



ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ

**ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ
«ΜΕΘ’ ΟΡΜΗΣ ΑΚΑΘΕΚΤΟΥ: ΕΠΙΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
1821-1945»
(ΣΕΛ.531-542)**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΓΕΩΡΓΙΑ ΠΑΠΑΣΤΕΦΑΝΟΥ
Ξ2017081**

ΜΕΛΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ
Α’ ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΛΙΒΑΣ
Β’ ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΕΡΑΜΙΔΑΣ

ΚΕΡΚΥΡΑ,
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2023

**ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ «ΜΕΘ’ΟΡΜΗΣ ΑΚΑΘΕΚΤΟΥ:
ΕΠΙΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ 1821-1945»
(ΣΕΛ.531-542)**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Πρόλογος.....	3
1. Μετάφρασμα.....	5
2. Πρωτότυπο Κείμενο.....	7
3. Σχολιασμός.....	29
3.1. Εισαγωγή.....	29
3.2. Ανάλυση Κειμένου-Πηγή.....	32
3.2.1. Είδος Κειμένου.....	32
3.2.2. Λειτουργία Κειμένου.....	32
3.2.3. Σκοπός Κειμένου.....	33
3.3. Μεταφραστικά Προβλήματα.....	35
3.3.1. Πραγματολογικά προβλήματα.....	35
3.3.2. Πολιτισμικά προβλήματα.....	37
3.3.3. Γλωσσικά προβλήματα.....	38
3.3.4. Ιδιάζοντα προβλήματα.....	39
4. Επίλογος.....	40
5. Γλωσσάρι.....	41
6. Βιβλιογραφία.....	52
6.1. Ιστογραφία.....	52
6.2. Λεξικά – Γλωσσάρια.....	54

Πρόλογος

Το παρόν έγγραφο αποτελεί την Πτυχιακή Εργασία της Γεωργίας Παπαστεφάνου, προπτυχιακής φοιτήτριας του τμήματος Ξένων Γλωσσών Μετάφρασης και Διερμηνείας του Ιονίου Πανεπιστημίου. Η εργασία εκπονήθηκε κατά το ακαδημαϊκό έτος 2022-2023. Μέλη της Επιτροπής Εποπτείας συνετέλεσαν ο καθηγητής Σωτήριος Λίβας, ως πρώτος επιβλέπων και ο καθηγητής Σωτήριος Κεραμίδας, ως δεύτερος επιβλέπων. Η εργασία αποτελείται από την μετάφραση και το σχολιασμό του αποσπάσματος του βιβλίου «Μεθ' ορμής Ακαθέκτου: Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945» με συγγραφέα τον Υποπλοίαρχο (Ο) Παναγιώτη Γέροντα ΠΝ, σε Β' έκδοση της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού του Πολεμικού Ναυτικού. Πιο συγκεκριμένα, μεταφράστηκαν και σχολιάστηκαν οι σελίδες 531 έως 542. Το βιβλίο παρουσιάζει περιληπτικά την ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού από το 1821 έως το 1945. Όσον αφορά το επικοινωνιακό πλαίσιο σημειώνεται ότι πρόκειται για μετάφραση από την ελληνική προς την αγγλική γλώσσα και ακολουθεί ο σχολιασμός, ο οποίος έγινε με βάση την λειτουργική προσέγγιση της Christiane Nord. Στις παρακάτω σελίδες ακολουθούν το μετάφρασμα, το πρωτότυπο κείμενο, ο μεταφραστικός σχολιασμός και το γλωσσάρι των ειδικών όρων.

1. Μετάφρασμα

(...) *Intrepid* was shot first. It was severely damaged and sank shortly thereafter. After that, the Greek destroyer received several bombs, which cut the vessel in half. A machine-gun blast killed the captain, while he was giving orders and as he was rushing to the ship's bridge.⁵⁶ A bomb explosion killed chief mate Grigoropoulos, the ship's executive officer, along with all the entire crew, while conducting the gunfire. In addition to the captain and the chief mate, 4 officers, 15 non-commissioned officers and 50 crew members were killed.⁵⁷

For the loss of the Greek ships, the British Admiralty sent the following condolences telegram to the Department of the Navy:

⁵³ Unfortunately, the information about this encounter is incomplete and conflicting. On the one hand we have two messages of the liaison officer. The first states that "FAULKNOR, ECLIPSE and B. Olga sank two enemy vessels through displacement, including one oil tanker and a small escort". The second states "a merchant ship sank, while the accompanying torpedo-boat escaped." War Diary Gen. The C. in C. Fleet, on the other hand, mentions that the three German ships sank, while in his book he postpones the date from 22 to 23 September and mentions that the clash sank the trucks Pluto (2,000 tonnes), Paolo (4,000 tonnes) and the accompanying 2104. Alexandris (1952), 111.

⁵⁴ Alexandris Report, War Diary Gen.

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ Commander of the High Naval Command, Captain S. Tsirimokos, reports to the Chief of the Fleet: "...from the casual interrogation of the shipwrecks, it is found that there was no alarm despite the fact that the Italian Authorities had until then the Command and the AA defence of the island (...). The crews of English and B. OLGA except the Prison Service were asleep as they had arrived at 07.00am exhausted from the operations of the past days. Commander E. BLESSAS, awakened, rushed to the deck and with complete calmness urged everyone with his natural optimism to rush to their positions, saying "Will get through this, sons, like everything else" (...) before proceeding from there, an airplane shot him dead. Some claim that they noticed him and that he was trying to encourage the crew by shouting "Shoot them guys"...". War Diary Gen.

*The cruel loss the Greek Navy suffered from the sinking of B. Olga and Katsonis vessels has deeply affected us. Both ships have in their assets distinguished service for the Allied cause. Their successes reflect the highest honour on their Captains and crews as well as on the Greek Navy.*⁵⁸

For *B. Olga*, the English C. in C. Fleet sent the following message:

The loss of this glorious ship, which had become known throughout the Mediterranean Sea, will be deeply felt by everyone who served with it.^[59]

As mentioned *above*, the Allies after the capitulation of Italy began operations in the Dodecanese. These operations did not end well, mainly due to the indecision of the Italians. Although many of the Dodecanese islands were occupied by Allied forces, they could not be held because Rhodes, the key to the region, remained under German control. Regardless of the above, the crews of the Greek destroyers really did everything possible with great zeal, thinking that they were fighting for the liberation of the enslaved homeland in a direct way.

On 13th September the destroyer *Kountouriotis* (Junior captain E. Baltatzis) disembarked 90 British battalion *men* in Kastelorizo, as well as 10 tonnes of military equipment. The island's inhabitants were terrified because they had apparently experienced what happens when true feelings are manifested. The captain of the ship, along with two officers, went ashore and met with the island's priest and notables.

⁵⁷ Commander G. Blessas, Commander D. Batsis, Commander A. Sakipis, Commander M. Grigoropoulos, Assistant Second Lieutenant P. Kontaratos, Second Lieutenant N. Simitsopoulos, Ensign D. Sgouros, Chief Petty Officer D. Mastrakos, Petty Officer A. Liaskos, Petty Officer G. Zilos, Petty Officer A' C. Dukas, First lieutenant E. Perros, First lieutenant E. Balokas, First lieutenant X. Vassiliadis, Lance Corporal a' D. Bais, Lance Corporal a' S. Iatrou, Lance Corporal b' S. Davliakos, Lance Corporal b' A. Mylonas, Lance Corporal b' M. Stouraitis, Lance Corporal b' E. Dimitrolas, Lance Corporal b' B. Theodossopoulos, second lieutenant A. Papadogiannakis, Second lieutenant D. Maronitis, Second lieutenant S. Vazaios, Second lieutenant E. Zacharakis, Second lieutenant I. Kalagias, Second lieutenant A. Leontaridis, Second lieutenant I. Nomikos, Second lieutenant A. Zaravellas, Second lieutenant P. Kountouris, Second lieutenant A. Stergios, Second lieutenant E. Konstantinas, Second lieutenant I. Christopoulos, Second lieutenant S. Stamatopoulos, Second lieutenant I. Papageorgiou, Second lieutenant K. Tsalapatakis, Second lieutenant K. Kokkalis, Second lieutenant I. Parabolos, Lance Corporal B. V. Rizos, Lance Corporal B. M. Xenakis, Lance Corporal B. E. Arvanitakis, Lance Corporal B. X. Souris, Second lieutenant E. Maragos, Second lieutenant E. Boulrieris, Second lieutenant M. Menis, Second lieutenant E. Katris, Second lieutenant E. Kayavas, Second lieutenant K. Kochilas, Second lieutenant S. Chakos, Second lieutenant E. Tsoulos, N. Panagiotou petty officer, E. Kalafatis petty officer, I. Eardias petty officer, E. Jumas petty officer, P. Eketsos petty officer, E. Krimitzis petty officer, E. Dimou petty officer, K. Nicolaides petty officer, I. Kolias petty officer, H. Vidiadis petty officer, N. Diakoronias petty officer, X. Argyris, N. Demetriou yeoman, M. Valvis yeoman, M. Vitalis yeoman, X. Tsolakis, M. Vogas yeoman, N. Mavromatis yeoman, M. Piperidis yeoman, M. Kontoudis yeoman.

⁵⁸ *Calendar of War Gen.*

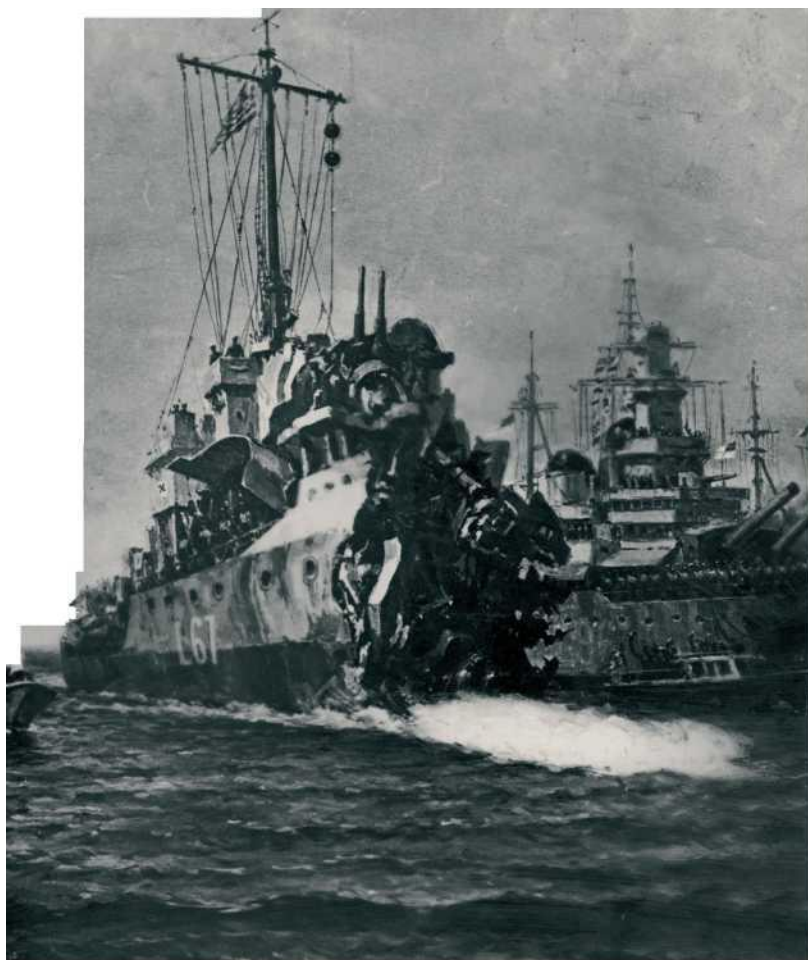
⁵⁹ *Ibid.*



The arrested crew of Katsonis vessel by the Germans. The following are distinguished: G. Dimitropoulos, A. Anastopoulos, I. Papadakis, S. Tokatlidis, Ch. Manopoulos, S. Gkinis, S. Haridis, V. Boutis, K. Maleas, G. Giannelis, D. Anagnostopoulos, C. Vakalopoulos. The photo was taken at the Marlag und Milag Nordcamp between Bremen and Hamburg. Naval History Department.



Another photo from the German camp. Crew prisoners of vessels Katsonis and Tritonos captured by the Germans. Standing on the left: I. Fountoulakis, I. Papadakis, S. Tokatlidis, M. Ortzoglou, A. Anastopoulos, S. Haridis, G. Giannelis. Seated from the left: P. Athanasiou, N. Vathis, S. Ginis, C. Manopoulos. Naval History Department.



The captain handed over the Greek flag to the priest to raise it when possible. On 16th September, Kountouriotis vessel disembarked in Kastelorizo another 115 British soldiers led by one lieutenant and 6 officers as well as 15 tonnes of military equipment. At the same time, British commandos landed, and parts of the Sacred Band took place in Kos, Leros, Astypalaia, Symi and Ikaria, which were occupied until September 10th. Eventually, Samos was conquered. Rhodes still remained in the enemy's hands. Supplies by the Navy of the disembarked parts was a very difficult task as the area was surrounded by enemy airfields. When the Germans managed to recapture Kos, things became very difficult for the Allies. The destroyer *Miaoulis* commanded by Junior captain E. Bountouris sailed for patrol in the Dodecanese. On the night of 17th October, patrolling along the beaches of Kalymnos and Kapari along with the destroyer Hursley, they entered the small coves of the

SE coast of Kalymnos. There 3 enemy ships were hiding, an equipped ship of about 1,000 tonnes, a motor torpedo boat (E-BOAT) and a landing craft (F-BOAT). During the battle, the British destroyer was shot down. The *Miaoulis* vessel did not suffer any damage. But then the two ships were illuminated by light projectiles, apparently dropped from an enemy aircraft and forced to leave the port. Thereafter, they suffered three unsuccessful aerial air-raids. The two Allied warships took refuge in a Turkish bay, where the British destroyers *Jervis* and *Penn* were already located. Then at 8pm they sailed again to the island of Kapari to search the bays, while at 11pm they bombed the inland port of Kos from a distance of 5,000 yards. At the fire of the two allied ships the enemy responded with a single shot. After that, they took a course to Alexandria through the straits of Rhodes⁶⁰.

However, in the Dodecanese waters, one of the most glorious history moments of the Greek Navy was to be written. Starring the crew of the *destroyer* *Adrias* and the captain of the commander I. Toumbas.

Photo The Adrias, the ship that refused to die without its bow. Naval History Department.

⁶⁰ *The English Admiral reported to the Admiralty that: This very successful operation was carried out with admirable aggression. There is no doubt that the effect of this on the enemy, regardless of material damage, was the greatest. Alexandris Report, War Diary of Gen.*

Shortly after midnight on October 21st, the Greek destroyer sailed with the British destroyers *Jervis*, *Pathfinder* and *Hurworth* to the Dodecanese. During the voyage, they met with the destroyers *Miaoulis* and *Aurora* and continued together. At 8pm, the destroyers *Adrias* and *Hurworth* were detached and sailed towards the coves of Kalymnos in order to destroy any enemy ships.

