



**ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ, ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ ΚΑΙ
ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:

**«Μετάφραση από την Ελληνική στην Αγγλική αποσπάσματος βιβλίου
με αντικείμενο την Ιστορία του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού»**

ΤΟΥ ΦΟΙΤΗΤΗ:

**ΣΙΜΩΤΑ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ
(Ξ2019121)**

ΕΠΟΠΤΕΣ:

**ΚΕΡΑΜΙΔΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ
ΛΙΒΑΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ**

Κέρκυρα 2023

Abstract

Η παρούσα εργασία διερευνά τις περιπλοκές της μετάφρασης μιας ιστορικής αφήγησης που περιγράφει λεπτομερώς την πλούσια ιστορία του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού από τα ελληνικά στα αγγλικά. Εμβαθύνει στις προκλήσεις της διατήρησης της ιστορικής ακρίβειας, της γλωσσικής πιστότητας και των πολιτισμικών αποχρώσεων, ενώ παράλληλα καθιστά το κείμενο προσιτό στους αγγλόφωνους αναγνώστες. Η μελέτη αναδεικνύει τον ρόλο του μεταφραστή ως ιστορικού και γλωσσολόγου, τονίζοντας τη σημασία της πολιτισμικής ευαισθησίας και της επίγνωσης του πλαισίου. Μέσω μιας πολύπλευρης μεταφραστικής προσέγγισης, επιδιώκει να γεφυρώσει το γλωσσικό και πολιτισμικό χάσμα, επιτρέποντας την ευρύτερη διαπολιτισμική κατανόηση και εκτίμηση της ναυτικής ιστορίας της Ελλάδας.

“Words travel worlds. Translators do the driving.”

Anna Rusconi

Ευχαριστίες

Φτάνοντας στο τέλος αυτού του ακαδημαϊκού ταξιδιού, δεν θα ήταν νοήμον να προχωρήσω στην εργασία χωρίς να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που βοήθησαν, ο καθένας με τον τρόπο του, στην επίτευξη αυτού του σημαντικού στόχου για εμένα. Αρχικά, ευχαριστώ τους καθηγητές μου, Κ. Καθηγητή Κεραμίδα Σωτήρη και Κ. Καθηγητή Λίβα Σωτήρη που με βοήθησαν με την επιλογή του θέματος τον Νοέμβρη του 2022 και που ήταν πάντα διαθέσιμοι για να συζητήσουμε οποιοδήποτε ζήτημα σχετικά με την εκπόνηση της εργασίας. Στην συνέχεια, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους αδελφικούς μου φίλους, που ακόμα και αν σπούδαζα μακριά από την πατρίδα μου (τον Βόλο), ήταν πάντα εκεί για να με στηρίζουν ψυχολογικά και να μου δώσουν το κίνητρο να προσπαθήσω περισσότερο. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον πιο δυνατό και ακούραστο άνθρωπο που έχω γνωρίσει. Αυτός ο άνθρωπος δεν θα μπορούσε να είναι άλλος εκτός από την μητέρα μου, η οποία έκανε τα πάντα για να με στηρίζει αυτά τα 4 χρόνια φοίτησής μου.

Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
I. Μετάφραση Ιστορικού Κειμένου.....	7
II. Τεχνική Μετάφραση & Ορολογία.....	8
III. Ναυτική Ορολογία & Μετάφραση	11
ΜΕΡΟΣ 1ο.....	15
1.1 Πρωτότυπο Κείμενο	15
1.2 Μετάφρασμα.....	31
ΜΕΡΟΣ 2^ο	46
2.1 Σχολιασμός.....	46
2.1.1. Ανάλυση Κειμενικού Τύπου, Μεταφραστικής Εντολής & Στρατηγικής.....	46
2.1.2.Μεταφραστική Πρόκληση: Μετάφραση Ελληνικής Καθαρεύουσας στην Αγγλική.....	48
2.1.3. Μεταφραστικό Δίλημα: Ad Verbum ή Ad Sensum Μετάφραση Τεχνικού Κειμένου	50
2.1.4 Μεταφραστικές Προκλήσεις κατά την Μετάφραση	52
2.1.5. Γραμματικές Προκλήσεις κατά την Μετάφραση	55
2.2 Γλωσσάρι.....	57
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	61
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	63

