

ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΟΡΙΑΣ & ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ - ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ



Μετάφραση και μεταφραστικός σχολιασμός ενός αποσπάσματος από το βιβλίο ναυτικής ιστορίας «Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945» (Β' Έκδοση), του συγγραφέα Υποπλοίαρχου (Ο) Παναγιώτη Γέροντα ΠΝ.

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΠΟΥΤΑΡΗ ΜΑΡΙΑ-ΝΙΚΗ

Ξ2017017

ΜΕΛΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ:

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΛΙΒΑΣ, Αναπληρωτής Καθηγητής

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΕΡΑΜΙΔΑΣ, Επίκουρος Καθηγητής

Κέρκυρα

Σεπτέμβριος, 2021

Τίτλος: Μετάφραση και μεταφραστικός σχολιασμός ενός αποσπάσματος από το βιβλίο ναυτικής ιστορίας «Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945» (Β' Έκδοση), του συγγραφέα Υποπλοίαρχου (Ο) Παναγιώτη Γέροντα ΠΝ.

Περιεχόμενα

Πρόλογος	5
1. Μετάφρασμα.....	6
2. Πρωτότυπο.....	16
3. Μεταφραστικός σχολιασμός.....	28
Βιβλιογραφία	33

Πρόλογος

Στο πλαίσιο φοίτησής μου στο Τμήμα Ξένων Γλωσσών Μετάφρασης και Διερμηνείας του Ιονίου Πανεπιστημίου εκπονήθηκε η παρούσα πτυχιακή εργασία με τίτλο: Μετάφραση και μεταφραστικός σχολιασμός ενός αποσπάσματος από το βιβλίο ναυτικής ιστορίας «Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945» (Β' Έκδοση), του συγγραφέα Υποπλοίαρχου (Ο) Παναγιώτη Γέροντα ΠΝ.

Το βιβλίο παρουσιάζει την νεότερη ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού από την Επανάσταση του 1821 μέχρι και την Απελευθέρωση από τους Γερμανούς το 1944. Αναφέρονται παράγοντες και ιστορικά γεγονότα που συνέβαλαν στη συγκρότηση και την ανάπτυξη του Πολεμικού Ναυτικού, το οποίο μετατράπηκε σε μια ικανή και υπολογίσιμη δύναμη. Το συγκεκριμένο απόσπασμα προς μετάφραση είναι από το κεφάλαιο δέκα του βιβλίου, «Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος. Μακριά από την Πατρίδα (1941-1944), στο οποίο παρουσιάζεται η δράση των ελληνικών πολεμικών πλοίων και οι επιτυχίες τους ενάντια στον εχθρό. Σημειώνεται ότι πρόκειται για μετάφραση από την ελληνική προς την αγγλική γλώσσα. Στη συνέχεια ακολουθούν το μετάφρασμα του αποσπάσματος, το πρωτότυπο κείμενο και ο μεταφραστικός σχολιασμός.

1. Μετάφρασμα

The British were very satisfied with the action of the Greek minesweepers, and asked the Ministry of Naval Affairs to use a number of seamen to man the observatories, in order to detect naval mines from the enemy's aircrafts. A similar service was established under the first Greek Mine Warfare Command, called MAMN (Magnetic and Acoustic Mine Neutralization).



The British submarine HMS Perseus (N36) while diving, and Lieutenant Nicholaos Merlin RHN, executive officer of the submarine Glafkos (Y6), boarding Perseus for training. From the Submarine Memories edition.

On November 10, the submarine Glafkos during a patrol in the area of Chania fired two torpedoes against a loaded merchant ship of 3,000 tons, and one of them reached the target. After the successful attack, it continued to patrol north of Chania and Souda between November 12 and 14. Yet, frequent severe damages forced it to flee to Malta. During the voyage, the submarine's motor failed because of the bad weather, causing waves to enter the vessel from the conning tower. As a result, the Commanding Officer was forced to cancel an attack against an Italian convoy.

At the end of November and the beginning of December, the Greek submarines Triton and Nirefs carried out missions approaching the southern coasts of Crete in order to pick up and transport British and Greeks, who were persecuted by the German authorities. Three such missions were completed successfully. Food and medicine were given to hidden Greeks and British, while a total of 40 people were picked up from Crete, including 10 officers and 3 women. More missions could not be carried out because with every such mission a Greek submarine would be taken away from patrols, which were already decreased because of frequent damages to the Greek submarines.

At the end of December in 1941, the British launched an offensive against the German and Italian powers in Libya. The Fleet Commander and the Minister of Naval Affairs requested

from the British, the Greek ships to be more active on missions other than escorts¹. The British, then, requested a Greek destroyer to patrol east of Tobruk. The destroyers Panthir, Ierax, Niki and Aspis took over the patrolling of the Bardia-Sollum area with Marsa Matruh as the base of operations. The Greek ships, however, were in a very bad condition. The Panthir and Niki could not stay there for more than four days because of the engine's bad condition². They were replaced by Ierax and Aspis, which took over the patrolling of Sollum. These missions stopped on December 17, because the advance of the British Army made them redundant³.

However, the loss of Lieutenant Nikolaos Merlin was an event that left a mark on December as well. Merlin was the executive officer of the Greek submarine Glafkos, which would remain in Malta for a long time in order to be repaired. That is why he asked to serve on a British submarine in order to enrich his knowledge. He boarded the big British submarine Perseus, which set sail from Malta in November 26, to patrol outside of Taranto and the Ionian Sea. He was expected to return on December 20, but the submarine never arrived. It had hit a mine.⁴

At the beginning of 1942, the Greek Fleet had old and worn out ships. Yet, they managed to engage in military action and mostly remain alive. Many times, even just remaining alive is in itself an important victory. In 1942, the Greek Fleet started renovations by acquiring new ships, with which they participated more actively in the Allied efforts, while officers and personnel came together to operate new technological systems. Having rebuilt itself, the Hellenic Navy wrote a new chapter in the midst of a raging war. At the same time, the personnel of the Fleet were increased in order to man the new naval units. Men who left Greece and also volunteers were presented and conscripted. On March 20, 1942, the enlistment of ten age groups of Greeks from Egypt, Syria, Palestine, and Sudan began. The mobilisation of Greeks of Great Britain started as well, who would serve as crew members mainly on merchant ships. However, this increase of men brought some problems of mutinies against the Leadership. Especially in the crews of merchant ships, there were people with ideas and political views, which were largely incompatible with the spirit and the needs of the war.

¹ Until then, the British had not accepted our multiple proposals to use our ships for their military missions as well, but we did not insist as it was known that our ships were not as capable as the British ones. However, the downfall of the British Fleet mentioned above made our ships a bit more worthy. That is why I informed the Military League that if needed it would be possible to postpone the voyage of the destroyer Kountouriotis to India, because the ship was fast and it would be very helpful for the operations near Alexandria (...). Certainly, I think they understood that in this common war we wanted to share not only the efforts, but also the sacrifices, which during that period were a lot harder for them. See Καββαδίας (1950), 441.

² Our older and also scorned ships had no action on the real battlefield as well. They were always unlucky and did not encounter the enemy (although the submarine Niki escorted by a British ship sank a German submarine, which was 10 miles west). Also, the foul weather worsened the already bad condition of these really old ships. On December 2, Niki was ordered to sail to Alexandria under escort. Neither the British authorities, nor Tombazis noticed the bad weather, because of his desire to sail. See Καββαδίας (1950), 436.

³ Message of the Commander-in-Chief of the Mediterranean Fleet Cunningham to the Greek Navy (December 19, 1941, at 11.29 am): The Greek naval units are not needed for the patrolling outside of the Bardia-Sollum area. Although they were not lucky enough to encounter any enemy ships, the patrols of your units probably prevented the enemy from continuing to supply the above ports. See Καββαδίας (1950), 437.

⁴ However, one year later, we were informed that a shipwrecked person of a British submarine was found in Cephalonia. After an agreement with the British, a Greek diesel-engine ship, while it was carrying out the Greek transport, sailed directly to Cephalonia keeping a distance from the shore, in order to bring back the Perseus' seaman. The man reported that the submarine had hit a mine near Kakava and sunk in relatively shallow waters. He was the only survivor from the explosion because he was in the conning tower. He did not leave the area, though, as he was afraid that he might be found, and cause the people who helped him to be persecuted. See Καββαδίας (1950), 434.



1. The destroyer Pindos. 2. The destroyer Miaoulis in an oil painting by Antonis Kanas.
3. The destroyer Kanaris. Naval History Department.

At the end of 1941 and the beginning of 1942, it was decided to provide the Hellenic Navy with four Hunt-class destroyers, which were named Pindos, Adrias, Miaoulis, and Kanaris⁵. The British also promised to provide one or two submarines⁶, two more destroyers and four corvettes. In 1942, due to a Greek Government reshuffle, Rear Admiral Kavvadias took over as the Deputy Minister of Naval Affairs, while Rear Admiral Sakellariou took over as the Fleet Commander.

After its repairs and retrofits, the destroyer V. Olga with Commanding Officer I. Vlachopoulos started its great action by conducting anti-submarine operations in the area of Trincomalee and Colombo, escorting two big American steamships of 25,000 tons to Mumbai, participating in British combined exercises with submarines, destroyers and aircrafts in Alexandria, and rescuing the crew of a downed British aircraft.

On March 25, the destroyer V. Olga and the British destroyer Jaguar escorted the oil tanker Slavol from Alexandria to Marsa Matruh. On the evening of the same day, the Greek destroyer blew up a floating mine and then dropped 20 depth charges against a located submarine. However, the submarine managed to torpedo the Jaguar. The V. Olga rescued the survivors and proceeded to escort the oil tanker alone. Yet, the oil tanker was torpedoed and sunk the next morning. The Greek destroyer rescued the survivors and dropped 10 depth charges, but without any confirmed results.

Apart from escorts, the V. Olga was also ordered to leave the convoy on April 7, and sail to a designated area in order to rescue the crew of the British hospital ship Somersetshire, which had been torpedoed. Eventually, the damaged ship managed to reach Alexandria on its own, but the Greek destroyer picked up the hospital personnel and transported them to Marsa Matruh. The destroyer, then, participated in escorts in the area of Alexandria-Tobruk-Port Said. On April 20, while escorting a British oil tanker from Port Said to Alexandria, it was attacked unsuccessfully by two enemy torpedo bombers from a height of 100 meters and a distance of 800-1,000 meters. At the end of April, it carried out anti-submarine operations in the area of Alexandria.

After its repairs and retrofits by early 1942, the destroyer Aetos escorted two transport ships full of troops from Colombo to Cochin. On March 14, the Greek destroyer detected an enemy submarine and made three consecutive attacks with depth charges, but without any confirmed results. On April 4, the destroyer returned in Alexandria, where it remained in the shipyard for minor repairs until about mid-May.

At the beginning of 1942, the Greek submarines were very badly maintained. The submarine Glafkos was severely damaged during the terrible German aerial bombardments in Malta. The Greek submarine was there for repairs, when on February 27, 1942, the Commanding Officer, Lieutenant Commander V. Arslanoglou and Sub Lieutenant I. Kostakos, who were on the wharfs of the dockyard outside the shelter, lost their lives during the bombardment. As

⁵ After our multiple requests to Admiral Cunningham for new combat units, the British Admiralty agreed to give us only new destroyers. In the autumn of 1941, we were granted the first two, Pindos and Adrias. When we went to London, after multiple requests to the British Admiralty, we were granted two more, Kanaris and Miaoulis, on January 31, 1942. The crew of these destroyers got ready in Alexandria and by April 1942, was sent in England in order to pick up around 20 Officers, 600 non-Commissioned Officers and seamen. I have to emphasize though, that Prime Minister Tsouderos was so interested in the improvement of our Navy's military performance that he answered only on October 7, 1941, to our telegrams from Egypt and to our written reports for the need of new ships. He said that the Navy should rest because it had done enough by then, and that we should not acquire more ships because it would cost us money (...). See Σακελλαρίου (1945), vol. B1, 228.

⁶ Σακελλαρίου (1945), *ibid*.

a result, the slightly injured executive officer, Lieutenant Daniolos took over as the Commanding Officer of the submarine. Unfortunately, a great number of British ships were lost due to the frequent bombardments. By April 4, the submarine Glafkos was repaired, and the Commanding Officer, Lieutenant Daniolos was waiting for the test results of the motors in order to sail as soon as possible. However, on that day at around 11:30 am, German aircrafts dropped bombs against the Greek submarine. Three of them hit the submarine causing it to sink within two minutes. There were no casualties as the personnel were ordered to withdraw to the nearby shelter after the first airstrike.

By the end of April in 1942, according to a report by the Commander of the Hellenic Submarines Command, Captain Antonopoulos⁷, the Greek submarines carried out a total of 14 war patrols and missions lasting 171 days, 34 daily exercises at sea, and they travelled a total of 21,803 miles and were for 4,621 hours at sea. The Greek submarines fired 5 torpedoes and 17 deck gun shots, attacking one cargo steamship of 3,000 tons and two sailing ships of 40 tons. Captain Antonopoulos emphasized in his report the bad condition of the old ships.

Moreover, there were a lot of mutinies that took place during that period. For example, there was one on the battleship G. Averof in Mumbai and one on Chatham in Great Britain by the conscripted crews, who were about to receive the new ships. The first one started on May 13, when the seamen demanded the release of a seaman who was assaulted by the Commanding Officer, Captain Petropoulos⁸. It was reported that the cause of the second one was the fact that the majority of the seamen in the Merchant Navy were driven by specific political ideas⁹.

On June 1942, the German General Erwin Rommel launched his great offensive and managed to reach the line of El-Alamein. As a result, the British Fleet started to evacuate Alexandria, and on June 27-28, the big units of the British Fleet withdrew from the city. After an order of the Greek Ministry of Naval Affairs, women, husbands, patients, nurses, and prisoners from the Naval Prison with the policemen in charge, boarded the ships Ionia and Corinthia in order to evacuate Alexandria.