After the fruitless research of the two ships, both of them turned in order to meet at the predetermined meeting point with the other ships. However, during the course of the trip, they received repeated airstrikes. Allied ships avoided bombardments and machine-gunned manoeuvres. Due to the proximity of the bombs to the ship, *Adrias* suffered minor damage. Three members of the crew were slightly injured. After crossing the straits of Kos, *Adrias* and *Hurworth* sailed smoothly to an Asian bay, where the other ships of the flotilla were located. On October 22nd, at 7.15pm, the other two British destroyers sailed to Leros to unload supplies, while *Adrias* and *Hurworth* sailed to Kalymnos to perform a diversion by bombing the bays of Vathi and Akti. While the two Allied warships were sailing towards their destination, *Adrias* fell into a land mine. The captain of the Greek destroyer was ejected and injured from the explosion. Despite his injury he saw the whole picture and that didn't seem good. The bow of the ship had been cut off. Dead and wounded soldiers were lain down. A fire had been started by a short circuit, while there was a leak in the midway officers and the low-voltage compartment. However, the engines and boilers were in order. The captain began the ship's rescue by responding negatively to the twice said order of the English commander⁶¹ on *Hurworth* to abandon and sink the ship.

Toumbas only accepted to disembark on the British destroyers those men of the crew who were not necessary for the movement of the ship. While the *Hurworth* handled to pick them up, it also fell into hibernation, resulting in its explosion and sinking. This was followed by oil ignition that had been poured onto the sea's surface. Considering the danger of spreading the fire to the Greek warship, the *Adrias* was *evacuated* at a 500 yards distance. Then, it approached again for the retrieval of the shipwrecks, but as the time went by, the condition of the Greek destroyer (a ship with a cut bow) became more critical. After throwing life jackets into the area to be used by any survivors, he moved to the nearest Turkish coast.

All the crew gathered at the stern to balance the ship and to avoid -as much as possible- loss of men in case of a new land mine impact.

⁶¹ *The Englishman, who perceived the explosion due to the hibernation, commanded the abandonment of the ship, and used it to receive the crew. But, Adrias' Captain refused to execute this order. Alexandris Report, War Diary of Gen.*

Toumbas managed, after a very difficult 16-mile voyage that lasted 2 hours and 50 minutes, to moor the ship in the bay of Gümüşlük, ancient Myndos. Here is a paragraph from Captain I. Toumbas' report showing the crew's morale:

Immediately after I visited the wounded to whom the physician provided his help, and I confess that with great pride. I saw that there was no reason to address them with encouraging reasons. As an example, I note here that I was present at that moment, when the engineer Papafrantzeskos lost his left hand from the elbow down, who when saw me with a lively tone, said to me: "I do not care at all for my hand, Mr. Captain. What is a hand for our homeland? Nothing. "

The account of losses on *Adrias*' crew was 18 dead, 3 missing⁶³ and 24 wounded, including the captain. The Greek destroyer carried out the necessary repairs at Gümüşlük. Only those necessary for its movement remained as crew (9 officers and 46 non-commissioned officers and sailors),⁶⁴ and the ship sailed to Alexandria with the escort of three British gunboats. The voyage was difficult, because they had to avoid detection by the German naval units and the coastal observatories. The original plan was to move with the stern and the engines upside down, but it was quickly found that in this way it was impossible to govern. So, it sailed normally and as a result the ship showed forward conduct and the water level rose.

The weather was getting worse and made the voyage more difficult, causing a worrying situation. The ship was in danger of sinking. It was towed by a British tugboat under the cover of the British destroyers *Jervis* and *Penn* and the gunboats, while the British Air Force covered the air. However, towing was difficult. *Adrias* began to sail autonomously from Cyprus to Alexandria under British supervision.

The Greek destroyer managed to reach Alexandria, where it was welcomed with enthusiasm by all the ships in the port. The British admired the perseverance, courage and seamanship of the Greek sailors. The British Admiralty telegraphed to the Greek C. in C. Fleet:

⁶² Petty Officer G. Galanis, Petty Officer G. Kourtesis, Yeoman V. Kritsinis, Yeoman N. Androulakis, Yeoman G. Eudaimon, Yeoman I. Rentoumis, Yeoman E. Tziotis, Yeoman M. Grigorakis, Yeoman A. Theocharis, Yeoman A. Papamakarios, Yeoman G. Pappos, Yeoman A. Samaras, Yeoman S. Spiliotopoulos, Yeoman I. Goudelias, Sailor E. Mykonos, Sailor P. Markopoulos, Sailor I. Nisyrios, sailor M. Mazarakis

⁶³ Yeoman P. Pagoudis, yeoman A. Tsakalidis, sailor Th. Stoupakis.

⁶⁴ The rest were sent by boat to Kastelorizo.



Left: Lieutenant Nikolaos Roussen, captain of the submarine Papanikolis. He was killed in the operation to retake the Navy ships. Navy History Service. **Right:** Sophocles Venizelos.



The Kriezis corvette. Naval History Department.

Please convey the congratulations of the Lords of the Admiralty to the captain of the Adrias destroyer. Thanks to the boldness and skill of whom it was possible to reach his ship safely in Alexandria.⁽⁶⁵⁾

While the C. in C. Fleet of the Mediterranean said in a message:

I followed with admiration the full determination in which the captain made his damaged ship able to sail and restored it to so many miles and with so much difficulty. I hope that his brave officers and men will quickly find another ship, in which to continue the struggle, and that one-day Adrias will once again be ready for service in RN.

The Greek Navy in late 1943 appears as an important ally of the British Royal Navy. Due to this appreciation and admiration of the British, it was reinforced with new naval units. This aid led to even more active participation in Allies operations. Apart from the aforesaid actions of the Greek warships, it is characteristic that in 1943, 27 of the 41 ships, used for the Allied convoys, were British, 3 were French and the remaining 11 were Greek.⁶⁶ Later, when the Greek Navy was strengthened, Greek warships accounted for one-third of the entire convoy force.⁶⁷

The “little” Greek Navy had been transformed into a global Navy with its ships sailing all over the belligerent seas. At the same time, it had acquired moral displacement as an important and useful ally of the British in the fight against the Germans. It was the constant reminder of the heroic spirit of the Greeks in the thunder of war. On top of everything else, in early 1944, it seemed that the liberation of the homeland was getting closer, while the enemy was showing signs of a turning point. The capitulation of Italy made the officers and crews of the Greek ships to shiver. The expectation of the liberation of the Homeland had reached its peak. While the war continued in the Italian territories, the Allies were working on a plan to gather, transport and distribute food and supplies to Greece in order to supply our country during the liberation. In addition to its pure war mission, the Greek Navy should install naval commands, which would have as a mission the clearance of ports from land mines and shipwrecks, the restoration of the operation of ports, the regulation of the movement of ships and finally, the safe unloading, storage and distribution of food and supplies. All of the above constituted an installation plan called “ΣΕΝΕ”.

At the same time, instances of insubordination began to appear within the Greek crews. The political crisis, i.e the fact that the Greek government had no fresh popular mandate, while in Greece there were military-political fermentations, had already hit the Army and slowly began to affect the Navy.

⁶⁵ Fokas (1953), vol. B1, 307 and Alexandris (1952), 116.

⁶⁶ Alexandris (1952), 85.

⁶⁷ Fokas (1953), vol. B1, 318.

In 1944 the Greek Navy was called to remain combatant, trying at the same time to respond to the internal crisis with as little losses of material and personnel as possible. In the first quarter of 1944, the Greek warships were mainly engaged in convoy escorts, which had passed into a form of "standardization" in the Mediterranean region. They headed mainly from Alexandria to Gibraltar and back, with stops in Algiers or Malta. Some headed to reinforce the Allied battlefield in Italy. The Greek ships that took part in them were Themistocles (Lieutenant-Commander Sarris), Kanaris (Captain Damilatis until 11th February and then Captain Junior D. Zepos), Pindos (Lieutenant-Commander Fofas), Miaoulis (Lieutenant-Commander Bountouris), Crete (Lieutenant-Commander Manolatos), Sachtouris (Lieutenant-Commander Papadiamantopoulos) and Apostolis (Lieutenant-Commander Alexandrou).

At the same time, the corvettes of Kriezis (Lieutenant-Commander Kiosses) and Tombazis (Lieutenant-Commander Panagiotopoulos) participated in convoys from the beginning of 1944. They crossed the Atlantic and transported supplies from America to Great Britain and Russia through Iceland. It should be noted that the two Greek ships covered an area in which there was intense action of enemy submarines, making these missions one of the most dangerous of the war.

In February 1944, the Greek flag was raised on the destroyer Salamis (Captain Georgakopoulos). In April 1944, while the ship was in the vicinity of the Scapa Flow, six men were lost, who were the consortium of unarmed AA, after they were swept away by the waves.

At the same time, operations in Italy were not evolving at the speed expected by the British and Americans. The German General Kesselring had stubbornly defended himself against the Allies in the Apennines. Therefore, there was a need for a new Allied landing at Anzio to flank the German defensive line. The landing began on 1/21/1944 but immediately met the militant and well-organized resistance of the Germans. The Greek warships that took part were the destroyers Crete and Themistocles as well as the tankers Samos, Lemnos and later Chios. The destroyers were part of the escorts of the hoplite and tank carriers, while the tank carriers, after disembarking the tanks and vehicles of the first wave of the landing, continued the flow of transporting reinforcements.

The submarine flotilla continued its tireless action with patrols in the Aegean. The new submarines Pipinos and Matrios were added to the flotilla. On March 10th, the Submarine Command, under Captain Tsirimokos, who until then was based in Corinthia Beirut, was transferred to Malta. There the first flotilla of British submarines was transferred, in which the Greek submarines were integrated.

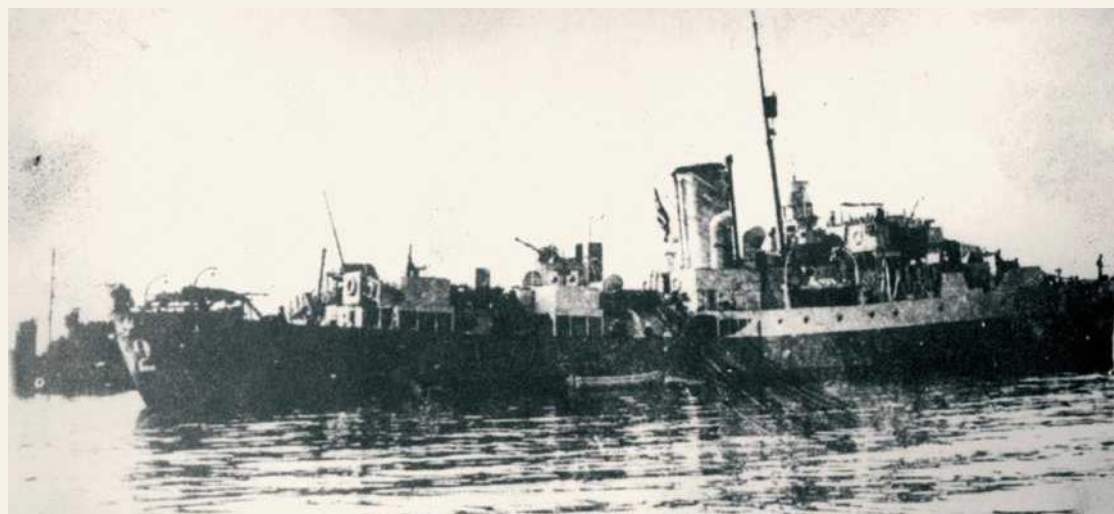
In January 1943 the back-up Commander A. Londos, who had just come from Greece, proposed to the leadership of the Greek Navy the creation of a flotilla of semis (small sailboats, schooners) for raids in the Aegean. After this proposal was initially not satisfying, Londos was assigned to the corps of British commandos at his request. He trained there. Then repeated his proposal, but this time to the British naval authorities. The English Admiral of the Mediterranean adopted it and in June 1943 created the Levant Schooner Flotilla, with British crews, and London was placed in one of them with

the duties of captain. In October of the same year, after many efforts due to the lack of Greek crews, as it was necessary to man the new ships, the 2nd Anglo-Greek flotilla of semis was created, consisting of 8 total semis, of which 6 were running 7-18 tonnes and the other two larger 30-50 tonnes. Their mission was the commando operations in the Aegean (in cooperation with the commandos and the Sacred Band), the conduct of scans, reconnaissance and patrols, as well as the constant harassment of the enemy. The operations of these trysails began in January 1944, while their base was Alexandria.

From Alexandria, the boats sailed through Cyprus to Kastelorizo, where the forward base of the commando forces was located. As a base they used a deserted bay of the Turkish coast. They worked at night, while during the day they hid very close to the shores, camouflaged by networks, with which they became invisible even from a very close distance. Of their operations, the following is particularly worth mentioning: On 1/12/44 the H26 under the command of Chief Petty Officer N. Charalambopoulos sailed from Alexandria and although ordered to return to the Base on March 4th, remained voluntarily in the Aegean until May 6th. During this time, he performed reconnaissance in the Dodecanese and the Sporades.

On 25th March, the H26 commander was ordered to board HDML⁶⁸-1252 along with two officers of the Sacred Band. Outside Chios, the ship encountered a German destroyer. He attacked it and beside it Charalambopoulos and Tobras jumped into it and arrested the 8 armed Germans on board, then towed the German fighter, which was equipped with a machine gun Oerlicon, a drone gun, and also carried depth charges.

⁶⁸ Harbour Defence Motor Launch. Small boat for port service.



The Kriezis corvette in Normandy operations. Naval History Department.



The Tobazis corvette. Naval History Department.

Since March, the political crisis in Greece began to affect the Navy as well. Conflicting news, came from the enslaved homeland. They combined the impatience of the crews for the imminent liberation and created a turbulent atmosphere. From the chief's words, Rear Admiral Alexandris, it was concluded that there was no awareness of the magnitude of the problem:

But from the ships of the Fleet - which mainly interested me - as well as from those in the city of Nantes Land Service, I was not told what was suspicious. The exquisite moral and fighting spirit, which had shown the crews of our ships during the harsh operations of the Dodecanese Sea and the Aegean Sea and which so impressed our British Allies, did not seem to have a visible shock (...).⁶⁹

The whole atmosphere began to get even heavier when the creation of a guerrilla government in Greece, the so-called Rebel Government, became known. In the eyes of the crews, the government-in-exile did not express popular sentiment, while the guerrilla government had prospered through the struggle against the conqueror.