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία αποτελεί το επιστέγασμα των μεταφραστικών μου σπουδών στο Τμήμα Ξένων Γλωσσών Μετάφρασης και Διερμηνείας του Ιονίου Πανεπιστημίου της Κέρκυρας και, ως εκ τούτου, θεώρησα ιδανικό να επικεντρωθώ σε ένα πεδίο που όχι μόνο με εκφράζει ως μεταφραστή, αλλά και που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον αναφορικά με τις πολυάριθμες μεταφραστικές διαστάσεις που υποχρεούται να αντιληφθεί ο μεταφραστής, προκειμένου να παραμείνει όσο το δυνατόν εγγύτερα στο πρωτότυπο. Πρόκειται για μια μετάφραση τεχνικού και ιστορικού κειμένου, που θα μπορούσε, στην προκειμένη περίπτωση, να είναι και ένα παράδειγμα ιστορικής λογοτεχνίας. Από την αρχή της ενασχόλησής μου με τον κλάδο της Τεχνικής Μετάφρασης στο 3ο έτος των σπουδών μου στο Τμήμα, με γοήτευε ιδιαίτερα η έρευνα σε σχέση με την σύνταξη ενός δυνατού και πιστού γλωσσариού. Τα ζητήματα ορολογίας ήταν από τα αντικείμενα που μου έκαναν την μεγαλύτερη εντύπωση στα χρόνια φοίτησης στο Τμήμα μας. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την Ιστορία, που αποτελεί μια μεγάλη μου αγάπη από μικρή ηλικία με οδήγησε στην ανάληψη του θέματος που παρουσιάζεται στην παρακάτω εργασία.

Όπως θα παρατηρήσετε, το κυρίως μέρος της εργασίας μου χωρίζεται σε δύο μέρη, σε *Μετάφραση* (Α'), που περιέχει το κείμενο-πηγή με τίτλο «*ΜΕΘ' ΟΡΜΗΣ ΑΚΑΘΕΚΤΟΥ. ΕΠΙΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ*» του Υποπλοιάρχου Π. Γέροντα και το μετάφρασμα, και σε *Σχολιασμό-Γλωσσάρι* (Β'), που περιέχει ανάλυση του τύπου του κειμένου, της μεταφραστικής εντολής και της στρατηγικής που ακολουθήθηκε κατά την μεταφραστική διαδικασία, ενώ παρουσιάζονται, επίσης, οι δυσκολίες κατά την μετάφραση της Καθαρεύουσας και λεξιλογικές και γραμματικές προκλήσεις. Τέλος, παρατίθεται το *Γλωσσάρι* που χρησιμοποιήθηκε κατά την μετάφραση. Πριν από όλα αυτά, προηγείται μια σύντομη Εισαγωγή που πραγματεύεται θέματα σχετικά με την *Μετάφραση* και την *Ορολογία* και ολοκληρώνεται με την παρουσίαση της *Ναυτικής Ορολογίας* που έχει την τιμητική της στο παρακάτω κείμενο.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

I. Μετάφραση Ιστορικού Κειμένου

Η τέχνη της μετάφρασης είναι μια λεπτή και περίπλοκη προσπάθεια, που απαιτεί μια λεπτή ισορροπία μεταξύ της γλωσσικής δεξιότητας και της οξείας κατανόησης του εκάστοτε θέματος. Όταν πρόκειται για τη μετάφραση ενός ιστορικού κειμένου, η πολυπλοκότητα αυτή μεγεθύνεται, καθώς συνεπάγεται όχι μόνο τη μεταφορά λέξεων από μια γλώσσα σε μια άλλη, αλλά και τη διατήρηση του ιστορικού πλαισίου της αφήγησης, των πολιτισμικών αποχρώσεων και της ίδιας της ουσίας του παρελθόντος. Η μετάφραση ενός ιστορικού κειμένου υπερβαίνει την απλή γλωσσική μετατροπή, καθώς είναι μια πράξη γεφύρωσης χρονικών και γλωσσικών κενών, διασφαλίζοντας ότι οι φωνές του παρελθόντος ακούγονται με πιστότητα και απήχηση σε ένα νέο γλωσσικό πεδίο.

Στον πυρήνα της, η μετάφραση ενός ιστορικού κειμένου περιλαμβάνει τη διπλή ευθύνη της διατήρησης της ακρίβειας και της μετάδοσης του πνεύματος του πρωτότυπου έργου. Κάθε ιστορικό γεγονός, κάθε ανέκδοτο και κάθε συναίσθημα που υποβόσκει πρέπει να μεταφερθεί με ακρίβεια, ώστε ο αναγνώστης, ανεξάρτητα από τη γλώσσα στην οποία διαβάζει, να αποκτήσει μια αυθεντική κατανόηση του παρελθόντος. Αυτό απαιτεί όχι μόνο την άριστη γνώση της *γλώσσας-πηγής* και της *γλώσσας-στόχου*, αλλά και ακλόνητη αφοσίωση στην αποτύπωση του επιδιωκόμενου τόνου και της ιστορικής σημασίας.