⁷ Φωκάς (1953), vol. B', p. 104.

⁸ I had to take emergency measures in order to maintain discipline. We even had to ask the Indian Government to pass special laws so that we can imprison there the mutineers of the ship Averof. After three trials in Mumbai, 25 seamen were tried and punished, and most of the officers who remained inactive were charged and convicted as well. Also, the Commanding Officer of the ship was tried and convicted of violence against a person of lower rank. Then, after another trial in England, where the charged seamen were convicted, the order was finally restored not only on Averof, but on our ships in general. See Σακελλαρίου (1945), vol. B', 230.

⁹ However, among the good news of receiving new ships, there were bad ones as well: the mobilisation of the seamen proceeded at a slow pace because of their reluctance to exchange the salary of the Merchant Navy with the lower salary of a Royal Hellenic Navy seaman (...). The sight of those people, who were influenced by theories incomprehensible to the most of them and who were hindering the Allied fight, was rather sad and alarming. In their eyes was visible not only the hate, but also the belief that with these actions they were showing their "anti-fascist" – that is how they called them so as not to mention the real name "communist" – views! (...). These events, which happened at the same time with the mutiny on Averof in Mumbai, showed that other than strict repressive measures, a better relationship between officers and crew was needed as well, in order to avoid any conspiracies and slanders of all kinds of subversive elements. The major reason for this direction was the most unusual conditions, under which our armed forces had waged this war for more than a year. The seamen were away from their homeland and unable to communicate with their family. The Greek Government, which despite all its efforts and the undeniable patriotism of the President and the members, did not come from the people's vote, nor had any support for real exercise of power. See Αλεξανδρή (1952), 53.



The wreath laying ceremony at the graves of those killed in Malta: Lieutenant Commander V. Arslanoglou and Sub Lieutenant K. Kostakos, who were buried in the Floriana-Valletta cemetery in Malta. Sub Lieutenant S. Hatzoglou, the engineer Midshipman V. Starakis, the representatives of the submarine Glafkos' crew, the Greek consulate and the colony of Malta, can be seen in the photo. Naval History Department.



The battleship Georgios Averof moored in Port Said. Battleship Averof Archive of Hellenic Maritime Museum

On June 29, the Greek ships sailed to the East escorted by a lot of submarines and destroyers. On June 30, the rest of the Greek warships were also ordered by the Greek Fleet Commander to sail from Alexandria to Port Said. These were the last of all the warships to leave the city on the evening of that day. Only the Greek minesweepers remained in the city in order to keep the access to the port of Alexandria safe from the mines dropped by the German aircrafts.

The withdrawal of the Greek Fleet was done successfully despite the nervousness that prevails in similar cases. The Fleet Headquarters were temporarily established in Ismailia¹⁰ and later in mid-September were transferred to Port Said. The Hellenic Navy needed to be reshaped for the second time in less than two years. The Command was divided into three sections: one in Syria based in Haifa and later in Beirut, another one in Port Said and the third one in Suez. The Hellenic Submarines Command was established in Syria together with the British Submarines Command. All the ships that could offer military service were gathered in Port Said. Many convoys, in which the Greek warships participated, started from Port Said. This central position and the ability to conduct quick repairs made Port Said the ideal main base for the Fleet. The destroyers *Spetsai* and *Ierax* finished their repairs with the intensive work of the crew from the repair ship *Hephaestus* and arrived in Port Said on June 12. The *Hephaestus* and *Georgios Averof* arrived in Port Said as well. The Fleet Commander gathered all the ships that could not offer military service in Suez. A diverse crowd of patients, prisoners and trainees was gathered on the ships *Ionia* and *Hephaestus*. And that is why the creation of a special naval camp was needed. Finally, around mid-August, it was decided to provide a camp near The Great Bitter Lake. However, it was not accommodating, and a bigger one was created, which was named HMS *Elli*. The camp was housing the Naval Academies¹¹ and the Transitional Service.

Before the evacuation of the city, the submarine *Papanikolis*, with Commanding Officer, Commander Spanidis, completed its repairs and sailed on June 6, from Alexandria to the west coastline of the Aegean Sea and Crete for a war patrol. On June 11, the submarine rammed a loaded sailing ship of 15 tons near Cape Maleas, while the next day in Cape Kamili two more loaded sailing ships of 30 and 15 tons were sunk by deck gun shots. On the same day, a German sailing boat full of 70 tons of oil was rammed and sunk at the same position. At the end of that day, one more sailing ship of 30 tons with a load of salt was sunk near Cape Maleas. On June 14, the Greek submarine sailed from Cape Matapan to Porto Kagio, where a sailing ship of 70 tons was anchored. The sailing ship was commandeered by Sub Lieutenant Troupakis, who had previously reached the enemy base with a dinghy accompanied by a reconnaissance team. After commandeering the sailing ship, he moved it away from the coast, where it was sunk by the Greek submarine. Finally, on the night of June 15-16, the submarine *Papanikolis* dropped off agents and war materiel in Crete, and picked up 15 New Zealanders. On June 20, it arrived in Alexandria after a total voyage of 1,255 miles and 340 hours.

The submarine *Triton*, with Commanding Officer, Lieutenant Kontogiannis, sailed on June 6, to its initial destination Crete, where it dropped off a team of commandos and about 1.5 tons of war materiel. Then, it took over the patrolling of the area of Cyclades. In the area of Thera, it sank a sailing ship, which was transporting load to Piraeus for the black market. The submarine rescued 5 Greek and 3 Italian soldiers.

¹⁰ Until mid-July, the Fleet Headquarters were in a hospital car! Then, they were transferred to the school of the Greek community of Ismailia.

¹¹ See chapter for Naval Training



Left: The submarine Nirefs next to the submarine escort Corinthia at the Port of Beirut. Naval History Department.

Bottom: The personnel of the submarine Nirefs at the Beirut Naval Base during the summer period of 1942. Naval History Department.



On June 13 at 2 pm, the Greek submarine located a sailing ship in the area of Cape Kafiareas. The submarine Triton fired against it repeatedly with the deck gun, but it could not sink it. At the same time, another sailing ship appeared and the Greek submarine started firing towards it. However, the submarine's deck gun elevation mechanism was damaged, forcing it to ram the first sailing ship. The submarine, then, started to get attacked by land. The Triton tried to ram the second sailing ship, which was attacked and abandoned by its crew but not yet sunk. Eventually, the submarine had to move away because of the shots by land. It was reported by a rescued person from the first sailing ship that it was 270 tons with a load of 210 tons of coal and was sailing from Kymi to Piraeus in order to deliver the load to the Germans. The second sailing ship was 150 tons without load.

The Greek fleet was supplied with new ships. Firstly, two new minesweepers were received: the Alkanet, which took over the minesweeping in the area of Beirut and later of Famagusta in Cyprus, and the Lykos, which entered service in mid-September. The first corvette that was granted to the Hellenic Navy was Peony, which raised the Greek flag on June 24, and was renamed Sachtouris. Lieutenant Commander Fifas took over as the Commanding Officer. The first mission of the Greek corvette was the towing of the destroyer V. Olga during the evacuation of Alexandria. From June until September 1942, it carried out a number of escorts, which included the cities of Beirut, Port Said, Haifa, Famagusta, Mersin and Alexandretta. It travelled a total of 13,966 miles without the slightest problem. On June 3, the destroyer Pindos raised the Greek flag in Newcastle and Commander Kiris took over as the Commanding Officer. The ship took part in exercises with destroyers and submarines, and also in escorts until its arrival in Suez at the end of October in 1942.

At the beginning of August, there was no threat against Alexandria anymore and the British Fleet was transferred there again. Both the Fleet Commander and the Deputy Minister of Naval Affairs did not want to relocate to Alexandria because they thought that the beauty and the luxury of the city would have a negative effect to the crews' discipline. Eventually, the Ministry of Naval Affairs, the minesweepers flotilla, the Navy officer candidate schools, some warehouses and the hospital, remained based in Alexandria. In August, the old Greek destroyers carried out anti-submarine operations, and mainly escorts in the area of Port Said, Beirut, Haifa, Cyprus and more, but they were often facing damages. Notably, the destroyer Aetos was operating with one engine not being able to work in reverse, while Spetsai had only two working boilers after failing to repair the third one¹².

On July 20, the destroyer Adrias raised the Greek flag with Commanding Officer, Commander I. Toumpas. However, as it was sailing to receive the Commanding Officer, an unfortunate grounding forced the Greek destroyer to be repaired until November 29, 1942. Then, it set sail in order to participate in training in the British naval base Scapa Flow until the end of December, 1942. The other Hunt-class destroyer Kanaris, with Commanding Officer, Captain I. Vlachopoulos, raised the Greek flag on July 28, and participated in training and exercises until September 16. Then, it arrived in Liverpool for the cleaning of its

¹² Our Allies could see that our ships were carrying out military missions while their boiler tubes were exploding during the voyage, and that the boilers were in a very bad condition in general. They could see that one destroyer was carrying out a military mission with its engine not being able to work in reverse· that a small forty-year-old torpedo boat never stopped its patrols even when facing any kind of damage (...). Our ships were gradually joining British flotillas as convoy escort groups. Even though we had different flags, we started to lead mixed convoys with both British and Greek escorting ships. And it was the first time in the forty years of my life in the Navy, that I saw such a big action of our ships across the Atlantic and the Indian Ocean, and the Mediterranean Sea, with such long voyages and such an exceptional naval and technical condition of the Commanding Officers, the staffs and crews. I am very satisfied with this action, and it fills me with national pride. See Σακελλαρίου (1945), vol. B1, 236.

boilers. On September 30, the destroyer started its long journey around Africa participating in escorts to join the Greek Fleet. The first mission of the Greek destroyer during its voyage was the escort of 8 British ships from Liverpool to Londonderry.

On July 24, the submarine Papanikolis with Commanding Officer, Commander Spanidis, sailed from Haifa to Crete, where it dropped off war materiel and commandos, and picked up 24 Greeks and 1 British officer. The operation had a lot of difficulties because of the weather conditions and the inability to communicate with those on land. The attempt to pick up a second team in another part of the island was cancelled because the communication was impossible. Also, tents and floodlights made it clear that the enemy was present in that area.

From August 31 until September 15, the Greek submarine carried out its second patrol and it dropped off commandos and war materiel to Rhodes. During the patrol, the submarine faced a number of damages, which forced it to sail to Suez in order to be repaired by the crew of the repair ship Hephaestus.

On the evening of July 9, the submarine Nirefs with Commanding Officer, Lieutenant Commander Rallis, sailed from Haifa in order to patrol. The personnel did very well despite the frequent damages to the submarine. The left engine stalled on the third day, and the right one a little later. The submarine was forced to sail near Cyprus with its electric motors, when at the same time there was damage at the gyrocompass. On July 15, the engines were repaired and the submarine passed through the Rhodes-Karpathos strait. At around 10 am, the Nirefs located four sailing ships four miles north of Karpathos. The Greek submarine made an attack sinking the biggest three of them. The Commanding Officer of the submarine let the 44 surviving members of the crew board the fourth sailing ship, which he set free. He took the owner of the sailing ships, his son and one engineer on the Greek submarine. They gave him important information about the fortification of the Dodecanese Islands and the power of the guards. On July 19, at 2:25 pm, the Nirefs located an enemy ship of 6,000-7,000 tons. The Greek submarine fired 4 torpedoes from a distance of 2,300 meters, and at least one of them reached the target as they heard an explosion. On July 20, in the area of Kea-Makronisos, the submarine encountered an average displacement cargo ship escorted by a destroyer of 1,500 tons, within 5 miles distance. The attack conditions were ideal, but a new damage due to short circuit cancelled the attack.

2. Πρωτότυπο

εν πλω για 209 ώρες. Τέλος, το Λίβανος άρχισε τη δράση του στις 26 Νοεμβρίου και διατέθηκε για ναρκαλιεία στα λιμάνια της Συρίας.

Οι Βρετανοί ήταν τόσο ευχαριστημένοι από τη δράση των ελληνικών ναρκαλιευτικών, που

13 Σήμα 14.58 της 17/9. Βρετανός Στόλαρχος της Μεσογείου προς EMAN: Συγχαρητήρια για την πρώτη σας νάρκη. Χαίρομαι επειδή πληροφορούμαι ότι πλοίο και πλήρωμα είναι εξίσου ισχυρά (...).

488

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10



ζήτησαν από το Υπουργείο Ναυτικών να χρησιμοποιηθεί αριθμός ανδρών προς επάνδρωση παρατηρητηρίων με σκοπό τον εντοπισμό ποντιζόμενων ναρκών από τα εχθρικά αεροσκάφη. Ανάλογη υπηρεσία ιδρύθηκε υπαγόμενη στην EMAN.

Στις 10 Νοεμβρίου, το υποβρύχιο Γλαῦκος στη διάρκεια περιπολίας του στην περιοχή των Χανίων έβαλε εναντίον έμφορτου εμπορικού πλοίου 3.000 τόνων δύο τορπίλες, από τις οποίες η μία βρήκε τον στόχο. Μετά την επιτυχία του αυτή συνέχισε την περιπολία του βόρεια των Χανίων και της Σούδας μεταξύ 12 και 14 Νοεμβρίου. Συνεχόμενες σοβαρές βλάβες το ανάγκασαν να καταφύγει στη Μάλτα. Κατά τη διάρκεια του πλου, λόγω μεγάλης κακοκαιρίας, ο κινητήρας του υποβρυχίου αχρηστεύθηκε, ενώ κύματα εισήλθαν στο εσωτερικό του σκάφους από τον πυργίσκο. Εξαιτίας αυτού, ο κυβερνήτης του αναγκάστηκε να εγκαταλείψει την προσπάθεια επίθεσης εναντίον ιταλικής νηοπομπής.

