



ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ, ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Μετάφραση EL-EN:
Μεθ' ορμής σελ. 440-448

ΕΛΕΝΗ – ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΑΚΡΑΣΙΜΟΥ

Επιβλέποντες Καθηγητές

Σωτήριος Λίβας

Σωτήριος Κεραμίδας

Κέρκυρα, Μάιος 2021

Τίτλος Πτυχιακής Εργασίας: **Μετάφραση από τα Ελληνικά στα Αγγλικά σελίδων 440-448 του Μεθ' ορμής**

Ονοματεπώνυμο: Ελένη – Βασιλική Μακρασίμου

A.M.: Ξ2017004

E-mail: mpallathe@gmail.com

Υπεύθυνοι Επόπτες: Σωτήριος Λίβας & Σωτήριος Κεραμίδας

Δήλωση: Δηλώνω υπεύθυνα ότι η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία αποτελεί προϊόν προσωπικής εργασίας και ενασχόλησης.

Υπογραφή:

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή....Σελ. 4
Μέρος Α Πρωτότυπο Σελ. 5-16
Μέρος Β ...Μετάφρασμα...Σελ. 16-25
Μέρος Γ Μεταφραστικός Σχολιασμός...Σελ.26-34
Γ1 Σύντομη Ιστορική Αναδρομή....Σελ. 27-28
Γ2 Η θεωρία του Jean Delisle που ακολουθήθηκε στο μετάφρασμα μου...Σελ. 29-30
Γ.3 Εφαρμογή της θεωρίας του Jean Delisle στο εν λόγω μετάφρασμα (Μεθ' ορμης σελ. 440-448)....Σελ. 31-33
Γ.4 Επίλογος –Συμπεράσματα Σελ. 34
Βιβλιογραφία....Σελ. 35

Εισαγωγή

Η παρούσα πτυχιακή εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια της φοίτησής μου στο Ιόνιο Πανεπιστήμιο, στο Τμήμα Ξένων Γλωσσών, Μετάφρασης και Διερμηνείας, και αφορά την μετάφραση από τα ελληνικά προς τα αγγλικά ενός αποσπάσματος του τόμου ελληνικής ναυτικής ιστορίας «Μεθ' ορμής», και συγκεκριμένα τις σελίδες 440 έως 448 (μέχρι: «Το ναρκαλιευτικό Άγιος Ιωάννης (κυβερνήτης πλωτάρχης Πολυχρονιάδης)»).

Ο λόγος που επέλεξα να ασχοληθώ με την μετάφραση αυτή είναι το ενδιαφέρον μου για τη ναυτική ιστορία και εν γένει τα ναυτιλιακά. Γνωρίζοντας από την εμπειρία που μου έχουν δώσει τα χρόνια φοίτησής μου στο τμήμα αυτό ότι η μετάφραση δεν αποτελεί μόνο μεταφορά λεξιλογικών μονάδων από μια γλώσσα σε μια άλλη, αλλά πρόκειται για μια δυναμική σχέση εννοιών, ιδεών και στην προκειμένη περίπτωση ιστορικού πλούτου, κλήθηκα να λειτουργήσω όχι μόνο ως μεταφράστρια αλλά και ως «μεταφορέας» των αρχικών νοημάτων του πρωτοτύπου σε ένα νέο γλωσσικό κοινό. Αρχίζοντας την προσπάθεια της αντίστροφης μετάφρασης συνειδητοποίησα για ακόμη μια φορά τη μαγεία των γλωσσών, όσο και την πρόκληση να βρω τις κατάλληλες λέξεις ώστε να μεταφέρω ορθά το αρχικό κείμενο στην αγγλική.

Στη συνέχεια, και έχοντας πρώτα παραθέσει στο πρώτο μέρος (Α) το πρωτότυπο κείμενο και στο δεύτερο (Β), το μετάφρασμα, προχώρησα σε σχολιασμό της μεταφραστικής διαδικασίας που ακολούθησα σε ένα τρίτο μέρος (Γ), τόσο στη θεωρία όσο και στην πράξη, όπου έκανα και καταγραφή των δυσκολιών που ανέκυψαν στην πορεία μου αυτή.

Οφείλω να τονίσω, λοιπόν, για ακόμη μια φορά πως η μετάφραση αποτελεί μια περίπλοκη γλωσσική διαδικασία, η οποία απαιτεί ειδικές γνώσεις και δεξιότητες από το μεταφραστή.

ΜΕΡΟΣ Α: ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ



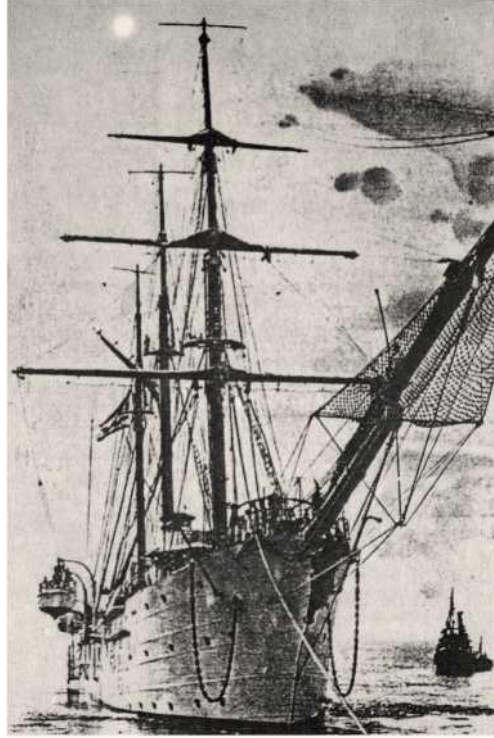
Το εκπαιδευτικό
Αρης στην
 Μαδέρα το 1938.
 Υπηρεσία
 Ιστορίας
 Ναυτικού.

Για τη μεταφορά της V Μεραρχίας Πεζικού από το Ηράκλειο στον Πειραιά είχε προβλεφθεί ότι η νηοπομπή *ΝΙ*, αφού θα απέπλεε από τη Θεσσαλονίκη μετά την αποβίβαση των στρατευμάτων, θα ξεκινούσε και πάλι συνοδευόμενη από τέσσερα αντιτορπιλικά τύπου *Λέων* για το Ηράκλειο, όπου και θα κατέπλεε πριν την αυγή της 22^{ας} Νοεμβρίου με σκοπό να μεταφέρει τον εν λόγω στρατιωτικό σχηματισμό στη συνέχεια στον Πειραιά. Προϋπόθεση γι' αυτό ήταν η ύπαρξη καθ' όλη τη διάρκεια της επιβίβασης βρετανικού εύδρομου με αντιαεροπορικά όπλα. Αλλιώς, η μεταφορά θα γινόταν από τη Σούδα.

Αυτό το εύδρομο τελικά δεν διατέθηκε από τον Βρετανικό Στόλο, εντούτοις ο Βρετανός στόλαρχος δήλωσε ότι κατά τη διάρκεια της 23^{ης} Νοεμβρίου ισχυρές μονάδες του Βρετανικού Στόλου, συμπεριλαμβανομένων και αεροπλανοφόρων, θα έπλεαν στην περιοχή βορείως της Κρήτης. Με αυτά τα δεδομένα αποφασίστηκε η πραγματοποίηση της μεταφοράς. Το ΓΕΝ μάλιστα, διέταξε τον ΝΑΠ-3 να διαθέσει τα τορπιλοβόλα *Ασπίς* και *Νίκη*, τα οποία ευρίσκονταν εκείνη τη στιγμή στη Χαλκίδα και τον ΑΣ να αποσπάσει από το πρωί της 23/11 τα αντιτορπιλικά *Υδρα* και *Ψαρά*.

Η νηοπομπή *ΝΙ* απέπλευσε από τη Θεσσαλονίκη τη νύχτα της 20/11 με τα 4 συνοδά τύπου *Λέων*. Στο στενό της Σκιάθου το αντιτορπιλικό Αετός ανέφερε ανεπιτυχή απόπειρα προσβολής του από εχθρικό υποβρύχιο, εναντίον του οποίου στη συνέχεια επετέθη με βόμβες βυθού. Ο κυβερνήτης θεωρούσε βεβαία την καταστροφή του εχθρικού υποβρυχίου καθώς διέκρινε φουσαλίδες και κηλίδες πετρελαίου στην επιφάνεια της θάλασσας. Το

πλήρωμα κατελήφθη από ακράτητο ενθουσιασμό καθώς θεωρήθηκε ότι κατέστη δυνατόν να υπάρξει εκδίκηση για την απώλεια του Έλλη. Σε αυτή την ευχάριστη είδηση ο αρχηγός ΓΕΝ απάντησε με το μονολεκτικό αλλά άπειρα εκφραστικό *Εύγε*. Αν και στο τέλος, αποδείχθηκε ότι δεν εβλήθη κανένα υποβρύχιο, η τιμητική απονομή εδόθη στον κυβερνήτη αντιπλοίαρχο Οικονόμου-Γκούρα.⁶² Τέλος, η νηοπομπή, αν και λόγω σοβαρότατου ναυτιλιακού λάθους πέρασε πάνω από τη ναρκοθετημένη περιοχή Αιγίνης-Φλεβών, αποπεράτωσε επιτυχώς⁶³ τη μεταφορά.



Το εκπαιδευτικό
Άρης. Το είχαν
καταλάβει οι Γερμανοί μετά την
αποδημία του
Ελληνικού Στόλου
στην Αλεξάνδρεια
ονομάζοντάς το
Graz

62 Το αεροσκάφος που είδε ο κυβερνήτης του Αετός να ρίχνει την ερυθρά φωτοβολίδα δεν ήταν αεροσκάφος της Ναυτικής Συνεργασίας αλλά βρετανικό το οποίο είχε πάθει βλάβη και άφηνε τις βόμβες του. Εξ ου και οι υδάτινες στήλες που είδε ο κυβερνήτης του ελληνικού πλοίου. Από την άλλη η Αεροπορία Ναυτικής συνεργασίας ανέφερε ότι η συγκέντρωση στρώματος ελαίου στην περιοχή είναι σύνηθες φαινόμενο και αποδιδόταν στα μεγάλου μήκους προστατευτικά δίκτυα. Κατόπιν διενεργήθηκε γρίπιση από τον διοικητή της ΝΑΠ-4 πλοίαρχο Κονιάλη, η οποία απέβη άκαρπη. Εν τούτοις το επιτελείο του ΑΣ θεώρησε καλό να μην *αποκαθελώσει την επιτυχία* για λόγους ηθικούς, καθ' όσον μάλιστα, και ο κυβερνήτης είχε σωστές αντιδράσεις *αλλά* και το πλήρωμα επέδειξε ψυχικό σθένος. Φωκάς (1953), τόμ. Α¹, 148.