Μια από τις θεμελιώδεις προκλήσεις στη μετάφραση ενός ιστορικού κειμένου είναι η πλοήγηση στον περίπλοκο λαβύρινθο των πολιτισμικών λεπτών σημείων. Η ιστορία είναι βαθιά ριζωμένη στον πολιτισμικό ιστό μιας κοινωνίας, και η μετάφρασή της προϋποθέτει την αποκρυπτογράφηση ιδιοματισμών, μεταφορών και αποχρώσεων που συχνά είναι μοναδικές για έναν συγκεκριμένο πολιτισμό. Ένας ειδικευμένος μεταφραστής πρέπει να βαδίζει σε αυτό το έδαφος με λεπτότητα, χρησιμοποιώντας την πολιτισμική του οξυδέρκεια για να μεταφέρει την ουσία της αφήγησης χωρίς να αποδυναμώσει την αυθεντικότητά της. Για παράδειγμα, η μετάφραση μιας αναφοράς σε μια πολιτιστική τελετή ή σε ένα παραδοσιακό έθιμο απαιτεί κάτι περισσότερο από μια απλή λεξιλογική αντικατάσταση. Απαιτείται μια εξήγηση ή μια πλαισίωση για να

διασφαλιστεί ότι ο αναγνώστης από άλλο πολιτισμό μπορεί να κατανοήσει πλήρως τη σημασία της.

Επιπλέον, τα ιστορικά κείμενα συχνά περιλαμβάνουν ένα σύνολο διαφορετικών στυλ γραφής, που κυμαίνονται από την εύγλωττη πεζογραφία έως την τεχνική ορολογία. Ο μεταφραστής πρέπει να είναι ένας χαμαιλέοντας, προσαρμόζοντας απρόσκοπτα τη γλώσσα του ώστε να ταιριάζει με τα διαφορετικά μητρώα που υπάρχουν στο πρωτότυπο κείμενο. Σε περιπτώσεις όπου η γλώσσα-πηγή διαθέτει ιστορική ορολογία που δεν έχει άμεση αντιστοιχία στη γλώσσα-στόχο, ο μεταφραστής πρέπει να χρησιμοποιεί δημιουργικές στρατηγικές, όπως η παροχή υποσημειώσεων ή η εξεύρεση ανάλογων όρων, για να γεφυρώσει αυτό το λεξιλογικό χάσμα χωρίς να αλλοιώσει την ιστορική ακρίβεια.

Η μετάφραση ενός ιστορικού κειμένου δεν είναι απλώς μια μηχανική άσκηση, αλλά ένας περίπλοκος χορός μεταξύ του παρελθόντος και του παρόντος. Ο μεταφραστής αναλαμβάνει το ρόλο του φύλακα, διατηρώντας την κληρονομιά του παρελθόντος και παρουσιάζοντάς την σε γλώσσα προσιτή στους σύγχρονους αναγνώστες. Αυτή η δυαδικότητα απαιτεί βαθιά κατανόηση τόσο του ιστορικού όσο και του γλωσσικού πλαισίου, καθώς και ακλόνητη δέσμευση στην αυθεντικότητα.

Εν κατακλείδι, η μετάφραση ενός ιστορικού κειμένου είναι μια τέχνη που απαιτεί τόσο γλωσσική φινέτσα όσο και ιστορική οξυδέρκεια. Αποτελεί απόδειξη της δύναμης της γλώσσας και της ικανότητάς της να υπερβαίνει τον χρόνο και τον χώρο. Καθώς ένα ιστορικό κείμενο ταξιδεύει ανάμεσα στις γλώσσες, μεταφέρει μαζί του τις ιστορίες των πολιτισμών, τον απόηχο των περασμένων εποχών και τη σοφία των αιώνων που πέρασαν. Ο ρόλος του μεταφραστή σε αυτό το ταξίδι είναι κομβικός, διότι κρατά το κλειδί για να ξεκλειδώσει τις πόρτες της ιστορίας για τις επόμενες γενιές.

II. Τεχνική Μετάφραση & Ορολογία

Η *Τεχνική Μετάφραση* είναι η διαδικασία μετάφρασης τεχνικών κειμένων από μια γλώσσα σε μια άλλη. Τα τεχνικά κείμενα μπορεί να περιλαμβάνουν εγχειρίδια, οδηγούς χρήσης, προδιαγραφές προϊόντων, διπλώματα ευρεσιτεχνίας και άλλα έγγραφα που απαιτούν εξειδικευμένες γνώσεις σε έναν συγκεκριμένο τομέα ή κλάδο. Οι μεταφραστές πρέπει να έχουν βαθιά κατανόηση του αντικειμένου που μεταφράζουν,

καθώς και άριστες γλωσσικές δεξιότητες και γνώση των βέλτιστων μεταφραστικών πρακτικών.

