»

Το επίτακτο Α/Π «Αλμπέρτα» δέχτηκε επίθεση βομβαρδιστικών καθέτου εφορμήσεως στις 23 Απριλίου 1941 ενώ βρισκόταν στην Κατσιβίγλα Σαλαμίνας και βυθίστηκε. Απωλέστηκαν οι:

Α΄ Μηχανικός Δ. ΣΤΑΜΑΤΙΟΥ





◀ Το θωρηκτό «Κιλκίς» βυθισμένο στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Αγκυροβολημένο βομβαρδίστηκε στις 24 Απριλίου 1941 από γερμανικά οιούκας (φωτ. συλλογή Μ. Γ. Τσάγκρη).

▲ Αξιωματικοί του αντιτορπιλικού «Βασίλισσα Ολγα». Αριστερά ο κυβερνήτης Γεώργιος Μπλέσσας, δεξιά ο ύπαρχος Μ. Γρηγορόπουλος. Και οι δύο σκοτώθηκαν όταν το «Βασ. Ολγα» αγκυροβολημένο στο Λακκί της Λέρον, υπέστη (26.9.43) σφοδρό βομβαρδισμό γερμανικών αεροσκαφών.

Ανθυποπλοίαρχος  
Θερμαστής  
Θερμαστής  
Ναύκλ. Επιτ. κελευστής  
Τροφодότης  
Ναύτης Τορπιλητής  
Ναύτης Πυροβολητής  
Ναύτης Ευλουργός  
Ναύτης Σηματογράφος

Χ. ΧΑΝΟΣ  
Ε. ΤΣΟΥΚΑΣ  
Σ. ΧΑΝΟΣ  
Ε. ΠΡΕΒΕΔΟΥΡΟΣ  
Κ. ΣΠΑΘΗΣ  
Κ. ΚΟΚΚΟΡΗΣ  
Β. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ  
Π. ΛΕΜΟΝΗΣ  
Ι. ΣΕΝΤΟΥΚΑΣ

### Φορτηγίδα «Αξιος»

Η φορτηγίδα «Αξιος» βυθίστηκε από θαλάσσιο ατύχημα στις 23/4/1941 ενώ μετείχε σε νηοπομπή, με αποτέλεσμα να πνιγεί ο:

ΕΔ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ

Θανάσιμα και εξέπνευσε ο:  
Δίοπος Πυρ.

Α. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

### Αντιτορπιλικόν «Β. Ολγα»

Μετά τη συνθηκολόγηση της Ιταλίας το πλοίο μετέφερε στρατό και πολεμικό υλικό εις την καταληφθείσα από τους συμμάχους Λέρο και την 25/9/43 ύστερα από επιθετική περιπολία στο στενό της Κάσου αγκυροβόλησε στο Λακκί Λέρου.

Μετά από λίγα λεπτά «το Β. Ολγα» δέχθηκε σμήνη εχθρικών αεροσκαφών και από δέσμες βομβών που δέχθηκε κόπηκε στα δύο, βυθίστηκε και παρασύρθηκαν εις τον υγρό τάφο οι:

Πλωτάρχης  
Υποπλοίαρχος  
Υποπλοίαρχος

Γ. ΜΠΛΕΣΣΑΣ – Κυβερνήτης  
Μ. ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ – Υπαρχος

Υποπλοίαρχος  
Υποπλοίαρχος Μπχ.  
Σημαιοφόρος  
Σημαιοφόρος Οικ.  
Αρχικελευστής Τηλ.  
Κελευστής Ηλεκτρ.  
Υποκελευστής Α' Τορπ.  
Υποκελευστής Α' Τορπ.  
Υποκελευστής Β' Μπχ.  
Υποκελευστής Β' Μπχ.  
Υποκελευστής Β' Μπχ.  
Υποκελευστής Β' Μπχ.  
Υποκελευστής Β' Μπχ.  
Υποκελευστής Β' Μπχ.

Δ. ΜΠΑΤΣΗΣ

Α. ΣΑΚΙΠΗΣ – Δ' Μηχανικός  
Ν. ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