63 Λόγω της τύχης και της πλημμελούς ναρκοθέτησης των περιοχών απεφεύχθη η τραγωδία. Ο κυβερνήτης του αντιτορπιλικού Τέραξ είχε εσφαλμένη αντίληψη για την θέση του πλοίου του. Θεώρησε ότι η νησίδα δεξιά ήταν η Αρσίδα και όχι οι Φλέβες. Παρόμοια εσφαλμένη αντίληψη είχε και

ο κυβερνήτης του *Πάνθηρ* ο οποίος θεώρησε την Αίγινα ως Φλέβες. Ο διοικητής της νηοπομπής έφεδρος πλοίαρχος Παναγιώτου επιβαίνων στο *Κορινθία* αντελήφθη το λάθος και με σήματα εναγωνίως ζητούσε να μάθει ποια είναι η νησίδα στα δεξιά. Όταν έγινε αντιληπτό το λάθος το *Ιέραξ* και το *Πάνθηρ* είχαν ήδη διέλθει από το ναρκοθετημένο τμήμα, όπως και τα επτά πρώτα μεταγωγικά πλήρη στρατού. Στην συνέχεια όμως πλήρης σύγχυση επικράτησε στην γέφυρα του *Ιέραξ*, απ' όπου και δόθηκε το τραγικό σήμα *Πλεύσατε προς νότον!* Αυτή η κίνηση θα έβαζε και πάλι τα πλοία στην ναρκοθετημένη περιοχή απ' όπου είχαν περάσει αβλαβώς. Επειδή τα πλοία δεν υπάκουσαν στο σήμα ακολούθησε και δεύτερο. Την όλη κατάσταση έσωσε ο υποδιοικητής της νηοπομπής, πλωτάρχης Λάσκος, ο οποίος επέβαινε επί του *Σοφία*, ο οποίος αφού εξήλθε της γραμμής τους *παρέπλεε* τα επόμενα σκάφη και εκραύγαζε: *Μη συμμορφωθείτε με τό σήμα! Είναι παραφροσύνη!* Με αυτόν τον τρόπο απέτρεψε την εκ νέου είσοδο των πλοίων στο πεδίο των ναρκών και να τα οδηγήσει στον Πειραιά. Η ποινή για αυτό το τραγικό λάθος ήταν η αφαίρεση των διοικήσεων από τον πλοίαρχο Χατζόπουλο (Δ.Μ/3) και τους αντιπλοίαρχο Βάτη (κυβερνήτη του *Ιέραξ*) και αντιπλοίαρχο Στυμφαλιάδη (κυβερνήτη του *Πάνθηρ*). Στο προσωπικό του οχυρού Φλεβών δεν επεβλήθησαν ευθύνες παρ' όλο που δεν έγινε αντιληπτή η νηοπομπή. Φωκάς (1953), τόμ. Α¹,152

Σε αυτή την πρώτη περίοδο το προσωπικό του Γ. Αβέρωφ και του Ήφαιστος, τα οποία ήταν συνεχώς εν ορμώ, χρησιμοποιούνταν για τις βαριές εργασίες, όπως ο καθαρισμός των λεβήτων, ενώ αυτό του Γ. Αβέρωφ χρησιμοποιούνταν και ως μεταβατικό και συμπληρώνονταν με αυτό τα κενά στο προσωπικό των έντονα κινούμενων αντιτορπιλικών. Παράλληλα, όλο το προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού εξασκείτο στο πυροβολικό. Η μέριμνα μάλιστα εκπαίδευσης του προσωπικού επεκτάθηκε και στο Γ. Αβέρωφ που επανειλημμένως εξετέλεσε πυρά στον Σαρωνικό. Στο ίδιο πλοίο πραγματοποιείτο και η ατομική κατάρτιση των σημαιοφόρων και δοκίμων 4^{ης} τάξης, οι οποίοι επέβαιναν στα αντιτορπιλικά εκ περιτροπής. Παράλληλα, εκτελείτο εκπαίδευση και στο προσωπικό των υποβρυχίων. Τέλος, επιτράπη στους αξιωματικούς να επιβαίνουν σε ελληνικά και βρετανικά αεροσκάφη για εκπαίδευση.⁶⁴

Το εκπαιδευτικό Άρης μετασκευάστηκε σε πλωτό νοσοκομείο για τους ασθενείς των πλοίων και είχε τεθεί υπό τις διαταγές του Αρχηγού Στόλου. Υπήρχε μάλιστα μέριμνα οι ασθενείς να μη μεταφέρονται σε απομακρυσμένα νοσοκομεία ξηράς αλλά να αποθεραπεύονται πλησίον του Στόλου. Ο Αρχηγός του Στόλου σημειώνει με ικανοποίηση ότι δεν υπήρξαν προφάσεις ασθένειας, αντίθετα πολλοί πάλεψαν και με την άσχημη κατάσταση της υγείας τους.⁶⁵ Από την άλλη όμως, η κατάσταση του υλικού του Στόλου συνεχώς χειροτέρευε. Τα πολύτιμα ανταλλακτικά των υποβρυχίων, των οποίων η παραγγελία είχε καθυστερήσει ασυγχώρητα ένα ολόκληρο έτος, τα βρήκαν οι Γερμανοί κατά την εισβολή τους στη Μασσαλία. Οι αυλοί λεβήτων όλων των αντιτορπιλικών της Τ' Μοίρας, καθώς και των Ψαρά και Σπέτσας είχαν αρχίσει να παρουσιάζουν διαρροές. Η αποδυνάμωση του Πολεμικού Ναυτικού τα χρόνια που ακολούθησαν τους Βαλκανικούς Πολέμους, καθώς και τα λάθη και οι καθυστερήσεις στην προμήθεια των ανταλλακτικών δημιουργούσαν μέγιστες δυσκολίες.

Στις 26 Νοεμβρίου περατώθηκε ο πρώτος γύρος των θαλάσσιων μεταφορών για το Ναυτικό. Η προστασία των θαλάσσιων μεταφορών από το τέλος του Νοεμβρίου

μέχρι την 1η Μαρτίου 1941 οριοθετεί τον δεύτερο γύρο επίπονης, αλλά επιτυχημένης δράσης του Ναυτικού.

Το πρωί της 29 Νοεμβρίου, τα αντιτορπιλικά Ιέραξ και Αετός παρέλαβαν από την Κωνσταντινούπολη τα σιτοφόρα φορτηγά Τασία, Δάναπρις και Φλώρα Νομικού και τα συνοδύσαν μέχρι τον Πειραιά (30/11).

Λίγο μετά το μεσημέρι της 29 Νοεμβρίου, τα αντιτορπιλικά Β. Γεώργιος (ΑΑΑ), Β. Όλγα, Σπέτσαι και Κουντουριώτης συνοδύσαν νηοπομπή φορτηγών προς Μυτιλήνη και Χίο για τη μεταφορά από εκείνα τα μέρη εφέδρων, μικρών στρατιωτικών μονάδων και κτηνών προς τον Πειραιά. Λίγο μετά το μεσονύχτιο της 29 προς 30/11, το Σπέτσαι υπέστη επίθεση από υποβρύχιο αμέσως μετά τον Καφηρέα προς Χίο σε απόσταση 10 μιλίων δυτικά της βραχονησίδας Καλόγεροι. Το υποβρύχιο έβαλε εν επιφάνεια κατά του ελληνικού πλοίου και μετά κατεδύθη. Το Σπέτσαι εκτέλεσε επίθεση κατά του υποβρυχίου με βόμβες βυθού χωρίς όμως αποτέλεσμα. Μετά από λίγες μέρες ιταλικό πολεμικό ανακοινωθέν γνωστοποίησε ότι ήταν το Delfino.⁶⁶ Παρά τη συνάντηση αυτή, η αποστολή ολοκληρώθηκε επιτυχώς. Τα πλοία κατέπλευσαν στον Πειραιά το εσπέρας της 1^η12/12 και αποβίβασαν από τη Χίο 541 άνδρες, 560 κτήνη και 10 φορτηγά αυτοκίνητα, ενώ από τη Μυτιλήνη 800 άνδρες και 650 κτήνη.

64 Φωκάς (1953), τόμ. Α1,160.

65 Φωκάς (1953), τόμ. Α', 160• Καββαδίας (1950), 169.

66 Ο ίδιος ο Αρχηγός Στόλου αναφέρει ότι κατά το πρώτο τρίμηνο του πολέμου τα ελληνικά πολεμικά υπέστησαν επτά επιθέσεις, ενώ είχε πληροφορηθεί από τους Βρετανούς τη συνήθεια των ιταλικών υποβρυχίων να επιτίθενται την νύχτα εν επιφάνεια. Όσον αφορά στις βρετανικές συνοδείες, αυτές στόχευαν κυρίως τη νηοπομπή, ενώ στις ελληνικές, τα πολεμικά συνοδύα πλοία. Φωκάς (1953), τόμ. Α', 165.

Στις 2/12, το ΓΕΣ ζήτησε από το ΓΕΝ τη μεταφορά από τη Σκύρο προς Πειραιά μιας διλοχίας από 500 οπλίτες και 80 κτήνη και από τη Μήλο 250 οπλιτών και 40 κτηνών. Επειδή εκείνη την ημέρα επρόκειτο να αποπλεύσουν από τον Πειραιά προς τα Δαρδανέλια τα φορτηγά Κάτε και Φλώρα Νομικού, το ΓΕΝ αποφάσισε να συνδυάσει αυτή την αποστολή με τη μεταφορά στρατιωτικών τμημάτων από τη Σκύρο.

Διετάχθησαν τα Β. Όλγα και Σπέτσαι να αποπλεύσουν το απόγευμα της 4/12 από τον Πειραιά με το επιβατηγό Ακρόπολις και τα παραπάνω δύο φορτηγά και να τα συνοδεύσουν μέχρι τη Σκύρο και το μεν Σπέτσαι με το επιβατηγό Ακρόπολις να καταπλεύσουν στη Λιναριά της Σκύρου με σκοπό να παραλάβουν τη διλοχία, ενώ το Β. Όλγα αφού συνοδεύσει μέχρι τη νύχτα τα δύο φορτηγά προς Δαρδανέλια, κατόπιν να επαναπλεύσει στη Σκύρο για να επανενωθεί με τη συνοδεία από Σκύρο προς Πειραιά. Η συνοδεία απέπλευσε από τον Πειραιά στις 15.00 της 4/12 και βρέθηκε νοτίως της Σκύρου την αυγή της 5/12. Εκεί, κατά την αποχώρησή του το Β. Όλγα κινήθηκε προς τα φορτηγά που θα συνόδευε προς τα Δαρδανέλια για να μεταβιβάσει προφορικά τις διαταγές του κυβερνήτη της και διοικητή της συνοδείας πλοιάρχου

Λεοντόπουλου. Κατά τον χειρισμό όμως το Β. Όλγα προσέκρουσε στο φορτηγό Φλώρα Νομικού με αποτέλεσμα λόγω των αρκετών βλαβών που υπέστη να αναγκαστεί να επιστρέψει στον Ναύσταθμο. Η υπόλοιπη συνοδεία κατέπλευσε στη Λιναριά Σκύρου το πρωί της 5/12.

Η επιβίβαση όμως επί του Ακρόπολις δεν άρχισε παρά το απόγευμα, διότι η σχετική διαταγή δεν είχε ληφθεί εγκαίρως και τα στρατιωτικά τμήματα δεν ήταν έτοιμα προς επιβίβαση. Έπειτα, λόγω ανεξήγητης απολύσεως των περισσότερων ανδρών της διλοχίας δεν επιβιβάστηκαν παρά μόνο 100 άνδρες και 60 κτήνη προκαλώντας τη διαμαρτυρία του Αρχηγού Στόλου προς το ΓΕΝ με απόρρητο έγγραφο. Τέλος μόλις έδυσε ο ήλιος απέπλευσαν τα δύο φορτηγά προς Δαρδανέλια χωρίς συνοδεία, ενώ αργότερα απέπλευσε και η συνοδευόμενη νηοπομπή προς Πειραιά, όπου και κατέπλευσε το πρωί της 6^{ης}/12.

Η μεταφορά από τη Μήλο εκτελέστηκε ομαλά με μέριμνα του ΝΑΠ-3. Το μικρό φορτηγό Ζάκυνθος με συνοδά τα τορπιλοβόλα Θύελλα και Ασπίς απέπλευσαν από τον Πειραιά το εσπέρας της 4/12 και επανέπλευσαν στον Πειραιά το πρωί της 6/12 αποβιβάζοντας 250 οπλίτες και 40 κτήνη.