Μία από τις βασικές προκλήσεις της *Τεχνικής Μετάφρασης* είναι η εξειδικευμένη ορολογία. Οι μεταφραστές τεχνικών κειμένων πρέπει να κατανοούν σε βάθος τις τεχνικές έννοιες και την ορολογία που χρησιμοποιούνται στη *γλώσσα-πηγή* και να είναι σε θέση να μεταφέρουν με ακρίβεια τις έννοιες αυτές στη *γλώσσα-στόχο* (Κεντρωτής, 1996). Μπορεί να χρειαστεί να συμβουλευτούν τεχνικά λεξικά, γλωσσάρια και άλλα υλικά αναφοράς για να διασφαλίσουν ότι χρησιμοποιούν τη σωστή ορολογία.

Μια άλλη σημαντική πτυχή της *Τεχνικής Μετάφρασης* είναι η διατήρηση της συνοχής σε όλο το κείμενο. Τα τεχνικά κείμενα συχνά περιέχουν μεγάλο αριθμό τεχνικών όρων και ακρωνυμίων και είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι όροι αυτοί μεταφράζονται με συνέπεια σε όλο το κείμενο. Αυτό συμβάλλει στη διασφάλιση ότι το κείμενο είναι ακριβές και εύκολα κατανοητό για τον αναγνώστη.

Εκτός από τις γλωσσικές δεξιότητες και τις τεχνικές γνώσεις, οι μεταφραστές τεχνικών κειμένων πρέπει επίσης να είναι εξοικειωμένοι με τα εργαλεία και το λογισμικό που χρησιμοποιούνται στη μεταφραστική διαδικασία. Αυτό περιλαμβάνει λογισμικό μεταφραστικής μνήμης, το οποίο αποθηκεύει ήδη μεταφρασμένο κείμενο και επιτρέπει στους μεταφραστές να επαναχρησιμοποιούν το κείμενο αυτό σε μελλοντικές μεταφράσεις. Περιλαμβάνει επίσης εξειδικευμένο λογισμικό για τη μετάφραση συγκεκριμένων τύπων εγγράφων, όπως σχέδια *CAD*.

Ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα της *Τεχνικής Μετάφρασης* είναι ότι επιτρέπει στις εταιρείες να επεκτείνουν την εμβέλειά τους σε νέες αγορές. Με τη μετάφραση τεχνικών κειμένων σε πολλές γλώσσες, οι εταιρείες μπορούν να καταστήσουν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους προσιτά σε ένα ευρύτερο κοινό. Αυτό μπορεί να συμβάλει στην αύξηση των πωλήσεων και των εσόδων, καθώς και στη βελτίωση της ικανοποίησης των πελατών. Ωστόσο, η *Τεχνική Μετάφραση* δεν είναι απαλλαγμένη από προκλήσεις. Εκτός από την εξειδικευμένη ορολογία που χρησιμοποιείται στα τεχνικά κείμενα, οι μεταφραστές πρέπει επίσης να έχουν επίγνωση των πολιτισμικών διαφορών μεταξύ των διαφόρων στοχευόμενων ομάδων. Αυτό που μπορεί να είναι αποδεκτό ή κατάλληλο σε έναν πολιτισμό μπορεί να μην είναι σε έναν άλλο, και οι μεταφραστές πρέπει να είναι ευαίσθητοι σε αυτές τις διαφορές για να διασφαλίσουν ότι το κείμενο είναι «πολιτισμικά κατάλληλο» (Μάντει, 2009).

Όπως προαναφέρθηκε, θεμελιώδες στοιχείο της *Τεχνικής Μετάφρασης* αποτελεί η εξειδικευμένη ορολογία. Σύμφωνα με τον Ότμαν (1996), «ο όρος είναι η (κατ)ονομασία, το όνομα με το οποίο δηλώνεται μια έννοια σε μια ή περισσότερες γλώσσες». Γενικά, μπορεί κάποιος να πει πως η *Ορολογία* (Κεραμίδας, 2016) (ως έννοια) είναι το σύνολο των όρων που χρησιμοποιούνται σε ένα συγκεκριμένο πεδίο, θέμα ή τομέα. Αναφέρεται στις λέξεις, τις φράσεις και τις έννοιες που είναι μοναδικές σε έναν συγκεκριμένο τομέα εμπειρογνωμοσύνης και είναι απαραίτητες για τη σαφή και αποτελεσματική επικοινωνία στον εν λόγω τομέα. Η διαχείριση της ορολογίας είναι η διαδικασία εντοπισμού, οργάνωσης και τυποποίησης της ορολογίας για τη διασφάλιση της συνέπειας και της ακρίβειας στην επικοινωνία.