2. Πρωτότυπο Κείμενο

Πρώτα εβλήθη το *Intrepid*, το οποίο έπαθε σοβαρές ζημιές με αποτέλεσμα τη βύθισή του λίγο αργότερα. Κατόπιν το ελληνικό αντιτορπιλικό δέχθηκε δέσμη βομβών με αποτέλεσμα να κοπεί το σκάφος στα δύο. Ο κυβερνήτης βρήκε το θάνατο από ριπή πολυβόλου ενώ έσπευδε προς τη γέφυρα του πλοίου δίνοντας εντολές.⁵⁶ Ο ύπαρχος του πλοίου, υποπλοίαρχος Γρηγορόπουλος σκοτώθηκε μαζί με όλη την ομοχειρία από έκρηξη βόμβας, ενώ διηύθυνε

53 Δυστυχώς οι πληροφορίες για αυτήν τη συμπλοκή είναι ελλιπείς και αντικρουόμενες. Από τη μία έχουμε δύο σήματα του αξιωματικού συνδέσμου, όπου στο μεν πρώτο αναφέρει ότι «FAULKNER, ECLIPSE και Β. ΟΛΕΑ εβύθισεν δύο εχθρικά σκάφη μέσου εκτοπίσματος, εξ ων το εν πετρελαιοφόρον καθώς και εν μικρόν συνοδόν», στο δε δεύτερο ότι «εμπορικό πλοίο βυθίστηκε, ενώ το συνοδεύον τορ-

54 Έκθεση Αλεξανδρή, Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ.

55 Ο.π.

56 Ο διοικητής 2^{ης} Ανωτέρας Ναυτικής Διοίκησης Πλοίαρχος Σ. Τσιριμώκος αναφέρει στον Αρχηγό Στόλου: «...εκ της προχείρου ανακρίσεως των ναυαγών διαπιστούται ότι παρά των Ιταλικών Αρχών των εχουσών μέχρι τότε την Διοίκησιν και την Α/Α άμυναν της νήσου δεν εσημάνθη συναγεμμός. (...). Τα πληρώματα του τε Αγγλικού και της Β. ΟΛΕΑΣ πλην των της Υπηρεσίας Φυλακής εκοιμώντο καθ' όσον είχαν καταπλεύσει μόλις την 07.00 κατάκοπα εκ των επιχειρήσεων των τελευταίων ημερών. Ο Κυβερνήτης Πλωτάρχης Ε. ΜΠΑΛΕΣΣΑΣ αφυπνισθείς έσπευσεν εις το

την βολή του Α/Α πυροβόλου. Πέρα από τον κυβερνήτη και τον ύπαρχο έχασαν την ζωή τους 4 αξιωματικοί, 15 υπαξιωματικοί και 50 άνδρες του πληρώματος.⁵⁷

Για την απώλεια των ελληνικών πλοίων το Βρετανικό Ναυαρχείο απεύθυνε στο Υπουργείο Ναυτικών το ακόλουθο συλλυπητήριο τηλεγράφημα:

Ἡ σκληρά απώλεια ἦν τό Ἑλληνικόν Ναυτικόν ὑπέστη ἐκ τῆς βυθίσεως τῆς Β. Ὀλγας καί τοῦ Κατσώνη μας ἔλνπησε βαθύτατα. Ἀμφότερα τα πλοία ταῦτα ἔχουν εἰς τό ενεργητικόν των διακεκριμένως υπηρεσίας ὑπέρ τοῦ Συμμαχικοῦ Ἀγώνος καί αἱ ἐπιτυχίαι των ἀνακλόν τῆς τιμῆς εἰς τοὺς Κυβερνήτας καί τὰ πληρώματα των καθὼς καί εἰς τό Ἑλληνικόν Ναυτικόν.⁵⁸

Για τὴ Β. Ὀλγα ὁ Ἀγγλος Ἀρχηγός Στόλου ἔστειλε τὸ ἀκόλουθο σῆμα:

Ἡ ἀπώλεια τοῦ λαμπροῦ τούτου πλοίου, τό ὁποῖον εἶχε καταστή περίφημον καθ' ὅλην τὴν Μεσόγειον θὰ γίνῃ βαθύτατα αἰσθητὴ εἰς ὅλους ὅσοι συνυπηρέτησαν μαζί του.⁵⁹

Ὅπως ἀναφέρθηκε παραπάνω, οἱ Σύμμαχοι μετὰ τὴ συνθηκολόγηση τῆς Ἰταλίας ἀρχισαν τὶς ἐπιχειρήσεις στὰ Δωδεκάνησα, οἱ ὁποῖες δὲν εἶχαν εὐτυχές τέλος, κυρίως λόγω τῆς ἀναποφασιστικότητος των Ἰταλῶν. Ἀν καὶ πολλὰ ἀπὸ τὰ Δωδεκάνησα καταλήφθηκαν ἀπὸ τὶς συμμαχικὲς δυνάμεις, δὲν κατέστη δυνατόν νὰ κρατηθοῦν ἐπειδὴ ἡ Ρόδος, τὸ κλειδί τῆς περιοχῆς παρέμενε ὑπὸ γερμανικὸ ἔλεγχο. Ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὰ παραπάνω, τὰ πληρώματα των ἑλληνικῶν ἀντιτορπιλικῶν ἐπράξαν πραγματικά ὅτι ἦταν δυνατόν μὲ πολὺ ζήλο ἔχοντας τὴ σκέψη ὅτι πλέον πολεμοῦν γιὰ τὴν ἀπελευθέρωση τῆς δουλωμένης πατρίδας μὲ ἄμεσο τρόπο.

Τὸ ἀντιτορπιλικὸ *Κουντουριώτης* (κυβερνήτης ἀντιπλοίαρχος Ε. Μπαλτατζής), στὶς 13 Σεπτεμβρίου ἀποβίβασε στὸ Καστελλόριζο 90 ἄνδρες βρετανικοῦ τάγματος, καθὼς καὶ στρατιωτικὸ υλικὸ 10 περίπου τόνων. Οἱ κάτοικοι τοῦ νησιοῦ ἦταν τρομοκρατημένοι, διότι εἶχαν προφανῶς βιώσει τι παθαίνει κανεὶς ὅταν ἐκδηλώνει τὰ πραγματικά του συναισθήματα. Ὁ κυβερνήτης τοῦ πλοίου, μαζί μὲ δύο ἀξιωματικούς, βγήκε στὴ στεριά καὶ συναντήθηκε μὲ

57 Ἀντιπλοίαρχος Γ. Μπλέσσας, πλωτάρχης Δ. Μπάτσης, πλωτάρχης Α. Σακίτης, πλωτάρχης Μ. Γρηγορόπουλος, ἐπίκουρος ἀνθυποπλοίαρχος Π. Κονταράτος, ἀνθυποπλοίαρχος Ν. Σιμιτσόπουλος, σημαιοφόρος Δ. Σγούρος, ἀρχικελευστής Δ. Μαστράκος, κελευστής Α. Λιάσκος, κελευστής Γ. Ζήλος, ὑποκελευστής Α' Γ. Δούκας, ὑποκελευστής Α' Ε. Πέρος, ὑποκελευστής Α' Ε. Μπαλόκας, ὑποκελευστής Α' Χ. Βασιλειάδης, ὑποκελευστής Α' Δ. Μπέης, ὑποκελευστής Α' Σ. Ἰατροῦ, ὑποκελευστής Β' Σ. Νταβλιάκος, ὑποκελευστής Β' Α. Μυλωνάς, ὑποκελευστής Β' Μ. Στουραίτης, ὑποκελευστής Β' Ε. Δημητρούλιας, ὑποκελευστής Β' Β. Θεοδοσόπουλος, ὑποκελευστής Β' Α. Παπαδογιαννάκης, ὑποκελευστής Β' Δ. Μαζωνίτης, ὑποκελευστής Β' Σ. Βαζαίος, ὑποκελευστής Β' Ε. Ζαχαράκης, ὑποκελευστής Β' Ι. Καλαγκιάς, ὑποκελευστής Β' Α. Λεονταρίδης, ὑποκελευστής Β' Ι. Νομικός, ὑποκελευστής Β' Α. Ζαραβέλλας, ὑποκελευστής Β' Π. Κουντούρης, ὑποκελευστής Β' Α. Στεργίου, ὑποκελευστής Β' Ε.

58 Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ.

59 Ο.π.



Οι συλληφθέντες του πληρώματος του *Κατσώνης* από τους Γερμανούς. Διακρίνονται οι: Γ. Δημητρώπουλος, Α. Αναστόπουλος, Ι. Παπαδάκης, Σ. Τοκατλίδης, Χ. Μανόπουλος, Σ. Γκινής, Σ. Χαριδής, Β. Μπούτης, Κ. Μαλέας, Γ. Γιαννέλης, Δ. Αναγνωστόπουλος, Χ. Βακαλόπουλος. Η φωτογραφία τραβήχτηκε στο στρατόπεδο Marlag und Milag Nord μεταξύ Βρέμης και Αμβούργου. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Μία ακόμη φωτογραφία από το γερμανικό στρατόπεδο. Αιχμαλωτισθέντες των πληρωμάτων *Κατσώνη* και *Τρίτωνος* από τους Γερμανούς. Διακρίνονται όρθιοι από αριστερά: Ι. Φουντουλάκης, Ι. Παπαδάκης, Σ. Τοκατλίδης, Μ. Ορτζόγλου, Α. Αναστόπουλος, Σ. Χαριδής, Γ. Γιαννέλης. Καθήμενοι από αριστερά: Π. Αθανασίου, Ν. Βάθης, Σ. Γκινής, Χ. Μανόπουλος. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Το Αδρίας, το πλοίο
πον αριη]θῖ]κε να
πεθάνει δίχως
την πλώρη του.
Τηρησεσία Ιστορίας
Ναυτικού.

ου περιπολώντας κατά μήκος των παραλιών Κάλυμνου και Κάπαρη μαζί με το αντιτορπιλικό *Hursley*, ε ισέπλευσε εντός των μικρών ορμίσκων της ΝΑ ακτής της Κάλυμνου, όπου κρύβονταν 3 εχθρικά πλοία, ένα εξοπλισμένο πλοίο 1.000 περίπου τόνων, μία τορπιλάκατος (E-BOAT) και ένα σκάφος απόβασης (F-BOAT). Κατά τη συμπλοκή, εβλήθη το βρετανικό αντιτορπιλικό, αλλά το *Μιαούλης* δεν υπέστη κάποια ζημιά. Στη συνέχεια όμως, τα δύο πλοία φωτίστηκαν από φωτιστικά βλήματα προφανώς ριφθέντα από εχθρικό αεροσκάφος με αποτέλεσμα να αναγκαστούν να εξέλθουν από τον λιμένα. Στη συνέχεια, υπέστησαν τρεις ανεπιτυχείς αεροπορικές επιδρομές. Τα δύο συμμαχικά πολεμικά κατέφυγαν σε τουρκικό όρμο, όπου ευρισκόντουσαν ήδη τα βρετανικά αντιτορπιλικά *Jervis* και *Penn*. Κατόπιν στις 20:00 απέπλευσαν και πάλι προς τη νήσο Κάπαρη για έρευνα των ορμίσκων, ενώ στις 23:00 εκτέλεσαν βομβαρδισμό του εσωτερικού λιμένα της Κω από απόσταση 5.000 υαρδών. Στο πυρ των δύο συμμαχικών πλοίων ο εχθρός απάντησε με μία μόνο βολή. Μετά από αυτό, έλαβαν πορεία προς την Αλεξανδρεία μέσω του στενού της Ρόδου.⁶⁰

Στα νερά της Δωδεκανήσου όμως, επρόκειτο να γραφτεί μία από τις πιο ένδοξες σελίδες

τον ιερέα και τους προκρίτους του νησιού. Ο κυβερνήτης παρέδωσε στον ιερέα την ελληνική Σημαία για να την ανεβάσει, όταν αυτό θα ήταν δυνατόν.

Στις 16 Σεπτεμβρίου το *Κουντουριώτης* αποβίβασε στο Καστελόριζο άλλους 115 Βρετανούς με επικεφαλής έναν αντισυνταγματάρχη και 6 αξιωματικούς καθώς και υλικό περίπου 15 τόνων. Παράλληλα λάμβαναν χώρα αποβάσεις βρετανών καταδρομέων αλλά και τμημάτων του Ιερού Λόχου στην Κω, στη Λέρο, στην Αστυπάλαια, τη Σύμη και την Ικαρία, οι οποίες κατελήφθησαν μέχρι και την 10^η Σεπτεμβρίου. Τελικά, κατελήφθη και η Σάμος, η Ρόδος όμως παρέμενε στα χέρια του εχθρού. Ο εφοδιασμός από το Ναυτικό των αποβιβασθέντων τμημάτων ήταν μία πολύ δύσκολη υπόθεση καθώς η περιοχή ήταν περικυκλωμένη από αεροδρόμια του εχθρού. Όταν μάλιστα οι Γερμανοί κατόρθωσαν να ανακαταλάβουν την Κω, τα πράγματα έγιναν πολύ δύσκολα για τους Συμμάχους.

Το αντιτορπιλικό *Μιαούλης* με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Ε. Μπουντούρη απέπλευσε για περιπολία στα Δωδεκάνησα. Τη νύχτα της 17^{ης} Οκτωβρίου

60 Ο Αγγλος Στόλαρχος ανέφερε προς το Ναυαρχείο ότι: Ἡ λίαν επιτυχής αυτή
ἐπιχείρησις διεξήχθη
μετά θαυμαστής ἐπιθετικότητος. Δεν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἡ ἐξ αὐτῆς ἐπίδρασις
ἐπὶ τοῦ εχθροῦ,
ἀσχέτως τῆς ὑλικῆς ζημίας, ἦτο μεγίστη. Ἐκθεση Ἀλεξανδρῆ, *Ημερολόγιο Πολέμου*
ΓΕΝ.

της ιστορίας του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Πρωταγωνιστές το πλήρωμα του αντιτορπιλικού *Αδρίας* και ο κυβερνήτης του αντιπλοίαρχος Ι. Τούμπας. Λίγο μετά το μεσονύκτιο της 21^{ης}/10, το ελληνικό αντιτορπιλικό απέπλευσε μαζί με τα βρετανικά αντιτορπιλικά *Jervis*, *Pathfinder* και *Hnrworth* με προορισμό τα Δωδεκάνησα. Κατά τον πλου, συναντήθηκαν με τα αντιτορπιλικά *Μιαούλης* και *Aurora* και συνέχισαν τον πλου όλα μαζί. Κατά τις 20:00, τα αντιτορπιλικά *Αδρίας* και *Hnrworth* αποσπάστηκαν και έπλευσαν προς τους ορμίσκους της Καλύμνου με σκοπό την καταστροφή τυχόν εχθρικών πλοίων.