Π. ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ

Δ. ΣΓΟΥΡΟΣ

Δ. ΜΑΣΤΡΑΚΟΣ

Γ. ΖΗΛΟΣ

Α. ΛΙΑΣΚΟΣ

Δ. ΜΠΕΗΣ

Μ. ΞΕΝΑΚΗΣ

Γ. ΔΟΥΚΑΣ

Ε. ΜΠΑΛΟΥΚΑΣ

Ε. ΠΕΡΡΟΣ

Χ. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ

Ι. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ

Γ. ΒΟΥΛΙΕΡΗΣ

Κ. ΤΣΑΛΑΠΑΤΑΝΗΣ

Γ. ΖΑΧΑΡΑΚΗΣ

Γ. ΜΑΡΑΓΚΟΣ

Σ. ΔΑΒΛΙΑΚΟΣ

Β. ΘΕΟΔΟΣΟΠΟΥΛΟΣ

Ι. ΝΟΜΙΚΟΣ

Α. ΣΤΕΡΓΙΟΥ

Β. ΡΙΖΟΣ

Λ. ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ

Ι. ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

Κ. ΚΟΚΚΑΛΗΣ

Π. ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ

Ι. ΚΑΛΑΓΚΙΑΣ

Δίοπος Αρμ.  
Δίοπος Αρμ.  
Δίοπος Διαχ.  
Δίοπος Ηλεκτ.  
Δίοπος Ηλεκτ.  
Δίοπος Ηλεκτ.  
Δίοπος Τορπ.  
Δίοπος Τηλ.  
Δίοπος Τηλ.  
Δίοπος Θερμ.  
Δίοπος Μπχ.  
Δίοπος Μπχ.  
Δίοπος Μπχ.  
Δίοπος Βενζ.  
Ναύτης Πυρ.  
Ναύτης Πυρ.  
Ναύτης Πυρ.  
Ναύτης Πυρ.  
Ναύτης Πυρ.  
Ναύτης Πυρ.  
Ναύτης Πυρ.  
Ναύτης Πυρ.  
Ναύτης Πυρ.  
Ναύτης Πυρ.  
Ναύτης Αρμ.  
Ναύτης Αρμ.  
Ναύτης Ηλεκτρ.  
Ναύτης Ηλεκτρ.  
Ναύτης Τορπ.  
Ναύτης Τορπ.  
Ναύτης Μπχ.  
Ναύτης Μπχ.  
Ναύτης Μπχ.  
Ναύτης Εσχ.  
Ναύτης Θερμ.  
Ναύτης Κατ.  
Ναύτης Πυρ.

Ε. ΑΡΒΑΝΙΤΑΚΗΣ  
Α. ΖΑΡΑΒΕΛΑΣ  
Α. ΜΥΛΩΝΑΣ  
Α. ΛΕΟΝΤΑΡΙΔΗΣ  
Ι. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ  
Σ. ΙΑΤΡΟΥ  
Σ. ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ  
Μ. ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ  
Δ. ΜΑΡΟΝΙΤΗΣ  
Σ. ΒΑΖΑΙΟΣ  
Ε. ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΙΑΣ  
Μ. ΜΕΝΗΣ  
Χ. ΣΟΥΡΗΣ  
Γ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΕΑΣ  
Γ. ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ  
Ε. ΚΑΓΙΑΒΑΣ  
Χ. ΑΡΓΥΡΗΣ  
Α. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ  
Ν. ΜΑΥΡΟΜΑΤΗΣ  
Μ. ΚΟΝΤΟΥΔΗΣ  
Π. ΓΚΕΤΣΟΣ  
Ι. ΚΟΛΙΑΣ  
Ν. ΔΙΑΚΟΡΩΝΑΣ  
Κ. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ  
Ν. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ  
Γ. ΚΑΤΡΗΣ  
Ι. ΓΑΡΔΙΑΣ  
Ε. ΤΖΟΥΜΑΣ  
Ε. ΚΡΙΜΙΤΖΗΣ  
Μ. ΒΟΓΑΣ  
Ν. ΒΙΤΑΛΗΣ  
Γ. ΔΗΜΟΥ  
Μ. ΠΙΠΕΡΙΔΗΣ  
Σ. ΤΣΑΚΟΣ  
Μ. ΒΑΛΗΣ  
Κ. ΚΟΧΕΙΛΑΣ  
Χ. ΤΣΟΛΑΚΗΣ  
Η. ΒΙΝΤΙΑΔΗΣ

### Αντιτορπιλικόν «Αδριάς»

Το πλοίο έπλευσε μαζί με το αγγλικό Α/Τ Hurworth προς την Κάλυμνο για να βομβαρδίσουν τους όρμους Βαθύ και Ακτή. Την 21.50 συγκλονίστηκε από τρομερή έκρηξη λόγω πρόσκρουσης σε νάρκη απέκοψε την πλώρη και φονεύθηκαν οι:

## ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΕΙΣ ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

### Αντιτορπιλικόν «Πάνθηρ»

Το πλοίο την 3/8/1941 ευρισκόμενο εις Σουέζ, προκειμένου να πλεύσει εις Ινδία για επισκευή, εδέχθη αεροπορική επιδρομή κατά την οποία εφονεύθη ο:

Κ. ΓΚΙΝΗΣ

### Αντιτορπιλικόν «Κανάρης»

Κατά τον πλουν του πλοίου εις τον Ατλαντικό την 9/4/1942 λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής παρασύρθηκε από τα κύματα και εξαφανίστηκε ο:

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΟΥΚΑΡΗΣ

### Αντιτορπιλικόν «Αδριάς»

Κατά την συμπλοκή του πλοίου μετά γερμανικών τορπιλακάτων την 2αν πρωινή στις 21/7/1943 έξω από το λιμάνι της Αυγούστας, τραυματίστηκε

Κελ. Αρμ.  
Υποκελ. Β' Μπκ.  
Δίοπος Πυρ.  
Δίοπος Πυρ.  
Δίοπος Πυρ.  
Δίοπος Πυρ.  
Δίοπος Πυρ.  
Δίοπος Πυρ.  
Δίοπος Πυρ.  
Δίοπος Πυρ.  
Δίοπος Μπκ.  
Δίοπος Μπκ.  
Δίοπος Νοσ.  
Δίοπος Εσχ.  
Ναύτης Μπκ.  
Ναύτης Μπκ.  
Ναύτης Μπκ.  
Ναύτης Κατ.