Η ορολογία είναι ζωτικής σημασίας σε διάφορους κλάδους, όπως η Ιατρική, η Νομική, τα Χρηματοοικονομικά (Κεραμίδας, 2015) και η Μηχανική, όπου η ακριβής επικοινωνία είναι ζωτικής σημασίας. Σε αυτούς τους τομείς, η εξειδικευμένη ορολογία χρησιμοποιείται για την περιγραφή σύνθετων εννοιών και διαδικασιών και η ακριβής κατανόηση της ορολογίας είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της ποιότητας και της ασφάλειας. Για παράδειγμα, στον ιατρικό τομέα, όροι όπως «καρδιολόγος», «βιοψία» και «μαγνητική τομογραφία» έχουν συγκεκριμένες έννοιες που είναι μοναδικές στον συγκεκριμένο τομέα. Η ακριβής και συνεπής χρήση αυτών των όρων είναι απαραίτητη για την αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ των επαγγελματιών του ιατρικού κλάδου και για τη διασφάλιση της ασφάλειας των ασθενών (Κεραμίδας, 2015).

Η αποτελεσματική διαχείριση της ορολογίας περιλαμβάνει διάφορα στάδια, συμπεριλαμβανομένης της εξαγωγής, της επικύρωσης της και της συντήρησης της. Η εξαγωγή είναι η διαδικασία εντοπισμού της ορολογίας που χρησιμοποιείται σε ένα συγκεκριμένο πεδίο ή τομέα. Αυτό μπορεί να γίνει μέσω της ανάλυσης γραπτών κειμένων, συνεντεύξεων με εμπειρογνώμονες του θέματος και της επισκόπησης εξειδικευμένων λεξικών και γλωσσάριων. Η επικύρωση περιλαμβάνει την επιβεβαίωση της ακρίβειας και της πληρότητας της ταυτοποιημένης ορολογίας. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει επανεξέταση της ορολογίας με εμπειρογνώμονες του θέματος, δοκιμή της ορολογίας στο πλαίσιο και επαλήθευση ότι συμμορφώνεται με τα καθιερωμένα πρότυπα και τις κατευθυντήριες γραμμές. Η συντήρηση περιλαμβάνει συνεχείς επικαιροποιήσεις και αναθεωρήσεις της ορολογίας ώστε να αντικατοπτρίζονται οι αλλαγές στον τομέα και να διασφαλίζεται ότι παραμένει ακριβής και σχετική.

Η αποτελεσματική διαχείριση της ορολογίας μπορεί να οδηγήσει σε διάφορα οφέλη, όπως η αυξημένη αποδοτικότητα, η βελτιστοποιημένη ποιότητα και η άρτια επικοινωνία. Με την τυποποίηση της (Κεραμίδας, 2015), οι οργανισμοί μπορούν να εξορθολογήσουν την επικοινωνία και να διασφαλίσουν τη συνέπεια στην τεκμηρίωση και σε άλλες μορφές επικοινωνίας. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της αποδοτικότητας, καθώς τα άτομα εντός του οργανισμού ξοδεύουν λιγότερο χρόνο προσπαθώντας να ερμηνεύσουν ασαφή ή ασυνεπή ορολογία (Κεραμίδας, 2015). Επιπλέον, η τυποποίηση της ορολογίας μπορεί να οδηγήσει σε βελτίωση της ποιότητας, καθώς η ακριβής και συνεπής χρήση της ορολογίας συμβάλλει στην αποφυγή λαθών και παρεξηγήσεων. Τέλος, η αποτελεσματική διαχείριση μπορεί να οδηγήσει σε βελτιωμένη επικοινωνία, καθώς η τυποποιημένη ορολογία συμβάλλει στη διασφάλιση της ακριβούς και αποτελεσματικής μετάδοσης των πληροφοριών.

Ωστόσο, η αποτελεσματική διαχείριση μπορεί επίσης να αποτελέσει πρόκληση. Η ορολογία μπορεί να είναι πολύπλοκη και μπορεί να είναι δύσκολο να καθοριστεί ποιοι όροι είναι σημαντικοί για την τυποποίηση. Επιπλέον, η ορολογία μπορεί να αλλάξει γρήγορα, ιδίως σε τομείς όπως η τεχνολογία και η επιστήμη, απαιτώντας συνεχείς ενημερώσεις και αναθεωρήσεις. Τέλος, μπορεί να επηρεάζεται από πολιτισμικές και περιφερειακές διαφορές, γεγονός που μπορεί να καταστήσει την τυποποίηση σε διάφορες χώρες και γλώσσες πρόκληση (Μάντει, 2009).

Υπό το πρίσμα των προαναφερθέντων, η *Τεχνική Μετάφραση* και η διαχείριση της Ορολογίας είναι ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματική επικοινωνία σε εξειδικευμένους τομείς. Η *Τεχνική Μετάφραση* περιλαμβάνει την ακριβή και σαφή μετάφραση του τεχνικού υλικού, ενώ η διαχείριση της *Ορολογίας* διασφαλίζει τη συνέπεια και την ακρίβεια στην επικοινωνία. Η αποτελεσματικότητα στους δύο αυτούς τομείς απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις και συνεχή ενημέρωση, αλλά μπορεί να οδηγήσει στην βελτιστοποίηση της ποιότητας και της επικοινωνιακής διαδικασίας.