Αφού η έρευνα των δύο πλοίων απέβη άκαρπη, αυτά έστρεψαν με σκοπό να συναντηθούν στο προκαθορισμένο σημείο συνάντησης με τα υπόλοιπα πλοία. Κατά τη διάρκεια του πλου όμως, δέχθηκαν απανωτές αεροπορικές επιδρομές. Τα συμμαχικά πλοία απέφευγαν τους βομβαρδισμούς και τους πολυβολισμούς με ελιγμούς. Το *Αδρίας*, λόγω της εγγύτητας πτώσης των βομβών στο πλοίο, υπέστη μικροζημιές, ενώ τρεις από το πλήρωμα τραυματίστηκαν ελαφρά. Μετά τη διάβαση του στενού της Κω, τα *Αδρίας* και *Hnrworth* κατέπλευσαν ομαλά σε μικρασιατικό όρμο, όπου ευρίσκονταν και τα υπόλοιπα πλοία του στολίσκου. Στις 19:15 της 22^{ης}/10, τα άλλα δύο βρετανικά αντιτορπιλικά απέπλευσαν για τη Λέρο για να εκφορτώσουν εφόδια, ενώ τα *Αδρίας* και *Hnrworth* απέπλευσαν για την Κάλυμνο για να εκτελέσουν αντιπερισπασμό βομβαρδίζοντας τους όρμους Βαθύ και Ακτή. Ενώ τα δύο συμμαχικά πολεμικά σκάφη έπλεαν προς τον προορισμό τους, το *Αδρίας* έπεσε σε νάρκη. Ο κυβερνήτης του ελληνικού αντιτορπιλικού από την έκρηξη εκτινάχθηκε και τραυματίστηκε αλλά πάρα τον τραυματισμό του διέκρινε την τραγική εικόνα. Η πλώρη του πλοίου είχε αποκοπεί, νεκροί και τραυματίες κείτονταν, πυρκαγιά είχε ξεκινήσει απο βραχυκύκλωμα, ενώ διαρροή υπήρχε στον μεσόδομο των αξιωματικών και το διαμέρισμα χαμηλής τάσης. Οι μηχανές όμως και οι λέβητες ήταν εντάξει και ο κυβερνήτης ξεκίνησε τις ενέργειες για τη διάσωση του πλοίου απαντώντας αρνητικά στην δύο φορές ειπωμένη διαταγή του Αγγλου διοικητή⁶¹ επί του *Hnrworth* περί εγκατάλειψης και βύθισης του πλοίου.

Ο Τούμπας το μόνο που δέχθηκε ήταν να αποβιβάσει στο βρετανικό αντιτορπιλικά εκείνους τους άνδρες του πληρώματος που δεν ήταν αναγκαίοι για την κίνηση του πλοίου. Ενώ το *Hnrworth* χειρίζε για να τους παραλάβει, έπεσε και αυτό σε νάρκη με αποτέλεσμα έκρηξη και βύθισή του. Ακολούθησε ανάφλεξη του πετρελαίου που είχε χυθεί πάνω στην επιφάνεια της θάλασσας. Ενόψει του κινδύνου της μετάδοσης της πυρκαγιάς και στο ελληνικό πολεμικό, το *Αδρίας* απομακρύνθηκε σε απόσταση περίπου 500 ναυτικών μιλίων. Κατόπιν, πλησίασε πάλι για περισυλλογή των ναυαγών αλλά όσο περνούσε η ώρα, η κατάσταση του ελληνικού αντιτορπιλικού (πλοίο με κομμένη πλώρη) γινόταν περισσότερο κρίσιμη. Αφού έριξε σωσίβια στην περιοχή για να χρησιμοποιηθούν από τυχόν επιζώντες, κινήθηκε προς την πλησιέστερη τουρκική ακτή. Όλο το πλήρωμα συγκεντρώθηκε στη πρόμνη για να ισορροπήσει το πλοίο αλλά και για να αποφευχθεί -όσο το δυνατόν- απώλεια ανδρών σε περίπτωση νέας πρόσκρουσης σε

61 Ο επί τον Αγγλικό άντ/κον έπιβαίνων Ο 22 άντιληφθείς την έκρηξιν ήτις ώφείλετο εις νάρκην διέταξε δις την έγκατάλειψιν τον πλοίον καί έχείρισεν διά να παραλάβη τό πλήρωμα, την διαταγήν όμως τούτην ό Κνβερνήτης τον Αδρίας άρνήθηκε να εκτελέσει. Έκθεση Αλεξανδρή, Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ.

νάρκη. Ο Τούμπας κατόρθωσε, μετά από πολύ δύσκολο πλου 16 μιλίων που διήρκεσε 2 ώρες και 50 λεπτά, να προσορμίσει το πλοίο στον όρμο του Γκιουμουσλούκ, την αρχαία Μύνδο.

Ακολουθεί μία παράγραφος από την αναφορά του κυβερνήτη αντιπλοιάρχου Ι. Τούμπα που δείχνει το ηθικό του πληρώματος:

Ευθύς κατόπιν έπεσκέφθην τούς τραυματίας εις τούς όποιους παρείχεν τάς βοήθειας του ό Ιατρός, ομολογώ δέ ότι με εξαιρετικήν ύπερηφάνειαν είδον ότι δεν ύπήρχε ούδε'ις λόγος να τούς απευθύνω ενθαρρυντικούς λόγους. Ως παράδειγμα σημειώ ενταύθα ότι παρέστην τήν στιγμήν εκείνην εις τήν αποκοπήν τής αριστερός χειρός από τού άγκώνος τού διόπου μηχανικού ΠΑΠΑ-ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΟΥ, ό οποίος μόλις μέ είδεν μέ ζωηρόν τόνον μου λέγει «Δέν με νοιάζει διόλου διά τό χέρι μου, Κύριε Κυβερνήτα. Τι είναι ένα χέρι διά τήν πατρίδα; Τίποτε».

Ο απολογισμός των απωλειών στο πλήρωμα του Αδρίας ήταν 18 νεκροί,⁶² 3 εξαφανισθέντες⁶³ και 24 τραυματίες, μεταξύ των οποίων και ο κυβερνήτης. Αφού το ελληνικό αντιτορπιλικό εκτέλεσε τις αναγκαίες επισκευές στο Γκιουμουσλούκ και παρέμειναν ως πλήρωμα μόνο οι αναγκαίοι για την κίνησή του (9 αξιωματικοί και 46 υπαξιωματικοί και ναύτες),⁶⁴ το πλοίο ξεκίνησε για την Αλεξάνδρεια με τη συνοδεία τριών βρετανικών κανονιοφόρων. Ο πλους ήταν δύσκολος, γιατί έπρεπε να αποφύγει τον εντοπισμό από τις γερμανικές ναυτικές μονάδες αλλά και τα επάκτια παρατηρητήρια. Ο αρχικός σχεδιασμός προέβλεπε να κινείται με την πρύμνη και τις μηχανές στο ανάποδα, αλλά γρήγορα διαπιστώθηκε ότι με αυτό τον τρόπο ήταν αδύνατον να κυβερνηθεί. Έπλευσε λοιπόν κανονικά, με συνέπεια το πλοίο να παρουσιάζει έμπροωρη διαγωγή και η στάθμη των υδάτων να ανεβαίνει.

Η επιδείνωση του καιρού δυσχέρανε τον πλου προκαλώντας ανησυχητική κατάσταση. Το πλοίο κινδύνευε να βυθιστεί. Επιχειρήθηκε η ρυμούλκησης του από βρετανικό ρυμουλκό υπό την κάλυψη των βρετανικών αντιτορπιλικών *Jervis* και *Penn* και των κανονιοφόρων, ενώ από αέρος κάλυπτε η βρετανική αεροπορία. Επειδή όμως η ρυμούλκηση ήταν δύσκολη το Αδρίας άρχισε να πλέει αυτόνομα από την Κύπρο προς την Αλεξάνδρεια υπό την παρακολούθηση των Βρετανών.

Το ελληνικό αντιτορπιλικό κατόρθωσε να φτάσει στην Αλεξάνδρεια, όπου έγινε δεκτό με ενθουσιασμό από όλα τα πλοία στο λιμάνι. Οι Βρετανοί θαύμασαν την επιμονή, το θάρρος αλλά και την ναυτοσύνη των Ελλήνων ναυτικών. Το βρετανικό Ναυαρχείο τηλεγράφησε στον Έλληνα Αρχηγό Στόλου:

Παρακαλώ διαβιβάσατε τά συγχαρητήρια τών Αόρδων τού Ναυαρχείου προς τον κυβερνήτην

62 Κελευστής Γ. Γαλανής, υποκελευστής Γ. Κουρτέσης, δίοπος Β. Κριτσίνης, δίοπος Ν. Ανδρουλάκης, δίοπος Γ. Ευδαίμων, δίοπος Ι. Ρεντούμης, δίοπος Ε. Τζιώτης, δίοπος Μ. Γρηγοράκης, δίοπος Α. Θεοχάρης, δίοπος Α. Παπαμακάριος, δίοπος Γ. Πάππος, δίοπος Α. Σαμαράς, δίοπος Σ. Σπηλιοτόπουλος, δίοπος Ι. Γκουντέλιας, ναύτης Ε. Μύκωνος (στο *Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ* αναγράφεται Μύκωνος, ενώ ο Φωκάς τον αναγράφει Μύκονο), ναύτης Π. Μαρκόπουλος, ναύτης Ι. Νισύριος (ο Φωκάς τον αναγράφει Νισ-

63 Δίοπος Π. Παγούδης, δίοπος Α. Τσακαλίδης, ναύτης Θ. Στουπάκης.

64 Οι υπόλοιποι απεστάλησαν με καΐκια στο Καστελόριζο.



Αριστερά: Ο υποπλοίαρχος Νικόλαος Ρουσσέν, κυβερνήτης του υποβρυχίου *Παπανικολής*. Βρήκε τον θάνατο στην επιχείρηση ανακατάληψης των πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού. **Τηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.** **Δεξιά:** Ο Σοφοκλής Βενιζέλος.



Η κορβέτα *Κριεζής*. **Τηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.**

τον άντιτορπιλικού Άδριάς, χάρις εις τήν τόλμην και έπιδεξιότητα τού όποιον κατέστη δυνατόν να φθάση τό πλοϊον τού ασφαλώς εις τήν Αλεξανδρειαν.⁶⁵

Ενώ ο Αρχηγός του Στόλου της Μεσογείου ανέφερε σε σήμα:

Παρηκολούθησα μετά θαυμασμού τον πλήρη άποφασιστικότητα τρόπον, με τον όποιον ό κυβερνήτης του κατέστησε τό βεβλαμμένον πλοϊον τού ικανόν προς πλούν και τό έπανάφερεν έπ'ι τόσα μίλια και με τόσας δυσχέρειας. Ελπίζω ότι οί γενναίοι άξιωματικοί και άνδρες του θα εύρουν ταχέως έν άλλο πλοϊον, με τό όποιον να συνεχίσουν τον άγώνα και ότι ό Άδριάς θα είναι και πάλιν μίαν ήμέραν έτοιμος δι' ύπηρεσίαν έν τώ ΒΝ.

Το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό στα τέλη του 1943 εμφανίζεται ως ένας σημαντικός σύμμαχος του βρετανικού Βασιλικού Ναυτικού. Λόγω αυτής της εκτίμησης και του θαυμασμού των Βρετανών, ενισχύεται με νέες ναυτικές μονάδες. Αυτή η ενίσχυση οδηγεί σε ακόμη ενεργότερη συμμετοχή στις συμμαχικές επιχειρήσεις. Πέρα από τις προαναφερθεισες δράσεις των ελληνικών πολεμικών, είναι χαρακτηριστικό ότι κατά το 1943 από τα 41 πλοία που χρησιμοποιούνταν για τις συμμαχικές συνοδείες, τα 27 ήταν βρετανικά, 3 ήταν γαλλικά και τα υπόλοιπα 11 ελληνικά.⁶⁶ Όταν αργότερα το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο, τα ελληνικά πολεμικά πλοία αντιπροσώπευαν το ένα τρίτο της όλης δύναμης των συνοδewών.⁶⁷

Το μικρό ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό είχε μετατραπεί σε ένα παγκόσμιο Ναυτικό με τα πλοία του να πλέουν σε όλες τις εμπόλεμες θάλασσες. Παράλληλα, είχε αποκτήσει ηθικό εκτόπισμα ως σημαντικός και χρήσιμος σύμμαχος των Βρετανών στον άγώνα κατά των Γερμανών. Ήταν η διαρκής υπενθύμιση] του ηρωικού πνεύματος των Ελλήνων μέσα στην ομοβροντία του πολέμου. Πέρα όλων των άλλων στην αυγή του 1944 φαινόταν ότι η απελευθέρωση της πατρίδας κοντοζύγωνε, ενώ ο εχθρός έδειχνε σημαδια καμπίης. Η συνθηκολόγηση της Ιταλίας προκάλεσε ρίγη συγκίνησης στους αξιωματικούς και τα πληρώματα των ελληνικών πλοίων. Η προσμονή της απελευθέρωσης της Πατρίδας είχε φτάσει στα ύψη. Ενώ συνεχιζόταν ο πόλεμος στα ιταλικά εδάφη, οι Σύμμαχοι επεξεργάζονταν σχέδιο συγκεντρώσεως, μεταφοράς και διανομής τροφίμων και εφοδίων στην Ελλάδα για τον ανεφοδιασμό της Χώρας μας κατά την απελευθέρωση. Το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, πέρα της καθαρής πολεμικής αποστολής του, στα πλαίσια αυτού του σχεδίου, το οποίο ονομάστηκε *Σχέδιον Έγκαταστάσεως Ναυτικού έν Ελλάδι (ΣΕΝΕ)*, θα έπρεπε να εγκαταστήσει ναυτικές διοικήσεις, οι οποίες θα είχαν ως αποστολή την εκκαθάριση των λιμένων από τις νάρκες και τα ναυάγια, την αποκατάσταση λειτουργίας των λιμένων, τη ρύθμιση της κίνησης των πλοίων και τέλος, την ασφαλή εκφόρτωση, αποθήκευση και διανομή των τροφίμων και εφοδίων.

Την ίδια στιγμή όμως, κρούσματα απειθαρχίας άρχισαν να εμφανίζονται μέσα στα ελληνικά πληρώματα. Η πολιτική κρίση, η οποία συνοψιζόταν στο γεγονός ότι η ελληνική Κυβέρνηση δεν είχε νωπή λαϊκή εντολή, ενώ στην Ελλάδα συνέβαιναν στρατιωτικο-πολιτικές ζυμώ-

65 Φωκάς (1953), τόμ. Β¹, 307 και Αλεξανδρής (1952), 116.

66 Αλεξανδρής (1952), 85.

67 Φωκάς (1953), τόμ. Β¹, 318.

σεις, είχε κτυπήσει ήδη τον Στρατό Ξηράς και σιγά σιγά άρχισε να επηρεάζει και το Ναυτικό. Το 1944 ήταν το έτος που το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό κλήθηκε να παραμείνει αξιόμαχο, προσπαθώντας παράλληλα να ανταποκριθεί στην εσωτερική κρίση με όσο το δυνατόν λιγότερες απώλειες υλικού και προσωπικού.