Εκτός όμως από τις μεταφορές στρατευμάτων, σημαντικές για τη χώρα ήταν και οι μεταφορές σίτου και γαιανθράκων. Μέχρι να έρθουν τα αναμενόμενα σιτοφορτία από τον Καναδά και την Αυστραλία, αποφασίστηκε να μεταφερθούν 100.000 περιττού τόνοι από τη Ρωσία, ενώ όσον αφορά τους γαιάνθρακες μέχρι να γίνει μεταφορά βρετανικών αποθεμάτων αποφασίστηκε να γίνει εισαγωγή από τα ανθρακωρυχεία του Ζουγουλντάκ.⁶⁷ Η ανάγκη εισαγωγής σίτου και γαιανθράκων δημιούργησε μεγάλη ναυτιλιακή κίνηση ελληνικών φορτηγών πλοίων προς και από τα Δαρδανέλια. Η συνεννόηση με τα πλοία αυτά διεξαγόταν από το Γενικό Προξενείο της Κωνσταντινούπολης μέσω του Υπουργείου των Εξωτερικών και ήταν δυσχερής και χρονοβόρα. Αποτέλεσμα αυτού ήταν πολλές φορές η άσκοπη αναμονή των αντιτορπλικών που είχαν διατεθεί για τη συνοδεία τους. Ως εκ τούτου, καταρτίστηκε σχέδιο από το ΓΕΝ, με το οποίο συστηματοποιήθηκε και συντονίστηκε η κίνηση των φορτηγών πλοίων και των αντιτορπλικών, ούτως ώστε η δύναμη συνοδείας των κενών εμπορικών πλοίων να παραλαμβάνει, όταν έφθανε στα Δαρδανέλια, τα φορτωμένα πλοία χωρίς καθυστέρηση. Αποφασίστηκε ακόμη όπως κάθε νηοπομπής ηγείται έφεδρος εκ μονίμων αξιωματικών του Ναυτικού μεταξύ των: πλοιάρχου Παναγιώτου, πλωτάρχη Λάσκου και σημαιοφόρου Λούη. Σε αυτούς τους τρεις αξιωματικούς επιτράπηκε η εκ περιτροπής διαμονή στην Κωνσταντινούπολη, ούτως ώστε να παραλαμβάνουν τις επερχόμενες νηοπομπές.

Τα φορτηγά Βαρβάρα και Έλένη Καναβαριώτη απέπλευσαν από Πειραιά για Ζουγουλντάκ προκειμένου να παραλάβουν 5.000 τόνους γαιανθράκων. Τα συνοδύσε μέχρι τα Δαρδανέλια το Πάνθηρ, το οποίο κατόπιν κατέπλευσε στον Μούδρο και ανέμενε τα φορτηγά Τέτη Νομικού και Άγιος Γεώργιος. Την 8^η/12 κατέπλευσε και το Λέων, το οποίο συνόδευε το Κορινθία. Οι άσχημες καιρικές συνθήκες οδήγησαν σε

τριήμερη καθυστέρηση την επιβίβαση του στρατιωτικού τμήματος στο Κορινθία, σημαντική καθυστέρηση στην άφιξη των φορτηγών από τα Δαρδανέλια και σοβαρές δυσχέρειες στα αεροσκάφη της 11^{ης} Μοίρας Ναυτικής Συνεργασίας στην ανθυποβρυχιακή έρευνα. Μόλις την 11η Δεκεμβρίου, ο καιρός βελτιώθηκε και το Λέων συνόδευε τα αναμενόμενα φορτηγά στη Θεσσαλονίκη, ενώ το Πάνθηρ συνόδευε το Κορινθία.

Από την άλλη, οι έφεδροι των Β. Σποράδων μεταφέρθηκαν με τα επιβατηγά Αύρα και Αετός,⁶⁸ τα οποία συνοδεύονταν από τα τορπιλοβόλα Θύελλα και Ασπίς, που μετέφεραν στο Βόλο 146 άνδρες από τη Σκιάθο και 133 από τη Σκόπελο (8/12). Την επόμενη μέρα (9/11), το φορτηγό Μάριτερσκ συνοδευόμενο από τα αντιτορπιλικά Ψαρά και Κουντουριώτης μετέφερε από τη Σούδα προς Πειραιά 430 άνδρες, 73 αυτοκίνητα και 50 επιβάτες.

67 Πρόκειται για την επαρχία της Τουρκίας (και ομώνυμη πόλη) στη Μαύρη Θάλασσα Zonguldak. Η περιοχή είναι φημισμένη για τα ανθρακωρυχεία της.

68 Δεν πρέπει να συγχέεται με το αντιτορπιλικό Αετός.

Στη συνέχεια παρουσιάστηκε εκ νέου η ανάγκη παρεμπόδισης της μεταφοράς των ιταλικών ενισχύσεων στο μέτωπο της Αλβανίας. Για τον λόγο αυτό συνεκλήθη Ανώτατο Πολεμικό Συμβούλιο το απόγευμα της 11^{ης} Δεκεμβρίου. Ο πρωθυπουργός σε αυτό το Συμβούλιο ανέπτυξε την άποψη ότι η Ελλάδα είχε κάθε συμφέρον να συμμετέχει σε επιχειρήσεις κατά των ιταλοκρατούμενων Δωδεκανήσων ακόμα και χωρίς τη συμμετοχή των Βρετανών, παρόλο που οι τελευταίοι επιθυμούσαν διακαώς την κατάληψή τους. Και πάλι ο πρωθυπουργός διατύπωσε την άποψη ότι το Ναυτικό δεν συμβάλλει όσο πρέπει στον αγώνα στην Αλβανία, ενώ ο υφυπουργός των Στρατιωτικών ανέφερε ότι το Ναυτικό θα έπρεπε να παρεμποδίσει τον εφοδιασμό και την ενίσχυση των Ιταλών διά θαλάσσης. Τέλος, λόγω απουσίας του Αρχηγού του Στόλου εξαιτίας των νυχτερινών πυρών του, το Πολεμικό Συμβούλιο αναβλήθηκε για το εσπέρας της επομένης (12/12).

Στο νέο αυτό Πολεμικό Συμβούλιο, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αλέξανδρος Σακελλαρίου έκανε μια διεξοδικότατη αναφορά στη δυσχερή θέση του Ναυτικού. Ξεκινώντας τα λεγόμενά του από την υποβάθμιση του Όπλου στις παλαιότερες εποχές, αλλά και τη διενέργεια εξοπλισμών σύμφωνα με πολιτικές σκοπιμότητες, όπως ήταν τα τέσσερα αντιτορπιλικά ιταλικής κατασκευής, συνέχισε τονίζοντας την υποβάθμιση της Ναυτικής Αεροπορίας, ενώ κατέληξε στην περιγραφή της τότε κατάστασης του Στόλου, η οποία δεν ήταν ευοίωνη. Παρ' όλα αυτά, δήλωσε ότι το Πολεμικό Ναυτικό εκτελεί στο ακέραιο τα καθήκοντά του, καθώς στις μεταφορές συγκέντρωσης δεν υπήρξε ούτε μία απώλεια.⁶⁹

Στη συνέχεια, προέβη σε σύγκριση των ελληνικών δυνάμεων με τις ιταλικές δυνάμεις στην Αδριατική. Η υπεροπλία των Ιταλών παρέμενε συντριπτική⁷⁰ ακόμη και μετά την καταστροφή τους στον Τάραντα.⁷¹ Η άποψη λοιπόν, του Αρχηγού του ΓΕΝ ήταν

ότι το Ναυτικό Όπλο έπρεπε να χρησιμοποιείται με σύνεση, διότι ενδεχόμενη απώλεια ναυτικών μονάδων θα ήταν μεγάλο πλήγμα για τον ελληνικό λαό.⁷²

69 Δικαιούμαι όθεν να υπερηφανεύομαι διτι έχω την τιμήν νά ανήκω εις σώμα οντω έπιτυχώς έκτελούν τον προορισμόν τον. Με υπερήλικα πλοία έπετνχομεν έργον δυσχερές χάρις εις τήν υποδειγματικήν όλων προσπάθειαν. Βλ. Φωκάς (1953), τόμ. Α1,177

70 Παρ' όλην τήν τελείπαιαν καταστροφήν τον Τάραντος, έξακολονθον παραμένοντα αυτόθι, έτοιμα προς άμεσον δράσιν: 1 θωρηκτόν μάχης 35.000 τόνων, δεύτερον 23.000 τόνων, 3 καταδρομικά των 10.000 τόνων, 5 καταδρομικά μικρότερα, 31 αντιτορπιλικά (...). Βλ. Φωκάς (1953), τόμ. Α1,177.

71 Το απόγευμα της 10ης Νοεμβρίου του 1940, το Βρετανικό Ναυτικό διενήργησε επιδρομή κατά του Ιταλικού Στόλου στον Τάραντα. Οι Ιταλοί υπέστησαν τρομερή υλική αλλά και ψυχολογική ήττα, ενώ είχαν και 40 νεκρούς. Βλέπε σχετικά: Τερνιώτης (2002), Αεροπορική Ιστορία, 19.

72 Εδώ είναι σημαντικό νά παρατεθούν αυτούσια τα λόγια του Αρχηγού ΓΕΝ Σακελλαρίου σχετικά μέ τη σύγκριση της σημερινής εποχής μέ αυτή των Βαλκανικών Πολέμων: Έν τέλει, παρακαλώ νά μου έπιτραπή νά τονίσω ότι τό Ναυτικόν έχει εις τούς πολέμους άχαριν ρόλον. Όλοι είμεθα έπηρεασμένοι από τούς Βαλκανικούς Πολέμους. Τότε όμως, είχομεν πλοία, τον Άβέρωφ, έν των ισχυροτέρων νέων καταδρομικών μάχ'ης τής έποχής, 14 νέα άντιτορπιλικά καί άντιπάλιν των όποιων ή ισχύς δέν ήδύνατο νά συγκριθί μέ τούς τής παρούσης ώρας. Σήμερον, ούδέποτε ναυτικόν καί έπιτελείον εύρέθει εις πλέον δυσχερή θέσιν. Νά βαρύνεται μέ όσας ύποχρεώσεις καί νά μην έχη τά μέσα. (...) Σήμερον άγωνίζομεθα, φειδόμενοι καί τού τελευταίου σκάφους, νά φέρωμεν εις πέρας τάς ποικίλας ύποχρεώσεις πού' μάς φορτώνει ό Στρατός καί τά διάφορα Υπουργεία καί άς έως σήμερον ύποδειγματικώς έχομεν έκπληρώσει. Τό Ναυτικόν όταν είναι παρόν, δέν καθιστά τήν παρουσίαν του άπαραίτητον, μόνον όμως όταν λειπή, θα άντιληφθί όλος ό κόσμος τί του προσέφερε. Ούδείς ήσθάνθη τήν παρουσία του το 1922. Ούδείς όμως έσκέφθη ότι ό Κεμάλ θα υπέγραφε εις Αθήνας τούς όρους τής ειρή'ης, ήν θά μάς επέβαλε κατόπιν τής καταστροφής (...). Βλ. Φωκάς (1953), τόμ. Α1,178.

Η πρόταση του αρχιστράτηγου Αλέξανδρου Παπάγου για δημιουργία προκεχωρημένης ναυτικής βάσης στην Κέρκυρα, αποκρούστηκε από τους αρχηγούς του ΓΕΝ και του Στόλου λόγω της μη ύπαρξης αντιαεροπορικής προστασίας, την οποία θα έπρεπε να παραχωρούσε ο Στρατός. Το τελευταίο προκάλεσε τη δυσφορία του αρχιστράτηγου. Άδικα όμως γιατί, όπως ήδη έχει αναφερθεί, το Ναυτικό είχε παραχωρήσει αντιαεροπορικό πυροβολικό για την αντιαεροπορική προστασία των μετόπισθεν και ιδίως της περιοχής της πρωτεύουσας. Τελικά, ο πρόεδρος της Κυβερνήσεως αποφάσισε να συνεχίσει η διενέργεια νυκτερινών επιδρομών σε ιταλικές νηοπομπές, ενώ τόνισε ότι έπρεπε στο μεταξύ οι ιθύνοντες των Ενόπλων Δυνάμεων να μελετούν ενδεχόμενη επιχείρηση στα Δωδεκάνησα.