Γ. ΓΑΛΑΝΗΣ  
Γ. ΚΟΥΡΤΕΣΗΣ  
Ν. ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ  
Γ. ΕΥΔΑΙΜΩΝ  
Ι. ΡΕΝΤΟΥΜΗΣ  
Ε. ΤΖΙΩΤΗΣ  
Μ. ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ  
Α. ΘΕΟΧΑΡΗΣ  
Α. ΠΑΠΑΜΑΚΑΡΙΟΣ  
Γ. ΠΑΠΠΟΣ  
Α. ΣΑΜΑΡΑΣ  
Π. ΠΑΓΟΥΔΗΣ  
Β. ΚΡΙΤΣΙΝΗΣ  
Α. ΤΣΑΚΑΛΙΔΗΣ  
Σ. ΣΠΗΛΙΟΤΟΠΟΥΛΟΣ  
Ι. ΓΚΟΥΤΕΛΙΑΣ  
Ε. ΜΥΚΩΝΟΣ  
Π. ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ  
Ι. ΝΙΣΗΡΙΟΣ  
Θ. ΣΤΟΥΠΙΑΚΗΣ  
Μ. ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ

### Αντιτορπιλικόν «Σαλαμής»

Κατά τον πλουν την 22α Απριλίου 1944 και κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσής του έξωθεν του ΣΚΑΠΙΑ ΦΛΟΟΥ, λόγω σφοδράς θαλασσοταραχής τα κύματα άρπαξαν ολόκληρη την ομοχειρία και το Α/Α πυροβόλο. Οι απωλεσθέντες είναι οι:

Υποκ. Β' Πυρ.	Σ. ΚΟΚΚΙΝΟΣ
Δίοπος Α' Σημ.	Α. ΝΑΡΑΙΩΤΗΣ
Δίοπος Τορπ.	Χ. ΠΑΤΡΗΣ
Δίοπος Ηλεκτρ.	Α. ΠΟΥΛΑΚΗΣ
Ναύτης Πυρ.	Θ. ΝΑΚΟΣ
Ναύτης Κατ.	Α. ΜΠΡΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

### Αντιτορπιλικόν «Πίνδος»

Κατά τον πλουν τον Ιούνιο 1944 παρατηρήθηκε καπνός απ' το κιβώτιο μονώσεων υπονομεύσεων. Δύο υπαξιωματικοί και δύο ναύτες έτρεξαν να το ρίξουν στη θάλασσα, αλλά δεν πρόφθασαν και το κιβώτιο εξερράγη στα χέρια τους και σκότωσε τους:

Αρχικ. Μπκ.	Δ. ΠΑΛΙΟΥΡΑΣ
Κελ. Μπκ.	Γ. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ
Δίοπος Τορπ.	Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ
Ναύτης Τορπ.	Κ. ΧΡΥΣΟΚΕΦΑΛΟΣ

### Υποβρύχιον «Γλαύκος»

Το Υ/Β ευρισκόμενο στη Μάλτα για επισκευή, από τις σφοδρές και επίμονες επιθέσεις της εχθρικής αεροπορίας την 27η Φεβρουαρίου 1942 σκοτώθηκαν οι ευρισκόμενοι στην αποβάθρα του Ναυστάθμου:

Πλωτάρχης	Β. ΑΡΣΛΑΝΟΓΛΟΥ – Κυβερνήτης
Ανθυποπλοίαρχος	Ι. ΚΩΣΤΑΚΟΣ

### Υποβρύχιον «Τρίτων»

Την 16η Νοεμβρίου 1942 στο στενό του Καφρέα (Κάβο Ντόρο) επιτέθηκε εναντίον νηοπομπής. Γερμανικό καταδιωκτικό κατεδίωξε το Υ/Β επί 6 ώρες και από τις 49 βόμβες βυθού που έριξε εναντίον του υπέστη σοβαρές βλάβες. Αναγκάστηκε να αναδυθεί και αντεπιτέθηκε με το πυροβόλο του. Μετά ηρωική πάλη, το καταδιωκτικό εμβόλισε το Υ/Β και το κατεβύθισε. Κατά τη συμπλοκή φονεύθηκαν οι:

Υποπλοίαρχος	Α. ΔΑΝΙΟΛΟΣ
Ανθυποπλοίαρχος	Κ. ΑΝΝΙΝΟΣ
Σημαιοφόρος Μπκ. Π.Σ.	Ι. ΣΤΑΡΑΚΗΣ
Κελευστής Τορπ.	Π. ΜΠΙΝΤΕΡΗΣ
Κελευστής Μπκ.	Ν. ΠΑΥΛΑΚΗΣ
Υποκελ. Β' Αρμ.	Α. ΚΟΥΣΟΥΛΑΣ
Υποκελ. Β' Πυρ.	Θ. ΜΠΑΓΙΟΣ
Υποκελ. Β' Ηλ.	Σ. ΣΧΟΙΝΑΣ
Υποκελ. Β' Ηλ.	Π. ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ
Υποκελ. Β' Ηλ.	Δ. ΚΑΚΑΝΔΡΗΣ



▲ Μάλτα, Δεκέμβριος 1941. Οι υποπλοίαρχοι Ν. Μέρλιν και Γ. Λαυιόλος στη γέφυρα του υποβρυχίου «Γλαύκος» που κατέπλεσε εκεί για επισκευές. Ο Μέρλιν, για απόκτηση πείρας επεβίβασθη στο αγγλικό Υ/Β «Πρωτεύς» που απέπλεσε από τη Μάλτα (26.11.41) για περιπολία στην Αδριατική. Το «Πρωτεύς» βυθίστηκε αΐτανδρο από πρόσκρουση σε νάρκη και μαζί τον παρασύρθηκε στον υγρό τάφο και ο Έλληνας υποπλοίαρχος.