Το πρώτο τρίμηνο του 1944, τα ελληνικά πολεμικά απασχολήθηκαν κυρίως με συνοδείες νηοπομπών, οι οποίες για την περιοχή της Μεσογείου είχαν περάσει σε μια μορφή «τυποποίησης». Κατευθύνονταν κυρίως από την Αλεξάνδρεια στο Γιβραλτάρ και πάλι πίσω, με στάσεις στο Αλγέρι ή στη Μάλτα. Κάποιες κατευθύνονταν προς ενίσχυση του συμμαχικού μετώπου στην Ιταλία. Τα ελληνικά πλοία που έλαβαν μέρος σε αυτές ήταν τα *Θεμιστοκλής* (κυβερνήτης πλωτάρχης Σαορής), *Κανάρης* (κυβερνήτης μέχρι 11/2 πλωτάρχης Δαμηλάτης και στη συνέχεια αντιπλοίαρχος Δ. Ζέπος), *Πίνδος* (κυβερνήτης πλωτάρχης Φοίφας), *Μιαούλης* (κυβερνήτης αντιπλοίαρχος Μπουντούρης), *Κρήτη* (κυβερνήτης αντιπλοίαρχος Μανωλάτος), *Σαχτούρης* (κυβερνήτης πλωτάρχης Παπαδιαμαντόπουλος) και *Αποστολής* (κυβερνήτης πλωτάρχης Αλεξάνδρου).

Παράλληλα, οι κορβέτες *Κριεΐς* (κυβερνήτης πλωτάρχης Κιοσσές) και *Τομπάζης* (κυβερνήτης πλωτάρχης Παναγιωτόπουλος) από τις αρχές του 1944, συμμετείχαν σε συνοδείες νηοπομπών, οι οποίες διασχίζοντας τον Ατλαντικό μετέφεραν εφόδια από την Αμερική στη Μ. Βρετανία και τη Ρωσία μέσω Ισλανδίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα δύο ελληνικά πλοία κάλυπταν μία περιοχή στην οποία υπήρχε έντονη δράση εχθρικών υποβρυχίων καθιστώντας τις αποστολές αυτές από τις πιο επικίνδυνες του πολέμου.

Τον Φεβρουάριο του 1944 υψώθηκε η ελληνική Σημαία επί του αντιτορπιλικού *Σαλαμής* (κυβερνήτης πλοίαρχος Γεωργακόπουλος). Τον Απρίλιο του 1944, ενώ το πλοίο ευρισκόταν στην περιοχή του Scapa Flow, απωλέσθησαν έξι άνδρες, οι οποίοι αποτελούσαν ομοχειρία Α/Α πυροβόλου του, αφού παρασύρθηκαν από τα κύματα.

Παράλληλα, οι επιχειρήσεις στην Ιταλία δεν εξελίσσονταν με την ταχύτητα που ανέμεναν οι Βρετανοί και οι Αμερικανοί. Ο Γερμανός στρατηγός *Kesselring* είχε αντιτάξει πεισματώδη άμυνα κατά των Συμμάχων στα Απένιναόρη. Ως εκ τούτου, δημιουργήθηκε ανάγκη να πραγματοποιηθεί νέα συμμαχική απόβαση στο Anzio για να πλευροκοπηθεί η αμυντική γραμμή των Γερμανών. Η απόβαση άρχισε στις 21/1/1944 αλλά αμέσως συνάντησε τη μαχητική και καλά οργανωμένη αντίσταση των Γερμανών. Τα ελληνικά πόλεμικά πλοία που έλαβαν μέρος ήταν τα αντιτορπιτικά *Κρήτη* και *Θεμιστοκλής* καθώς και τα αρματαγωγά *Σάμος*, *Λήμνος* και αργότερα το *Χίος*. Τα αντιτορπιτικά αποτελούσαν μέρος των συνοδείων των οπλιταγωγών και αρματαγωγών, ενώ τα αρματαγωγά αφού αποβίβασαν τα άρματα και τα οχήματα του πρώτου κύματος της απόβασης, συνέχισαν τη ροή μεταφοράς ενισχύσεων.

Ο στολίσκος των υποβρυχίων συνέχιζε την ακούραστη δράση του με περιπολίες στο Αιγαίο. Στον στολίσκο είχαν προστεθεί και τα νέα υποβρύχια *Πιπίνος* και *Ματρώιος*. Στις 10/3 η Διοίκηση Υποβρυχίων, υπό τον πλοίαρχο Τσιριμώκο που μέχρι τότε έδρευε επί του *Κορινθία* στη Βηρυτό, μεταφέρθηκε στη Μάλτα, όπου μετεστάθμευσε ο πρώτος στολίσκος των βρετανικών υποβρυχίων, στον οποίο ήταν εντεταγμένα τα ελληνικά υποβρύχια.

Τον Ιανουάριο του 1943 ο έφεδρος αντιπλοίαρχος Α. Λόντος που μόλις είχε έρθει από την Ελλάδα, είχε προτείνει στην ηγεσία του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού τη δημιουργία στολίσκου ημιολιών (δικάταρτα μικρά ιστιοφόρα, σκούνες) για επιδρομές στο Αιγαίο. Αφού η πρόταση αυτή στην αρχή δεν ικανοποιήθηκε και ο Λόντος τοποθετήθηκε με αίτησή του στο σώμα των Βρετανών καταδρομέων. Εκπαιδεύτηκε εκεί και κατόπιν επανέλαβε την πρότασή του, αυτήν τη φορά στις βρετανικές ναυτικές αρχές. Ο Αγγλος ναύαρχος της Μεσογείου την υιοθέτησε και τον Ιούνιο του 1943 δημιούργησε τον βρετανικό στολίσκο ημιολιών της Ανατολής (*Levant Schooner Flotilla*), με βρετανικά πληρώματα, ο δε Λόντος τοποθετήθηκε σε ένα από αυτά με καθήκοντα κυβερνήτη. Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους, μετά από πολλές προσπάθειες λόγω έλλειψης ελληνικών πληρωμάτων, καθώς ήταν ανάγκη να επανδρωθούν τα νέα πλοία, δημιουργήθηκε ο 2^{ος} αγγλοελληνικός στολίσκος ημιολιών, αποτελούμενος από 8 συνολικά ημιολίες, από τις οποίες οι 6 ήταν τύπου τρεχαντήρι 7-18 τόνων και οι άλλες δύο μεγαλύτερες 30-50 τόνων. Αποστολή τους ήταν οι καταδρομικές επιχειρήσεις στο Αιγαίο (σε συνεργασία με τους καταδρομείς και τον Ιερό Λόχο), η διενέργεια ανιχνεύσεων, αναγνωρίσεων και περιπολιών, καθώς και η συνεχής παρενόχληση του εχθρού. Οι επιχειρήσεις των ημιολιών αυτών άρχισαν τον Ιανουάριο του 1944, ενώ βάση τους ήταν η Αλεξάνδρεια.

Από την Αλεξάνδρεια, τα σκάφη έπλεαν μέσω Κύπρου στο Καστελόριζο, στο οποίο ευρισκόταν η προκεχωρημένη βάση των δυνάμεων καταδρομών. Ως ορμητήριο χρησιμοποιούσαν έναν ερημικό κόλπο της τουρκικής ακτής. Δρούσαν τη νύκτα, ενώ την ημέρα κρύβονταν πολύ κοντά στις ακτές καμουφλαρισμένα με δίκτυα, με τα οποία γινόντουσαν αθέατα ακόμη και από πολύ κοντινή απόσταση. Από τις επιχειρήσεις τους, αξίζει ιδιαίτερα να αναφερθεί η ακόλουθη: Στις 12/1/44 η Η26 με κυβερνήτη τον αρχικελευστή Ν. Χαραλαμπόπουλο απέπλευσε από την Αλεξάνδρεια και παρ' όλο που διετάχθη να επιστρέψει στη Βάση στις 4 Μαρτίου, παρέμεινε εθελοντικά στο Αιγαίο μέχρι τις 6 Μαΐου. Σε αυτό το διάστημα, εκτέλεσε αναγνωρίσεις στα Δωδεκάνησα και τις Σποράδες. Στις 25/3, ο κυβερνήτης της Η26 διετάχθη να επιβεί στο *HDML*⁶⁵-1252 μαζί με δύο αξιωματικούς του Ιερού Λόχου. Έξω απ' τη Χίο το σκάφος συνάντησε γερμανικό καταδιωκτικό. Επιτέθηκε εναντίον του και πλευρίζοντάς το οι Χαραλαμπόπουλος και Τόμπρας πήδηξαν σε αυτό και συνέλαβαν τους 8 ενόπλους επιβαίνοντες Γερμανούς, Κατόπιν, ρυμούλκησαν το γερμανικό καταδιωκτικό, το οποίο ήταν εξοπλισμένο με πολυβόλο *Oerlicon*, ένα μυδραλιοβόλο, ενώ έφερε και βόμβες βυθού.

Από τον Μάρτιο, η πολιτική κρίση στην Ελλάδα άρχισε να επηρεάζει και το Ναυτικό. Ειδήσεις, πολλές και αντικρουόμενες, έρχονταν από την υπόδουλη πατρίδα, οι οποίες σε συνδυασμό με την ανυπομονησία που υπήρχε στα πληρώματα για την επικείμενη απελευθέρωση, δημιουργούσε μια ταραγμένη ατμόσφαιρα. Από τα λόγια του ίδιου του αρχηγού, υποναυάρχου Αλεξανδρή, εξάγεται το συμπέρασμα ότι δεν υπήρχε επίγνωση του μεγέθους του προβλήματος:

Από τά πλοία του Στόλου όμως -πού κυρίως με ένδιεφεραν- καθώς και από τάς εν τή πόλει Ναυτικής Υπηρεσίας Ξηράς δέν μοῦ ἀνεφέρθη τι τό ὑποπτον. Τό ὑπέροχον ἠθικόν καί τό μαχητι-⁶⁸

68 *Harbour Defence Motor Launch*. Μικρό σκάφος για υπηρεσία σε λιμάνια.



Η κορβέτα *Κριείης* στις επιχειρήσεις της Νορμανδίας. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Η κορβέτα *Τομπάζης*. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

κόν πνεύμα, που είχαν έπιδείξει τά πληρώματα των πλοίων μας κατά τας σκληρός επιχειρήσεις τής Δωδεκανησιακής Θαλάσσης και τού Αιγαίου καί πού τόσην έντύπωσιν έπροξένησαν εις τούς Συμμάχους μας Άγγλους, δέν έφαίνοντο νά έχουν ύποστή εμφανή κλονισμόν (...).⁶⁹

Η όλη ατμόσφαιρα άρχισε να γίνεται ακόμη πιο βαριά, όταν έγινε γνωστή η δημιουργία αντάρτικης κυβέρνησης στην Ελλάδα, της Λεγάμενης Κυβέρνησης του Βουνού. Στα μάτια των πληρωμάτων η εξόριστη κυβέρνηση δεν εξέφραζε το λαϊκό αίσθημα, ενώ η αντάρτικη κυβέρνηση είχε προκόψει μέσα από την πάλη κατά του κατακτητή.

3. Σχολιασμός

3.1 Εισαγωγή

Η παρούσα Πτυχιακή Εργασία αποτελεί απόσπασμα από το βιβλίο «Μεθ' ορμής Ακαθέκτου: Επίτομη ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945». Συγγραφέας του βιβλίου είναι ο Υποπλοίαρχος (Ο) Παναγιώτης Γέροντας ΠΝ, σε β' έκδοση της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού.

Το συγκεκριμένο βιβλίο γράφτηκε με σκοπό να παρουσιάσει τους αγώνες και τις αγωνίες όλων εκείνων που πάλεψαν να παραδώσουν στις νεότερες γενιές μια Ελλάδα, μια πατρίδα δηλαδή, αντάξια του πολιτισμού και της ιστορίας της. Πιο συγκεκριμένα, το βιβλίο παρουσιάζει με χρονολογική σειρά, ωστόσο περιληπτικά, την εξιστόρηση των ναυτικών επιχειρήσεων κατά την διάρκεια της Επανάστασης καθώς και κάποιες παρατηρήσεις του συγγραφέα. Αυτό έγινε με σκοπό να καλυφθούν τυχόν κενά που είχε κανείς για την ελληνική ιστορία. Επίσης, γίνεται λόγος και για την εξελικτική πορεία του ελληνικού Ναυτικού. Πώς, δηλαδή, κατάφερε από ένα απείθαρχο σύνολο γεμάτο ικανότητες να γίνουν ένα σύνολο με οργάνωση, θεσμούς και ανάλογο των Στόλων που υπήρχαν στο εξωτερικό.

Το απόσπασμα, για το οποίο έγινε η μετάφραση και ο σχολιασμός, αναφέρεται σε γεγονότα του 1943-1944. Μεγάλο μέρος των γεγονότων αφορά τις επιχειρήσεις στα Δωδεκάνησα κι τις επιτυχίες που σημείωσαν κάποια υποβρύχια και πλοία, όπως το Αδριάς, το Β. Όλγα, το Πιπίνος και το Κουντουριώτης. Ακόμα, βλέπουμε και την εκδήλωση του θαυμασμού από την πλευρά των Βρετανών απέναντι στην ναυτοσύνη των Ελλήνων, όπως και την ενίσχυση του ελληνικού στόλου από καινούρια πλοία. Για το δεύτερο μάλιστα γίνεται λεπτομερής αφήγηση από τον συγγραφέα.

Ένα άλλο κομμάτι το οποίο διαπραγματεύεται το απόσπασμα είναι οι πολεμικές επιχειρήσεις. Τα αντιτορπιλικά «Μιαούλης», «Β. Όλγα», «Πιπίνος» έδειξαν ενεργά την συμμετοχή τους. Ξεκινώντας γίνεται αναφορά στην βύθιση του πλοίου Intrepid, στο οποίο σημειώθηκε ο θάνατος 70 περίπου ανθρώπων, του καπετάνιου, 4 αξιωματικών, 15

υπαξιωματικών και 50 ναδρών του πληρώματος. Συνεχίζοντας, βλέπουμε την άμεση απάντηση από τους Βρετανούς και την βαθιά λύπη τους για τον χαμό του πλοίου «Β. Όλγα». Έπειτα, διαδραματίζονται η συνθηκολόγηση της Ιταλίας και η αρχή των επιχειρήσεων στα Δωδεκάνησα. Εκεί όπου οι Έλληνες φαίνεται να πολεμούν με εξαιρετικό ζήλο. Το αντιτορπιλικό «Κουντουριώτης» σημειώνει δύο αποβάσεις εφοδιασμού και στρατιωτών σε νησιά των Δωδεκανήσων. Ωστόσο, δεν αργεί και η κατάληψη της Σάμου από τον ελληνικό στόλο, ενώ η Ρόδος παραμένει υπό την κατοχή των Γερμανών. Ένα ακόμα αξιοσημείωτο γεγονός είναι ο απόπλους του «Αδριάς» κατά τον οποίο το πλοίο δέχθηκε βομβαρισμό και κάποιες μικρές βλάβες, οι οποίες το έθεσαν σε νάρκη και ανίκανο να συνεχίσει τον αγώνα. Το αντιτορπιλικό «Μιαούλης» απέπλευσε με αντιπλοίαρχο τον Μπουντούρη για περιπολία στα Δωδεκάνησα και δέχθηκε επίθεση από 3 εχθρικά πλοία, βγαίνοντας όμως αλώβητο από την συμπλοκή. Μαζί του ήταν και το αντιτορπιλικό Hursley. Σε άλλο σημείο του κειμένου γνωστοποιούνται και άλλες περιπολίες των υποβρυχίων που εκτελούσαν αποστολές εφοδιασμού ή περιπολίες, βυθίζοντας αντίπαλα ατμόπλοια. Συνεχίζοντας, ο συγγραφέας δίνει μεγάλη έμφαση στην ανιδιοτέλεια των Ελλήνων πλοίαρχων και την αυτοθυσία τους για την πατρίδα. Παραθέτει, μάλιστα, και αυτούσια τα λόγια του Ι. Τούμπα. Αυτό συμβαίνει κατά την διάρκεια του αποσπάσματος, δίνοντας έτσι μια πιο ζωντανή νότα στο κείμενο. Τέλος, ο συγγραφέας κάνει λόγο για την πολιτική κατάσταση της Ελλάδας, η οποία βρίσκεται στην μέση μιας πολιτικής κρίσης. Κάτι που εν τέλει δεν κατάφερε να μην επηρεάσει και το ελληνικό ναυτικό σε μεγάλο βαθμό.