Μετά το Πολεμικό αυτό Συμβούλιο, αποφασίστηκε να εκτελεστεί δεύτερη καταδρομική επιδρομή στο στενό του Οτράντο. Αρχικά, είχε αποφασιστεί ως χρόνος εκτελέσεως μεταξύ 17 και 19 Δεκεμβρίου. Είχε προβλεφθεί ότι για την επιχείρηση θα ήταν έτοιμα όλα τα μεγαλύτερα αντιτορπιλικά τύπου Β. Όλγα και Ύδρα. Εντούτοις, λόγω των επιχειρήσεων του Βρετανικού Στόλου στην περιοχή,⁷³ ο Αρχηγός Στόλου αναγκάστηκε να επισπεύσει την αποστολή για τις 14/12 χρησιμοποιώντας μόνο τα διαθέσιμα αντιτορπιλικά Ψαρά, Σπέτσαι και Κουντουριώτης, διότι το Β. Γεώργιος και

το Ύδρα ήταν δεσμευμένα σε συνοδεία προς Μούδρο και Δαρδανέλια, ενώ το Β. Όλγα δεν είχε ολοκληρώσει την επισκευή του.

Εκδόθηκε απόρρητη διαταγή, η οποία ως σκοπό καθόριζε και πάλι την καταστροφή των πλοίων του εχθρού που διέπλεαν το στενό του Οτράντο είτε αυτά ήταν πολεμικά είτε εμπορικά. Παρέχονταν όλες οι σχετικές πληροφορίες για τα πολεμικά πλοία του εχθρού, καθώς και για τα εκτιμώμενα ναρκοπέδια καθώς και για το περιπολούν ελληνικό υποβρύχιο στην περιοχή, Τρίτων. Καθοριζόταν ο τρόπος εκτέλεσης, ο διαδοχικός απόπλους των πλοίων, ο διασκορπισμός τους κατά την ημέρα της 15^{ης}/12 στον Κορινθιακό, η συγκέντρωσή τους, οι κινήσεις τους προς τον αντικειμενικό σκοπό, τα μέτρα ασφάλειας, οι τρόποι συνεννοήσεως κ.τ.λ.

73 Ο Βρετανός ναύαρχος σχεδίαζε επιχείρηση κατά του Αυλώνα.

Σύμφωνα λοιπόν με τις διαταγές, απέπλευσαν το απόγευμα της 14^{ης}/12 διαδοχικά από τον Ναύσταθμο πρώτο το Ψαρά στις 21:30, δεύτερο το Σπέτσαι επί του οποίου επέβαινε ο διοικητής της 2ης Μοίρας πλοίαρχος Αντωνόπουλος στις 23:00. Τρίτο και τελευταίο το αντιτορπιλικό Κουντουριώτης, στο οποίο επέβαινε ο Αρχηγός Στόλου, στις 01:00 της 15^{ης}/12. Τα ελληνικά αντιτορπιλικά αφού πέρασαν την διώρυγα της Κορίνθου αραίωσαν κατά τη διάρκεια της ημέρας εντός του Κορινθιακού αλλά επειδή ο καιρός επιδεινωνόταν με πυκνή και χαμηλή νέφωση, πράγμα που εμποδίζει τη δράση της εχθρικής αεροπορίας, ο ΑΣ επέσπευσε την έξοδό του από τον Πατραϊκό και στις 16:25 της 15^{ης}/12 διήλθε το φράγμα Θολής και βγήκε στο Ιόνιο Πέλαγος. Περί τις 18:00, ενώ ο στολίσκος βρισκόταν βόρεια από τη Λευκάδα, το Σπέτσαι ανέφερε ότι εξαιτίας βλάβης ανεμιστήρα ενός λεβητοστασίου αδυνατούσε να αναπτύξει ταχύτητα άνω των 27 κόμβων. Ο ΑΣ στην αρχή σκέφθηκε να κρατήσει το αντιτορπιλικό υπολογίζοντας ότι σε τυχόν συνάντηση με ιταλικά αντιτορπιλικά θα ήθελε να αντιτάξει εναντίον τους όλη τη διαθέσιμη ελληνική δύναμη. Παρ' όλα αυτά ο περιορισμός στην ταχύτητα καθώς και η έλλειψη εμπιστοσύνης προς το υλικό αυτού του τύπου αντιτορπιλικών, τον έπεισαν να διατάξει το Σπέτσαι να αποχωρήσει και να αναμείνει όλη τη νύχτα έξω από το φράγμα Θολής. Τα δύο εναπομείναντα αντιτορπιλικά συνέχισαν και τέθηκαν σε κατάσταση πλήρους συναγερμού μόλις πέρασαν και την Κέρκυρα.

Ο καιρός είχε επιδεινωθεί πολύ. Ο κυματισμός είχε αυξηθεί και η θάλασσα περιέβρεχε τα καταστρώματα καθιστώντας δυσχερή τη χρήση των πυροβόλων, ενώ το ψύχος ήταν αισθητό. Με αυτές τις συνθήκες ο πλους του στολίσκου συνεχίστηκε μέχρι 3-4 μίλια βόρεια της νήσου Σάσσωνος έξω από τις ακτές της Αλβανίας. Πιθανότατα εξαιτίας της κακοκαιρίας δεν σημειώθηκε καμία συνάντηση με εχθρικό πλοίο. Τα δύο αντιτορπιλικά παρέμειναν για μία περίπου ώρα έναντι της Σάσσωνος και τελικά, έλαβαν πορεία προς νότο. Αφού συναντήθηκαν με το Σπέτσαι, επανέπλευσαν στον Ναύσταθμο άπρακτα το εσπέρας της 16^{ης}/12.

Από τις 14 μέχρι τις 22 Νοεμβρίου, ο Ελληνικός Στρατός πραγματοποίησε την επική του προέλαση η οποία έφτασε μέχρι την απελευθέρωση των Αγίων Σαράντα. Πλέον και η ακτή της Κέρκυρας και η ακτή της Β. Ηπείρου ευρισκόταν σε χέρια ελληνικά. Οι Άγιοι Σαράντα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως κέντρο εφοδιασμού του Στρατού Ξηράς γιατί λόγω της προελάσεώς του είχε απομακρυνθεί πια από την Πρέβεζα. Η εγκατάσταση όμως κέντρου εφοδιασμού ήταν μια ριψοκίνδυνη υπόθεση γιατί έτσι όπως ευρισκόταν απέναντι από τις ιταλικές ακτές η περιοχή θα ήταν εκτεθειμένη σε προσβολές ιταλικών υποβρυχίων. Για τον λόγο αυτό, μόλις απελευθερώθηκαν οι Άγιοι Σαράντα διατάχθηκαν ο μεν ναυτικός διοικητής Κέρκυρας να εκτελέσει γρίπηση και να καθαρίσει όσο το δυνατόν καλύτερα την περιοχή μεταξύ Κέρκυρας και Αγίων Σαράντα• ο δε διοικητής της Διοίκησης Τορπιλών και Ναρκών (ΔΤΝ), πλοίαρχος Χαλκιόπουλος, να διενεργήσει μελέτη για την πραγματοποίηση αμυντικής ναρκοθέτησης και φραγματοθέτησης της περιοχής.

Ο Χαλκιόπουλος υπέβαλε στο ΓΕΝ έκθεση στην οποία κατέληγε στα εξής:

- Για την πόντιση γραμμής ναρκών περιοχής μεταξύ άκρας Αγ. Αικατερίνης (Κέρκυρα) και άκρας Κεφαλή, μήκους 10.180 μέτρων, θα χρησιμοποιούνταν 174 νάρκες (τύπου Βίκερς-Αργοναύτης 74 Κάρμπονιτ και Αρλέ) με απόσταση μεταξύ τους 59 μέτρα και με πιθανότητα πρόσκρουσης αντιτορπιλικού που θα διέπλεε κάθετα προς τη γραμμή των ναρκών 13,5%.
- Το φράγμα θα ήταν για πλοία επιφάνειας και όχι για υποβρύχια.
- Τα πλοία τα οποία θα χρησιμοποιούνταν για την πόντιση θα ήταν οι ναρκοθέτιδες Νέστος, Στ ρυμών, Πάραλος και το ναρκαλιευτικό Άγιος Ιωάννης με απλό εκτρεπόμενο γρίπο, ενώ ο οπλισμός τους θα ήταν στοιχειώδης αποτελούμενος από ένα ταχυβόλο Rheinmetall/A37 χιλιοστών και του Πάραλος από ένα Hotchkiss των 57 χιλιοστών και ένα οπλοπολυβόλο.
- Απαραίτητος όρος για την πόντιση του φράγματος ήταν η εγκατάσταση πυροβολείων και προβολέων τόσο στην ηπειρωτική ακτή όσο και στην Κέρκυρα.
- Για την προετοιμασία των πλοίων και των ναρκών θα απαιτούνταν πέντε μέρες και, τέλος, λόγω της μεγάλης πιθανότητας συναντήσεως των ναρκοθετικών πλοίων με εχθρικές δυνάμεις, προτεινόταν η κάλυψή τους από αντιτορπιλικά ή καταδιωκτικά αεροσκάφη.

Στις 10 Δεκεμβρίου, το ΓΕΝ διέταξε την έναρξη της επιχείρησης, ενώ ενημερώθηκε σχετικά ο Βρετανός ναύαρχος της Μεσογείου, ο οποίος δήλωσε ότι θα μπορούσε να παράσχει κάλυψη στα ελληνικά πλοία αν η επιχείρηση διενεργείτο τη νύχτα της 18^{ης} προς 19^{ης} Δεκεμβρίου, καθόσον ο Βρετανός ναύαρχος σχεδίαζε να εκτελέσει αυτήν τη νύχτα την επιχείρηση κατά του Αυλώνα.

Σύμφωνα με το σχέδιο της επιχείρησης τα ναρκοθετικά θα απέπλεαν μεμονωμένα και θα συγκεντρώνονταν την 4^η απογευματινή της παραμονής της ποντίσεως στο ακρωτήριο Δουκάτο.⁷⁵ Κατόπιν, κατά τη διάρκεια της νύχτας, συντεταγμένα θα έπλεαν ολοταχώς προς εκτέλεση της ναρκοθέτησης. Η γραμμή των ναρκών προβλεπόταν να

αφήνει ελεύθερο διάυλο πλάτους 1/2 μιλίου σε καθένα από τα άκρα της, επομένως έμεναν προς κάλυψη 8.348 μέτρα.

74 Σε αυτό το σημείο είναι σκόπιμο να αναφερθεί άλλη μία καινοτομία του Πολεμικού μας Ναυτικού, η οποία έρχεται να προστεθεί στη σειρά καινοτομιών που ξεκινάει από την Ελληνική Επανάσταση και φτάνει ως τις ημέρες μας. Πρόκειται για τη νάρκη «Μωραΐτη»: Η νάρκη «Μωραΐτη» υπήρξε ένα από τα πλέον επιτυχημένα όπλα της εποχής της και σχεδιάστηκε το 1931 από τον ναρκοτεχνίτη Ανθυποπλοίαρχο Κάρλο Μωραΐτη. Ο Μωραΐτης, ένα εξαιρετικό προικισμένο άτομο, κατάφερε μετά από συστηματική μελέτη των διαφόρων ξένων ναρκών να σχεδιάσει έναν νέο βελτιωμένο τύπο αγκυροβολημένες νάρκης επαφής. Η νέα δημιουργία του είχε πολλά πλεονεκτήματα, όπως μεγαλύτερη αντοχή σε μεγάλα βάθη θαλάσσης, αυτόματο σύστημα αγκυροβολιάς που επέτρεπε την ελεγχόμενη πόντισή της σε οποιοδήποτε βάθος και περισσότερη γόμωση που μπορούσε να αφαιρεθεί, όταν οι νάρκες ήταν αποθηκευμένες. Χάρη δε στο νέο αυτόματο σύστημα αγκυροβολιάς, μπορούσε να μειωθεί ο χρόνος της πόντισής της κατά 15 λεπτά. Όμως, μετά την κατασκευή της πρώτης νάρκης, το θέμα παρέμεινε στάσιμο, πιθανόν για οικονομικούς λόγους, μέχρι το 1933, όπου τότε, ο Πλοίαρχος Καββαδίας (Αρχηγός Στόλου 1939-1942) επαιήλθε στην Διεύθυνση Τορπιλών και Ναρκών. Με προσωπική του παρέμβαση, ανακινήθηκε το θέμα της και αφοί>πραγματοποίησε δοκιμές, μετέφερε στην ηγεσία του Ναυτικού, τα απολύτως θετικά αποτελέσματά τους (...). Είναι χαρακτηριστικό ότι η ενεργοποίησή τους παρουσίαζε ποσοστό επιτυχίας 100% σε αντίθεση με τις νάρκες των άλλων Ναυτικών, όπου η επιτυχία τους περιοριζόταν στο 60%. Βλ. Γιούργας (2014), Ναυτική Επιθεώρηση 586.