III. Ναυτική Ορολογία & Μετάφραση

Έχοντας προχωρήσει σε σύντομη ανασκόπηση της *Ιστορίας της Μετάφρασης* καθώς και επεξήγηση θεμάτων σχετικά με την *Τεχνική Μετάφραση* και την *Ορολογία*, φτάνουμε στο σημείο που αγγίζουμε το θέμα αυτής της Πτυχιακής Εργασίας. Όπως θα φανεί παρακάτω, το προς μετάφραση κείμενο περιέχει όρους που συμπεριλαμβάνονται σε αυτό που ονομάζεται *Ναυτική Ορολογία*.

Η *Ναυτική Ορολογία* είναι μια εξειδικευμένη γλώσσα που χρησιμοποιείται στη ναυτιλιακή βιομηχανία για να περιγράψει διάφορες πτυχές των πλοίων, των σκαφών και της ναυσιπλοΐας. Καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι διεθνής, είναι απαραίτητο να υπάρχουν ακριβείς και συνεπείς μεταφράσεις της *Ναυτικής Ορολογίας* για την αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ ναυτικών, ναυπηγών και άλλων εμπλεκομένων στον κλάδο. Σε αυτή την ενότητα, θα αναλυθούν οι προκλήσεις και η σημασία της μετάφρασης της συγκεκριμένης ορολογίας και θα παρασχεθούν στρατηγικές για την εξαγωγή άρτιου μεταφραστικού αποτελέσματος.

Η *Ναυτική Ορολογία* αποτελεί μοναδική πρόκληση για τη μετάφραση, κυρίως λόγω της τεχνικής της φύσης και της χρήσης εξειδικευμένου λεξιλογίου. Για παράδειγμα, περιλαμβάνει όρους όπως «αγκυροβόλιο», «σημαδούρα» και «βύθισμα», οι οποίοι έχουν συγκεκριμένες έννοιες στο πλαίσιο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι μεταφραστές πρέπει να κατανοούν αυτούς τους εξειδικευμένους όρους και να τους χρησιμοποιούν με συνέπεια για να εξασφαλίζουν ακριβείς μεταφράσεις.

Μια άλλη πρόκληση της μετάφρασης της *Ναυτικής Ορολογίας* είναι το ενδεχόμενο ασάφειας ή παρεξήγησης. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι ναυτικοί όροι μπορεί να έχουν διαφορετικές έννοιες σε διάφορες χώρες ή περιοχές, οδηγώντας σε σύγχυση μεταξύ των ναυτικών και άλλων στον κλάδο. Για παράδειγμα, ο όρος *fender* μπορεί να αναφέρεται σε έναν προφυλακτήρα από καουτσούκ σε μια χώρα, αλλά σε μια άλλη σε μια ξύλινη δοκό. Οι μεταφραστές πρέπει να έχουν επίγνωση αυτών των περιφερειακών διαφορών και να χρησιμοποιούν την κατάλληλη ορολογία για να εξασφαλίζουν σαφή επικοινωνία.

Η ακριβής και συνεπής μετάφραση της *Ναυτικής Ορολογίας* είναι απαραίτητη για την αποτελεσματική επικοινωνία στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Χωρίς σωστή μετάφραση, μπορεί να προκύψουν παρεξηγήσεις, οι οποίες οδηγούν σε πιθανούς κινδύνους για την ασφάλεια και δαπανηρά σφάλματα. Για παράδειγμα, η σύγχυση μεταξύ των όρων «πλευρό πηδαλίου» και «πλευρό λιμένος» θα μπορούσε να οδηγήσει σε στροφή ενός πλοίου προς τη λάθος κατεύθυνση, προκαλώντας ενδεχομένως σύγκρουση ή άλλα ατυχήματα.

Επιπλέον, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι διεθνής, με πλοία και πληρώματα από διαφορετικές χώρες να συνεργάζονται. Η τυποποιημένη μετάφραση της *Ναυτικής Ορολογίας* διασφαλίζει ότι η επικοινωνία είναι σαφής και αποτελεσματική, ανεξάρτητα από τις γλωσσικές ή πολιτισμικές διαφορές (Μάντει, 2009). Αυτό είναι ιδιαίτερα

σημαντικό σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, όπου η γρήγορη και ακριβής επικοινωνία είναι απαραίτητη.