Τέλη Νοεμβρίου και αρχές Δεκεμβρίου, τα ελληνικά υποβρύχια Τρίτων και Νηρεὺς ανέλαβαν αποστολές προσέγγισης των νοτίων ακτών της Κρήτης ούτως ώστε να παραληφθούν και να μεταφερθούν Βρετανοί και Έλληνες, οι οποίοι διώκονταν από τις γερμανικές Αρχές. Έγιναν τρεις τέτοιες αποστολές, οι οποίες ολοκληρώθηκαν επιτυχώς. Δόθηκαν τρόφιμα και φάρμακα σε αποκρουπτόμενους Έλληνες και Βρετανούς, ενώ παρελήφθησαν από την Κρήτη συνολικά 40 άτομα, από τα οποία 10 αξιωματικοί και 3 γυναίκες. Περισσότερες τέτοιες αποστολές δεν μπορούσαν να πραγματοποιηθούν γιατί κάθε τέτοια σήμαινε αποστέρηση ελληνικού υποβρυχίου από περιπολία, οι οποίες είχαν ήδη αραιώσει λόγω των συνεχόμενων βλαβών των ελληνικών υποβρυχίων.

Στα τέλη Δεκεμβρίου του 1941 άρχισε η επίθεση των Βρετανών κατά των γερμανικών και ιταλικών δυνάμεων στη Λιβύη. Ο Αρχηγός Στόλου αλλά και ο υπουργός των Ναυτικών ζήτησαν από τους Βρετανούς την ενεργότερη συμμετοχή των ελληνικών πλοίων σε αποστολές

Το αγγλικό Υ/Β PERSEUS (N36) επί του οποίου επέβαινε, κατά τη βύθισή του, προς εκπαίδευση ο Υποπλοίαρχος Νικόλαος Μέρλιν BN. Υπαρχος του Υ/Β ΓΛΑΥΚΟΣ (Υ6). Από την έκδοση Submarines Memories.

πέρα από συνοδείες.¹⁴ Οι Βρετανοί ζήτησαν την περιπολία ελληνικού αντιτορπιλικού ανατολικά του Τομπρούκ. Τα αντιτορπιλικά *Πάνθηρ*, *Τέραξ*, *Νίκη* και *Ασπίς* ανέλαβαν την περιπολία της περιοχής Μπαρντίας-Σολούμ με ορμητήριο τη Μάρσα Ματρούχ. Τα ελληνικά πλοία όμως ευρίσκονταν σε πολύ κακή κατάσταση. Το *Πάνθηρ* και το *Νίκη* λόγω της κακής κατάστασης των μηχανών τους δεν κατάφεραν να παραμείνουν εκεί περισσότερο από τέσσερις μέρες.¹⁵ Τα δύο ελληνικά πλοία αντικαταστάθηκαν από τα *Τέραξ* και *Ασπίς*, τα οποία ανέλαβαν τις περιπολίες του Σολούμ. Αυτές έληξαν στις 17 Δεκεμβρίου λόγω της προελάσεως του Βρετανικού Στρατού που τις καθιστούσε πλέον περιττές.¹⁶

Ο Δεκέμβριος όμως, θα στιγματιστεί και από την απώλεια του υποπλοιάρχου Νικολάου Μέρλιν. Ο Μέρλιν ήταν ύπαρχος του *Γλαῦκος*. Επειδή το ελληνικό υποβρύχιο θα παρέμενε για μεγάλο διάστημα στη Μάλτα για επισκευές, ζήτησε και πέτυχε να επιβεί σε βρετανικό υποβρύχιο για να εμπλουτίσει τις γνώσεις του. Επέβη στο μεγάλο βρετανικό υποβρύχιο *Perseus*, το οποίο απέπλευσε από τη Μάλτα στις 26 Νοεμβρίου για περιπολία έξω από τον Τάραντα και το Ιόνιο Πέλαγος. Αναμενόταν η επιστροφή του στην Αλεξάνδρεια στις 20 Δεκεμβρίου, αλλά το υποβρύχιο δεν ήρθε ποτέ. Είχε προσκρούσει σε νάρκη.¹⁷

Η αρχή του 1942 βρίσκει τον Ελληνικό Στόλο με παλαιά και καταπονημένα σκάφη. Εντούτοις, κατάφερε να αναπτύξει πολεμική δράση και κυρίως παρέμεινε ζωντανός. Πολλές φορές, ακόμη και το να παραμείνεις ζωντανός αποτελεί από μόνο του μια σημαντική νίκη. Το 1942 είναι η χρονιά που ο Ελληνικός Στόλος αρχίζει να ανακαινίζεται αποκτώντας νέα πλοία,

14 Έως τότε δεν είχαν κάνει χρήση οι Άγγλοι της τσακίς γενομένης προτάσεώς μας όπως χρησιμοποιηθώσι τα πλοία μας εις μικτάς μετά των ιδικών των πολεμικάς αποστολάς, ούδε ήμεις είχομεν επιμείνειν, εφ' όσον ήτο γνωστόν ότι τα πλοία μας δεν ήσαν καταλληλά, συγκρινόμενα προς τα Αγγλικά. Νυν όμως με τον άνωτέρω έξιτορηθέντα αποδεκατισμόν του Αγγλικού Στόλου, τα ιδικά μας απέκτων κάποιαν άξιαν. Παρήγγειλα λοιπόν διά του Συνδέσμου, ότι εάν έχρειαζοντο, θά ήτο δυνατόν νά αναβληθῇ ὁ πλοῦς τοῦ Κουντουριώτη εἰς Ἰνδίας, διότι τό πλοῖον αὐτό ήτο ταχὺ καί ὅπωςδῆποτε ἀσφαλές διά τας ἐγγύς τῆς Ἀλεξανδρείας ἐπιχειρήσεις (...). Ὅπωςδῆποτε, νομίζω ὅτι ἡννοήσαν ὅτι ἐπιθυμοῦμεν εἰς τόν κοινόν ἀγῶνα νά μὴ μοιραζώμεθα μόνον τούς κόπους, ἀλλά καί τας θυσίας, αἰτίνες κατά τήν περίοδον ἐκείνην ἐβάρυνον μόνον αὐτούς ὑπερβολικά. Βλ. Καββαδίας (1950), 441.

15 Οὕτω τὰ παλαιότερα καί πλέον περιφρονήμενα πλοῖα μας ἔδρασαν πρῶτα εἰς τό πραγματικόν μέτωπον. Ὑπῆρξαν ὅμως πάντοτε ἄτυχα, μὴ συναντήσαντα τόν ἐχθρόν (μολονότι ἐν Γερμανικόν ὑποβρύχιον ἐβυθίσθη ὑπό τοῦ δεκάδα μιλλίων Δυτικώτερον τοῦ τομέως τῆς Νίκης περιπολοῦντος Αγγλικού) καί ἡ κακοκαιρία ἀνέλαβε νά συντομεύσῃ τήν, ἄλλως τε, μικράν ἀντοχήν εἰς διαρκή κίνησιν τῶν προϊστορικῶν αὐτῶν σκαφῶν. Τήν 2αν Δεκεμβρίου, διετάχθη ἡ Νίκη νά ἀποπλεύσῃ ἐξ Ἀλεξανδρείας διά συνοδείαν. Οὔτε αἱ Αγγλικάι Ἀρχαί ἐπρόσεξαν τόν ἐλεεινόν καιρόν, οὔτε ὁ Τομπάζης, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ του νά ἀποπλεύσῃ, τό ἐπικαλέσθη. Βλ. Καββαδίας (1950), 436.

16 Σῆμα του Αρχηγού του Στόλου της Μεσογείου Cunnigham προς το ελληνικό Ναυτικό (11.29/19-12-1941): Αἱ Ἑλληνικάι ναυτικάι μονάδες δέν χρειάζονται διά τας περιπολίας ἔξωθεν τῆς Μπαρντίας καί τοῦ Σολούμ. Παρόλον ὅτι δέν ὑπῆρξαν ἀρκετά τυχεραί ὥστε νά συναντήσουν ἐχθρικά πλοῖα, αἱ περιπολῖαι τῶν μονάδων σας πιθανῶς ἀπέτρεψαν τόν ἐχθρόν ἀπό τοῦ νά συνεχίσῃ τόν ἐφοδιασμόν τῶν ὡς ἄνω λιμένων. Βλ. Καββαδίας (1950), 437.

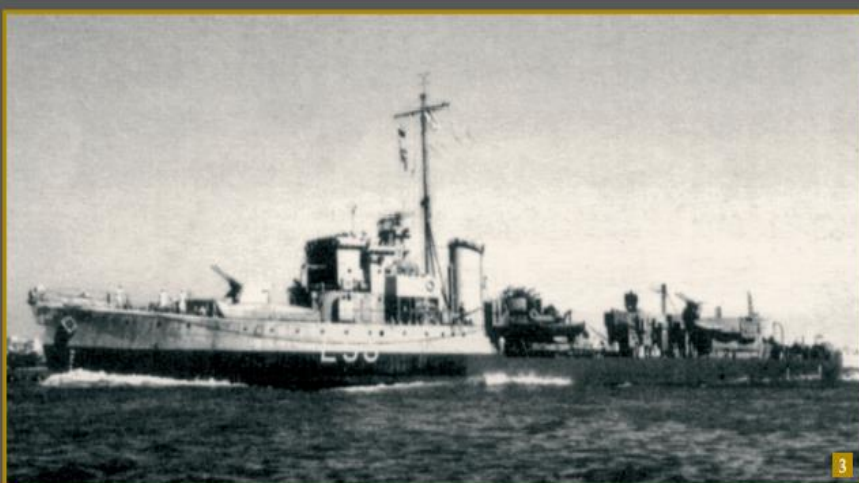
17 Ἐν τούτοις μετά ἐν ἔτος, ἐπληροφορήθημεν ὅτι ὑπῆρχε εἰς Κεφαλληνίαν εἰς ναυαγός Αγγλικού ὑποβρυχίου. Κατόπιν συνεννοήσεώς μου με τούς Ἀγγλους, ἐστάλη ἐκ Σμύρνης Ἑλληνικόν πετρελαιοκίνητον, ἐκ τῶν ἐκτελούντων τήν μετά τῆς Ἑλλάδος συγκοινωνίας, ὅπερ πλεύσαν κατ' εὐθείαν καί τηροῦμενον μακράν τῶν ἀκτῶν, εἰς Κεφαλληνίαν, ἐπανεφερε ἕνα ναῦτην τοῦ Περσέως. Οὗτος ἀνέφερεν, ὅτι τό πλοῖον προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης παρά τὰ Κάκαβα καί ἐβυθίσθη εἰς σχετικῶς ἀβαθῆ ὕδατα. Εὐρίσκόμενος εἰς τόν πυργίσκον, ὑπῆρξεν ὁ μόνος ἐπιζήσας τῆς ἐκρήξεως, δέν ἐκινεῖτο δέ διότι ἐφοβεῖτο μήπως ἀνακαλυφθῇ καί δώσῃ λαβήν διωγμῶν εἰς ὁλόκληρον τήν περιοχὴν, ἥτις τον εἶχε περιθάψει. Βλ. Καββαδίας (1950), 434.



1



2



3

1. Το αντιτορπιλικό Πίνδος, 2. Το αντιτορπιλικό Μιαούλης σε ελαιογραφία του Αντ. Κανά.
3. Το αντιτορπιλικό Κανάρης, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος - Μακριά από την Πατρίδα (1941-1944)

491

με τα οποία συμμετέχει πιο ενεργά στη συμμαχική προσπάθεια, ενώ αξιωματικοί και προσωπικό έρχονται σε επαφή και καλούνται να χειριστούν νέα τεχνολογικά συστήματα. Το Πολεμικό Ναυτικό, αφού επιβίωσε, αλλάζει πλέον σελίδα μέσα στις φλόγες του πολέμου. Παράλληλα, για την επάνδρωση των νέων αυτών ναυτικών μονάδων το προσωπικό του Στόλου αυξάνεται. Άνδρες που διέφυγαν από την Ελλάδα αλλά και εθελοντές παρουσιάζονται και κατατάσσονται. Στις 20 Μαρτίου του 1942, άρχισε η κατάταξη των επιστρατευμένων δέκα ηλικιών Ελλήνων της Αιγύπτου, της Συρίας, της Παλαιστίνης και του Σουδάν. Μαζί με αυτούς ξεκινά και η επιστράτευση των Ελλήνων της Μ. Βρετανίας με βάση κυρίως τα πληρώματα των εμπορικών πλοίων. Αυτή η αύξηση όμως θα φέρει και κάποια προβλήματα, που σχετίζονται κυρίως με στάσεις κατά της Ηγεσίας. Ιδίως στα πληρώματα των εμπορικών πλοίων, όπως είναι φυσικό, υπήρχαν άτομα τα οποία ήταν φορείς ιδεών και πολιτικών απόψεων εν πολλοίς ασύμβατες με το πνεύμα και τις ανάγκες του πολέμου.

Τέλη του 1941-αρχές του 1942 αποφασίστηκε η παραχώρηση στο Πολεμικό Ναυτικό τεσσάρων αντιτορπιλικών τύπου *Hunt*. Αυτά έλαβαν τα ονόματα *Πίνδος*, *Αδρία*, *Μιαούλης* και *Κανάρης*.¹⁸ Ακόμη υπήρξε υπόσχεση των Βρετανών για παραχώρηση ενός ή δύο υποβρυχίων,¹⁹ δύο ακόμη αντιτορπιλικών και τεσσάρων κορβετών. Το 1942, στο πλαίσιο ανασχηματισμού της ελληνικής Κυβέρνησης, ο υποναύαρχος Καββαδίας ανέλαβε υφυπουργός των Ναυτικών, ενώ την αρχηγία του Στόλου ο υποναύαρχος Σακελλαρίου.