75 Δουκάτο ή ακρωτήρι Λευκάτα ή Κάβος Κυράς στη Λευκάδα.

ΜΕΡΟΣ Β: ΜΕΤΑΦΡΑΣΜΑ

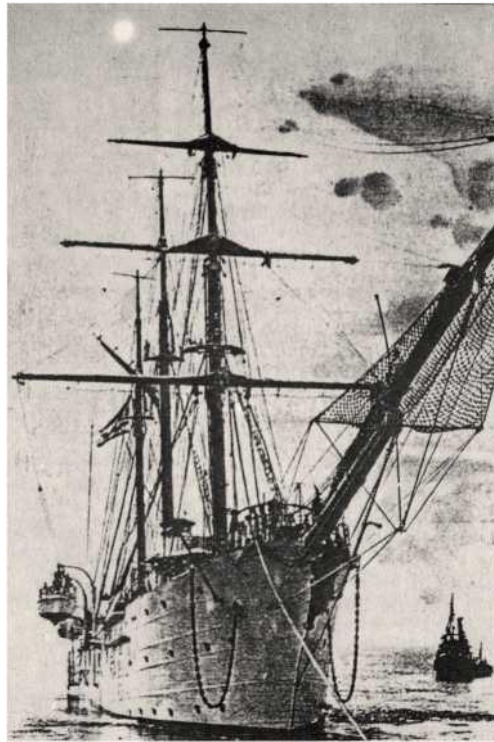


The training ship *Ares* in Madeira in 1938. Navy History Service.

For the transfer of the V Infantry Division from Heraklion to Piraeus, it was planned that the convoy N1, having sailed from Thessaloniki after the disembarkation of the troops, would leave again, accompanied by four *Leo*-type destroyers heading to Heraklion, where it would arrive before dawn of November 22nd, in order to later transfer this military formation to Piraeus. A prerequisite for that was the existence throughout the boarding of a British armed merchant cruiser with anti-aircraft guns. Otherwise, the transfer would take place from Souda.

Eventually, this armed merchant ship was not provided by the British Fleet, the British Admiral of the Fleet however stated that during the 23rd of November, strong units of the British Fleet, including aircrafts, would sail to the area north of Crete. It was under these circumstances that the realization of the transfer was decided. In fact, the HNGS ordered the Naval Defense Area-3 (South Aegean) to dispense the torpedo ship *Aspis* and *Niki*, which were at that time in Chalkida, and the Fleet Headquarters to deploy the destroyers *Hydra* and *Psara* till morning of 23rd/11.

The convoy N1 sailed from Thessaloniki on the night of 20th/11 with 4 *Leo*-type escorts. In Skiathos Strait, the destroyer *Aetos* reported an unsuccessful attack attempt from an enemy submarine, which it attacked later using depth charges. The captain certainly considered the destruction of the enemy submarine, as he saw bubbles and oil slicks on the surface of the sea. The crew was thrilled thinking they were able to avenge the loss of *Elli*. The leader of HNGS responded to this pleasant news using a single, infinitely expressive word: Bravo. Although in the end it turned out that no submarine was hit, the honorary award was given to the captain lieutenant commander Oikonomou-Goura.⁶² Finally, the convoy completed the transfer successfully, despite the fact that because of a serious shipping error it passed over the mined area of Aegina-Flea.⁶³



The training ship *Ares*. It was occupied and named *Graz* by the Germans after the Greek Fleet's emigration to Alexandria

62 The aircraft that the captain of *Aetos* saw dropping the red flare was not a Naval Cooperation aircraft, but a British one, which had been damaged and was leaving its bombs. These were actually the water columns that the captain of the Greek ship had seen. On the other hand, the Air Force of the Naval Cooperation reported that the concentration of oil layers in the area was common and attributable to the long protective networks. The Naval Defense Area-4 (Euboea) captain, Konialis, conducted an unsuccessful seine later. However, the Fleet Headquarters staff thought it would be better not to destabilize success for ethical reasons, because the commander reacted properly and the crew was also courageous. Phokas (1953), tome. A¹, 148.

63 As a result of the fate and inadequate mine-laying of the areas, the tragedy was avoided. The commander of the destroyer *Terax* had a misconception concerning the location of his ship. He thought the island on the right was Arsida, not Fleves. A similar mistake was made by the captain of *Panther*, who considered Aegina as Fleves. The commander of the convoy, reserve Captain Panayotou, boarding on *Corinthia*, became aware of the mistake and anxiously asked to know the name of the island on the right. When they realized their mistake, *Hierax* and *Panther* had already passed through the mined area, as they have done before the first seven full-army troop transport ships. Later, however, there was a complete confusion on the *Hierax* bridge, from where the tragic signal "Sail to the south!" was given. This move would put the ships back in the mined area, which they had just safely traversed. As the ships did not obey the signal, a second one followed. The whole situation was saved by the commander of the convoy, lieutenant commander Laskos, who was board on *Sophia*, and who, after leaving their line, was sailing by the next ships and shouted: "Do not obey the signal! It's madness!" That is how he prevented the ships from re-entering the mined area and led them to Piraeus. The penalty for this tragic mistake was the removal of their commands from Captain Hatzopoulos (TPM/3), lieutenant commander Vatis (captain of *Hierax*) and lieutenant commander Stymfaliadis (captain of *Panther*). There was no liability imposed on the crew of the Fleves Fortress, although the convoy has not been perceived. Phokas (1953), tome. A¹, 152

In this first period, the crew of *G. Averoff* and *Hephaestus*, which were constantly in the bay, were used for heavy work, such as boiler cleaning, while *G. Averoff* was also used as a troop transport ship and supplemented the shortage of staff of highly moving destroyers. At the same time, all Navy personnel were practicing on artillery. The provision of training for staff had been extended to *G. Averoff* that repeatedly shot in the Saronic Gulf. On the same ship, the individual training of Class 4 ensigns and apprentices was carried out, who, alternately, embarked on the destroyers. At the same time, training was carried out for submarine staff. Finally, officers were allowed to board on Greek and British aircraft for their training.⁶⁴

The training ship *Ares* was has changed its use in a floating hospital for the ship's patients and was placed under the command of the Fleet Commander. It was even ensured that patients were not transported to mainland hospitals but were treated close to the Fleet. The Fleet Commander notes with satisfaction that there have been no diseases, but many have struggled with a poor state of health.⁶⁵ On the other side, the state of the Fleet's equipment was constantly deteriorating. The precious spare parts of the submarines, whose order had been inexcusably delayed for a whole year, were found by the Germans during their invasion of Marseille. The boilers of all the T' Squadron destroyers, as well as those of *Psara* and *Spetses* had begun to leak. The weakening of the Hellenic Navy in the years following the Balkan Wars, as well as mistakes and delays in the supply of spare parts were constantly creating a lot of difficulties.

On November 26th the first round of maritime transfer for the Navy came to an end. The protection of maritime transfer from the end of November until the 1st of March 1941 marks the second round of arduous but successful action by the Navy.

On the morning of November 29th, the destroyers *Hierax* and *Aetos* took the sailboats *Tasia*, *Danapris* and *Flora Nomikou* from Istanbul and accompanied them to Piraeus (30/11).

Shortly after noon of November 29th, the destroyers *B. Georgios (AAA)*, *B. Olga*, *Spechai* and *Kunduriotis* accompanied a convoy of cargo boats to Mytilene and Chios for the transport of reservists, small military units and livestock from those areas to Piraeus. Shortly after the 29th to 30th/11 midnight, *Spetsai* was attacked by a submarine just after *Cafferes* to Chios, 10 miles west of the Kalogeri islet. The submarine attacked the Greek ship on the surface and then submerged again. *Spetsai* carried out a depth charge attack on the submarine, but it didn't work. A few days later, an Italian war communiqué announced that the submarine was the *Delfino*.⁶⁶ Despite this encounter, the mission was successfully completed. The ships sailed to Piraeus at the end of 1st/12 and set down 541 men, 560 animals and 10 trucks from Chios, while from Mytilini 800 men and 650 animals.

⁶⁴ Phokas (1953), vol. A1,160.

65 Phokas (1953), vol. A', 160 • Kavvadias (1950), 169.

66 The Fleet Commander himself says that during the first trimester of the war, the Greek warships suffered seven attacks, while he was also informed by the British the Italian's submarines habit to attack on the surface during the night. As far as the British escorts were concerned, they were mainly aimed at convoys, whereas in Greek, at warships. Phokas (1953), tome. A', 165.

On the 2nd/12, the HAGS asked the HNGS to transfer from Skiros to Piraeus a party of two companies of 500 soldiers and 80 animals and from Milos 250 hoplites and 40 animals. Given the fact that on that day the cargo boats *Kate* and *Flora* were about to sail from Piraeus to Dardanelles, the HNGS decided to combine this mission with the transport of military parts from Skiros.

B. Olga and *Spetsai* were commanded to leave Piraeus in the afternoon of 4th/12 with the passenger ship *Akropolis* plus the two cargo boats and escort them to Skiros. *Spetsai* with the passenger *Acropolis* was commanded to sail to Linaria, Skiros, in order to pick up the party of two companies, while *B. Olga*, after accompanying the two cargo boats to Dardanelles during the night, had then to return to Skiros to reunite with the escort from Skiros to Piraeus. The escort ship sailed from Piraeus on 4/12, at 15:00 and was in the south of Scyros on 5/12 at dawn. There, while *B. Olga* was leaving, it moved towards the cargo boats that would be accompanied to Dardanelles, in order to orally transfer the orders of its captain and commander of the escort, Captain Leodopoulos. In the course of handling, however, *B. Olga* crashed into the cargo boat *Flora*, and as a result of several damage it was forced to return to the naval port. The rest of the escort arrived at Linaria, Skiros, at the morning of 5/12.

However, boarding on *Akropolis* did not start until afternoon, because the order had not been taken in time and the military units were not ready to board. Later, because of the unexplained dismissal of most of the party of two companies' men, only 100 men and 60 animals boarded, causing the Fleet Commander to protest against the HNGS in a confidential document. Finally, as soon as the sun went down, the two cargo boats sailed to Dardanelles without any escort, while later the escorted convoy set sail to Piraeus, where it arrived in the morning of the 6th/12.

The transfer from Milos was carried out smoothly under the guidance of Naval Defense Area-3. The small cargo *Zakynthos*, accompanied by the torpedoes *Thiela* and *Aspis* sailed from Piraeus at the end of 4/12 and back to Piraeus in the morning of 6/12, disembarking 250 civilians and 40 animals.

In addition to the troop transfer, however, the transportation of wheat and coal was also important for the country. Waiting for the expected grain shipments from Canada and Australia, 100 000 tons were decided to be transported from Russia, while in the case of coal until the transfer of British stocks it was decided to import from the Zuguldak coal mines.⁶⁷ The need for wheat and coal created large shipping traffic for Greek cargo boats, at the area around Dardanelles. The communication with these

vessels was conducted by the Istanbul General Consulate through the Ministry of Foreign Affairs and was difficult and very slow. As a result of this, there was often an unnecessary wait of the destroyers available for their escort. Therefore, HNGS elaborated a plan, which systemized and coordinated the movement of cargo boats and destroyers, so that the escort force of empty merchant ships would receive, when arriving in Dardanelles, loaded ships without delay. It was also decided that each convoy would be lead by a reservist from the regular officers of the Navy, who were among the following: Captain Panayotou, lieutenant commander of Lascou and ensign Loui. These three officers were allowed to reside in Istanbul alternately in order to receive the upcoming convoys.