Στο σημείο, όμως, αυτό θεωρώ πως αξίζει να γίνει και μια πιο ενδελεχής αναφορά σε κάποια από τα πλοία που αναφέρθηκαν στο απόσπασμα.

Το αντιτορπιλικό «Βασίλισσα Όλγα», σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Πολεμικού Ναυτικού κατασκευάστηκε το 1936-1938 στα αγγλικά ναυπηγεία του Yarrow. Συμμετείχε ενεργά στις επιχειρήσεις του 1940 έως και το 1943. Μέχρι τον Απρίλιο του 1942 πήρε μέρος σε συνοδείες νηοπομπών και μετά την Τρίτη επιδρομή που είχε στο Στενό του Οτράντο διέφυγε στην Μέση Ανατολή, από όπου επανήλθε ξανά στην Μεσόγειο. Ακόμα, συμμετείχε σε επιχειρήσεις στο Tobruk, στην Αστυπάλαια και την Σικελία. Το Β. Όλγα μετά από μια γερμανική επιδρομή στις 26 Σεπτεμβρίου 1943 βυθίστηκε, ενώ βρισκόταν αγκυροβολημένο στον όρμο Λακκί της Λέρου.

Το αντιτορπιλικό «Αδριάς» ήταν αντιτορπιλικό του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Ο τύπος του πλοίου ήταν Hunt III. Ναυπηγήθηκε από την UK-Swan Bunter and Wigham Richardson Ltd, Wallsend-on-Type την 1^η Μαΐου 1941. Η καθέλκυσή του έγινε στις 3 Φεβρουαρίου 1942. Το «Αδριάς» σε συνεργασία με το «HMS Quantock» σημείωσε μεγάλη επιτυχία όταν ήρθε αντιμέτωπο με τρεις торπιλακάτους και βύθισε δύο από αυτές. Τον Σεπτέμβριο όμως του 1943, ενώ βρισκόταν στην Κάλυμνο προσέκρουσε σε νάρκη με αποτέλεσμα να αποκοπεί η πλώρη του. Στις 6 Δεκεμβρίου κατέπλευσε προς την Αλεξάνδρεια όπου η υποδοχή του έγινε με μεγάλο ενθουσιασμό από τον Συμμαχικό Στόλο.

Σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Πολεμικού Ναυτικού το τρίτο πλοίο που θα ανφέρω, είναι το «Πιπίνος». Το «Πιπίνος» είναι υποβρύχιο τύπου V και πήρε το όνομά του από τον Έλληνα αγωνιστή Ανδρέα Πιπίνο. Κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Vickers – Armstrongs Ltd στις 2 Νοεμβρίου 1942. Καθελκύστηκε την 1^η Νοεμβρίου 1943. Το μήκος του έφτανε τα 205 πόδια, ενώ το πλάτος του στα 16 πόδια και το βύθισμα στα 12,7 πόδια. Στις 9 Αυγούστου 1944 κατάφερε να βυθίσει το ιταλικό A/T «Kalafatini» και το μικρό φορτηγό «Ωρίων» στο λιμάνι της Σάμου. Το 1959 έγινε η επιστροφή του στην Μ. Βρετανία στο λιμάνι της Μάλτας.

3.2. Ανάλυση Κειμένου-Πηγής

3.2.1. Είδος Κειμένου

Ο προσδιορισμός του είδους ενός κειμένου είναι το πρώτο και βασικότερο στάδιο στην ανάλυση ενός κειμένου. Στην συγκεκριμένη περίπτωση πρόκειται για ένα κείμενο ιστορικό, το οποίο αφηγείται γεγονότα της ελληνικής ιστορίας και ταυτόχρονα περιλαμβάνει ναυτική και στρατιωτική ορολογία. Παραδείγματα αυτής της ορολογίας είναι τα παρακάτω: «ριπή πολυβόλου», «τάγμα», «υποπλοίαρχος», «τορπιλάκατος», «υποναύαρχος», «πρύμνη», «μυδραλιοβόλο», «έμπρωρη διαγωγή» και ούτω καθεξής.

3.2.2 Λειτουργία Κειμένου

Από την ανάλυση και τον σχολιασμό ενός κειμένου δεν θα μπορούσαμε να παραλείψουμε και τον προσδιορισμό της λειτουργίας του κειμένου. Σύμφωνα με τον Karl Bühler, οι λειτουργίες της γλώσσας είναι τρεις: αναφορική, εκφραστική και κλητική. Αργότερα, μάλιστα, ο Roman Jakobson πρόσθεσε και μία τέταρτη λειτουργία, την φατική. Τα τέσσερα είδη αυτά μάς βοηθούν να κατανοήσουμε και να αναλύσουμε πιο εύκολα οποιοδήποτε κείμενο τίθεται προς μετάφραση.

Ειδικότερα, το συγκεκριμένο κείμενο-πηγή ως βασική λειτουργία έχει την αναφορική καθώς «...εμπεριέχει την αναφορά στα αντικείμενα και φαινόμενα του πραγματικού κόσμου ή κάποιου άλλου, ενδεχομένως φανταστικού. Μπορεί να αναλυθεί σύμφωνα με την φύση του αντικειμένου του εξωτερικού κόσμου ή του αντικειμένου αναφοράς.» (Nord C., 2014). Τα αντικείμενα, λοιπόν, και τα φαινόμενα αναφοράς του κειμένου είναι ο ελληνικός στόλος, τα υποβρύχια και τα πλοία και τα αντιτορπιλικά, τα οποία τον αποτελούσαν κι συμμετείχαν σε όλες τις ναυτικές επιχειρήσεις που έλαβαν χώρα τότε.

Προχωρώντας, θα αναφερθούμε και στις υπολειτουργίες της αναφορικής λειτουργίας που έχει το κείμενο. Αυτές διαχωρίζονται ως εξής: μεταγλωσσική, πληροφοριακή, διδακτική και κατευθυντική. Εδώ παρουσιάζεται η πληροφοριακή και η διδακτική, καθώς το αντικείμενο αναφοράς είναι οι ναυτικές επιχειρήσεις από το 1942-1944 στον ελλαδικό χώρο και όχι μόνο, τα αποτελέσματα που είχαν και η γενικότερη κατάσταση που επικρατούσε στο ελληνικό Ναυτικό. Στόχος, δηλαδή, είναι ο αναγνώστης να

πληροφορηθεί για τα παραπάνω γεγονότα, όπως επίσης να έρθει και σε επαφή ίσως με ένα καινούριο πεδίο γνώσης. Αυτό θα είναι η ναυπηγική, η ναυτιλία και ένα μέρος της ιστορίας του ελληνικού στόλου κατά την περίοδο της Επανάστασης.

3.2.3. Σκοπός Κειμένου

Αυτό που καθορίζει τους παραλήπτες, τον χρόνο πρόσληψης, το μέσο και την αιτία δημιουργίας του κειμένου είναι ο σκοπός. «Οι Reiss και Vermeer σημειώνουν ότι ο σκοπός του κειμένου μπορεί να ορισθεί ως μία «μεταβλητή του δέκτη». Αυτό σημαίνει ότι ο δέκτης είναι ο βασικός παράγοντας που καθορίζει τον Σκοπό του μεταφράσματος» (Nord C., 2014).

Πιο συγκεκριμένα, αν λάβουμε υπόψιν στο παρόν απόσπασμα την παραπάνω διαπίστωση ο δέκτης, παραλήπτης δηλαδή, του κειμένου είναι ο Έλληνας αναγνώστης που ενδιαφέρεται για την ναυτική ιστορία της Ελλάδας και τις επιτυχίες που σημείωσε το Πολεμικό Ναυτικό κατά την διάρκεια της Επανάστασης. Επιπροσθέτως, πρόκειται για άτομα τα οποία έχουν ένα εκπαιδευτικό υπόβαθρο και ειδικές γνώσεις πάνω στο πεδίο των ναυτιλιακών ή τουλάχιστον στο συγκεκριμένο κομμάτι της ιστορίας. Αυτό συμπεραίνεται εύκολα καθώς το κείμενο-πηγή έχει μέσα ειδική ορολογία. Κατά τον ίδιο τρόπο, και ο δέκτης του μεταφράσματος θα είναι το αγγλικό κοινό, το οποίο όμως θα έχει βασικές γνώσεις της ελληνικής ιστορίας. Συνεπώς, ο σκοπός του κειμένου-πηγή με του μεταφράσματος δεν θα μπορούσαν να παρουσιάσουν μεγάλη διαφορά παρά να ταυτιστούν. Για τον λόγο αυτό, επιλέχθηκε η κυριολεκτική μετάφραση στο μεγαλύτερο μέρος του αποσπάσματος. Σκοπός είναι και των δύο κειμένων να πληροφορήσουν, να καλύψουν τυχόν κενά που μπορεί να υπάρχουν, με γεγονότα και λεπτομέρειες ιστορικών γεγονότων που δεν θα μπορούσαν να μην έχουν ακριβή μεταφορά από την πηγή στον στόχο.

Παράλληλα, ο χρόνος του κειμένου-πηγή είναι όλη η περίοδος της Επανάστασης από το 1821-1945. Ο χρόνος, δηλαδή, που διαδραματίζονται τα εν λόγω ιστορικά γεγονότα του βιβλίου. Πιο συγκεκριμένα, το απόσπασμα τοποθετείται από το 1943-1944. Όσον αφορά στον χώρο τοποθετείται στον ελλαδικό χώρο, τα νησιά της Ελλάδας (Δωδεκάνησα), στην Ιταλία, στην Αλεξάνδρεια και κάποιες ακόμα περιοχές της Μεσογείου. Το μέσο είναι το βιβλίο που έχει γραφτεί από τον συγγραφέα για να μεταφέρει αυτά τα γεγονότα. Περιέχει περιγραφές, αφηγήσεις και παραθέτει αυτούσια τα λόγια ή τα μηνύματα που υπήρξαν.

Όλες οι πληροφορίες έχουν συλλεχθεί μέσα από ένα σώμα έγκυρων πηγών, φωτογραφίες και αναφορές της τότε εποχής. Ακόμα, η αιτία δημιουργίας αυτού του βιβλίου είναι όπως έχει ήδη αναφερθεί να παραχωρήσει στον αναγνώστη πληροφορίες και να ολοκληρωθεί η επιθυμία του συγγραφέα να αναφέρει τον αγώνα αυτών που προσέφεραν τις υπηρεσίες τους με σκοπό την παράδοση μιας Ελλάδας αντάξιας της ιστορία της στους νεότερους. Τα παραπάνω, λοιπόν, αποτελούν βασικά χαρακτηριστικά και στοιχεία του κειμένου. Επομένως, κατά την διαδικασία της μετάφρασης φυσικά και δεν άλλαξαν, αλλά διατηρήθηκαν εξίσου και στο μετάφρασμα.

Δεν πρέπει να ξεχάσουμε να αναφέρουμε την γλώσσα και το ύφος του κειμένου, δύο ακόμα βασικά χαρακτηριστικά. Η γλώσσα στο κείμενο-πηγή χαρακτηρίζεται ως απλή με μακροπερίοδο λόγο και την χρήση ειδικής ορολογίας («υποπλοίαρχος», «ομοχειρία», «...ο κυβερνήτης της Η26 διετάχθη να επιβεί στο *HDML*⁶⁸-1252 μαζί με δύο αξιωματικούς του Ιερού Λόχου»). Επίσης, σε αρκετά σημεία γίνεται και χρήση της καθαρεύουσας. Αυτά, για παράδειγμα, είναι δύο στοιχεία που δεν διατηρήθηκαν στο κείμενο-στόχο, καθώς δεν υπάρχει αντιστοιχία της καθαρεύουσας στην αγγλική γλώσσα και ο μακροπερίοδος λόγος μετατράπηκε σε βραχυπερίοδο. Ωστόσο, περισσότερη έμφαση γι ' αυτό θα δοθεί στην συνέχεια του σχολιασμού, στα μεταφραστικά προβλήματα. Επίσης, η χρήση της καθαρεύουσας χαρίζει στο κείμενο έναν τεχνικό χαρακτήρα και στη συνέχεια, επίσημο και επιστημονικό ύφος («...στα πλαίσια αυτού του σχεδίου, το οποίο ονομάστηκε Σχέδιον Έγκαταστάσεως Ναυτικού εν Έλλάδι (SENE)...», «Παρηκολούθησα μετά θαυμασμού τον πλήρη αποφασιστικότητα τρόπον, με τον όποιον ό κυβερνήτης του κατέστησε τό βεβλαμμένον πλοΐον τού ικανόν προς πλούν και τό επανέφερεν επ'ι τόσα μίλια καί με τόσας δυσχέρειας. Ελπίζω ότι οί γενναίοι άξιωματικοί και άνδρες του θα εύρουν ταχέως έν άλλο πλοΐον, με τό όποιον να συνεχίσουν τον άγώνα και ότι ό Άδρίας θα είναι και πάλιν μίαν ήμέραν έτοιμος δι' ύπηρεσίαν έν τώ ΒΝ.»). Τέλος, οι αφηγήσεις και οι περιγραφές προσδίνουν ένα ζωντανό, παραστατικό και γλαφυρό ύφος.

3.3 Μεταφραστικά Προβλήματα

Σύμφωνα με την Christiane Nord, στην λειτουργική ιεράρχηση των μεταφραστικών προβλημάτων ορίζεται ως ο πιο αποτελεσματικός τρόπος αντιμετώπισης, η «κατά κατιούσα σειρά» αναλυτική διαδικασία. Ειδικότερα, αναφέρεται στην διαδικασία κατά την οποία ο μεταφραστής θα πρέπει να ξεκινά από το πραγματολογικό επίπεδο, εστιάζοντας σε αυτό, έπειτα στο πολιτισμικό και στο τέλος στο γλωσσικό επίπεδο. (Nord C., 2014). Όπως και η συγκεκριμένη εργασία ακολουθεί το μοτίβο αυτό.

Πιο συγκεκριμένα, η Nord διακρίνει τα μεταφραστικά προβλήματα στις παρακάτω κατηγορίες.