Το αντιτορπιλικό *Β. Όλγα* με κυβερνήτη τον Ι. Βλαχόπουλο αφού ολοκλήρωσε τις επισκευές και τις μετασκευές ξεκίνησε την έντονη δράση του, η οποία είχε να κάνει με ανθυποβρυχιακές έρευνες στην περιοχή Τρινκομαλί και *Colombo*, συνοδεία δύο μεγάλων αμερικανικών ατμοπλοίων 25.000 τόνων μέχρι τη Βομβάη, συμμετοχή σε βρετανικές συνδυασμένες ασκήσεις στην Αλεξάνδρεια με υποβρύχια, αντιτορπιλικά και αεροσκάφη και προσπάθεια ανεύρεσης πληρώματος βρετανικού αεροσκάφους που κατέπεσε.

Στις 25 Μαρτίου ανέλαβε μαζί με το αντιτορπιλικό *Jaguar* τη συνοδεία του πετρελαιοφόρου *Slavol* από την Αλεξάνδρεια στη Μάρσα Ματρούχ. Το απόγευμα της ίδιας μέρας, το ελληνικό αντιτορπιλικό ανατίνανε επιπλέονσα νάρκη και στη συνέχεια έβαλε 20 βόμβες βυθού εναντίον εντοπισθέντος υποβρυχίου. Το υποβρύχιο όμως, κατόρθωσε να τορπιλίσει το *Jaguar*.

18 Όσον αφορά στην απόκτηση νέων μαχίμων μονάδων, κατόπιν επανειλημμένων παρακλήσεών μου προς τον Ναύαρχον Καννίγκαμ, το Βρετανικόν Ναυαρχείον απεδέχθη την αίτησίν μου να μας παραχωρηθούν νέα αντιτορπιλικά. Το φθινόπωρο του 1941 μάς έχορηγήθησαν τα δύο πρώτα, ή *Πίνδος* και *Αδρία*. Όταν μετέβην εις τὸ Λονδίνο, μετὰ επανειλημμένας μου ἐνέργειας εἰς τὸ Βρετανικόν Ναυαρχείον ἐπέτυχον τὴν 31^η Ιανουαρίου 1942 να μας δώσουν ἄλλα δύο, τὰ *Κανάρης* καὶ *Μιαούλης*. Τὸ προσωπικόν αὐτῶν τῶν αντιτορπιλικῶν εἶχεν ἐτοιμασθεῖ εἰς τὴν Αλεξάνδρειαν καὶ μέχρι Ἀπριλίου 1942 εἶχαν ἀποσταλεῖ εἰς τὴν Ἀγγλίαν διὰ τὴν παραλαβὴν τῶν περὶ τοὺς 20 αξιωματικοὶ καὶ 600 νπαξιωματικοὶ καὶ ναῦτες. Πρέπει ὅμως νὰ τονίσω ἐδῶ ὅτι τόσοσιν ἦτο τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Πρωθυπουργοῦ, κ. Τσουδεροῦ, ὑπὲρ ἐπαυξήσεως τῆς πολεμικῆς ἀποδόσεως τοῦ Ναυτικοῦ μας ὥστε εἰς σχετικὰ τηλεγραφήματά μου πρὸς αὐτόν ἀπὸ τὴν Αἴγυπτον, καὶ εἰς ἐγγράφους ἐκθέσεις που του ἔστειλλον ὅπως ἐνεργήσῃ εἰς τὸ Λονδίνο διὰ νὰ παραλάβωμε νέα πλοία, μου ἀπήντα τὴν 7^η Οκτωβρίου 1941, ὅτι τὸ Ναυτικὸ ἀρκετὰ μέχρι τότε εἶχε κάμει, ὅτι πρέπει νὰ ἐπαναπαύεται ἐπὶ τῶν δαφνῶν του, καὶ ὅτι δὲν πρέπει νὰ παραλάβωμε νέα πλοία διότι αὐτὰ θὰ μας κοστίσουν χρήματα (...). Βλ. Σακελλαρίου (1945), τόμ. Β', 228.

19 Σακελλαρίου (1945), ὁ.π.

Το *B. Ολγα* περισυνέλεξε τους ναυαγούς του βρετανικού αντιτορπιλικού και συνέχισε μόνο του τη συνοδεία του πετρελαιοφόρου. Όμως, και το πετρελαιοφόρο τορπιλίστηκε και βυθίστηκε το πρωί της επόμενης μέρας. Το ελληνικό αντιτορπιλικό περισυνέλεξε τους ναυαγούς και έριξε 10 βόμβες βυθού χωρίς όμως κάποιο επιβεβαιωμένο αποτέλεσμα.

Πέραν των άλλων συνοδειών, το *B. Όλγα*, στις 7/4, διατάχθηκε να αποχωριστεί από τη νηοπομπή και να πλεύσει σε καθορισμένο στίγμα για τη διάσωση του πληρώματος του πλωτού νοσοκομείου *Somersetshire*, το οποίο είχε τορπιλισθεί. Συνάντησε το χτυπημένο πλοίο, το οποίο τελικά έπλευσε με δικά του μέσα στην Αλεξάνδρεια. Το ελληνικό αντιτορπιλικό παρέλαβε το νοσοκομειακό προσωπικό και το μετέφερε στη Μάρσα Ματρούχ. Στη συνέχεια συμμετείχε σε συνοδείες στην περιοχή Αλεξάνδρεια-Τομπρούκ-Πορτ Σάιδ. Στις 20 Απριλίου, ενώ συνόδευε βρετανικό πετρελαιοφόρο από το Πορτ Σάιδ στην Αλεξάνδρεια, υπέστη ανεπιτυχή επίθεση από δύο εχθρικά τορπιλοπλάνα από ύψος 100 μέτρων και απόσταση 800-1.000 μέτρων. Στα τέλη Απριλίου το *B. Ολγα* εξετέλεσε ανθυποβρυχιακές έρευνες στην περιοχή της Αλεξάνδρειας.

Το αντιτορπιλικό *Λετός*, αφού ολοκλήρωσε τις επισκευές και μετασκευές του μέχρι τις αρχές του 1942, συνόδευσε δύο μεταγωγικά γεμάτα με στρατό από το *Colombo* μέχρι *Cochin*. Στις 14/3 έγινε αντιληπτό από το ελληνικό αντιτορπιλικό εχθρικό υποβρύχιο, εναντίον του οποίου εκτέλεσε τρεις διαδοχικές επιθέσεις με βόμβες βυθού χωρίς όμως επιβεβαιωμένα αποτελέσματα. Επέστρεψε στην Αλεξάνδρεια στις 4 Απριλίου, όπου παρέμεινε σε ακινησία για μικροεπισκευές μέχρι τα μέσα περίπου Μαΐου.

Στις αρχές του 1942 το υλικό των ελληνικών υποβρυχίων ευρίσκεται σε πολύ κακή κατάσταση, ενώ σημειώνεται και η απώλεια του υποβρυχίου *Γλαῦκος*, κατά τη διάρκεια των φοβερών γερμανικών αεροπορικών βομβαρδισμών της Μάλτας. Το ελληνικό υποβρύχιο ευρισκόταν στη Μάλτα για επισκευή, όταν, στις 27 Φεβρουαρίου του 1942, κατά τη διάρκεια βομβαρδισμού βρήκαν τον θάνατο ο κυβερνήτης του πλωτάρχης Β. Αρσλάνογλου και ο ανθυποπλοίαρχος, Ι. Κωστάκος, οι οποίοι ευρίσκονταν στις αποβάθρες του ναυστάθμου έξω από το καταφύγιο. Ο ελαφρά τραυματισμένος ύπαρχος υποπλοίαρχος Δανιόλος ανέλαβε κυβερνήτης του υποβρυχίου. Οι απώλειες των βρετανικών πλοίων λόγω των συνεχόμενων βομβαρδισμών ήταν μεγάλες. Μέχρι την 4^η Απριλίου, το *Γλαῦκος* είχε διαφύγει τον κίνδυνο και ο κυβερνήτης, υποπλοίαρχος Δανιόλος ανέμενε τα αποτελέσματα δοκιμών στους κινητήρες για να αποπλεύσει το ταχύτερο δυνατόν. Εκείνη όμως την ημέρα, κατά τις 11:30, γερμανικά αεροσκάφη έβαλαν βόμβες κατά του ελληνικού υποβρυχίου. Τρεις έπεσαν πάνω στο σκάφος, το οποίο βυθίστηκε μέσα σε δύο λεπτά. Δεν υπήρξαν ανθρώπινα θύματα καθώς το προσωπικό είχε διαταχθεί να αποσυρθεί στο κοντινό καταφύγιο μετά την αεροπορική επίθεση του πρώτου κύματος.

Μέχρι τα τέλη Απριλίου του 1942, σύμφωνα με έκθεση του διοικητή υποβρυχίων πλοίαρχου Αντωνόπουλου²⁰ τα ελληνικά υποβρύχια εξετέλεσαν 14 συνολικά πολεμικές περιπολίες και αποστολές διάρκειας συνολικά 171 ημερών, 34 ημερήσιες ασκήσεις εν πλω, ενώ διήνυσαν

²⁰ Φωκιάς (1953), τόμ. Β', σ. 104.

συνολικά 21.803 μίλια και βρέθηκαν εν πλω 4.621 ώρες. Από τα ελληνικά υποβρύχια εκτοξεύτηκαν 5 τορπίλες και 17 βολές πυροβόλου και προσεβλήθησαν από αυτά ένα φορτηγό ατμόπλοιο 3.000 τόνων και 2 ιστιοφόρα 40 τόνων. Ο πλοίαρχος Αντωνόπουλος τονίζει στην έκθεσή του την αδυναμία του υλικού των γηρασμένων πλοίων.

Επίσης, αυτή την περίοδο εκδηλώνονται στασιαστικές ενέργειες. Μία τέτοια εκδηλώθηκε και στο θωρηκτό Γ. Αβέρωφ στη Βομβάη και μία στο Chatham στη Μ. Βρετανία από τα στρατωνιζόμενα πληρώματα, που επρόκειτο να παραλάβουν τα νέα πλοία. Η πρώτη στάση εκδηλώθηκε στις 13 Μαΐου όταν οι ναύτες απαίτησαν την απελευθέρωση ναύτη επί του οποίου είχε χειροδικήσει ο κυβερνήτης πλοίαρχος Πετρόπουλος.²¹ Ως αιτία της δεύτερης αναφέρεται το ότι το πλήθος των ναυτών του εμπορικού ναυτικού εμφορούνταν από συγκεκριμένες πολιτικές ιδέες.²²

Τον Ιούνιο του 1942 εκδηλώνεται η μεγάλη επίθεση του Ρόμελ, ο οποίος είχε καταφέρει να φθάσει στη γραμμή του Αλαμείν. Αποτέλεσμα αυτού ήταν ο Βρετανικός Στόλος να αρχίσει να εκκενώνει την Αλεξάνδρεια. Στις 27-28 Ιουνίου αποχώρησαν από την Αλεξάνδρεια οι μεγάλες μονάδες του Βρετανικού Στόλου, ενώ με διαταγή του ελληνικού Υπουργείου Ναυτικών επιβιβάστηκαν επί του Ιωνία και του Κορινθία προς απομάκρυνση γυναίκες, σύζυγοι, ασθενείς, αδελφές νοσοκόμες, κρατούμενοι των Ναυτικών Φυλακών μαζί με τους χωροφύλακες που τους πρόσεχαν. Στις 29 Ιουνίου απέπλευσαν τα ελληνικά πλοία προς Ανατολάς με συνοδεία πολλών υποβρυχίων και αντιτορπιλικών. Στις 30 Ιουνίου διατάχθηκαν από τον Έλληνα Αρχηγό Στόλου και τα εναπομείναντα ελληνικά πολεμικά πλοία να αποπλεύσουν από την Αλεξάνδρεια για το Πορτ Σάϊντ. Ήταν τα τελευταία από όλα τα πολεμικά που εγκατέλειψαν

21 Ηναγκάσθησαν να λάβω έκτακτα μέτρα πρὸς ἐδραίωσιν τῆς πειθαρχίας, ἀφοῦ ἠναγκάσθημεν νὰ προβώμεν καὶ εἰς ἐνέργειαν πρὸς τὴν Ἰνδικὴν Κυβέρνησιν διὰ νὰ ψηφίσῃ εἰδικούς νόμους καὶ νὰ μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ φυλακίσωμεν ἐκεῖ τοὺς ταραχοποιούς τοῦ Αβέρωφ. Μετὰ τρεῖς δίκας ἐν Βομβάῃ, εἰς τὰς ὁποίας ἐδικάσθησαν καὶ ἐτιμωρήθησαν 25 ναῦται, εἰς τὰς ὁποίας παραπεμφθῆσαν οἱ ἀδρανῆσαντες ἀξιωματικοὶ ἐκ τῶν ὁποίων οἱ περισσότεροι κατεδικάσθησαν, καὶ αὐτοῦ τοῦ Κυβερνήτου συμπεριλαμβανομένου, δικασθέντος καὶ καταδικασθέντος ἐπὶ βίαιονπραγίᾳ κατὰ κατωτέρου, καὶ μετὰ ἄλλας δίκας εἰς τὴν Ἀγγλίαν ὅπου παραπεμφθῆσαν καὶ κατεδικάσθησαν οἱ ἐκδηλωθέντες ναῦται, ἀπεκατέστη παραδειγματικὴ ἡ τάξις καὶ εἰς τὸν Αβέρωφ καὶ εἰς τὰ πλοία μας γενικῶς. Σακελλαρίου (1945), τόμ. Β', 230.