Δίοπος Αρμεν.  
Δίοπος Τορπ.  
Δίοπος Τορπ.  
Δίοπος Σημ.  
Δίοπος Τηλεγρ.  
Δίοπος Μπκ.  
Δίοπος Μπκ.  
Ναύτης Ηλεκτρ.  
Ναύτης Ηλεκτρ.

Χ. ΜΠΑΚΙΡΤΖΗΣ  
Ν. ΜΕΡΕΤΖΗΣ  
Γ. ΧΑΡΙΤΟΣ  
Ι. ΚΥΒΕΛΟΣ  
Β. ΠΑΛΟΥΡΗΣ  
Ε. ΠΑΤΡΙΑΡΧΕΑΣ  
Α. ΤΣΙΤΣΑΚΟΣ  
Μ. ΓΕΔΕΩΝ  
Ι. ΓΕΔΕΩΝ

### Υποβρύχιον «Κατώνης»

Το Υ/Β στις 14 Σεπτεμβρίου 1943 πλέον στην επιφάνεια κοντά στη Σκιάθο, το αντελήφθη γερμανική κορβέτα και παρά την ταχεία του κατάδυση δέχτηκε πολλές δέσμες βομβών που του προξένησαν σοβαρές ζημιές.

Ο κυβερνήτης διέταξε ανάδυση και επίθεση διά του πυροβόλου. Παρά τον άνισο αγώνα και τα δραστικά πυρά του εχθρού το Υ/Β βυθίστηκε και παρασύρθηκαν εις τον υγρό του τάφο οι:

Αντιπλοίαρχος	Β. ΛΑΣΚΟΣ – Κυβερνήτης
Υποπλοίαρχος	Σ. ΜΥΚΟΝΙΟΣ
Υποπλοίαρχος	Σ. ΤΡΟΥΜΠΙΑΚΗΣ
Εφ. Σημαιοφόρος	Π. ΛΑΜΠΡΙΝΟΥΔΗΣ
Σημαιοφόρος Π.Σ. Τορπ.	Μ. ΚΑΒΑΛΟΥΔΗΣ
Σημαιοφόρος Π.Σ. Μπκ.	Κ. ΞΕΝΟΣ
Αρχικελευστής Μπκ.	Η. ΧΡΥΣΟΧΕΡΗΣ
Αρχικελευστής Μπκ.	Ν. ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΖΑΣ
Κελευστής Αρμ.	Δ. ΜΑΡΑΛΕΤΟΣ
Κελευστής Πυρ.	Λ. ΣΤΑΜΟΥ
Κελευστής Μπκ.	Π. ΜΑΓΙΑΤΗΣ
Κελευστής Ηλ.	Β. ΡΑΝΤΟΣ
Υποκελ. Α' Τορπ.	Ν. ΜΑΝΤΩΝΑΝΑΚΗΣ
Υποκελευστής Α' Ηλ.	Α. ΒΛΑΧΑΚΗΣ

Υποκελευστής Β' Μπκ.  
Υποκελευστής Β' Μπκ.  
Υποκελευστής Β' Μπκ.  
Υποκελευστής Β' Ηλεκ.  
Υποκελευστής Β' Ηλεκ.  
Δίοπος Τορπ.  
Δίοπος Τορπ.  
Δίοπος Σημ.  
Δίοπος Ηλεκ.  
Δίοπος Τεχν. Χαλκ.  
Ναύτης Αρμ.  
Ναύτης Τηλ.  
Ναύτης Μπκ.  
Ναύτης Μπκ.  
Ναύτης Ηλεκτρ.  
Ναύτης Ηλεκτρ.  
Ναύτης Ηλεκτρ.

Δ. ΚΟΥΒΕΛΗΣ  
Ε. ΤΣΑΤΣΑΡΗΣ  
Κ. ΣΕΛΛΑΚΗΣ  
Π. ΤΣΑΚΩΝΑΣ  
Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ  
Α. ΚΡΕΣΤΑΣ  
Ε. ΠΛΑΤΙΔΗΣ  
Σ. ΞΕΠΠΑΠΑΔΕΑΣ  
Χ. ΑΛΕΞΙΟΥ  
Ν. ΘΥΜΑΡΑΣ  
Μ. ΔΗΜΝΑΙΟΣ  
Χ. ΜΗΤΣΙΑΛΗΣ  
Γ. ΛΕΝΤΖΑΚΗΣ  
Ν. ΜΟΣΧΟΝΑΣ  
Α. ΦΟΥΝΤΟΥΛΑΚΟΣ  
Ν. ΚΟΥΡΟΥΖΗΣ  
Δ. ΠΡΙΝΤΖΟΣ  
Ζ. ΖΩΓΡΑΦΟΣ

### Υποπλοίαρχος Ν. Μέρλιν

Υπηρετούσε ως ύπαρχος στο Υ/Β «Γλαύκος» και πέτυχε να επιβιβασθεί στο αγγλικό Υ/Β «Περσεύς» που απέπλεσε από τη Μάλτα στις 26 Νοεμβρίου 1941 για περιπολία στην Αδριατική από το Ιόνιο προς απόκτηση πείρας.