The cargo ships *Varvara* and *Eleni Canavarioti* had left from Piraeus to Zuguldak in order to pick up 5,000 tons of coal. They were accompanied to Dardanelles by *Panther*, which then arrived in Moudros and was waiting for the cargo boats *Teti Nomikou* and *Agios Georgios*. On the 8th/12, *Leon*, which accompanied *Corinthia*, also reached a port. The bad weather led to a three-day delay in the boarding of the military section in *Corinthia*, a significant delay in the arrival of cargos from Dardanelles and serious difficulties in the 11th C. Squadron of Naval Partnership aircraft in underwater research. It was only on December 11th that the weather started to improve a little and *Leon* accompanied the expected cargo boats in Thessaloniki, while *Panther* accompanied *Corinthia*.

On the other side, the reservists of northern Sporades were transported by the passenger ships *Aura* and *Aetos*,⁶⁷ accompanied by the torpedo boats *Thiela* and *Aspis*, carrying 146 men from Skiathos to Volos and 133 from Skopelos (8/12). The following day (9/11), the cargo ship *Maritersk* accompanied by the destroyers *Psara* and *Kunduriotis* carried 430 men, 73 cars and 50 passengers from Suda to Piraeus.

67 A province (and a city with the same name) of Turkey near the Black Sea, Zonguldak. The region is famous for its mines.

68 It should not be confused with the destroyer *Aetos*.

The need to prevent the transfer of Italian backup to the Albanian front was then re-emphasized. For this reason, a Supreme War Council was convened on the afternoon of 11th December. The Prime Minister in this Council expressed the view that it would be beneficial for Greece to take part in operations against the Italian-dominated Dodecanese even without the involvement of the British, even though the latter very much wished for their occupation. Again, the prime minister expressed that the Navy was not contributing enough to the fight in Albania, while the undersecretary of the Military said that the Navy should block the supply and reinforcement of the Italians by sea. Finally, because of the absence of the Captain of the Fleet caused by his night fires, the War Council was postponed until the end of the next day (12/12).

In this new War Council, the HNGS Chief Alexandros Sakellariou made a very thorough reference to the difficulty of the Navy. Starting from the downgrading of the service arm in the past, and also from the carrying out of armaments according to political expediency, such as the four Italian-made destroyers, he went on to highlight the downgrading of the Naval Aviation, and he ended up describing the situation of the Fleet at the time, which was not auspicious. Nevertheless, he stated that the Navy was fully performing its duties, as there was not a single loss in concentration transfers.⁶⁹

He then compared the Greek forces to the Italian forces on the Adriatic. The superiority of the Italians remained overwhelming⁷⁰ even after their destruction in Taranto.⁷¹ Thus, the Chief of HNGS believed that the Navy Force should be used wisely, because the loss of naval units would be a major strike to the Greek people.⁷²

69 I am entitled to pride myself on having the honor of belonging to a body which successfully performs its duty. Even with older ships, we achieved something very difficult due to everyone's exemplary effort. See Phokas (1953), tome. A1,177

70 Despite the fact that *Taranus* was destroyed, they remain there, ready to take immediate action: 1 battleship of 35,000 tons, a second one of 23,000 tons, 3 cruisers of 10,000 tons, 5 smaller cruisers, 31 destroyers (...). See Phokas (1953), tome. A1,177.

71 On the afternoon of November 10th, 1940, the British Navy raided the Italian Fleet in Taranto. The Italians suffered a terrible physical and psychological loss and 40 people died. See in this respect: Terniotis (2002), Air History, 19.

72 It is important to quote at this point Chief of HNGS Sakellariou as he stands on the comparison of the current era with that of the Balkan Wars: "Finally, I would ask you to allow me to emphasize that the Navy did not have a significant role in wars. We are all affected by the Balkan wars. Then, however, we had ships, *Averoff*, one of the most powerful new cruisers back then, 14 new destroyers and rivals whose power cannot be compared with the ones of the present time. At present, no Navy or Staff has ever been found in a more difficult position. Having this many responsibilities and without the necessary means (...) We are currently struggling, with every last ship, to fulfill the various obligations which the Army and the various ministries have imposed on us and which we been exemplary in fulfilling. The Navy, when present, may not seem necessary, but only when it is absent will everyone be able to understand its contribution. It never appeared present in 1922. But nobody thought Kemal would sign the peace terms in Athens, which he would impose after the disaster (...). See Phokas (1953), tome. A1,178.

Commander-in-Chief Alexandros Papagou's proposal to create a pre-arranged naval base in Corfu was rejected by the leaders of the HNGS and the Fleet because of the lack of anti-aircraft protection that the Army should have granted. The latter caused the commander-in-chief's discomfort. He was wrong, however, because, as it had already been said, the Navy had supplied anti-aircraft artillery for the protection of the rear and, in particular, the area of the capital. Finally, the President of the Government decided to continue to conduct night raids on Italian convoys, while stressing that in the meantime the Armed Forces leaders had to study a possible operation in Dodecanese.

This War Council decided the expedition of a second cruiser in the Otranto Strait. Initially, it was decided to take place between the 17th and 19th of December. It was predicted that all the largest type B destroyers would be ready for the operation, *Olga* and *Hydra*. However, because of the operations of the British Fleet in the area,⁷³ the Captain of the Fleet was forced to speed up the mission for the 14th/12 using only the available destroyers, *Psara*, *Spetsai* and *Kundurotis*, as *B. Georgios* and *Hydra* were bound to an escort to Moudros and Dardanelles, while *B. Olga* had not been repaired yet.

A secret order was issued, intended to redefine the destruction of the enemy's ships plying the Otranto Strait, whether they were warships or merchant ships. All relevant information was provided on the enemy's warships, as well as on the estimated minefields and on the patrol of a Greek submarine in the area, *Triton*. The order also defined the procedures for the execution, the successive departure of the ships, their dispersal on the day of 15th/12 in the Gulf of Corinth, their concentration, their moves towards the objective purpose, security measures, means of communication, etc.

73 The British Admiral was planning an operation against Avlona.

Thus, according to orders, they sailed in the afternoon of 14th/12 successively from the naval port first *Psara* at 21:30, second *Spetsai*, on which the Commander of the second squadron Captain Antonopoulos was in charge at 23:00. Third and final, the destroyer *Kundurotis*, with the Captain of the Fleet, at 01:00 on 15th/12. After passing the Corinth Canal, Greek destroyers spread during the day inside the Gulf of Corinth, but because of the deteriorating weather with heavy and low cloud, which prevented hostile air force action, the Fleet Commander speeded up their exit from the Gulf of Patras, and on 16:25, 15th/12, they passed through the Tholis dam out at the Ionian Sea. At around 18:00, while the flotilla was north of Lefkada, *Spetsai* reported that because of a boiler fan failure they were unable to develop speed of more than 27 knots. The Fleet Commander initially thought to keep the destroyer, calculating that in any encounter with Italian destroyers he would want to face them with all the available Greek forces. However, the speed limitation and lack of confidence in this type of destroyer's material persuaded him to order *Spetsai* to leave and wait all night outside the Tholis dam. The two remaining destroyers proceeded and were put on highest alert as soon as they passed Corfu.

The weather was getting worse. The waves had increased and the sea soaked the decks making it difficult to use the firearms, while it was also cold. Under these circumstances, the flotilla sailed up to 3-4 miles north of the island of Sassono off the coast of Albania. Probably because of the bad weather there was no encounter with any hostile ship. The two destroyers remained for about an hour opposite to Sassono and eventually, sailed to the south. After meeting with *Spetsai*, they returned to the naval port at the end of the day of 16th of December.

From November 14th to November 22nd, the Greek Army made its epic march that reached the liberation of Saranda. Now the coast of Corfu and the coast of North Epirus also belonged to the Greeks. Saranda could be used as a supply center for the Land Army, who had now departed from Preveza during the march. Nevertheless, the installation of a supply center was a risky business because the way the area was located across the coast of Italy would expose it to attacks by Italian submarines. For this reason, as soon as Saranda was liberated, the Naval Commander of Corfu was ordered to carry out a seine and cleanse the area between Corfu and Saranda as best as possible. The Commander of the Torpedo and Mine Management (TMM), Captain Halkiopoulos, had orders to conduct a study for the establishment of mine laying and barring defense for the area.

Chalkiopoulos submitted a report to HNGS which concluded to the following:

- In order to set a line of landmines between Agia Aikaterini (Corfu) and Kefali, 174 mines (Vickers type-Argonaut⁷⁴ Carbonit and Arlés) would be placed at a distance of 59 meters, having a potential impact with a destroyer that would sail perpendicular to the mine line of 13.5%.
- The dam would serve surface ships and not submarines.
- The ships to be used for setting would be the minelayers *Nestos*, *Strimon*, *Paralos* and the minesweeper *Agios Ioannis* with a simple deflected seine, and their weaponry would be basic, consisting of a rapid-fire Rheinmetall/A37 mm and for *Paralos* of a 57 mm rapid-fire Hotchkiss and a machine gun.
- An essential condition for setting the dam was the installation of emplacements and search lights on both the continental coast and Corfu.
- The preparation of ships and landmines would take five days and, finally, because of the high probability of encountering mined ships with hostile forces, it was proposed that they be covered by destroyers or inceptor aircrafts.

On December 10th, HNGS ordered the start of the operation, and the British Admiral of the Mediterranean was informed accordingly, who reported he could provide cover for Greek ships if the operation was conducted on the night of December 18th to December 19th, as the British Admiral planned to carry out the operation against Avlona that night.

According to the operation's plan, mined ships would sail separately and come together on the 4th afternoon of the stay of the setting eve at the Cape Duchy.⁷⁵ Then, during the night; they would sail coordinately in order to execute the mine setting. The mine line was intended to leave a 1/2-mile freeway at each end of the line, so 8,348 meters were to be covered.

⁷⁴ At this point it is worth mentioning another innovation of our Navy, which comes in addition to the series of innovations originating from the Greek Revolution and going up to our days. It's the mine "Moraitis": The "Moraitis" mine was one of the most successful weapons at the time and was designed

in 1931 by the mine maker Lieutenant Commander Carolos Moraitis. Moraitis, a highly qualified person, managed, after systematic study of the various foreign mines, to design a new improved type of anchored contact mine. His new creation had numerous advantages, such as greater resistance at high depths of the sea, an automatic anchor system that allowed it's controlled dumping at any depth and more bulking that could be removed when the mines were stored. Thanks to the new automatic anchor system, its setting time could be reduced by 15 minutes. However, after the construction of the first mine, the issue remained stagnant, possibly for economic reasons, until 1933, when Captain Kavadias (Fleet Commander 1939-1942) returned to the Department of Torpedoes and Mines. Intervening himself, the issue was raised and after conducting tests, he conveyed to the naval leadership the entirely positive results (...). It is characteristic that their activation was 100% successful as opposed to other Navy mines, where their success was limited to 60%. See: Giourgias (2014), Naval review 586.