22 Μαζὺ ὁμως μὲ τὰ εὐχάριστα τῆς παραλαβῆς τῶν νέων πλοίων μας δεν ἔλειψαν δυστυχῶς καὶ τὰ δυσάρεστα: ἡ ἐπιστράτευσις τῶν ναυτεργατῶν ἐπροχώρει μὲ βραδύν ῥυθμὸν λόγῳ τῆς ἀπροθυμίας πολλῶν ἐξ αὐτῶν νὰ ἀνταλλάξουν τὰς ἀποδοχὰς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μὲ τὸν γλίσχρον μισθὸν τοῦ ναύτου τοῦ Β. Ναυτικοῦ (...). Τὸ θέαμα τῶν παραστρατημένων ἐκείνων ἀνθρώπων, πον ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν θεωριῶν ἀκαταλήπτων εἰς τοὺς περισσότερους ἐξ αὐτῶν ἐνήργουν κατὰ τρόπον παρεμβάλλοντα προσκόμματα εἰς τὸν Συμμαχικὸν ἀγῶνα, ἦτο κατὰ τοσοῦτο μᾶλλον θλιβερόν καὶ ἀνησυχητικόν, καθόσον ἐβλεπε κανεὶς εἰς τὰ μάτια των, ὅχι μόνον τὸ μῖσος, ἀλλὰ καὶ τὴν πεποίθησίν των, ὅτι μὲ τὴν ἐνέργειαν των αὐτὴν ἐξεδήλουν τὰ «ἀντιφασιστικά» των – καθὼς τὰ ἔλεγαν διὰ νὰ μὴν ἀναφέρουν τὸ πραγματικόν των ὄνομα «κομμουνιστικά» φρονήματα! (...) Τὰ γεγονότα αὐτὰ που συνέπιπταν χρονικῶς μὲ τὴν ἐπὶ τοῦ Αβέρωφ ἐκδηλωθεῖσαν στάσιν ἐν Βομβάῃ, ἐδείκνυναν ὅτι ἐπεβάλλετο, παραλλήλως μὲ τὰ αὐστηρά μέτρα καταστολῆς, νὰ τονωθῇ ἡ ψυχικὴ ἐπαφὴ μεταξὺ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων, ὥστε νὰ μὴν εὕρισκουν γόνιμον ἔδαφος αἱ δολοπλοκίαι καὶ αἱ συκοφαντίαι τῶν πάσης φύσεως ἀνατρεπτικῶν στοιχείων. Ἡ γενικὴ αὐτὴ κατεύθυνσις ἐπεβάλλετο κατὰ μείζονα λόγον ὡς ἐκ τῶν ἐντελῶς ιδιότυπων συνθηκῶν, ὑπὸ τὰς ὁποίας αἱ ἑνοπλοὶ μας δυνάμεις διεξήγον τὸν πόλεμον ἀπὸ ἐνός καὶ πλέον ἔτους, μακρὰν τοῦ πατρίου ἔδαφους καὶ χωρὶς δυνατότητα ἐπικοινωνίας μὲ τοὺς οἰκείους των, ὑπὸ μίαν Κυβέρνησιν, ἡ ὁποία παρ' ὅλας τὰς προσπάθειάς καὶ τὸν ἀναμφισβήτητον πατριωτισμὸν τοῦ Προέδρου καὶ τῶν μελῶν τῆς, δεν προήρχετο ἀπὸ λαϊκὴν ἐνθυμητοῦ, οὐδὲ διέθετε κανέν ἀπὸ τὰ στηρίγματα πραγματικῆς ἀσκήσεως τῆς ἐξουσίας. Βλ. Αλεξανδρῆς (1952), 53.



Από την κατάθεση στεφάνου στους τάφους των φονευθέντων στη Μάλτα πλωτάρχη Β. Αρσλάνογλου και ανθυποπλοίαρχου Κ. Κωστάκου, οι οποίοι ενταφιάστηκαν στο νεκροταφείο Φλωριάνα Βαλέττας Μάλτας. Διακρίνονται οι ανθυποπλοίαρχος Στ. Χατζόγλου, σημαιοφόρος μηχ. Β. Σταράκης, αντιπροσωπεία πληρώματος υποβρυχίου Γλαύκος, του ελληνικού προξενείου και της παρούκίας Μάλτας. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Το θωρηκτό Γεώργιος Αβέρωφ αγκυροβολημένο στο Πορτ Σαΐδ. Αρχείο Θ/Κ Αβέρωφ.

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος - Μακριά από την Πατρίδα (1941-1944)

495

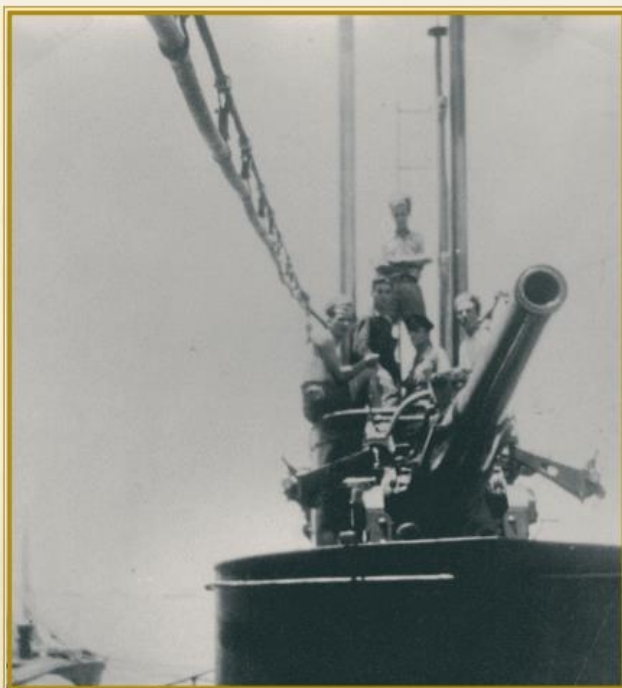
την πόλη το απόγευμα εκείνης της ημέρας. Έμειναν μόνο τα ελληνικά ναρκαλιευτικά για να διατηρούν ασφαλείς τις προσβάσεις του λιμένος της Αλεξάνδρειας από τις νάρκες που πόντιζαν τα γερμανικά αεροσκάφη.

Η απομάκρυνση του Ελληνικού Στόλου έγινε χωρίς προβλήματα παρά την κατάσταση νευρικότητας που επικρατεί σε παρόμοιες περιπτώσεις. Το Αρχηγείο Στόλου εγκαταστάθηκε προσωρινά στην Ισμαηλία²³ και αργότερα στα μέσα Σεπτεμβρίου μεταφέρθηκε στο Πορτ Σαΐδ. Το Πολεμικό Ναυτικό χρειάστηκε για δεύτερη φορά μέσα σε λιγότερο από δύο χρόνια να αναδιοργανωθεί. Η διοίκηση χωρίστηκε σε τρία τμήματα: της Συρίας με βάση τη Χάιφα και αργότερα τη Βηρυτό, του Πορτ Σαΐδ και του Σουέζ. Στη Συρία εγκαταστάθηκε η Βάση Υποβρυχίων μαζί με τη Βρετανική Βάση Υποβρυχίων. Στο Πορτ Σαΐδ συγκεντρώθηκαν όλα τα πλοία που μπορούσαν να προσφέρουν πολεμική υπηρεσία. Από το Πορτ Σαΐδ ξεκινούσαν πάρα πολλές νηοπομπές στις οποίες συμμετείχαν τα ελληνικά πολεμικά. Αυτή η κεντρική θέση που κατείχε αλλά και η ευχέρεια ταχείας διενέργειας επισκευών κατέστησε το Πορτ Σαΐδ την ιδανική κεντρική βάση του Στόλου. Τα αντιτορπιλικά *Σπέτσαι* και *Ιέραξ* αποπεράτωσαν τις επισκευές τους με εντατική εργασία των συνεργείων του *Ήφαιστος* και κατέπλευσαν στο Πορτ Σαΐδ στις 12 Ιουλίου. Στο Πορτ Σαΐδ κατέπλευσε και το *Ήφαιστος* και τελικά και το *Γεώργιος Αβέρωφ*. Τέλος, στο Σουέζ, ο Αρχηγός Στόλου συγκέντρωσε όλα τα πλοία που δεν μπορούσαν να προσφέρουν πολεμική υπηρεσία. Στο *Ιωνία* και στο *Ήφαιστος* είχε μαζευτεί ένα ετερόκλητο πλήθος από ασθενείς, φυλακισμένους και εκπαιδευόμενους. Για τον λόγο αυτό αναζητήθηκε χώρος για τη δημιουργία ειδικού ναυτικού στρατοπέδου. Τελικά κατά τα μέσα Αυγούστου αποφασίστηκε η παραχώρηση στρατοπέδου κοντά στη Μεγάλη Πικρή Λίμνη κι επειδή αυτό δεν εξυπηρετούσε, παραχωρήθηκε ένα μεγαλύτερο που ονομάστηκε Β.Π. Έλλη. Σε αυτό στεγάστηκαν οι Σχολές,²⁴ καθώς και η υπηρεσία Μεταβατικού.

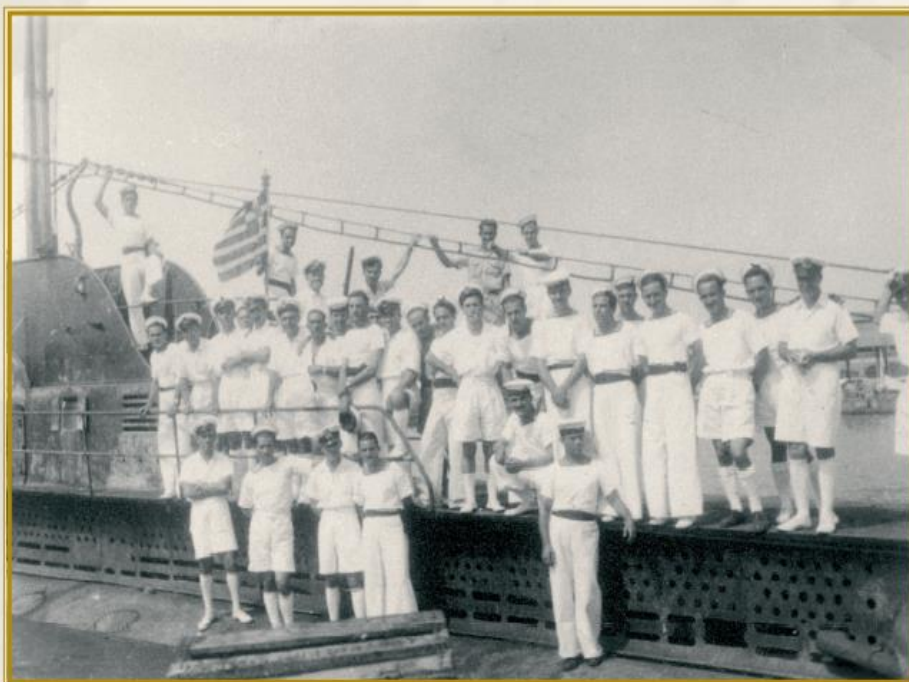
Πριν την εκκένωση της πόλης το υποβρύχιο Παπανικολής (κυβερνήτης αντιπλοίαρχος Σπανίδης) έχοντας ολοκληρώσει τις επισκευές του, απέπλευσε στις 6 Ιουνίου από την Αλεξάνδρεια για πολεμική περιπολία στα δυτικά παράλια του Αιγαίου και την Κρήτη. Στις 11 του ίδιου μήνα πλησίον του Μαλέα βύθισε με εμβολισμό έμφορτο ιστιοφόρο 15 τόνων, ενώ την επομένη στην άκρα Καμήλι βύθισε δύο ακόμη έμφορτα ιστιοφόρα 30 και 15 τόνων με βολές πυροβόλου. Την ίδια μέρα και στην ίδια θέση βύθισε με εμβολισμό γερμανικό ιστιοφόρο γεμάτο πετρέλαιο 70 τόνων. Η συγκομιδή αυτής της ημέρας ολοκληρώθηκε με τη βύθιση ενός ακόμη ιστιοφόρου 30 τόνων με φορτίο άλατος πλησίον του Μαλέα. Στη συνέχεια, στις 14 Ιουνίου, το ελληνικό υποβρύχιο παρέπλευσε το Ταΐναρο προς το Πόρτο Κάγιο, όπου ήταν αγκυροβολημένο ιστιοφόρο 70 τόνων. Το ιστιοφόρο κατελήφθη από τον ανθυποπλοίαρχο Τρουπάκη, ο οποίος προηγουμένως αποβιβάστηκε στον εχθρικό όρμο με λέμβο συνοδευόμενος από ομάδα αναγνωρίσεως. Αφού κατέλαβε το ιστιοφόρο, το οδήγησε έξω όπου και το βύθισε το ελληνικό υποβρύχιο. Τέλος, το Παπανικολής αποβίβασε πράκτορες και πολεμικό υλικό στην Κρήτη,

²³ Μέχρι τα μέσα Ιουλίου σε ένα νοσοκομειακό αυτοκίνητο! Μόνο στα μέσα Ιουλίου μεταφέρθηκε στο σχολείο της ελληνικής κοινότητας Ισμαηλίας.

²⁴ Βλέπε κεφάλαιο για τη Ναυτική Εκπαίδευση.



Αριστερά: Το υποβρύχιο Νηρέυς δίπλα στο συνοδό υποβρυχίων Κορινθία στο λιμάνι της Βηρυτού. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.
Κάτω: Το προσωπικό του υποβρυχίου Νηρέυς στη Ναυτική Βάση Βηρυτού κατά τη θερινή περίοδο του 1942. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος - Μακριά από την Πατρίδα (1941-1944)

497

τη νύκτα της 15-16 Ιουνίου, ενώ παρέλαβε και 15 Νεοζηλανδούς. Κατέπλευσε στην Αλεξάνδρεια στις 20 Ιουνίου μετά από συνολικό πλου 1.255 μιλίων και διάρκειας 340 ωρών.