Η αποτελεσματική μετάφραση της *Ναυτικής Ορολογίας* απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις και συνεχείς ενημερώσεις. Οι μεταφραστές πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με την τεχνική γλώσσα και το εξειδικευμένο λεξιλόγιο που χρησιμοποιείται στον κλάδο, καθώς και με τις περιφερειακές διαφορές στην ορολογία. Για να διασφαλιστεί η ακρίβεια και η συνέπεια στις μεταφράσεις, είναι σημαντικό να αναπτυχθεί και να διατηρηθεί μια βάση δεδομένων ορολογίας που να περιλαμβάνει τυποποιημένες μεταφράσεις ναυτικών όρων.

Μια άλλη στρατηγική για την αποτελεσματική μετάφραση της ναυτικής ορολογίας είναι η χρήση του πλαισίου και της οπτικοποίησης. Η *Ναυτική Ορολογία* συχνά περιγράφει φυσικά αντικείμενα ή ενέργειες και η χρήση εικόνων ή διαγραμμάτων μπορεί να βοηθήσει στην αποσαφήνιση της έννοιας ενός όρου. Για παράδειγμα, ένα διάγραμμα της πλώρης και της πρύμνης ενός πλοίου θα μπορούσε να βοηθήσει στην επεξήγηση της διαφοράς μεταξύ αυτών των όρων.

Τέλος, είναι σημαντικό να υπάρχει μια συνεργατική προσέγγιση στη μετάφραση της *Ναυτικής Ορολογίας*. Αυτό συνεπάγεται στενή συνεργασία με ειδικούς του αντικείμενου, όπως ναυτικούς, ναυπηγούς και άλλους επαγγελματίες του κλάδου, για να διασφαλιστεί ότι οι μεταφράσεις είναι ακριβείς και κατάλληλες για το εκάστοτε πλαίσιο. Η προσέγγιση αυτή επιτρέπει επίσης συνεχείς ενημερώσεις και αναθεωρήσεις καθώς εμφανίζεται νέα ορολογία ή εντοπίζονται περιφερειακές διαφορές. Άλλωστε, η ίδια η *Ορολογία* αναπτύχθηκε σαν θεωρία και πρακτική λόγω του ενδιαφέροντος που έδειξαν οι επιστήμονες και οι μηχανικοί (Κεραμίδας, 2015).

Εν κατακλείδι, η *Ναυτική Ορολογία* είναι μια εξειδικευμένη γλώσσα που χρησιμοποιείται στη ναυτιλία για να περιγράψει διάφορες πτυχές των πλοίων, των σκαφών και της ναυσιπλοΐας. Η ακριβής και συνεπής μετάφραση της είναι απαραίτητη για την αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ ναυτικών, ναυπηγών και άλλων εμπλεκομένων στον κλάδο. Οι προκλήσεις της μετάφρασής της περιλαμβάνουν τον τεχνικό της χαρακτήρα, το εξειδικευμένο λεξιλόγιο και τις περιφερειακές διαφορές στην ορολογία. Οι αποτελεσματικές στρατηγικές μετάφρασης περιλαμβάνουν εξειδικευμένες γνώσεις, βάσεις δεδομένων ορολογίας, οπτικοποίηση και συνεργασία με ειδικούς του αντικείμενου. Δίνοντας προτεραιότητα στην ακριβή και συνεπή μετάφραση της *Ναυτικής Ορολογίας*, μπορούμε να διασφαλισθεί η σαφής και αποτελεσματική επικοινωνία στον ναυτιλιακό κλάδο.

ΜΕΡΟΣ 1ο

1.1 Πρωτότυπο Κείμενο

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



*Ο Υποπλοίαρχος Νικόλαος Ρουσσέν στη γέφυρα του Υ/Β Παπανικόλης περί τα τέλη του 1943.
Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.*

Κατά το μεσημέρι της 15ης Μαρτίου, ενώ περιπολούσε στο στενό της Ρόδου, εντόπισε πάλι ένα μεγάλο δικάταρτο ιστιοφόρο. Στις 13:35 το ελληνικό υποβρύχιο ανεδύθη δίπλα στο ιστιοφόρο και αποβίβασε άγημα καταλήψεως αποτελούμενο από Άγγλους αξιωματικούς καθώς και τον σημαιοφόρο Περράκη, στον οποίο έδωσε την εντολή να φροντίσει να ευρίσκεται το ιστιοφόρο κατά το απόγευμα στον όρμο Πρινάρι, όπου το Παπανικολής εφοδίαζε με τρόφιμα και καύσιμα. Παράλληλα, παρέλαβε και τον κυβερνήτη του ιστιοφόρου για να συλλέξει πληροφορίες. Κατόπιν, καταδύθηκε παρακολουθώντας με το περισκόπιο το ιστιοφόρο. Όμως τότε έκαναν την εμφάνισή τους εχθρικές τορπιλάκατοι που το παρέλαβαν και το οδήγησαν στο λιμάνι της Ρόδου. Ο κυβερνήτης δεν μπορούσε να κάνει τίποτα διότι το ιστιοφόρο¹ έφερε 140 τόνους πυρομαχικών αλλά και το άγημα κατάληψης².