75 Duchy or cape Lefkada or Cavos Kyras in Lefkada.

ΜΕΡΟΣ Γ: ΜΕΤΑΦΡΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

Γ.1 Σύντομη Ιστορική Αναδρομή

Σύμφωνα με τις Ε. Σελλά και Φ. Μπατσαλιά ο Κικέρωνας με το έργο “*De optimo genere oratorum*”, θεωρείται ότι ξεκίνησε την διαδικασία την μετάφρασης μεταφράζοντας κείμενα του Αισχίνη και του Δημοσθένη και κάνοντας εμφανή την διάκριση μεταξύ ελεύθερης και αυτολεξεί μετάφρασης δίνοντας περισσότερη βαρύτητα στο ύφος των κειμένων. Τον 4^ο μχ αιώνα συναντάμε τον Άγιο Ιερώνυμο ο οποίος ήταν υπέρμαχος της αυτολεξεί μετάφρασης μεταφράζοντας την βίβλο από το αραμαϊκό πρωτότυπο , καθώς υπήρξε υπέρμαχος τις ιδέας ότι οι λέξεις έχουν κάτι το ιερό και συγχρόνως απαραβίαστο. Τον Μεσαίωνα οδηγούμαστε σε ένα τέλμα όσο αφορά την σύγχρονη μετάφραση. Επόμενος σταθμός υπήρξε ο Λούθηρος ο οποίος μετέφρασε την Αγία Γραφή στην Γερμανική Γλώσσα υποστηρίζοντας ότι η μετάφραση δεν μπορεί να είναι μια στείρα διαδικασία αλλά να συμπεριλαμβάνει ταυτόχρονα και κοινωνικοπολιτισμικά στοιχεία της γλώσσας μετάφρασης. Προχωρώντας στην περίοδο της Αναγέννησης δημιουργείται μια τάση το αρχικό κείμενο για να έρθει πιο κοντά στον αναγνώστη να προσαρμόζεται στα ήθη και στα έθιμα της εποχής ,αλλοιώνοντας έτσι το περιεχόμενο του κυρίως στα αρχαιοελληνικά και λατινικά κείμενα. Το φαινόμενο αυτό που ονομάστηκε “*belles infideles*” φαίνεται να επιλύει τελικά Schleiermacher το 1813, η κύρια θεωρία του πρεσβεύει ότι στόχος του μεταφραστή είναι να φέρει κοντά τον αναγνώστη της μετάφρασης με το συγγραφέα του πρωτοτύπου χωρίς όμως να καταπατάει τα όρια της γλώσσας του.¹

Στην συνέχεια ακολούθησαν πολλά μεταφραστικά ρεύματα και κατά την δεκαετία του 1940 αρχίζουν να εκδίδονται διάφορα άρθρα σχετικά με την Μηχανική Μετάφραση η οποία όμως κρίθηκε ως ανίκανη να αντικαταστήσει τον άνθρωπο όσο αφορά την εννοιολογική ερμηνεία και γνώση, δεδομένου του γεγονότος ότι η μετάφραση αποτελεί τόσο γλωσσικό όσο και ψυχολογικό εγχείρημα. Για την επιτυχία του εγχειρήματος της μηχανικής μετάφρασης εφαρμόστηκαν στατιστικά μοντέλα , αυτόματη ανάλυση των συστατικών στοιχείων του ανθρώπινου λόγου, ανάλυση της δομής της γλώσσας. Στην Μασαχουσέτη γίνονται οι πρώτες σοβαρές έρευνες που αφορούν στην μηχανική Μετάφραση αλλά το 1966 βγαίνει το πόρισμα ότι είναι πιο αργή πιο ανακριβής και πιο κοστοβόρα από έναν μεταφραστή. Κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1960 αρχίζει η μετάφραση να συνδέεται με την εφαρμοσμένη γλωσσολογία.² Εκείνη την εποχή ο γάλλος γλωσσολόγος G Mo³unin αναφέρει ότι οι συνθήκες επικοινωνίας διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην διαδικασία της μετάφρασης και επίσης τονίζει ότι ακόμη και εάν δεν υπάρχουν συντακτικές αναλογίες ανάμεσα στις δυο γλώσσες η μετάφραση μπορεί να επιτευχθεί και να είναι επιτυχημένη εφόσον υπάρχουν παρόμοιες καταστάσεις με αυτές που αναφέρονται στο πρωτότυπο κείμενο.

¹ Φ. Μπατσαλιά, Ε. Σέλλά, 2010, σελ 34-35

² Όπως παραπάνω, σελ. 41-42

³ G Mounin, 1960, *Les problèmes theoriques de la traduction*, σελ. 19

Ο Chomsky αναφέρει από την άλλη ότι το σημαντικότερο σε μια μετάφραση είναι ο αποδέκτης αναγνώστης γι αυτό και θεωρεί ότι η μορφή του κειμένου δεν είναι τόσο σημαντική όσο το περιεχόμενο. Εν συνεχεία την δεκαετία του 1980 ο J Ladmiral με το έργο του *Traduire theorems pour la traduction*⁴ κάνει την διάκριση μεταξύ τριών ειδών μεταφράσεων ως προς τις τεχνικές που θα χρησιμοποιηθούν τις φιλοσοφικές, τις επιστημονικο τεχνικές και τις λογοτεχνικές. Επίσης έθεσε τον προβληματισμό εάν η μετάφραση αποτελεί παιδαγωγική μέθοδο για την εκμάθηση ξένων γλωσσών.⁵ Την ίδια περίοδο ο P.Newmark πρεσβεύει ότι ο μεταφραστής θα πρέπει να ακολουθεί είτε πρόταση προς πρόταση είτε λέξη προς λέξη την μεταφραστική διαδικασία αλλά έχοντας ως παράμετρο την προϋπόθεση το αναγνωστικό κοινό και των δυο κειμένων να έχει παρόμοια ή ίδια γλωσσικά επίπεδα και ενδιαφέροντα⁶. Επίσης ένα άλλο ενδιαφέρον στοιχείο που έθεσε όσο αφορά την μετάφραση είναι ότι η μεταφραστική διαδικασία χρειάζεται τέσσερα επίπεδα για να λειτουργήσει της τέχνης, της επιστήμης, της επιδεξιότητας και την προσωπικής δημιουργίας.

Ολοκληρώνοντας αυτή την σύντομη ιστορική διαδρομή θα ήθελα να αναφερθώ στους Γλωσσολόγους Jean Delisle & Tatilon οι οποίοι πρεσβεύουν ότι η «πληροφορία του περιεχομένου» είναι εκείνη που μας βοηθά να εμπλουτίσουμε τις γνώσεις μας σε γλωσσικό αλλά και σε πολιτιστικό επίπεδο. Πρέπει δηλαδή να κατέχουμε τα ιδιαίτερα γλωσσικά αλλά και πολιτισμικά στοιχεία και της γλώσσας του πρωτότυπου καθώς και του μεταφράσματος. Η μεταφραστική διαδικασία αποτελεί ένα συνδυασμό κρίσης και δεν επαφίεται στην απλή μεταφορά του κειμένου, αντιθέτως ο μεταφραστής πρέπει να κατανοεί πλήρως το μετάφρασμα και να μεταφέρει τις ιδέες του στην γλώσσα στόχο. Γι αυτό επέλεξα την θεωρία Delisle για το μετάφρασμα μου.

⁴ J. Ladmiral, 1979, σελ. 59

⁵ Φ. Μπατσαλιά, Ε. Σέλλα, 2010, σελ.53

⁶ Κουτσοβίτης Β, Διεθνής τάσεις της θεωρίας της Μετάφρασης, 1990-1991, σελ.237

Γ.2 Η θεωρία του Jean Delisle που ακολουθήθηκε στο μετάφρασμα μου

Ο Jean Delisle κυρίως ασχολείται με την μετάφραση της Γαλλικής και Αγγλικής Γλώσσας. Η μεταφραστική διαδικασία δεν αποτελεί μια στεία διαδικασία της μεταφοράς της μιας γλώσσας σε μια άλλη αλλά αντιθέτως είναι μια δυναμική διεργασία που απαιτεί καλό χειρισμό και των δυο γλωσσών, διερευνητική ματιά, αντίληψη, καθώς και εμβάθυνση των εννοιών. Παράλληλα δίνει και μεγάλη έμφαση στο ύφος του κειμένου ώστε να αποδοθούν με ακρίβεια τα συναισθήματα του συγγραφέα της γλώσσας του πρωτοτύπου. Η μετάφραση ως αποτέλεσμα δυναμικής διαδικασίας χωρίζεται σε 4 επίπεδα συμβάσεις γραφής, λεξιλογικές ερμηνείες, υφολογική διάσταση κειμένου και οργανικότητα κειμένου τα οποία και ακολουθήσα για να αποδώσω όσο αρτιότερα γινόταν την μετάφραση του κειμένου Μεθ' ορμης που επέλεξα. Συγκεκριμένα :

Α) οι συμβάσεις γραφής αφορούν τους κανόνες σύνταξης ενός κειμένου από το πιο απλό έως το πιο σύνθετο

Β) οι λεξιλογικές ερμηνείες εδώ αναφερόμαστε στην ουσία στο κόστος ερμηνευτικής ανάλυσης από την πλευρά του μεταφραστή το οποίο διακρίνεται σε τρία στάδια ανάλογα με την λέξη που έχει να μεταφράσει έτσι έχουμε α) το μηδενικό στάδιο όπου συγκαταλέγονται επιφωνήματα ή κύρια ονόματα όπου μπορούν να μεταφερθούν αυτούσια β) το πρώτο επίπεδο όπου ο μεταφραστής απομονώνει την λέξη ή πρόταση και αποδίδει στο μετάφρασμα ένα στοιχείο που χρησιμοποιείται συνηθέστερα από τους χρήστες της γλώσσας. Το γλωσσικό στοιχείο θα πρέπει και στις δυο γλώσσες να αποδίδει το ίδιο νόημα με τις ίδιες συνθήκες επικοινωνίας. γ) το δεύτερο επίπεδο η λεγόμενη ανάπλαση του κειμένου, όπου ο μεταφραστής δεν μπορεί απλά να μεταφέρει αυτολεξεί το μετάφρασμα και να αποδώσει το κατάλληλο νόημα, αφού υπάρχουν ασυνήθιστοι λεξιλογικοί συνδυασμοί ή μη καταγεγραμμένες λέξεις στα λεξικά. Έτσι ο μεταφραστής πρέπει να αποστασιοποιηθεί από το κείμενο, να το διερευνήσει σε βάθος και να ανατρέξει στο γλωσσικό περιβάλλον δημιουργώντας έτσι ένα λειτουργικό ισοδύναμο μέσω των δεδομένων συνθηκών επικοινωνίας καθώς και των δυνατοτήτων της γλώσσας στόχου.

Γ) η υφολογική διάσταση του κειμένου η οποία είναι συνδεδεμένη με την επικοινωνιακή διαδικασία

Δ) η οργανικότητα του κειμένου συνίσταται στο γεγονός ότι δεν πρέπει να μεταφράζεται αυτολεξεί γιατί έτσι χάνει την ζωντάνια του το κείμενο και κάποιες φορές και την συνεκτικότητα του. Ο μεταφραστής πρέπει να προβαίνει σε πλήρη κατανόηση του πρωτοτύπου κειμένου και κατόπιν να κάνει όλες τις απαραίτητες δομικές αλλαγές για την δημιουργία ενός αρτιου αποτελέσματος.

Μετά το πέρας του σταδίου αυτού ακολουθεί η επαναδιατύπωση του κειμένου. Σε αυτό το στάδιο ο μεταφραστής –όπως συνέβη και σε μένα- προσπαθεί να αποδώσει στο κείμενο που μεταφράζει το ακριβές νόημα του πρωτοτύπου κειμένου και έτσι έχουμε το πέραςμα της μετάφρασης από την θεωρία στην πράξη.

Το τρίτο και τελευταίο στάδιο είναι αυτό του επανελέγχου ή της επαλήθευσης . Αρχικά έλεγξα το κείμενο που δημιούργησα από την Ελληνική στην Αγγλική Γλώσσα με σκοπό να διερευνήσω κατά πόσο τα νοήματα που εξέπεμπε το μεταφρασμένο κείμενο ήταν εκείνα που τα ίδια που βρίσκονταν στο κείμενο πηγή δηλαδή στο πρωτότυπο.

Στην ουσία ο μεταφραστής καλείται πάντα – σύμφωνα με τον Delisle την θεωρία που ακολούθησα στο δικό μου μετάφρασμα- να μεταφέρει την ολότητα του κειμένου τόσο εννοιολογικά όσο και υφολογικά. Πρέπει να ακολουθηθούν οι γραμματικοί και γλωσσικοί κανόνες της γλώσσας μετάφρασης προκειμένου να γίνει σωστή η απόδοση. Στο μεταφρασμένο κείμενο που δημιούργησα προσπάθησα να αποσυνδεθώ πλήρως από την ελληνική γλώσσα – παρόλο που είναι η μητρική μου-να κατανοήσω πλήρως και λεπτομερώς το κείμενο και να το αποδώσω και να το επανεκφράσω στην αγγλική χωρίς να χαθεί το ύφος και η έννοια του αρχικού κειμένου.