Το υποβρύχιο *Τρίτων* με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Κοντογιάννη, απέπλευσε στις 6 Ιουνίου με αρχικό προορισμό την Κρήτη, όπου αποβίβασε ομάδα καταδρομέων και ενάμιση περσίπου τόνο πολεμικό υλικό. Κατόπιν ανέλαβε περιπολία στην περιοχή των Κυκλάδων. Στην περιοχή της Θήρας βύθισε ιστιοφόρο, το οποίο μετέφερε φορτίο προς τον Πειραιά για να δι-οχετευτεί στη μαύρη αγορά. Από αυτό περισυνελέγησαν 5 Έλληνες και 3 Ιταλοί στρατιώτες. Στις 13 Ιουνίου και ώρα 14:00, το ελληνικό υποβρύχιο εντόπισε στην περιοχή του Καφηρέα ιστιοφόρο. Το *Τρίτων* έβαλε εναντίον του επανειλημμένα με το πυροβόλο, χωρίς όμως να το βυθίσει. Παράλληλα έκανε την εμφάνισή του και άλλο ιστιοφόρο και το ελληνικό υποβρύχιο έστρεψε το πυρ του πυροβόλου προς εκείνο. Όμως ο μηχανισμός υψώσεως του πυροβόλου του υποβρυχίου έπαθε βλάβη αναγκάζοντάς το να εμβολίσει το πρώτο ιστιοφόρο. Τότε το υπο-βρύχιο άρχισε να βάλλεται από την Ξηρά. Το *Τρίτων* προσπάθησε να εμβολίσει και το δεύτερο ιστιοφόρο, το οποίο αν και είχε βληθεί και είχε εγκαταλειφθεί από το πλήρωμα δεν είχε βυ-θιστεί. Τελικά λόγω των βολών από τη στεριά, το υποβρύχιο αναγκάστηκε να απομακρυνθεί. Από ναυαγό του πρώτου ιστιοφόρου που περισυνελέγη έγινε γνωστό ότι το πρώτο ιστιοφόρο ήταν 270 τόνων με φορτίο 210 τόνους άνθρακα και πήγαινε από την Κύμη στον Πειραιά για να το παραδώσει στους Γερμανούς. Το δεύτερο ιστιοφόρο 150 τόνων ήταν χωρίς φορτίο.

Στη σύνθεση του ελληνικού Στόλου προστέθηκαν νέα πλοία. Καταρχάς παρελήφθησαν δύο νέα ναρκαλιευτικά: Το *Αλκανέτ*, το οποίο ανέλαβε ναρκαλιεία στην περιοχή της Βηρυτού και αργότερα στην Αμμόχωστο της Κύπρου και το *Λύκος*, το οποίο όμως δεν ανέλαβε υπηρε-σία μέχρι τα μέσα Σεπτεμβρίου. Από τις κορβέτες που είχε αποφασιστεί να παραδοθούν στο ελληνικό Ναυτικό, πρώτη παραδόθηκε η κορβέτα *Ρεορυ*, η οποία ύψωσε την ελληνική Σημαία στις 24 Ιουνίου και μετονομάστηκε σε *Σαχτούρης*. Κυβερνήτης τοποθετήθηκε ο πλωτάρχης Φοίφας. Πρώτη αποστολή της ελληνικής κορβέτας ήταν η ρυμούλκηση του *Β. Ολγα* κατά την εκκένωση της Αλεξάνδρειας. Στη συνέχεια, την περίοδο από τον Ιούλιο μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1942 ανέλαβε ένα πλήθος συνοδείων, οι οποίες περιελάμβαναν τις πόλεις Βηρυτό, Πορτ Σάιδ, Χάιφα, Αμμόχωστο, Μερσίνα και Αλεξανδρέτα. Συνολικά διήνυσε 13.966 μίλια χωρίς να σημειωθεί το παραμικρό πρόβλημα. Το αντιτορπιλικό *Πίνδος*, ύψωσε την ελληνική Σημαία στο *Newcastle* την 3^η Ιουνίου και κυβερνήτης τοποθετήθηκε ο αντιπλοίαρχος Κύρης. Το πλοίο έλαβε μέρος σε ασκήσεις με αντιτορπιλικά και υποβρύχια, καθώς και σε συνοδείες μέχρι τον κατάπλου του στο Σουέζ στα τέλη Οκτωβρίου του 1942.

Στις αρχές Αυγούστου, η απειλή κατά της Αλεξάνδρειας είχε πάψει να υφίσταται και ο Βρετανικός Στόλος άρχισε και πάλι να μεταφέρεται εκεί. Τόσο ο Αρχηγός Στόλου όσο και ο υφυπουργός των Ναυτικών δεν επιθυμούσαν την εκ νέου μετεγκατάσταση στην Αλεξάνδρεια, διότι θεωρούσαν την ομορφιά και χλιδή της πόλης ως βλαπτικά στοιχεία για την πειθαρχία των πληρωμάτων. Τελικά με έδρα την Αλεξάνδρεια παρέμειναν το υπουργείο των Ναυτικών, ο στολίσκος των ναρκαλιευτικών, οι σχολές δοκίμων και εφέδρων αξιωματικών, μερικές απο-θήκες και το νοσοκομείο. Τα παλαιά ελληνικά αντιτορπιλικά τον Αύγουστο εκτελούσαν αν-

θυποβρυχιακές έρευνες και κυρίως συνοδείες στην περιοχή του Πορτ Σάϊντ, στη Βηρυτό, στη Χάιφα, την Κύπρο κ.ά., αντιμετωπίζοντας όμως συχνά βλάβες. Είναι χαρακτηριστικό ότι το αντιτορπιλικό Λετός επιχειρούσε με τη μία μηχανή χωρίς να μπορεί να εκτελέσει ανάποδα, ενώ το Σπέτσαι θεωρήθηκε ότι έχει δύο λέβητες από αποτυχία των προσπαθειών επισκευής του τρίτου.²⁵

Στις 20 Ιουλίου ύψωσε την ελληνική Σημαία και το αντιτορπιλικό Αδρίας με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Ι. Τούμπα. Όμως, ατυχής προσάραξη κατά τον πλου παραλαβής του ανάγκασε το ελληνικό αντιτορπιλικό να τεθεί προς επισκευή μέχρι τις 29 Νοεμβρίου 1942. Στη συνέχεια, απέπλευσε και συμμετείχε σε εκπαίδευση στο Scapa Flow μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1942. Το άλλο αντιτορπιλικό τύπου *Hunt*, το Κανάρης, με κυβερνήτη τον πλοίαρχο Ι. Βλαχόπουλο, ύψωσε την ελληνική Σημαία στις 28 Ιουλίου και μέχρι τις 16 Σεπτεμβρίου συμμετείχε σε εκπαίδευση και ασκήσεις. Στη συνέχεια κατέπλευσε στο Λίβερπουλ για καθαρισμό των λεβήτων του. Απέπλευσε στις 30 Σεπτεμβρίου και συμμετέχοντας σε συνοδείες, ξεκίνησε το μακρύ ταξίδι του γύρου της Αφρικής για να συνενωθεί με τον ελληνικό Στόλο. Το πρώτο τμήμα του πλου του ελληνικού αντιτορπιλικού είχε να κάνει με συνοδεία 8 βρετανικών πλοίων από το Λίβερπουλ στο Londonderry.

Από τα υποβρύχια, το Παπανικολής με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Σπανίδη απέπλευσε στις 24 Ιουλίου από τη Χάιφα με προορισμό την Κρήτη. Εκεί αποβίβασε πολεμικό υλικό και καταδρομείς, ενώ παρέλαβε 24 Έλληνες και 1 Βρετανό αξιωματικό. Η επιχείρηση παρουσίασε μεγάλες δυσκολίες λόγω των καιρικών συνθηκών και της δυσχέρειας συνεννόησης με τους ευρισκόμενους στη στεριά. Η παραλαβή δεύτερης ομάδας σε άλλο σημείο του νησιού εγκαταλείφθηκε επειδή η συνεννόηση ήταν αδύνατη αλλά και διότι σε εκείνο το σημείο ευρισκόταν ο εχθρός, όπως μαρτυρούσε η ύπαρξη σκηνών και προβολέων.

Δεύτερη περιπολία εκτέλεσε από 31 Αυγούστου μέχρι 15 Σεπτεμβρίου. Κατά τη διάρκεια της αποβίβασε καταδρομείς και πολεμικό υλικό στη Ρόδο. Κατά την περιπολία αυτή, το ελληνικό υποβρύχιο παρουσίασε σειρά βλαβών που το ανάγκασαν να κατευθυνθεί στο Σουέζ για επισκευές από το συνεργείο του Ήφαιστος.

Το υποβρύχιο Νηρέυς με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Ράλλη απέπλευσε από τη Χάιφα το απόγευμα της 9ης Ιουλίου για εκτέλεση περιπολίας. Το προσωπικό του υποβρυχίου απέδωσε πολύ ικανοποιητικά παρά τις συνεχόμενες βλάβες στο υλικό. Από την τρίτη ημέρα, κράτησε

25 Οί Σύμμαχοι μας έβλεπαν ότι πλοία μας έξετέλουν πολεμικούς πλόας όταν οί αύλοι των λεβήτων των διερρηγνύοντο έν πλώ, γενικά δέ με σαθρούς λέβητας· ότι έπλεε εις πολεμικάς αποστολάς ένα αντιτορπιλικό, του όποιου ή μηχανή δέν έκινείτο ανάποδα· ότι ένα μικρό τορπιλλοβόλο μας, ήλικίας σαράντα έτών ούδέποτε διέκοψε τάς περιπολίας του οίανδήποτε βλάβην και άν αντιμετώπιζε (...). Τά πλοία (μας) προοδεντικώς έντάσσονται εις Βρετανικούς Στολίσκους, εις ομάδας συνοδείας νηοπομπών. Χωρίς να γίνεται διάκρισις σημαίας, αρχίσαμε να ήγούμεθα μικτών νηοπομπών, εις τάς όποιás τά συνοδά είναι Βρεττανικά και Έλληνικά. Καί ήτο ή πρώτη φορά πού εις τά σαράντα χρόνια ζωής μου εις τό Ναυτικόν διεπίστωσα τόσον μεγάλην κίνησιν των πλοίων μας μετακινουμένων από του Ινδικού, τής Μεσογείου και του Ατλαντικού εις τόσον μακρούς πλόας και τόσον άρτιαν ναυτικήν και τεχνικήν κατάστασιν Κυβερνητών, έπιτελείων και πληρωμάτων, και ή κίνησις αυτή με έκπληροι και ακόμα με πληροί έθνικής υπερηφανείας. Βλ. Σακελλαρίου (1945), τόμ. Β', 236.

η αριστερή μηχανή και λίγο αργότερα, η δεξιά. Το υποβρύχιο αναγκάστηκε με τους ηλεκτροκινητήρες του να πλεύσει πλησίον της Κύπρου, ενώ παράλληλα παρουσιάστηκε και βλάβη στη γυροπυξίδα. Στις 15/7 επισκευάστηκαν οι μηχανές και το υποβρύχιο διήλθε από το στενό Ρόδου-Καρπάθου. Περί τις 10 το πρωί, το *Νηρέυς* εντόπισε τέσσερα ιστιοφόρα πλέοντα τέσσερα μίλια βόρεια της Καρπάθου. Το ελληνικό υποβρύχιο επιτέθηκε βυθίζοντας τα τρία μεγαλύτερα από αυτά. Τους 44 άνδρες του πληρώματός τους ο κυβερνήτης του υποβρυχίου τους επιβίβασε στο τέταρτο ιστιοφόρο, το οποίο άφησε ελεύθερο. Στο υποβρύχιο μετέφερε τον ιδιοκτήτη των ιστιοφόρων, τον γιο του και έναν μηχανικό, οι οποίοι έδωσαν πολύτιμες πληροφορίες για την οχύρωση των Δωδεκανήσων και τη δύναμη των φρουρών. Στις 19 Ιουλίου, στις 14:25, το *Νηρέυς* εντόπισε εχθρικό πλοίο 6.000-7.000 τόνων. Το ελληνικό υποβρύχιο έβαλε εναντίον του 4 τορπίλες από απόσταση 2.300 μέτρων από τις οποίες η μία τουλάχιστον βρήκε τον στόχο καθ' όσον ακούστηκε έκρηξη. Στις 20 Ιουλίου στην περιοχή Κέας-Μακρονήσου το υποβρύχιο συναντήθηκε με φορτηγό μέσου εκτοπίσματος συνοδευόμενο από αντιτορπιλικό 1.500 τόνων σε απόσταση 5 μιλίων. Ενώ οι συνθήκες προσβολής ήταν ιδανικές, νέα βλάβη λόγω βραχυκυκλώματος ματαίωσε την επίθεση.

Το *Νηρέυς* κατέπλευσε στο Πορτ Σαΐδ για επισκευές αλλά τα βρετανικά συνεργεία έδιναν προτεραιότητα στα βρετανικά πλοία. Ο κυβερνήτης φοβούμενος ότι το υποβρύχιο θα κατα-

3. Μεταφραστικός σχολιασμός

Στο πλαίσιο εκπόνησης της πτυχιακής μου εργασίας για το Τμήμα Ξένων Γλωσσών Μετάφρασης και Διερμηνείας, μου δόθηκε να μεταφράσω ένα απόσπασμα του βιβλίου ναυτικής ιστορίας «Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945» (Β' Έκδοση), του συγγραφέα Υποπλοίαρχου (Ο) Παναγιώτη Γέροντα ΠΝ. Αφού, λοιπόν, έχω ολοκληρώσει τη μεταφραστική διαδικασία, σε αυτόν τον σχολιασμό θα παρουσιάσω με λίγα λόγια το θέμα του βιβλίου, κάνοντας μια αναφορά στα γεγονότα που πραγματεύεται. Στη συνέχεια θα αναφέρω τα μεταφραστικά προβλήματα και δυσκολίες που συνάντησα στο κείμενο, καθώς και τον τρόπο αντιμετώπισής τους, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα κείμενο που εξυπηρετεί όσο το δυνατόν περισσότερο τους στόχους του πρωτοτύπου και ταυτόχρονα είναι σαφές και κατανοητό στο αναγνωστικό κοινό.