Το Υ/Β, όπως εξακριβώθηκε, βυθίστηκε αΐτανδρο από πρόσκρουση σε νάρκη και μαζί του παρασύρθηκε στον υγρό τάφο ο:

Υποπλοίαρχος Ν. ΜΕΡΛΙΝ

### Αρματαγωγόν «Λέσβος»

Από την Κατάνη της Σικελίας απέπλεσε με τα άλλα δύο Γ/Α για τη βάση τους στην Μπιζέρτα.

Την 4/1/1944, λόγω σφοδράς θαλασσοταραχής το





◀ **Κάλυμος, 24 Οκτωβρίου 1947. Μετακομιδή οστών των φονεθέντων αξιωματικών και ναυτών του αντιτορπιλικού «Αδρίας». Το «Αδρίας», στις 22.10.43, ενώ έπλεε κοντά στην Κάλυμο, προσέκρουσε σε νάρκη. Από την έκρηξη κόπηκε η πλήρωσή του, σκοτώθηκαν 21 άτομα, ενώ 30 τραυματίστηκαν. (φωτ. συλλογή Μ. Γ. Τσάγκαρη).**

μπλοκή μετά εκθρικού σκάφους εφονεύθη ο: Ναύτης Αρμ. Κ. ΚΟΛΑΡΟΣ

## 11η Αποστολή Παραλαβής νέων Αντιτορπιλικών εξ Αγγλίας

Η αποστολή συγκροτήθηκε από 14 Αξιωματικούς, 27 Υπαξιωματικούς και 153 ναύτες από τον Αντιπλοίαρχο Αθ. Σπανίδη.

Εις Ντάρμαν επιβιβάστηκε στο αγγλικό Οπλιταγωγό «Αυτοκράτεια του Καναδά» ταχύ υπερωκεάνειο 21.500 τόννων, όταν στις 23.53 την 23:53 την 13η Μαρτίου 1943, ενώ έπλεε με ταχύτητα 19-20 κόμβων, 700 μίλια έξωθεν της Φριτάουν, επλήγη από 3 τορπίλες και σε 5 λεπτά βυθίστηκε και παρασύρθηκαν στο βυθό οι:

Αρχικελευστής Μπκ.	Π. ΝΑΘΑΝΑΗΛ
Υποκελευστής Β' Τορπ.	Ι. ΚΟΖΑΔΙΝΟΣ
Υποκελευστής Β' Αρμ.	Ι. ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΔΗΣ
Υποκελευστής Β' Πυρ.	Ι. ΦΩΤΙΑΔΗΣ
Υποκελευστής Β' Πυρ.	Π. ΔΡΟΓΩΣΗΣ
Υποκελευστής Β' Μπκ.	Ι. ΤΖΙΩΤΗΣ
Υποκελευστής Β' Μπκ.	Ν. ΕΥΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ
Υποκελευστής Β' Διαχ.	Δ. ΦΛΩΚΟΣ
Δίοπος Πυρ.	Ε. ΣΚΙΑΝ
Δίοπος Πυρ.	Ι. ΚΑΛΟΥΤΑΣ
Δίοπος Πυρ.	Ι. ΣΟΥΛΤΑΝΑΚΗΣ
Δίοπος Πυρ.	Ι. ΔΕΤΟΡΑΚΗΣ
Δίοπος Θερμ.	Ι. ΜΑΥΡΟΕΙΔΗΣ
Δίοπος Τηλ.	Σ. ΠΟΛΥΜΕΝΑΚΟΣ
Δίοπος Μπκ.	Ν. ΤΣΑΛΑΠΑΤΑΝΗΣ
Δίοπος Μπκ.	Ν. ΚΑΛΟΓΕΡΑΣ
Δίοπος Μπκ.	Ε. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Δίοπος Θερμ.	Θ. ΠΡΕΣΒΕΛΟΣ
Δίοπος Θερμ.	Θ. ΑΝΤΩΝΕΛΟΣ
Δίοπος Μπκ.	Κ. ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ
Δίοπος Ευλ.	Ν. ΣΙΦΝΑΙΟΣ
Δίοπος Διαχ.	Α. ΒΑΟΣ
Δίοπος Διαχ.	Θ. ΝΤΙΝΙΑΚΟΣ
Δίοπος Θαλ.	Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΕΛΛΟΣ

## Κατάληψη πολεμικών πλοίων στασιασάντων εις Αλεξάνδρεια

Τη νύχτα της 22/23η Απριλίου 1944 αποφασίστηκε η κατάληψη των πλοίων που εστασίασαν και αρνήθηκαν να λάβουν μέρος σε πολεμικές αποστολές.

Υπό την αρχηγία του αντιναυάρχου Π. Βούλγαρη σχηματίστηκαν δύο ομάδες, οι οποίες κατόπιν επεμβάσεως κατέλαβαν τα πλοία «Ιέρακα», «Σαχτούρη» και «Αποστόλη» και τα επανέφεραν εις την οδό της τιμής και του καθήκοντος. Κατά την επέμβαση εφονεύθησαν οι:

Υποπλοίαρχος	Ν. ΡΟΥΣΣΕΝ
Ανθυποπλοίαρχος	Γ. ΡΕΠΠΙΑΣ
Εφ. Σημ. Ηλεκ.	Κ. ΣΤΑΣΣΗΣ

## Οπλιταγωγόν «Ιωνία»

Το πλοίο, λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής, ναυάγησε κοντά στη Σκιάθου στις 14-15 Δεκεμβρίου 1944, πνίγηκαν οι:

Αρχ. Διαχ.	Δ. ΚΙΖΟΓΛΟΥ
Αρχ.	Γ. ΧΑΤΖΗΧΡΗΣΤΟΥ

## Ν/Α «Σπερχειός»

Εκτελώντας πλουν προς Κυκλάδες το Πάσχα του 1945 με αδειούχου προσωπικού ΠΝ, λόγω αποτόμου κλήσεως βυθίστηκε με αποτέλεσμα να πνιγούν από το πλήρωμα οι:

Αρχικ.	ΜΑΚΡΗΜΑΛΗΣ
Υποκ.	Ε. ΤΡΙΚΟΓΛΟΥ
Δίοπος	Ν. ΜΠΑΛΑΝΗΣ
Δίοπος	Κ. ΚΑΜΠΟΣΟΣ
Ναύτης	Θ. ΠΑΤΥΡΑΣ

## Μυστικές αποστολές στην κατεχόμενη Ελλάδα

Το Υ/Β «Τρίτων» κατά την περιπολία της 10ης Νοεμβρίου 1941 προκειμένου να μετάσχει σε ειδική αποστολή βυθί-

ΛΕΣΒΟΣ προσάραξε στη βραχώδη νησίδα PLANE κοντά στη ΜΠΙΖΕΡΤΑ και βυθίστηκε. Από την πρόσκρουση σκοτώθηκε ο:

Δίοπος Θερμ. Δ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

## Ναρκαλιευτικόν «Σεβαστή»

Κατά τη διάρκεια ναρκαλιείας έξωθεν του Τομπρούκ την 23η Απριλίου 1943 προσέκρουσε σε νάρκη με αποτέλεσμα να σκοτωθεί ο:

Ναύτης Αρμ. Ν. ΑΛΑΧΟΥΖΟΣ

## Ναρκαλιευτικόν «Κως»

Την 15η Οκτωβρίου 1944 προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε, καθ' ον χρόνο διάνοιγε δίαυλο διά μέσου ναρκοπεδίων του Σαρωνικού προκειμένου τα ευρισκόμενα εις Πόρον πολεμικά πλοία, με επικεφαλής το Θ/Κ «Αβέρωφ», να καταπλεύσουν εις Πειραιά. Εκ του πληρώματος εφονεύθησαν οι:

Αρχικελευστής Μπκ.	Μ. ΔΙΒΑΝΙΟΣ
Δίοπος Μπκ.	Θ. ΑΜΠΑΤΖΗΣ
Δίοπος Μπκ.	Ν. ΜΑΟΥΝΗΣ

## Ναρκαλιευτικόν «Πνεϊός»

Το Ν/Α είχε διατεθεί για την περισύλλογή και καταστροφή ναρκών στην περιοχή Ιονίου, όταν την 24η Οκτωβρίου 1944 προσέκρουσε σε νάρκη, βυθίστηκε και παρασύρθηκαν εις τον βυθό οι:

Σημαιοφόρος Αρμ. Π.Σ.	Ι. ΑΛΕΥΡΑΚΗΣ – Κυβερνήτης
Επίκουρος Σημαιοφόρος	Ε. ΕΥΓΕΝΕΙΑΝ
Εφεδρος Αρχικ/τής Μπκ.	Α. ΠΑΝΟΥΤΣΟΣ
Εφ. Υποκ/τής Β' Μπκ.	Ε. ΚΑΡΑΚΛΑΣ
Δίοπος Τηλ.	Α. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
Εφεδρος Δίοπος Αρμ.	Ν. ΚΑΡΑΒΑΤΑΣ

Εφεδρος Ναύτης Αρμ. Πρώτακτος Ναύτης Αρμ. Ναύτης Αρμ. Ναύτης Θερμ. Ναύτης Μπκ. Εφεδρος Δίοπος Μπκ. Δίοπος Α' Θερμ. Δίοπος Α' Θερμ. Ναύτης Σημ. Δίοπος Α' Ηλεκτρ. Δίοπος Α' Πυρ. Ναύτης Μπκ. Ναύτης Νοσ. Ναύτης Εσχ.

Μ. ΠΕΡΓΑΝΤΗΣ Ν. ΜΑΡΣΑΓΓΕΛΟΣ Θ. ΓΑΛΑΝΟΣ Ι. ΜΕΡΤΖΑΝΗΣ Γ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Ν. ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ Π. ΜΑΧΑΙΡΑΣ Ε. ΓΕΡΑΝΙΟΣ Γ. ΚΟΥΡΟΥΝΗΣ Δ. ΣΟΛΑΚΑΚΗΣ Σ. ΣΑΛΕΜΗΣ Δ. ΚΑΚΟΛΙΡΗΣ Ι. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Δ. ΤΣΙΛΙΒΙΓΚΟΣ

## Στολίσκος «Ημιόλιων»

Η «Ημιόλια» L. 5.22, έδρασε επί τριήμερο εις το Αιγαίο. Κατά την επιστροφή της την 7η Μαρτίου 1944 εκθρικό αεροπλάνο την προσέβαλε διά δύο βομβών, 100 περίπου μίλια ανοικτά της Αλεξάνδρειας με αποτέλεσμα να φονευθεί ο Επίκ. Σημαιοφ. Οδοντ. Β. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ – κυβερνήτης