- i. Τα πραγματολογικά προβλήματα: αυτά προκύπτουν από τις διαφορές των περιστάσεων του κειμένου-πηγή και του κειμένου-στόχος και μπορούν αν εντοπιστούν με την σύγκριση εξωκειμενικών παραγόντων, όπως ο δέκτης, ο πομπός, ο χρόνος, ο χώρος, το κίνητρο και η λειτουργία). (Nord C., 2014)
- ii. Τα πολιτισμικά προβλήματα: αυτά προκύπτουν από τις διαφορές στις νόρμες και τις συμβάσεις στη λεκτική και τη μη λεκτική συμπεριφορά των κειμένων. (Nord C., 2014)
- iii. Τα γλωσσικά προβλήματα: αυτά απορρέουν από τις δομικές διαφορές στην σύνταξη, στο λεξιλόγιο και στα υπερτεμαχιακά προβλήματα στοιχεία μεταξύ των δύο γλωσσών. (Nord C., 2014)
- iv. Τα ιδιάζοντα προβλήματα: αυτά είναι προβλήματα άρρηκτα συνδεδεμένα με ένα συγκεκριμένο κείμενο-πηγή. Οι λύσεις των οποίων δεν μπορούν να γενικευτούν και να εφαρμοστούν σε παρόμοιες περιπτώσεις κι έτσι ο μεταφραστής πρέπει να δράσει δημιουργικά. (Nord C., 2014)

3.3.1 Πραγματολογικά Προβλήματα

Όπως ήδη ανέφερα και παραπάνω, τα πραγματολογικά προβλήματα μίας μετάφρασης μπορούν να εντοπισθούν εύκολα εάν συγκρίνει κανείς τους εξωκειμενικούς παράγοντες των κειμένων-πηγή και κειμένων-στόχο. Αυτοί οι παράγοντες είναι ο πομπός και ο αποδέκτης, ο χώρος και ο χρόνος καθώς και το κίνητρο και η λειτουργία του κειμένου. Στον παρόν απόσπασμα υπάρχει προφανής διαφορά μεταξύ των αποδεκτών, ενώ όλα τα υπόλοιπα στοιχεία παραμένουν ίδια. Πιο συγκεκριμένα, το κείμενο-πηγή απευθύνει στο ελληνικό κοινό, σε αντίθεση με το κείμενο-

στόχο που απευθύνεται στο αγγλικό αναγνωστικό κοινό. Αυτό, όμως, δημιουργεί προβλήματα στην μετάφραση. Ένα από αυτά είναι και η μεταφορά των ονομάτων από την μία γλώσσα στην άλλη. Θα χρειαστεί να μεταφερθούν αυτούσια, να μεταφραστούν, ή να γίνει η μεταγραφή αυτών;

Τα ονόματα τοποθεσιών, πόλεων, περιοχών ή νησιών αποτέλεσαν το πιο εύκολο κομμάτι της μετάφρασης. Τα περισσότερα είχαν ήδη επίσημη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα. Έπειτα λοιπόν από έρευνα χρησιμοποιήθηκαν και τα κατάλληλα ονόματα (Αλεξάνδρεια-Alexandria, Βυρητός-Beirut, Ρόδος-Rhodes, Κάλυμνος-Kalymnos, Ιταλία-Italy, Κάπαρη-Kapari, Δωδεκάνησα-Dodecanese). Όσον αφορά στα ονόματα πλοίων και στα ονόματα προσώπων η έρευνα έγινε πιο εκτενής. Σε αυτή την έρευνα σημαντικό ρόλο είχαν οι επίσημες ιστοσελίδες του Πολεμικού Ναυτικού και άλλες έγκυρες πηγές, οι οποίες έδειχναν την μεταγραφή τους στην αγγλική γλώσσα. Κάποια από αυτά τα παραδείγματα μεταγραφής ονομάτων ήταν τα εξής: Κουντουριώτης-Kountouriotis, Μπαλτατζής-Baltatzis, Φουντουλάκης-Fountoulakis, Παπαφραντζέσκος-Papafrantzeskos, Μανωλάτος-Manolatos, Κιοσσές-Kiosses, Σοφοκλής Βενιζέλος-Sophocles Venizelos. Επίσης, παραδείγματα μεταγραφής πλοίων είναι τα παρακάτω: Κριεζής-Kriezis. Μιαούλης-Miaoulis, Β. Όλγα-B. Olga, Πιπίνος-Pipinos.

Από την άλλη πλευρά προέκυψαν και ονόματα, των οποίων δεν βρέθηκε αντίστοιχη μετάφραση. Για αυτά τα ονόματα ακολούθησα την φωνετική μεταγραφή στην αγγλική γλώσσα. Αυτό οφείλεται στην επιθυμία για ομοιομορφία και συνεκτικότητα του μεταφράσματος στα αγγλικά, όπως ακόμα και για να είναι όλες οι λέξεις κατανοητές στους Άγγλους αναγνώστες. Στο σημείο αυτό, χρειάζεται να αναφερθεί ότι έγινε μετάφραση και θεσμικών οργάνων. Με σκοπό την επίσημη και όχι μια ελεύθερη και αυθαίρετη μετάφραση των οργάνων, έγινε έρευνα αυτών στις επίσημες αγγλικές ιστοσελίδες τους. Για παράδειγμα το Βασιλικό Ναυτικό μεταφράστηκε ως Royal Navy, το Βρετανικό Ναυαρχείο ως British Admiralty και το Υπουργείο Ναυτικών ως Department of Navy.

3.3.2 Πολιτισμικά Προβλήματα

Στα πολιτισμικά προβλήματα εξετάζονται οι διαφορές στις νόρμες και τις συμβάσεις κάθε πολιτισμού. Στο συγκεκριμένο απόσπασμα θεωρώ ότι δεν υπήρχαν πολλές διαφορές.

Το βασικότερο πρόβλημα, το οποίο χρειάστηκε να λυθεί ήταν σίγουρα η χρήση της καθαρεύουσας στο ελληνικό πρωτότυπο. Στην αγγλική γλώσσα δεν υφίσταται καθαρεύουσα ούτε έχει βρεθεί κάποια ισοδυναμία. Ενδεικτικά παρατίθενται παρακάτω δύο σημεία από το απόσπασμα *«Παρηκολούθησα μετά θαυμασμού τον πλήρη άποφασιστικότητα τρόπον, με τον όποιον ο κυβερνήτης του κατέστησε τό βεβλαμμένον πλοϊον τού ικανόν προς πλούν και τό επάνεφερεν επ'ι τόσα μίλια και με τόσας δυσχέρειας. Ελπίζω ότι οί γενναίοι άξιοματικοί και άνδρες του θα εύρουν ταχέως έν άλλο πλοϊον, με τό όποιον να συνεχίσουν τον άγώνα και ότι ο Αδρίας θα είναι και πάλιν μίαν ήμέραν έτοιμος δι' ύπηρεσίαν έν τώ BN.»* και *«Από τά πλοία του Στόλον όμως -πού κυρίως με ένδιέφεραν- καθώς και από τάς εν τή πόλει Ναντικής Υπηρεσίας Ξηράς δεν μου άνεφέρθη τι τό ύποπτον. Τό ύπέροχον ηθικόν και τό μαχητικόν πνεύμα, που είχαν επίδειξει τά πληρώματα των πλοίων μας κατά τάς σκληρός επιχειρήσεις τής Δωδεκανησιακής Θαλάσσης και τού Αιγαίου και πού τόσην έντύπωσιν έπροξένησαν εις τούς Συμμάχους μας Άγγλους, δέν έφαίνοντο νά έχουν ύποστή εμφανή κλονισμόν (...).⁶⁹»*. Η χρήση της καθαρεύουσας στην Ελλάδα διαδόθηκε κατά τον 19^ο και 20^ο αιώνα και αποτέλεσε την αφορμή για τον Εθνικό Διχασμό. Σαφώς, το στοιχείο αυτό δεν μπόρεσε να διατηρηθεί στο κείμενο-στόχο και παραλείφθηκε. Γι' αυτόν τον λόγο, στα σημεία αυτά η απόδοση έγινε σε απλουστευμένα αγγλικά. Διατηρήθηκε το νόημα, όχι όμως και η ίδια μορφή.

Το επόμενο πολιτισμικό πρόβλημα ήταν η διαφορά κατά την οποία ένας Έλληνας και ένας Άγγλος χρησιμοποιούν τις ημερομηνίες. Ο τρόπος γραφής διαφέρει αρκετά. Για να λυθεί το πρόβλημα αυτό εμπιστεύτηκα παράλληλα κείμενα καθώς και την γραμματική για να μπορέσω να προσεγγίσω περισσότερο τα αγγλικά δεδομένα. Ειδικότερα, στην ελληνική γλώσσα συνηθίζεται να αναφέρουμε πρώτα τον αριθμό και μετά τον μήνα. Αντιθέτως, στην αγγλική γλώσσα παρατηρείται να γίνεται το αντίστροφο, όπως ακόμα να αναγράφεται και η τελευταία συλλαβή της προφοράς του αριθμού δίπλα από τον αριθμό. Για παράδειγμα η φράση «στις 13 Σεπτεμβρίου» μεταφράστηκε ως «on September 13th».

Τελευταίο πολιτισμικό πρόβλημα αποδείχθηκε και η λέξη «τόνος». Η απόδοση του στην αγγλική γλώσσα έχει δύο γραφές, «ton» και «tonne». Σε αυτό το σημείο τέθηκε ξανά το ερώτημα, ποια είναι η κατάλληλη επιλογή; Για να την επίλυση του προβλήματος αυτού, έγινε έρευνα πίσω από την σημασία κάθε όρου. Αποδείχθηκε ότι ο μεν πρώτος χρησιμοποιείται στο

Βρετανικό και Αμερικανικό σύστημα και αντιστοιχεί σε 2.240 λίβρες. Ο δε δεύτερος όρος αποτελεί μετρική μονάδα και αντιστοιχεί σε 1.000 κιλά. Τελική επιλογή αποτέλεσε ο δεύτερος όρος, διότι έτσι μπορούν να αποφευχθούν τυχόν παρανοήσεις και λάθη στα νούμερα που παρουσιάζει το κείμενο.

3.3.3 Γλωσσικά Προβλήματα

Στο απόσπασμα παρατηρήθηκαν αρκετά προβλήματα ως προς το γλωσσικό κομμάτι. Οι μεγάλες περίοδοι δυσχεραίνουν το έργο του μεταφραστή και ειδικά όταν μεταφράζουμε προς την αγγλική γλώσσα όπου δεν συνηθίζεται ο μακροπερίοδος λόγος.

Για παράδειγμα «Ειδήσεις, πολλές και αντικρουόμενες, έρχονταν από την υπόδουλη πατρίδα, οι οποίες σε συνδυασμό με την ανυπομονησία που υπήρχε στα πληρώματα για την επικείμενη απελευθέρωση, δημιουργούσε μια ταραγμένη ατμόσφαιρα.» και «Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους, μετά από πολλές προσπάθειες λόγω έλλειψης ελληνικών πληρωμάτων, καθώς ήταν ανάγκη να επανδρωθούν τα νέα πλοία, δημιουργήθηκε ο 2^{ος} αγγλοελληνικός στολίσκος ημιολιών, αποτελούμενος από 8 συνολικά ημιολίες, από τις οποίες οι 6 ήταν τύπου τρεχαντήρι 7-18 τόνων και οι άλλες δύο μεγαλύτερες 30-50 τόνων.». Για να αντιμετωπιστεί το συγκεκριμένο πρόβλημα οι μεγάλες και κουραστικές προτάσεις διαιρέθηκαν.

Στη συνέχεια, δημιουργήθηκαν μικρότερες και πιο κατανοητές -για τον Άγγλο αναγνώστη- προτάσεις. Χρειάστηκε να γίνει και μετατροπή της σύνταξης είτε για να γίνει πιο εύκολο το έργο της δημιουργίας βραχυπερίοδων, είτε για να προσεγγίσει το κείμενο τα δεδομένα της Αγγλικής γλώσσας και τον τρόπο με τον οποίο συντάσσουν οι Άγγλοι τα κείμενά τους. Για παράδειγμα, βοήθησε πολύ η μετατροπή από παθητική σύνταξη σε ενεργητική και το αντίστροφο. Ωστόσο, λόγω του συγκεκριμένου ειδικού κειμένου και του γεγονότος ότι το περιεχόμενό του χαρακτηρίζεται από κάθε τι άλλο παρά απλότητα των εννοιών, δεν ήταν εφικτή η τροποποίηση αυτή σε όλο το εύρος του.

Επίσης, υπήρχαν όροι, οι οποίοι είχαν περισσότερες σημασίες στο κείμενο-στόχο από ότι στο κείμενο-πηγή. Και μάλιστα σύμφωνα με την Nord, τότε παρατηρούνται τα περισσότερα γλωσσικά προβλήματα. Τέτοια παραδείγματα είναι οι λέξεις: «πατρίδα», «βύθιση» και «πλοίο». Και οι τρεις παραπάνω λέξεις στην αγγλική γλώσσα έχουν από τρεις αποδόσεις η κάθε μία: «homeland, country, home» για την πρώτη, «sink, immersion, under water» για την δεύτερη και «vessel, boat, ship» για την τρίτη αντίστοιχα. Στην μετάφραση επιλέχθηκε η

εκάστοτε απόδοση που ήταν πιο ταιριαστή στο κείμενο και είχε ήδη συναντηθεί αρκετές φορές σε παράλληλα κείμενα.

3.3.4 Ιδιάζοντα Προβλήματα

Τελευταία κατηγορία των μεταφραστικών προβλημάτων αποτελούν τα ιδιάζοντα προβλήματα. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με το κείμενο-πηγή και δεν μπορούν να γενικευτούν και να εφαρμοστούν σε παρόμοιες περιπτώσεις.

Το συγκεκριμένο κείμενο-πηγή παρουσιάζει διάφορα, με βασικότερο τα τυπογραφικά λάθη σε ονόματα και ημερομηνίες ή τυγχάνει να παραλείπει λέξεις ώστε να δημιουργείται ένα πλήρες νόημα. Ακόμα παρουσιάζει κάποια συντακτικά λάθη και γραμματικά όπως λάθος αντωνυμίες, χρόνους, πρόσωπα και σημεία στίξης. Στο σημείο αυτό αξίζει να παραθέσουμε κάποια παραδείγματα από το κείμενο: «...τε Αγγλικού και της Β. ΟΛΕΑΣ...», «Hursley», «ΙΟΐ Σεπτεμβρίου», «...Στις 19:15 της 22^α/10...», «Hnrworth», «...Ο επί τον Αγγλικοί' άντ/κον έπιβαίνων Ο 22 άντιληφθείς...», «...η διαρκής υπενθύμιση]...», «Κριείης» και «ΕΛΛάδα». Με στόχο την επίλυση των τυπογραφικών λαθών, που προέκυψαν, όπως επίσης, και των παραλείψεων που βρέθηκαν στο απόσπασμα, έγινε ενδελεχής έρευνα στο διαδίκτυο για την σωστή μεταφορά τους στο κείμενο-στόχο.