Το βιβλίο «Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου» παρουσιάζει την ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού μέσα στην πορεία του χρόνου. Πιο συγκεκριμένα, η αφήγηση ξεκινάει από την Επανάσταση του 1821, και αναφέρεται στη μετάβαση του Πολεμικού Ναυτικού από τον Τρινήσιο Στόλο (Υδρα, Σπέτσες και Ψαρά) σε ένα οργανωμένο στρατιωτικό σύστημα, μέχρι την Απελευθέρωση από τους Γερμανούς το 1944. Έτσι, παρουσιάζονται παράγοντες και ιστορικά γεγονότα που συνέβαλαν στη συγκρότηση και την ανάπτυξη του Πολεμικού Ναυτικού σε όλους τους τομείς, όπως για παράδειγμα στον στόλο, στον ναύσταθμο, στην εκπαίδευση, στην τεχνολογία και στις πολεμικές επιχειρήσεις. Ταυτόχρονα, γίνεται αναφορά στις τεχνολογικές εξελίξεις, δηλαδή στη μετάβαση από ιστία στον ατμό, καθώς και την ανάπτυξη νέων ναυτικών οπλικών συστημάτων. Είναι γεγονός πως το Πολεμικό Ναυτικό ήταν απείθαρχο και ανοργάνωτο. Για αυτό και τον 19^ο με 20^ο αιώνα άρχισε να εκσυγχρονίζεται με την απόκτηση νέων μονάδων και την δημιουργία οργανωμένων θεσμών και υπηρεσιών, που εξυπηρετούσαν σημαντικά τη ναυτική εκπαίδευση και τη διοικητική μέριμνα. Το Πολεμικό Ναυτικό κατάφερε, έτσι, από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα να μετατραπεί σε μια ικανή και υπολογίσιμη δύναμη, η οποία μπορούσε όχι μόνο να υποστηρίξει αποτελεσματικά την πατρίδα, αλλά και να συμμετέχει ενεργά στις διεθνείς εξελίξεις. Όσον αφορά τον συγγραφέα Υποπλοίαρχο (Ο) Παναγιώτη Γέροντα ΠΝ, είναι φιλόλογος, ιστορικός και επιτελής της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού, βραβευμένος από την Ακαδημία Αθηνών.

Το κείμενο που μου ανατέθηκε να μεταφράσω είναι ένα απόσπασμα από το κεφάλαιο δέκα του βιβλίου, «Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος. Μακριά από την Πατρίδα (1941-1944). Κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η Ελλάδα μάχεται στο πλευρό των Συμμαχικών δυνάμεων, Μεγάλη Βρετανία, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και Σοβιετική Ένωση, εναντίον των δυνάμεων του Άξονα, Γερμανία, Ιταλία και Ιαπωνία. Η Ελλάδα δέχεται μεγάλη πίεση από τη Γερμανία και την Ιταλία, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την κατάληψη της χώρας από τις δυνάμεις του Άξονα. Έτσι, αποφασίζεται πως το Πολεμικό Ναυτικό πρέπει να μεταφερθεί σε μια άλλη κατάλληλη βάση, και γι' αυτό μετασταθμεύει στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου με στόχο να συνεχίσει τον αγώνα στο πλευρό των Συμμάχων. Αναλυτικότερα, λοιπόν, αυτό το απόσπασμα παρουσιάζει τη δράση των ελληνικών πολεμικών πλοίων και τις επιτυχίες τους ενάντια στον εχθρό. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στο γεγονός πως παρά την κακή κατάσταση των πλοίων αυτών, τα οποία ήταν παλαιωμένα και αντιμετώπιζαν συχνά βλάβες, οι κυβερνήτες και τα πληρώματα δεν τα παράτησαν ποτέ και σημείωσαν σημαντικά κατορθώματα. Με αυτόν τον τρόπο κέρδισαν τον σεβασμό και την εμπιστοσύνη των Βρετανών συμμάχων, οι οποίοι με τη σειρά τους παραχώρησαν πλοία στο Πολεμικό Ναυτικό για την ενεργότερη συμμετοχή του στον πόλεμο. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως σε όλη την έκταση του κειμένου γίνεται λεπτομερή περιγραφή των αποστολών που τα ελληνικά πλοία έφεραν εις πέρας, και ιδιαίτερα τα ελληνικά υποβρύχια, τα οποία με την αξιοθαύμαστη δράση τους έπαιξαν πολύ σημαντικό ρόλο στις πολεμικές επιχειρήσεις και κατόρθωσαν να

βυθίσουν πολλά εχθρικά σκάφη. Επίσης, γίνεται αναφορά σε διάφορα προβλήματα που προέκυπταν εκείνη την περίοδο, όπως στασιαστικές ενέργειες των ναυτών, καθώς και στον τρόπο με τον οποίο ήταν χωρισμένη η διοίκηση του Πολεμικού Ναυτικού μετά την αναδιοργάνωσή του.

Συνεχίζοντας, σε αυτό το σημείο θα περάσω σε μια ανάλυση του πρωτοτύπου κειμένου, καθώς είναι πολύ σημαντική για την καθοδήγηση της μεταφραστικής διαδικασίας. Αρχικά, πρόκειται για ένα ιστορικό κείμενο, το οποίο αναφέρεται σε γεγονότα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και στη δράση του Πολεμικού Ναυτικού εκείνη την περίοδο. Ταυτόχρονα, μπορούμε να το χαρακτηρίσουμε και ως ένα τεχνικό κείμενο, από τη στιγμή που συναντάμε ειδική ναυτική και νατοϊκή ορολογία. Από την άλλη, όμως, είναι γεγονός πως δεν λείπουν και τα λογοτεχνικά στοιχεία, καθώς παρατηρούμε μια παραστατική αφήγηση και περιγραφή των γεγονότων, που θυμίζει λογοτεχνικό βιβλίο, ενώ σε μερικά σημεία συναντάμε σχήματα λόγου όπως τη μεταφορά και την ειρωνεία. Επίσης, το κείμενο έχει στόχο να πληροφορήσει ή και να διδάξει το αναγνωστικό κοινό για τα γεγονότα εκείνης της περιόδου, το οποίο γίνεται θα λέγαμε με περιληπτικό τρόπο. Το βιβλίο προσπαθεί να συνοψίσει και να παρουσιάσει την επίτομη ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού από μια ήδη υπάρχουσα πλούσια βιβλιογραφία. Έτσι, απευθύνεται στον αναγνώστη που επιθυμεί να ενημερωθεί για αυτό το σημαντικό κομμάτι της ιστορίας χωρίς λεπτομερείς αναλύσεις. Είναι σημαντικό, όμως, να αναφερθεί πως αυτό επιτυγχάνεται με σαφή και ιστορικά ακριβή τρόπο, επιστημονικά τεκμηριωμένο, χωρίς να χάνεται το αίσθημα της πληρότητας. Εξάλλου, σε όλη την έκταση του κειμένου υπάρχουν υποσημειώσεις και παρατηρήσεις, οι οποίες δίνουν επιπρόσθετες πληροφορίες για τα γεγονότα, ενώ ο αναγνώστης μπορεί, επίσης, να ανατρέξει στη μεγάλη βιβλιογραφία που παρατίθεται, εάν επιθυμεί να ενημερωθεί περισσότερο σχετικά με τη θεματική του βιβλίου.

Επιπρόσθετα, θα πρέπει να κάνω μια αναφορά στα κειμενικά χαρακτηριστικά του πρωτοτύπου. Όσον αφορά το ύφος του κειμένου, αυτό είναι αφηγηματικό και επιστημονικό, καθώς από τη μία γίνεται εξιστόρηση γεγονότων του παρελθόντος, και από την άλλη παρατηρούμε χαρακτηριστικά επιστημονικού λόγου, από τη χρήση, όπως προαναφέρθηκε, ειδικής ορολογίας. Είναι γεγονός, πως η αφήγηση γίνεται με σαφή και κατανοητό τρόπο προς τον αναγνώστη, ενώ υπάρχει συνοχή και συνεκτικότητα τόσο στη δομή όσο και στο νόημα του κειμένου. Αυτό συμβαίνει γιατί υπάρχει, επίσης, μια χρονική οργάνωση σε όλη την έκταση του κειμένου, με τη χρήση διαθρωτικών λέξεων που δηλώνουν σχέσεις χρόνου, καθώς και τη χρήση ημερομηνιών. Ακόμη, τα ρήματα που συναντάμε είναι παρελθοντικών χρόνων, και κυρίως του αορίστου, ενώ σε μερικά σημεία συναντάμε και τον ιστορικό ενεστώτα.

Έχοντας ολοκληρώσει, λοιπόν, την ανάλυση του πρωτοτύπου κειμένου, θα αναφερθώ στα προβλήματα που συναντάμε κατά τη μεταφραστική διαδικασία και στον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίστηκαν. Πιο συγκεκριμένα, ένα από τα προβλήματα που δημιουργείται έχει να κάνει με το είδος του κειμένου. Πρόκειται για ένα ιστορικό κείμενο το οποίο αναφέρεται σε γεγονότα του παρελθόντος ενός πολιτισμού ξένου για το αναγνωστικό κοινό. Το γνωστικό υπόβαθρο των δεκτών παίζει σημαντικό ρόλο στη μετάφραση και σε αυτή την περίπτωση ο αναγνώστης μπορεί να μην είναι εξοικειωμένος με ιστορικά γεγονότα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, τα οποία αναφέρονται ειδικά στην Ελλάδα και στο Πολεμικό της Ναυτικό. Συνεπώς, ο μεταφραστής θα πρέπει να μεταφέρει με σαφή και ολοκληρωμένο τρόπο τις πληροφορίες, προσθέτοντας εάν χρειάζεται μερικές επεξηγήσεις, με στόχο να κατανοήσει ο αναγνώστης καλύτερα ένα γεγονός που μπορεί να του είναι ξένο. Όμως, είναι σημαντικό να σημειωθεί πως το κείμενο έχει στόχο να παρουσιάσει την ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού συνοπτικά, και γι' αυτό κατά την απόδοση του περιεχομένου θα πρέπει ο μεταφραστής να

βρει την κατάλληλη λύση αποφεύγοντας ταυτόχρονα την προσθήκη λεπτομερών πληροφοριών ή πλατειασμών. Ένα παράδειγμα είναι το σημείο όπου αναφέρεται στο κείμενο «η μεγάλη επίθεση του Ρόμελ» χωρίς κάποια επίσημη ονομασία για τη συγκεκριμένη μάχη. Σε περίπτωση, λοιπόν, που ο αναγνώστης δεν γνωρίζει αυτό το γεγονός, και στην προσπάθειά μου να αποφύγω περεταίρω λεπτομέρειες, έκρινα απαραίτητο να εξηγήσω ποιος ήταν ο Ρόμελ, προσθέτοντας «the German General Erwin Rommel», κατευθύνοντας έτσι τον αναγνώστη εάν θελήσει να αναζητήσει περισσότερες πληροφορίες. Ένα ακόμη σημείο που χρειάστηκε αλλαγή, λόγω μιας μικρής ασάφειας του πρωτοτύπου, είναι οι φράσεις «υπουργός των Ναυτικών» και «υφυπουργός των Ναυτικών», οι οποίες μεταφραστήκαν ως «Minister of Naval Affairs» και «Deputy Minister of Naval Affairs», με στόχο να καταλάβει ο αναγνώστης σε ποιο υπουργείο αναφέρεται το κείμενο.

Στη συνέχεια, κατά την μεταφραστική διαδικασία αποτελεί πρόβλημα η μεταφορική χρήση της γλώσσας. Αυτό συμβαίνει γιατί πολλές φορές εάν μεταφράσουμε κάποιες λέξεις ή φράσεις κατά λέξη, υπάρχει ο κίνδυνος στη γλώσσα-στόχο να αλλοιωθεί το περιεχόμενο ή το νόημα της πρότασης, ίσως γιατί οι λέξεις αυτές δεν συνηθίζεται να χρησιμοποιούνται με τον ίδιο τρόπο όπως και στη γλώσσα-πηγή. Ως αποτέλεσμα, η απόδοσή μας με την κατά λέξη μετάφραση θα ξενίζει τον αναγνώστη του κειμένου. Ο μεταφραστής, λοιπόν, για να αποφύγει τα παραπάνω θα πρέπει να καθοδηγηθεί από τους κανόνες της γλώσσας-στόχου και να κάνει τις απαραίτητες αλλαγές και προσαρμογές στη μετάφραση του, χωρίς όμως να αλλάξει το νόημα του πρωτοτύπου. Ένα παράδειγμα που συναντάμε στο κείμενο είναι η πρόταση «Το Πολεμικό Ναυτικό, αφού επιβίωσε, αλλάζει πλέον σελίδα μέσα στις φλόγες του πολέμου». Καταλαβαίνουμε, λοιπόν, πως δεν μπορούμε να κάνουμε κατά λέξη μετάφραση των φράσεων «αλλάζει σελίδα» και «φλόγες του πολέμου», καθώς δεν χρησιμοποιούνται στην αγγλική γλώσσα. Γι' αυτό, έγινε προσπάθεια χρήσης αντίστοιχων φράσεων διατηρώντας, όμως, πάντα το νόημα της πρότασης. Έτσι, έχουμε την απόδοση, «Having rebuilt itself, the Hellenic Navy wrote a new chapter in the midst of a raging war». Παρατηρούμε, επίσης, πως έγινε αλλαγή της πρότασης «αφού επιβίωσε», καθώς γίνεται αντιληπτό από το συγκεκριμένο πως το Πολεμικό Ναυτικό εκείνη τη περίοδο είχε αρχίσει να αναδιοργανώνεται και να αποκτάει νέα πλοία, γεγονός που έπαιξε σημαντικό ρόλο στο να συνεχίσει τη συμμετοχή του στον πόλεμο.