Γ.3 Εφαρμογή της θεωρίας του Jean Delisle στο εν λόγω μετάφρασμα (Μεθ' ορμης σελ. 440-448)

Θα ήθελα πρωτίστως να αναφέρω τον τρόπο με τον οποίο δούλεψα για να παρουσιάσω στην Αγγλική Γλώσσα ένα απόσπασμα του τόμου της ελληνικής ναυτικής ιστορίας «Μεθ' ορμης» και συγκεκριμένα τις σελίδες 440 έως και 448. Ο λόγος που επέλεξα αυτού του είδους το απόσπασμα είναι η αγάπη μου και το ενδιαφέρον μου για την Ναυτική Ιστορία του τόπου μου. Αφού διάβασα αρκετές φορές το πρωτότυπο κείμενο προκειμένου να έχω την ματιά του αναγνώστη, υπογράμμισα και απομόνωσα τα κύρια σημεία. Επίσης, ανέτρεξα στο λεξικό για την εύρεση κάποιων άγνωστων λέξεων και ειδικών όρων που υπήρχαν μέσα στο κείμενο, όπως για παράδειγμα οι λέξεις Μεραρχία και νηοπομπή που αντιστοίχως μεταφράζονται σε Infantry Division και Convoy. Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι υπήρξε μια δυσκολία με την εξέρευση των κατάλληλων ναυτικών όρων, καθώς το μετάφρασμα που επέλεξα δεν ήταν ένα απλό λογοτεχνικό απόσπασμα. Η μετάφραση επίσης του εν λόγω κειμένου είναι πολύ συγκεκριμένη καθώς εξιστορεί γεγονότα ναυτικής ιστορίας που πρέπει να αποδοθούν έτσι όπως ακριβώς γράφονται στην γλώσσα πηγή δηλαδή στην Ελληνική και όχι αόριστα.

Η εφαρμογή του κανόνων του Delisle ακολουθήθηκε στο μετάφρασμα.

Συγκεκριμένα :

Α) τηρήθηκαν οι συντακτικοί και γραμματικοί κανόνες της Αγγλικής γλώσσας. Οι συντακτικοί και γραμματικοί κανόνες των δυο γλωσσών έχουν διαφορές τις οποίες πρέπει να της γνωρίζει ο μεταφραστής προκειμένου να αποδώσει ένα άρτιο νόημα στην μετάφραση του.

Η σύνηθες γραμματική σύνταξη της αγγλικής γλώσσας αυτής του υποκειμένου, αντικειμένου και ρήματος δεν με δυσκόλεψε όπως για παράδειγμα στο εξής κομμάτι του μεταφράσματος η σύνταξη και στις δυο γλώσσες είναι ίδια.

Η νηοπομπή N1 απέπλευσε από την Θεσσαλονίκη την Νύχτα της 20/11 με τα συνοδά τύπου Λέων.

The convoy N1 sailed from Thessaloniki on the night of 20th /11 with 4 Leo type escorts.

Στην αγγλική γλώσσα με δυσκόλεψε περισσότερο η ορθή χρήση των προθέσεων όπως της πρόθεσης of ή at ή on που χρησιμοποιούνται καθώς και η ορθή χρήση του άρθρου the για παράδειγμα ενώ στα Ελληνικά λέμε λίγο μετά το μεσημέρι στην αγγλική λέμε απλά shortly after noon και όχι the noon

Λίγο μετά το μεσημέρι της 29 Νοεμβρίου, τα αντιτορπιλικά Β. Γεώργιος (AAA), Β. Όλγα, Σπέτσαι και Κουντουριώτης συνοδύσαν νηοπομπή φορτηγών προς Μυτιλήνη και Χίο για τη μεταφορά από εκείνα τα μέρη εφέδρων, μικρών στρατιωτικών μονάδων και κτηνών προς τον Πειραιά.

Shortly after noon of November 29th, the destroyers *B. Georgios (AAA)*, *B. Olga*, *Spechai* and *Kunduriotis* accompanied a convoy of cargo boats to Mytilene and Chios for the transport of reservists, small military units and livestock from those areas to Piraeus

Στο μηδενικό επίπεδο των μονοσήμαντων στοιχείων του κειμένου συναντάμε φράσεις που μεταφράζονται με ευκολία κύρια ή δευτερόντα ονόματα που αποτελούν ισοδυναμίες καταχωρημένες σε λεξικά ή ονόματα, αριθμούς και τόπους που δεν έχουν υψηλό ερμηνευτικό κόστος. Εδώ πρέπει να επισημάνω ότι επειδή το κείμενο που μετέφραζα ήταν στην Ελληνική και τα κύρια ονόματα καθώς και οι τόποι δεν μου ήταν άγνωστα οπότε δεν συνάντησα δυσκολία.

Στο δεύτερο επίπεδο που αφορά στα νοήματα και στην σύνθεση τους η δυσκολία αυξάνεται καθώς ο συνδυασμός λέξεων ή και φράσεων από την μια γλώσσα στην άλλη μπορεί και να διαφέρει και καμιά φορά με το πρώτο ανάγνωσμα να μην βγαίνει το σωστό νόημα. Αυτό κυρίως είναι αποτέλεσμα του γεγονότος ότι χρησιμοποιούνται κάποιες ναυτικές ορολογίες όχι και πολύ συνηθισμένες στην καθομιλούμενη και ίσως ακόμη και όχι καταγεγραμμένες σε κάποιο ερμηνευτικό λεξικό. Ακολουθεί παράδειγμα με τις λέξεις ναρκοθέτιδες, εκτρεπόμενο γρίπο και ταχύβολο :

Τα πλοία τα οποία θα χρησιμοποιούνταν για την πόντιση θα ήταν οι ναρκοθέτιδες Νέστος, Στ ρυμών, Πάραλος και το ναρκαλιευτικό Άγιος Ιωάννης με απλό εκτρεπόμενο γρίπο, ενώ ο οπλισμός τους θα ήταν στοιχειώδης αποτελούμενος από ένα ταχύβολο Rheinmetall/A37 χιλιοστών και του Πάραλος από ένα Hotchkiss των 57 χιλιοστών και ένα οπλοπολυβόλο.

The ships to be used for setting would be the minelayers *Nestos*, *Strimon*, *Paralos* and the minesweeper *Agios Ioannis* with a simple deflected seine, and their weaponry would be basic, consisting of a rapid-fire Rheinmetall/A37 mm and for *Paralos* of a 57 mm rapid-fire Hotchkiss and a machine gun.

Ακολουθεί η υφολογική διάσταση της μετάφρασης καθώς το ύφος του κειμένου ως εξιστόρηση ναυτικής ιστορίας πρέπει να διατηρηθεί το ίδιο και στις δυο γλώσσες. Το κείμενο εξιστορεί μάχες του ναυτικού χρησιμοποιώντας εκφράσεις που δεν συναντάμε στην καθημερινότητα και έτσι πρέπει να αποδοθεί και στην αγγλική ως δηλαδή ένα ιστορικό κείμενο που περιγράφει κάποιο πολεμικό γεγονός που διαδραματίστηκε σε θαλάσσια περιοχή. Έπρεπε να μεταφρασθούν με σαφήνεια οι όροι και να αποδοθεί το νόημα έτσι όπως ακριβώς περιγράφεται στην γλώσσα του

πρωτοτύπου χωρίς παρερμηνείες ή λανθασμένες αναφορές. Η αφήγηση πρέπει να έχει ζωντάνια και να δίνει το ίδιο νόημα και αποτέλεσμα και στις δυο γλώσσες. Αυτό έντοπίζεται και από την πρώτη κιόλας παράγραφο του κειμένου που εξηγεί γιατί έπρεπε να μεταφερθεί αυτός ο στρατιωτικός συνδυασμός από το Ηράκλειο. Η απόδοση που έγινε στην αγγλική έχει την ίδια υφολογική διάσταση με την ελληνική.

Για τη μεταφορά της V Μεραρχίας Πεζικού από το Ηράκλειο στον Πειραιά είχε προβλεφθεί ότι η νηοπομπή *N1*, αφού θα απέπλεε από τη Θεσσαλονίκη μετά την αποβίβαση των στρατευμάτων, θα ξεκινούσε και πάλι συνοδευόμενη από τέσσερα αντιτορπιλικά τύπου *Λέων* για το Ηράκλειο, όπου και θα κατέπλεε πριν την αυγή της 22^{ας} Νοεμβρίου με σκοπό να μεταφέρει τον εν λόγω στρατιωτικό σχηματισμό στη συνέχεια στον Πειραιά. Προϋπόθεση γι' αυτό ήταν η ύπαρξη καθ' όλη τη διάρκεια της επιβίβασης βρετανικού εύδρομου με αντιαεροπορικά όπλα. Αλλιώς, η μεταφορά θα γινόταν από τη Σούδα.

For the transfer of the V Infantry Division from Heraklion to Piraeus, it was planned that the convoy N1, having sailed from Thessaloniki after the disembarkation of the troops, would leave again, accompanied by four *Leo*-type destroyers heading to Heraklion, where it would arrive before dawn of November 22nd, in order to later transfer this military formation to Piraeus. A prerequisite for that was the existence throughout the boarding of a British armed merchant cruiser with anti-aircraft guns. Otherwise, the transfer would take place from Souda.

Τέλος, άλλο ένα στοιχείο που έπρεπε να δουλευθεί σωστά υπήρξε η οργανικότητα του κειμένου η οποία δεν αφορά απλά και μόνο τις στείρες πληροφορίες και ιδέες του κειμένου αλλά τις μεταξύ τους συνδέσεις, το λογικό τους αποτέλεσμα και την εξελικτική τους πορεία, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί η συνενκτικότητα και η συνοχή του.

Γ.4 Επίλογος Συμπεράσματα

Όπως ανέφερα και στον πρόλογο της εργασίας μου η εμπειρία που αποκόμισα από τα χρόνια φοίτησης μου στο Ιόνιο Πανεπιστήμιο στο Τμήμα Ξένων , Γλωσσών, Μετάφρασης και Διερμηνείας με έκαναν να συνειδητοποιήσω ότι η μετάφραση δεν είναι μια στείρα αυτολεξεί αποτύπωση αλλά αποτελεί μια δυναμική διεργασία μεταξύ των δυο γλωσσών, λέξεων και εννοιών, καθώς και μεταφορά του ιστορικού πλούτου μιας χώρας από την μια γλώσσα στην άλλη. Ο λόγος που επέλεξα να ακολουθήσω την μέθοδο του Jean Delisle ήταν ακριβώς αυτός ότι δεν την θεώρησε μια μηχανική τυποποιημένη διαδικασία αλλά μελέτησε, ανέλυσε και εντόπισε όλες τις νοητικές διαδικασίες που χρειάζεται να μελετήσει ο μεταφραστής για την παραγωγή του βέλτιστου αποτελέσματος. Το μετάφρασμα δεν αποτελεί απλή μεταφορά του νοήματος ενός κειμένου αλλά αντικατοπτρίζει τόσο το συναίσθημα όσο και την μαγεία της τέχνης του λόγου και την απόδοση της κουλτούρας και της ιστορίας των λαών και την μεταφορά του αναγνώστη στον τόπο, στην εποχή και στον πολιτισμό του μεταφράσματος.

Βιβλιογραφία

- Jean Delisle, Hannelore Lee Janke, 2008, Ορολογία της Μετάφρασης, Γιώργος Φλώρος Μετάφραση, Εκδόσεις Μεσόγειος
- Κουτσοβίτης Βασίλης, 1990-1991, Διεθνείς Τάσεις στην Θεωρία της Μετάφρασης ,Εκδόσεις Μεταίχμιο
- George Mounin, 2002, Τα θεωρητικά προβλήματα της Μετάφρασης, Ιωάννα Παπασπυρίδου, Εκδόσεις Τραυλός
- Φ. Μπατσαλιά , Ε. Σελλά Μάζη, 2010, Γλωσσολογική Προσέγγιση Θεωρία της Διδακτικής και της Μετάφρασης, Εκδόσεις Παπαζήσης
- Φ.Μπατσαλιά, 2001, Περί μεταφράσεως Σύγχρονες Προσεγγίσεις, Εκδόσεις Κατάρτι