Η «Ημιόλια» L. 5.24 με κυβερνήτη την Αγγλο ανθυποπλοίαρχο Νικόλς την 13η Απριλίου 1944 βυθίστηκε στην περιοχή της Ρόδου κατόπιν επιθέσεως εκθρικής κανονιοφόρου. Κατά τη βύθιση εφονεύθησαν οι:

Δίοπος Αρμ.	Μ. ΛΙΣΓΑΡΔΗΣ
Ναύτης Αρμ.	Ν. ΒΕΛΙΣΑΡΙΟΣ
Ναύτης Αρμ.	Δ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ
Ναύτης Μπκ.	Θ. ΓΕΡΑΚΟΣ
Ναύτης Μπκ.	Γ. ΘΕΜΕΛΗΣ

## Ημιόλια Α Ε Η 423

Η Ημιόλια Α Ε Η 423 την 13η Οκτωβρίου 1944 από συ-



◀ Σκαρμαγκάς, 7 Μαΐου 1950. Τελετή μετακομιδής των οσίων των πεσόντων στη Μ. Ανατολή, από την Αλεξάνδρεια στο Σκαρμαγκά, όπου και θα στηθεί το ηρώον (φωτ.: «Ηνωμένοι Φωτορεπόρτερ», συλλογή Ν. Ε. Τόλη).

στηκε στις 16.11.41 από γερμανικό καταδιωκτικό. Εφονεύθη ο επιβαίων του Υ/Β και υπηρετών εις τη διεύθυνση ειδικών υπηρεσιών πολέμου ο:

Ναύτης Θ. ΜΑΣΤΡΟΓΙΑΝΝΗΣ

Ευρισκόμενος σε ειδική υπηρεσία σε εχθροκρατούμενη χώρα, ενώ ετοίμαζε τη βάρκα για να δραπετεύσει στις 29/1/1944 σκοτώθηκε από γερμανική περίπολο ο:

Ναύτης Κατ. Ν. ΠΑΠΑΜΙΧΑΗΛ

### Διαφυγόντες εξ Ελλάδος προς Μ.Α.

Κατά τη βύθιση του Π/Κ κοντά στις ακτές της Αττάλειας την 18η Φεβρουαρίου 1942, πνίγησαν οι διαφυγόντες απ' την Ελλάδα με προορισμό την Αλεξάνδρεια οι:

Υποπλ. Τεχν. Α/Τα Σ. ΜΑΝΩΛΙΚΙΔΗΣ  
Σημ. Π.Σ. Μπκ. Σ. ΒΟΥΔΟΥΡΗΣ

### Εκτελεσθέντες υπό των γερμανικών στρατευμάτων Κατοχής

Κατά τη διάρκεια της κατοχής της χώρας υπό των Γερμανών, εκτελέστηκαν για διάφορες αιτίες οι κάτωθι:

Υποπλοίαρχος	Η. ΝΤΕΓΙΑΝΝΗΣ
Αρχικελευστής	ΑΠ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ
Κελ. Τεχν. Α/Τα	ΑΝΔ. ΓΟΥΤΗΣ
Κελ. Τεχν.	ΙΑΣΩΝ ΚΙΤΣΟΠΟΥΛΟΣ
Πλωτ. Τεχν. Τορπ.	Δ. ΡΟΥΚΑΣ
Κελ. Λεβητ.	Ν. ΑΔΡΙΑΝΟΣ
Εφ. Υποπλ. Μπκ.	Χ. ΚΟΥΤΣΟΥΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ
Ναυτ. Αρμ.	Σ. ΤΡΑΤΑΣ
Υποπλοίαρχος	Ι. ΚΟΝΤΟΠΟΥΛΟΣ
Υποπλοίαρχος	Γ. ΣΒΟΛΩΝΟΣ
Σημαιοφόρος	Β. ΣΑΒΒΑΪΔΗΣ
Υποκελευστής	Δ. ΔΑΟΥΤΑΚΗΣ
Υποκελευστής	Μ. ΛΑΖΑΡΟΥ
Υποκελευστής	Μ. ΛΑΜΠΡΟΥ
Δίοπος	Α. ΚΑΡΑΣΙΜΟΣ
Ανθυποπλ.	Π. ΧΕΛΙΩΤΗΣ
Αρχικελ.	Β. ΜΑΛΛΙΟΠΟΥΛΟΣ
Αρχικελ.	Γ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ
Υποκελ.	Γ. ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ
Υποκελ.	Α. ΧΑΤΖΗΘΑΝΑΣΙΟΥ
Ναύτης	Θ. ΣΟΥΛΑΣ
	Β. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

### Απωλεσθέντες επί πλόων Ε.Ν. Α/Π «Σάμος»

Κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού στο Τομπρούκ στις 18 Οκτωβρίου 1941 και ώρα 3.30 τορπιλίστηκε και βυθίστηκε. Εκ του πληρώματος εφονεύθησαν οι:

Πλοίαρχος	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΛΑΣ
Ανθυποπλοίαρχος	ΒΑΣ. ΚΑΛΙΑΡΟΠΟΥΛΟΣ
Α' Μηχανικός	ΧΑΡΑΛ. ΣΚΥΡΙΑΝΟΣ
Β' Μηχανικός	ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΑΡΡΑΣ
Γ' Μηχανικός	ΗΛΙΑΣ ΣΠΙΟΥΡΗΣ
Λογιστής	ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΒΑΓΙΑΝΟΣ
Ναύκληρος	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΧΟΤΖΑΣ
Αρχιθερμαστής	ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΟΥΣΑΚΑΣ
Θερμαστής	ΒΑΣ. ΜΠΗΡΛΟΥΔΗΣ
Θερμαστής	ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΟΔΙΤΗΣ
Θερμαστής	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ
Θερμαστής	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ
Θερμαστής	ΚΩΝ/ΝΟΣ ΠΑΠΑΣΤΕΦΑΝΟΥ
Θερμαστής	ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΑΖΑΡΗΣ
Ναύτης	ΚΩΝ.ΝΟΣ ΚΑΡΑΚΑΤΣΑΝΗΣ
Ναύτης	ΒΑΣ. ΠΕΤΡΑΓΑΣ
Ναύτης	ΕΜΜ. ΕΞΑΒΑΡΗΣ
Ναύτης	ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΡΑΣΧΑΚΗΣ
Τροφοδότης	ΘΕΜΙΣΤ. ΠΑΡΑΣΧΑΚΗΣ
Λιπαντής	ΙΩΑΝ. ΣΕΛΙΤΖΑΝΙΩΤΗΣ
Μάγειρος	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΜΥΛΩΝΙΔΗΣ
Θαλαμ. Μηχανής	ΠΑΝΑΓ. ΖΑΓΚΑΣ
Θαλαμπόλος	ΑΝΔΡΕΑΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ
Ανθρακέας	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ
Χυτοκαθαριστής	ΑΛΕΞ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ

### Α/Π «Λέσβος»

Το επίτακτο Α/Π «Λέσβος» από του κατάπλου του στην Αλεξάνδρεια εξετέλεσε επανειλημμένα ταξίδια στο Τομπρούκ για τον εφοδιασμό κατά τη διάρκεια της πολιορκίας του.

Κατά το βομβαρδισμό του πλοίου την 20/8/1941 σκοτώθηκε ο:

Δίοπος πυρ. ΜΙΧ. ΣΥΡΙΓΟΣ

Κατά τον τορπιλισμό του Α/Π «Μελάς» την 28/6/1941 κοντά στις ακτές της Χαΐφας εφονεύθη ο:

Ν. πυρ.

Ν. ΣΑΡΟΥΚΟΣ

Κατά τη βύθιση του Π/Κ «Αγ. Γεώργιος» από πρόσκρουση σε νάρκη την 28/11/1944 εφονεύθησαν οι:

Υποκ. Αρμ.  
Ναύτης Αρμ.

ΠΑΝ. ΚΟΜΜΑΤΑΣ  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΜΜΑΤΑΣ

Επίσης από άγνωστη αιτία και ημερομηνία απώλεσαν τη ζωή τους οι:

Αρχικ.  
Δίοπος  
Δίοπος

Γ. ΒΙΤΣΑΡΑΣ α/π ΣΥΡΟΣ  
Ι. ΧΑΤΖΙΡΗΣ α/π ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ  
Κ. ΠΕΡΓΙΟΥΔΑΚΗΣ α/π ΜΙΜΗΣ

### Εκτελεσθέντες από ΕΛΑΣ – ΟΠΛΑ

Το ΚΚΕ θεωρούσε εχθρούς της πατρίδας όσους προσπαθούσαν να διαφύγουν στη Μέση Ανατολή (Μ.Α.) για να καταταγούν στις εκεί ελληνικές Ενοπλεις Δυνάμεις, που πολεμούσαν κατά του κοινού εχθρού στο πλευρό των Συμμάχων.

Με βάση αυτή τη θεώρηση ο ΕΛΑΣ εξετέλεσε το Δεκαπενταύγουστο του 1943 το ναυτικό δόκιμο Α' Τάξεως Α. Γεωργανά, τον οποίο συνέλαβε κατά την προσπάθειά του να διαφύγει από την κατεχόμενη Ελλάδα στη Μ.Α., για να συνεχίσει την εκπαίδευσή του στην εκεί Σχολή Ναυτικών Δοκιμών.

Επίσης στα Δεκεμβριανά του 1944 ο ΕΛΑΣ συνέλαβε και εξετέλεσε στην Αθήνα τους αποστράτους υποναυάρχους του Πολεμικού Ναυτικού Κ. Κανελλόπουλο 72 ετών, Α. Κριεζή 72 ετών, Γ. Μπούμπουλη 62 ετών, Ε. Μανουσάκη 58 ετών και Π. Ιωαννίδη 55 ετών. Τους δυο τελευταίους επεβάρυνε το γεγονός ότι τα αγόρια τους πολεμούσαν στις τάξεις του Πολεμικού μας Ναυτικού στη Μ.Α.

Επίσης εξετέλεσε και τον πλοίαρχο Α. Πινότη, τον αντιπλοίαρχο Ε. Ελευθεριάδη, τον πλωτάρχη Π. Μπαλούμπη, τους υποπλοίαρχους Ν. Ευσταθιανό, Ι. Σκουλούδη, Α. Κωνσταντίνου και Α. Κανελλά, τους ανθυποπλοίαρχους Β. Τριανταφύλλου, Ν. Κορνάρο και το σημαιοφόρο Ι. Μαράτο. Επίσης με το Διμενικό Σώμα εξετέλεσε τον πλοίαρχο Ν. Παπαθεοδώρου, τον πλωτάρχη Ε. Κασσαβέτη, τον ανθυποπλοίαρχο Δ. Μαντούβαλο και το σημαιοφόρο Ο. Ζαβουνίδη.