Επιπρόσθετα, ένα ακόμα πρόβλημα που θα ήθελα να προσθέσω είναι η ονομασία κάποιων διοικήσεων. Για παράδειγμα, το κείμενο αναφέρεται η Βάση των Υποβρυχίων. Θα πρέπει να δώσουμε ιδιαίτερη προσοχή έτσι ώστε να χρησιμοποιήσουμε την σωστή επίσημη αγγλική ονομασία, με στόχο να κατανοήσει ο αναγνώστης σε τι αναφερόμαστε και να κατευθυνθεί σωστά σε περίπτωση που επιθυμήσει να αναζητήσει περισσότερες πληροφορίες. Έτσι, στη συγκεκριμένη περίπτωση χρησιμοποιήθηκε η απόδοση «Hellenic Submarine Command». Για αυτήν την επιλογή βοήθησε πολύ η σελίδα του Πολεμικού Ναυτικού στο διαδίκτυο, η οποία προσφέρεται και μεταφρασμένη στα αγγλικά, με αποτέλεσμα να μπορεί να βρει κανείς όλες τις διοικήσεις και τις υπαγόμενες υπηρεσίες του Σώματος.

Συνεχίζοντας, στο κείμενο αναφέρονται κάποια ακρωνύμια, τα οποία αποτελούν πρόβλημα κατά τη μεταφραστική διαδικασία. Πιο συγκεκριμένα, στο κείμενο συναντάμε το ακρωνύμιο EMAN, που σημαίνει «Εξουδετέρωση Μαγνητικών και Ακουστικών Ναρκών». Η EMAN ήταν η πρώτη Διοίκηση Ναρκοπολέμου στην Ελλάδα, η οποία ιδρύθηκε από τον Αντιπλοίαρχο Ματθαίου τον Ιούνιο του 1941 στην Αλεξάνδρεια, και ήταν υπεύθυνη για τον εντοπισμό των εχθρικών ναρκών στη θάλασσα. Στην ιστοσελίδα του Πολεμικού Ναυτικού υπάρχει η διοίκηση αυτή στα αγγλικά ως MAMN (Magnetic and Acoustic Mine Neutralization). Όμως, η ονομασία αυτή, είτε στα ελληνικά είτε στα αγγλικά, δεν χρησιμοποιείται πια, καθώς η διοίκηση έχει μετονομαστεί σε Διοίκηση Ναρκοπολέμου. Έτσι,

λοιπόν, η χρήση του ακρωνυμίου μπορεί να δημιουργήσει ασάφεια και να ξενίσει το αναγνώστη. Γι' αυτό, έκρινα αναγκαίο να προσθέσω μια μικρή επεξήγηση, δηλαδή ότι η EMAN ήταν η πρώτη Διοίκηση Ναρκοπολέμου στην Ελλάδα (the first Greek Mine Warfare Command), με στόχο πάντα την καλύτερη κατανόηση του περιεχομένου από τα αναγνωστικό κοινό.

Σε αυτό το σημείο, θα περάσω στα προβλήματα που συναντάμε στο κείμενο όσον αφορά το λεξιλόγιο. Αρχικά, είναι σημαντικό να αναφερθεί πως η θεματολογία του πρωτοτύπου απαιτεί ειδικές γνώσεις πάνω σε αυτή για την καλύτερη κατανόηση του κειμένου. Είναι γεγονός πως κατά τη μεταφραστική διαδικασία η αρίστη γνώση της γλώσσας-στόχου, αν και απολύτως απαραίτητη, δεν αρκεί για τη δημιουργία μιας αξιόλογης μετάφρασης. Έτσι, λοιπόν, ο μεταφραστής οφείλει να ενημερωθεί για το θέμα που πραγματεύεται το πρωτότυπο κείμενο μέσω διάφορων πηγών και παράλληλων κειμένων, αποκτώντας περαιτέρω γνώσεις πάνω σε αυτό για το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Ειδικότερα, κατά τη μεταφραστική διαδικασία του κειμένου αναζήτησα συναφή κείμενα στο διαδίκτυο, έτσι ώστε να βρω περισσότερες πληροφορίες για τα γεγονότα που διαδραματίζονται στο πρωτότυπο και να διευκολυνθώ στη μετάφραση. Η διαδικασία αυτή έγινε αφού πρώτα βρήκα λέξεις ή φράσεις-κλειδιά στα αγγλικά, με σκοπό να κατευθυνθώ στα κατάλληλα παράλληλα κείμενα. Μερικά παραδείγματα είναι: World War II, Hellenic Navy, warships, Royal Navy, Greek submarines, destroyers, patrolling, naval mines, war mission, convoy, και άλλα. Με τη βοήθεια αυτών των λέξεων κατευθύνθηκα σε διάφορα κείμενα σχετικά με το θέμα, από τα οποία κατάφερα να εντοπίσω χρήσιμες πληροφορίες, αλλά και τις κατάλληλες λέξεις ή φράσεις που χρησιμοποιούνται σε τέτοιου είδους κειμένων. Για παράδειγμα, διευκολύνθηκε η απόδοση λέξεων όπως, παραλαμβάνω (στο πλοίο) = to take on board/ to pick up, επιβιβάζομαι = to board, αποβιβάζω = to drop off, συνοδεύω (πλοίο) = to escort, κ.α.

Όσον αφορά το λεξιλόγιο, δεν θα πρέπει να παραλείψουμε την ειδική ορολογία που συναντάμε στο κείμενο. Όπως προαναφέρθηκε, το κείμενο είναι ένα τεχνικό κείμενο, καθώς έχουμε τη χρήση ειδικής ναυτικής και νατοϊκής ορολογίας, η οποία μπορεί να δυσκολέψει τη μεταφραστική διαδικασία. Γι' αυτό και ο μεταφραστής θα πρέπει να απευθυνθεί σε ειδικά λεξικά, έτσι ώστε να βρει την κατάλληλη αντίστοιχη αγγλική ορολογία που θα ανταποκρίνεται σε αυτό το συγκεκριμένο θεματικό πεδίο και θα υπάρχει άμεση μεταφορά του μηνύματος του πρωτοτύπου κειμένου. Μερικά παραδείγματα είναι οι λέξεις: «νηοπομπή», «στολίσκος», «τορπίλη», «αυλοί (του λέβητα)», «πλήρωμα», «νάρκη», «ναύσταθμος», «ρυμουλκώ», κ.α., οι οποίες μεταφράστηκαν αντιστοίχως ως, «convoy», «flotilla», «torpedo», «boiler tubes», «crew», «naval mine», «dockyard», «to tow». Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει, επίσης, να δοθεί στη μετάφραση των ναυτικών βαθμών, ρόλων και θέσεων που αναφέρονται πολύ συχνά στο κείμενο. Μερικές φορές υπάρχει πάνω από μία απόδοση κάποιου όρου, και γι' αυτό με τη βοήθεια παράλληλων κειμένων και ειδικών λεξικών γίνεται η επιλογή της κατάλληλης απόδοσης που ανταποκρίνεται στο περιεχόμενο του κειμένου. Έτσι, έχουμε τις λέξεις, «Ναύαρχος», «Υποναύαρχος», «Πλοίαρχος», «Αντιπλοίαρχος», «Πλωτάρχης», «Υποπλοίαρχος», «Ανθυποπλοίαρχος», «Σημαιοφόρος», «Κυβερνήτης» και «Υπαρχος», οι οποίες μεταφράστηκαν αντιστοίχως ως, «Admiral», «Rear Admiral», «Captain», «Commander», «Lieutenant Commander», «Lieutenant», «Sub Lieutenant», «Midshipman», «Commanding Officer», «executive officer». Ακόμη, σχετικά με την ορολογία έχουμε και τα είδη των πλοίων που συναντάμε στο κείμενο, όπως για παράδειγμα, «αντιτορπικικό», «φορτηγό πλοίο», «εμπορικό πλοίο», «υποβρύχιο», «πετρελαιοφόρο», «ναρκαλιευτικό» κ.α., τα οποία μεταφράστηκαν ως, «destroyer», «cargo ship», «merchant ship», «submarine», «oil tanker», «minesweeper». Θα ήθελα να προσθέσω πως για την απόδοση όλων των παραπάνω όρων βοήθησε σημαντικά, ο Οδηγός Νατοϊκής Ορολογίας της Στρατιωτικής Σχολής Ξένων Γλωσσών (2002), το Αγγλοελληνικό-Ελληνοαγγλικό Λεξικό

Τεχνολογίας και Επιστημών εκδόσεις Σταφυλίδη, καθώς και η ηλεκτρονική βάση ορολογίας IATE European Union Terminology.

Τέλος, θα ήθελα να αναφερθώ σε μερικά ακόμα σημεία που με δυσκόλεψαν κατά τη μεταφραστική διαδικασία. Αναλυτικότερα, στο κείμενο υπάρχουν αρκετές υποσημειώσεις, δίνοντας επιπρόσθετες πληροφορίες ή επεξηγήσεις για τα γεγονότα που πραγματεύεται το βιβλίο. Οι υποσημειώσεις αυτές είναι γραμμένες στην καθαρεύουσα, και γι' αυτό δυσκολεύτηκα ως προς την κατανόηση του νοήματος κάποιων προτάσεων. Παρ' όλα αυτά, προσπάθησα να βρω τη σωστή σημασία των λέξεων και να μεταφέρω το μήνυμα με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, έτσι ώστε να μην υπάρχει αλλοίωση του νοήματος ή έλλειψη πληροφοριών. Γενικότερα, ακολούθησα τον ίδιο τρόπο κατά τη μετάφραση ολόκληρου του κειμένου. Δηλαδή, έγινε μεγάλη προσπάθεια να μεταφέρω όλες τις πληροφορίες με σαφή και κατανοητό τρόπο, διατηρώντας το ύφος του πρωτοτύπου με τη χρήση της κατάλληλης σύνταξης και λεξιλογίου, έτσι ώστε να γίνει σωστή μεταφορά του νοήματος και του περιεχομένου, χωρίς να ξενίσει ή κουράσει τον αναγνώστη. Στόχος ήταν, ακόμη, η δημιουργία ενός κειμένου με συνοχή που θα έχει την αποδοχή και την ικανοποίηση των προσδοκιών του αναγνωστικού κοινού.

Φτάνοντας, λοιπόν, στο τέλος του μεταφραστικού σχολιασμού, καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως η ανάλυση του πρωτοτύπου κειμένου και η έρευνα πάνω στη θεματική του είναι σίγουρα σημαντικά κομμάτια της μετάφρασης, τα οποία βοηθάνε στην επίλυση των προβλημάτων που μπορεί να προκύψουν. Έτσι, κατά την μεταφραστική διαδικασία γίνεται προσπάθεια μεταφοράς των πληροφοριών και του περιεχομένου του πρωτοτύπου κειμένου, διασφαλίζοντας τη σαφήνεια και την ακρίβεια του μεταφράσματος, αλλά και τηρώντας πάντα τους κανόνες της γλώσσας-στόχου. Επίσης, είναι γεγονός πως ο μεταφραστής οφείλει να λαμβάνει υπόψη του πολλές παραμέτρους για να φτάσει σε ένα αξιόλογο αποτέλεσμα. Εκτός από το ότι πρέπει να έχει άριστη γνώση τόσο της γλώσσας-στόχου όσο και της γλώσσας-πηγής, σε κάθε περίπτωση θα πρέπει, επίσης, να ενημερώνεται πάνω σε διάφορους τομείς, έτσι ώστε να έχει τις κατάλληλες γνώσεις και να είναι έτοιμος να αντιμετωπίσει οποιοδήποτε κείμενο.

Βιβλιογραφία

- History of the Hellenic Navy. (n. d.). Hellenic Navy. Ανακτήθηκε από <https://www.hellenicnavy.gr/en/history-tradition/history-of-hellenic-navy.html>
- History. (n. d.). Hellenic Navy. Ανακτήθηκε από <https://www.hellenicnavy.gr/en/fleet/156-en/organization/fleet-headquarters/mine-sweepers-command/689-history.html>
- Carr, J. (2013). *The Defence and Fall of Greece 1940-1941*. Barnsley: Pen and Sword. Ανακτήθηκε από https://books.google.gr/books?id=2Zb9AwAAQBAJ&vq=papanikolis&dq=greek+lieutenant+commander+arсланoglou&source=gbs_navlinks_s
- Mälkki, J. (2002). *The Quest for Manoeuvre. The English Manoeuvre Warfare Theories and British Military Thought 1920-1991*. Ανακτήθηκε από https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/77192/The%20Quest%20for%20Manoeuvre_YEK%20diplomityo.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Hellenic Navy Submarine Command-History. (n. d.). Hellenic Navy. Ανακτήθηκε από <https://www.hellenicnavy.gr/en/organization/fleet-headquarters/fleet-headquarters-commands/hellenic-navy-submarine-command/hellenic-navy-submarine-command-history.html>
- Jones, M. C. (2002). Misunderstood and Forgotten: The Greek Naval Mutiny of April 1944. *Journal of Modern Greek Studies*. 20, 367-397. Ανακτήθηκε από <https://sa-snd.gr/docs-pdfs/grnavalmutiny-apr44.pdf>
- Kindell, D. (n. d.). *Admiralty War Diaries of World War 2. Mediterranean Fleet-April to June 1942*. Ανακτήθηκε από <https://www.naval-history.net/xDKWD-MedFleet1942a.htm>
- Ο πρώτος ναύσταθμος στον Πόρο. (n. d.). Ανακτήθηκε από <http://www.koutouzis.gr/progymnastirio.htm>
- Ιστορικό Βάσεως Υποβρυχίων. (n. d.). Πολεμικό Ναυτικό. Ανακτήθηκε από <https://www.hellenicnavy.gr/el/organosi/arxigeio-stolou/ypagomenes-dioikiseis/dioikisi-ypovryxion/istoriko/vaseos-ypovryxion.html>
- Stavropoulos, D. N. (2008). *Oxford Greek-English Learner's Dictionary*. Rev. ed. Oxford University Press
- Βαρούτσος, Α. Η. et al. (2018). *Αγγλοελληνικό-Ελληνοαγγλικό Λεξικό Τεχνολογίας και επιστημών*. 4^η Έκδοση. Αθήνα: Εκδόσεις Σταφυλίδη