Επίσης, πρέπει να τονισθεί ότι ενώ βρέθηκαν πληροφορίες σε αρκετούς ηλεκτρονικούς ιστότοπους, εμπιστεύτηκα και χρησιμοποίησα περισσότερο τις πληροφορίες που προέρχονταν από ιστοσελίδες που σχετίζονταν με τομείς ναυπηγικής και ιστορίας.

4. Επίλογος

Ως απόρροια, λοιπόν, όλων των παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι ένας μεταφραστής έρχεται αντιμέτωπος με πολλά μεταφραστικά προβλήματα, τα οποία είναι αντικειμενικά και δεν ταυτίζονται με τις μεταφραστικές δυσκολίες που συναντά ένας συγκεκριμένος μεταφραστής (Nord C., 2014). Ο μεταφραστής έχει υποχρέωση να αντιμετωπίσει τα προβλήματα διασφαλίζοντας την γεφύρωση μεταξύ του κειμένου-πηγή και του κειμένου-στόχου και να λάβει υπόψιν του τις πολιτισμικές διαφορές, την νοοτροπία και τα γλωσσολογικά στοιχεία της κάθε γλώσσας ξεχωριστά, όπως επίσης και το εκπαιδευτικό και γνωστικό υπόβαθρο των αποδεκτών του κειμένου-στόχου. Ακόμα, θεωρείται προϋπόθεση ο μεταφραστής να είναι ικανός να ερευνήσει το θέμα με το οποίο ασχολείται, να γνωρίζει την ειδική ορολογία του κειμένου και να είναι εφευρετικός και δημιουργικός, όταν αυτό είναι απαραίτητο. Στο συγκεκριμένο απόσπασμα, παρατηρήσαμε την μεταφορά ιστορικών γεγονότων με ναυτική ορολογία από τα ελληνικά στα αγγλικά και την λύση στην χρήση της καθαρεύουσας. Σκοπός του κειμένου ήταν να προσφέρει γνώση και νέες πληροφορίες στο αναγνωστικό κοινό σε σχέση με την ιστορία του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού κατά την διάρκεια της Επανάστασης.

Συνοψίζοντας, η μετάφραση και η μελέτη του συγκεκριμένου αποσπάσματος και κατ' επέκταση βιβλίου αποδείχθηκε κερδοφόρα. προσκομίστηκαν πολλές πληροφορίες και γνώσεις τόσο για ένα μέρος της ιστορίας, το οποίο μέχρι στιγμής μου ήταν «άγνωστο» όσο και για μελλοντική μελέτη και ανάλυση παρόμοιων κειμένων. Είναι σαφές, συνεπώς, ότι η μετάφραση εκτός από τις λειτουργίες και τους σκοπούς που εξυπηρετεί, γίνεται και ένα από τα βασικότερα εργαλεία της διαπολιτισμικότητας και της κριτικής σκέψης.

5. Γλωσσάρι

<u>ΟΡΟΣ</u>		<u>ΑΠΟΔΟΣΗ</u>	<u>ΠΗΓΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ</u>
Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος		World War II	(BAB.LA) https://www.babla.gr/%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B1-%CE%B1%CE%B3%CE%B3%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CE%B1/%CE%B4%CE%B5%CF%8D%CF%84%CE%B5%CF%81%CE%BF%CF%82-%CF%80%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CF%8C%CF%83%CE%BC%CE%B9%CE%BF%CF%82-%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B5%CE%BC%CE%BF%CF%82
πατρίδα		1. homeland 2. country 3. home	(WORDREFERENCE) https://www.wordreference.com/gren/%CF%80%CE%B1%CF%84%CF%81%CE%AF%CE%B4%CE%B1
βύθιση		1. sink 2. immersion 3. under water	(IATE) CELEX:31989L0656/lv - https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1
αντιτορπιλικό		destroyer	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf

σκάφος	vessel	(IATE) Bowditch, N., The American Practical Navigator, 2002 Bicentennial Edition - https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1
κυβερνήτης	captain	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
πλοίο	1. ship 2. vessel 3. boat	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
ύπαρχος	the executive officer	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
υποπλοίαρχος	(chief) mate	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
ομοχειρία	pipeline	(GLOSBE) https://el.glosbe.com/el/en/%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%87%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%AF%CE%B1
πυροβόλο	artillery	(IATE) Encyclopædia Britannica, February 12, 2020 - https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1

αξιωματικός	officer	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
υπαξιωματικός	mate; petty officer	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
πλήρωμα	crew	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Βρετανικό Ναυαρχείο	Admiralty	(ADMIRALTY MARITIME DATA SOLUTIONS) https://www.admiralty.co.uk/
Υπουργείο Ναυτικών	Department of the Navy	(PROZ) https://www.proz.com/kudoz/english-to-greek/government-politics/6552536-department-of-the-navy.html#14087330
αρχηγός στόλου	commander in chief Fleet; C. in C. Fleet	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
συνθηκολόγηση	capitulation	(WORDREFERENCE) https://www.wordreference.com/gren/%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%B8%CE%B7%CE%BA%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B

		3%CE%B7%CF%83%CE%B7
αντιπλοίαρχος	captain (junior)	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
τάγμα	battalion	(IATE) US Department of Defense: Ballistic Missile Defense Glossary, Version 3.0, June 1997, https://www.fas.org/news/reference/glossary.pdf [18.2.2014] - https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1
πρόκριτος	notable	(GLOSBE) https://glosbe.com/el/en/%CF%80%CF%81%CF%8C%CE%BA%CF%81%CE%B9%CF%84%CE%BF%CF%82
αντισυνταγματάρχης	lieutenant	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Ιερός Λόχος	Sacred Band	(ΓΕΣ) http://army.gr/en
Πολεμικό Ναυτικό	Navy	(Π.Ν) https://hellenicnavy.gr/en/
περιπολία	patrol	(WORDREFERENCE) https://www.wordreference.com/gren/%CE%A0%CE%95%CE%A1%CE%99%CE

		%A0%CE%9F%CE%9B%CE%99%CE%91
ορμίσκος	cove	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
ακτή	coast	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
τορπιλάκατος	motor torpedo boat	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
σκάφος απόβασης	landing craft	(GLOSBE) https://el.glosbe.com/el/en/%CF%83%CE%BA%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%82%20%CE%B1%CF%80%CE%BF%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B7%CF%82
συμπλοκή	battle royal	(WORDREFERENCE) https://www.wordreference.com/gren/%CF%83%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%BA%CE%B7
βλήμα	projectile	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf

λιμένας	1. port 2. harbor	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
όρμος	bay	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
ελιγμός	manoeuvre (maneuver)	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
εγγύτητα	proximity	(IATE) Commission Communication on the role of waste-to-energy in the circular economy, CELEX:52017DC0034/EN - https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1
Στενό της Ρόδου	straights of Rhodes	(GLOSBE) https://el.glosbe.com/el/en/%CF%83%CF%84%CE%B5%CE%BD%CE%BF%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CF%81%CE%BF%CE%B4%CE%BF%CF%85
νάρκη	land mine	(IATE) NATO glossary of terms and definitions (English and French) AAP- 06 Edition 2014, http://nso.nato.int/nso/zPublic/ap/aap6/AAP-6.pdf [30.9.2014] -

		https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1
διοικητής	governor	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
ανάφλεξη	ignition	(IATE) 'Terminology of Forest Science, Technology, Practice, and Products'. F.C. Ford-Robertson (ed.). Society of American Foresters. 1971; Council Regulation (EC) No 440/2008 laying down test methods pursuant to Regulation (EC) No 1907/2006 of the European Parliament and of the Council on the Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals (REACH) CELEX:32008R0440/EN - https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1
ναυαγός	shipwrecked	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
πρύμνη	stern	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΠΡΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf

υάρδα	yard	(WORDREFERENCE) https://www.wordreference.com/gren/%CE%B3%CE%B9%CE%AC%CF%81%CE%B4%CE%B1
μίλι	mile	(WORDREFERENCE) https://www.wordreference.com/gren/%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%B9
κανονιοφόρο	gunboat	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΠΡΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
ναύτης	sailor	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΠΡΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
έμπρορη διαγωγή	trim by the bow	(IATE) A.Morrall,BMT - https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1
στάθμη υδάτων	water level	(IATE) (1) Ecological Terminology, EP/BdT 1982 - https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1
ρυμουλκό	tugboat	(IATE) Commission Decision of 18 December 2009 on State aid C 34/07 (ex N 93/06) related to the introduction of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport in Poland (2010/213/EU),

		CELEX:32010D0213/EN - https://iate.europa.eu/search/ result/1656082350159/1
ομοβροντία	salvo	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΠΡΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/medi a/2475/e_j00010.pdf
κορβέτα	corvette	(IATE) Hussein, T., 'Top 10 naval corvettes by speed' (10.7.2020), Naval Technology, 8 April 2019 - https://iate.europa.eu/search/ result/1656082350159/1
νηοπομπή	convoy	(BILC) https://www.natobilc.org/do cuments/Military%20Langu age/TriSvcBILC_005.pdf
υποβρύχιο	submarine	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΠΡΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/medi a/2475/e_j00010.pdf
αντίσταση	resistance	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΠΡΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/medi a/2475/e_j00010.pdf
στολίσκος	flotilla	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΠΡΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/medi a/2475/e_j00010.pdf
έφεδρος	backup	(IATE) Multilingual Aeronautical Dictionary(AGARD,1980) -

		https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1
ημιόλιο	trysail	(IATE) https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1
δικάταρτο ιστιοφόρο	yawl	(WORDREFERENCE) https://www.wordreference.com/gren/%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%AC%CF%84%CE%B1%CF%81%CF%84%CE%BF
υποναύαρχος	rear-admiral	(ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΠΡΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ) https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Αντάρτικη Κυβέρνηση	rebel governance	(CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS) https://www.cambridge.org/core/books/abs/rebel-governance-in-civil-war/rebel-governance-during-the-greek-civil-war-19421949/C37236B8371A8C38B6C2494D78858E71
μυδραλιοβόλο	machine gun	(IATE) Common Military List of the European Union (adopted by the Council on 6 March 2017) (equipment covered by Council Common Position 2008/944/CFSP defining common rules governing the control of exports of military

		technology and equipment) CELEX:52017XG0328(01)/ EN - https://iate.europa.eu/search/ result/1656082350159/1
--	--	---

6. Βιβλιογραφία

- Υποπλοίαρχος (ΕΦ/Ο) ΠΝ Παναγιώτης Γέροντας (2019). Μεθ' ορμής Ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945», Β' έκδοση. Αθήνα: Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού. Ανακτήθηκε από: <https://www.dropbox.com/scl/fi/ru6qlstklkr2inwgh1p9p/.docx?%20dl=0&rlkey=ojut6suj00x6mn607es3o9yqd>
- Nord C. (2014). Η μετάφραση ως στοχευμένη δραστηριότητα. Εισαγωγή στις λειτουργικές προσεγγίσεις. (Σίμος Π. Γραμμενίδης, Δέσποινα Δ. Λάμπρου). Αθήνα: Δίαυλος

6.1. Ιστογραφία

Ελληνική

- Hellenica World. Υποβρύχιο Πιπίνος. Γεγονότα. Ανακτήθηκε από: <https://www.hellenicaworld.com/Greece/Military/gr/PipinosYpovryhio.html>
- Hellenica World. Παύλος Κουντουριώτης. Γεγονότα. Ανακτήθηκε από: <https://www.hellenicaworld.com/Greece/Person/gr/PavlosKountouriotis.html>
- Hellenica World. Αδριάς Ι. Γεγονότα. Ανακτήθηκε από: <https://www.hellenicaworld.com/Greece/Military/gr/AdriasIAntitorpiliko.html>
- Πολεμικό Ναυτικό – Επίσημη Ιστοσελίδα. Βασίλισσα Όλγα D-15 (1938-1943). Ιστορία. Ανακτήθηκε από: <https://www.hellenicnavy.gr/el/istoria/palaia-polemika-ploia/istoria/palaiapolemika-ploia/antitorpilika-greyhound/32-d-15-1938-1943>
- Πολεμικό Ναυτικό – Επίσημη Ιστοσελίδα. Ιστορία του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Ανακτήθηκε από: <https://hellenicnavy.gr/i-istoria-toy-pn/>
- Γενικό Επιτελείο Στρατού – Επίσημη Ιστοσελίδα. Ανακτήθηκε από: <http://army.gr/el>

Αγγλική

- A Complete Guide To Military Ranks And Insignias. United America Patriots. Ανακτήθηκε από: https://www.uap.org/post/a-complete-guide-to-military-ranks-and-insignias/?gclid=Cj0KCQiAxbefBhDfARIsAL4XLRpRxQAFyX1K2fvpI8woSexx6YlOIqD_pJu2GKDEyJWQo7t7lpopPr0aAjCNEALw_wcB
- History of the Hellenic Navy. History-Tradition. Ανακτήθηκε από: <https://www.hellenicnavy.gr/en/history-tradition/history-of-hellenic-navy.html>
- Military Wikia. Master Chief Petty Officer of the Navy. Ανακτήθηκε από: https://military-history.fandom.com/wiki/Master_Chief_Petty_Officer_of_the_Navy?so=search
- What's the difference between ton and tonne? Which is heavier?(April 4, 2018) Asset Management Engineers. Ανακτήθηκε από: <https://www.asseteng.com.au/blog/whats-difference-ton-tonne-one-heavier/#:~:text=Let's%20be%20clear%20from%20the,not%20interchangable%20for%20%20each%20other>
- Dates. Cambridge Dictionary. Ανακτήθηκε από: <https://dictionary.cambridge.org/grammar/british-grammar/dates>
- UK Hydrographic Office. Admiralty Maritime Data Solutions. Ανακτήθηκε από: <https://www.admiralty.co.uk/>
- Museum Tusculanum Press (1987). Studies in the History of the Greek Civil War 1945-1949. (Lars Baerentzen, John O. Iatrides, Ole L. Smith). Copenhagen. Ανακτήθηκε από: https://books.google.gr/books?id=zMr7EK3ms7AC&printsec=frontcover&dq=greek+civil+war&hl=en&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=greek%20civil%20war&f=false

6.2. Λεξικά – Γλωσσάρια

- Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων Π.Ε. Σερδίτσα. Ανακτήθηκε από: https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
- Bureau for International Language Co-ordination. TRI SERVICE WORD LIST. Greek, English, French. Ανακτήθηκε από: <https://www.natobilc.org/en/>
- IATE. European Union Terminology. Ανακτήθηκε από: <https://iate.europa.eu/home>
- Glosbe.com. Το Ελληνικό-Αγγλικό λεξικό. Ανακτήθηκε από: <https://el.glosbe.com/el/en>
- Merriam-Webster dictionary. Ανακτήθηκε από: <https://www.merriamwebster.com/>
- Αγγλο-ελληνικό λεξικό WordReference. Ανακτήθηκε από: <https://www.wordreference.com/engr/>