¹ Ήταν το Αγ. Δημήτριος.

² Ο διοικητής Υποβρυχίων στην υπ' αρ. Α/189 διαταγή τον για την συγκεκριμένη περιπολία αναφέρει: Ο Κυβερνήτης υποπλ/χος Ρουσσέν εξετέλεσεν ταύτην ως συνήθως μετά αποφασιστικότητας και λίαν ενθουσιάζοντως. Επίσης, ή σύλληψις τον ιστιοφόρου συνετελέσθη με μεγάλην επιδεξιότητα και οι πιθανότητες εντοπισμού του Υ/Β ήλαττώθησαν εις τό ελάχιστον, άλλ' όπως και ο Κυβερνήτης εκθέτει εις τήν αναφοράν του αυτή δεν εδει να συνετελεσθή εν ημέρα εις περιοχόν, όπου είναι βέβαιον ότι τά εκείθεν διερχόμενα πλοία θα ευρίσκοντο υπό συνεχήν παρατήρησιν υπό των παρατηρητηρίων και των περιπολικών του έχθρου. Ο έφεδρος σημαιοφόρος μετά τό πέρας τής αιχμαλωσίας του ανέφερε: (...) ήμεις (σ.σ. το άγημα κατάληψης) ήρχισαμεν αντιμετωπίζοντες τό πρόβλημα κινήσεως του Π/Κ καθ' όσον τό

Στις 16 Μαρτίου το απόγευμα, ενώ περιπολούσε στην περιοχή μεταξύ Νίσυρου και Σύμης βύθισε το ιταλικό ιστιοφόρο *Fiametta* εκτοπίσματος 40 τόνων. Δύο ημέρες αργότερα, το πρωί της 18ης Μαρτίου, το Παπανικολής βύθισε και άλλο ιταλικό ιστιοφόρο 30 τόνων ονόματι *Rinda*. Στις 20 Μαρτίου, το υποβρύχιο κατευθύνθηκε προς τη Βάση ολοκληρώνοντας την περιπολία του.

Το *Κατσώνης*, με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Β.Λάσκο, εισήλθε στον τομέα περιπολίας του μέσω του στενού Κάσου-Κρήτης το απόγευμα της 28ης Μαρτίου. Κατόπιν αποβίβασε πράκτορες στην άκρα Ιέρακα στην Πελοπόννησο. Την 1η Απριλίου, δίπλα στο ακρωτήρι Μαλέα, εντόπισε τρία μικρά ιστιοφόρα και αναδύθηκε αναγκάζοντας τα δύο από αυτά να πλησιάσουν, ενώ το τρίτο είχε απομακρυνθεί. Όταν γνωστοποιήθηκε στον κυβερνήτη του υποβρυχίου ότι τα τρία ιστιοφόρα μετέφεραν λάδι και σταφίδα για τα λαϊκά συσσίτια των Αθηνών, τα άφησε να συνεχίσουν την πορεία τους.

Πριν απομακρυνθούν όμως, ένας ναύτης από τα ιστιοφόρα πήδηξε στο κατάστρωμα του *Κατσώνης* και παρακάλεσε γονατιστός να τον πάρουν μαζί. Ήταν ο Χριστόφορος Μητσιαλής, ο οποίος γνώριζε πολύ καλά τις ακτές της περιοχής καθώς και τις κινήσεις των εχθρικών πλοίων. Τον κράτησαν, τον ονόμασαν πρότακτο και το πλήρωμα τον αποκαλούσε το λάφυρο³. Αμέσως ο νέος ναύτης έδωσε μια σημαντική πληροφορία στον κυβερνήτη του *Κατσώνης*. Μια μεγάλη γερμανική ναρκοθέτιδα αναμενόταν στο λιμάνι του Γυθείου. Θέλοντας να εκμεταλλευθεί την πληροφορία το μεσημέρι της 2ας Απριλίου, το υποβρύχιο έφτασε έξω από το Γύθειο. Μέσα στο λιμάνι βρισκόταν ένα ιταλικό ιστιοφόρο 400 τόνων, ενώ αργότερα έκανε την εμφάνισή της και η γερμανική ναρκοθέτιδα, η οποία μπήκε στο λιμάνι πριν προλάβει το υποβρύχιο να βάλει εναντίον της. Όμως παρατηρήθηκε ότι η γερμανική ναρκοθέτιδα μεθόρμισε και πρυμνοδέτησε κάθετα προς το στόμιο του λιμανιού, παρέχοντας ικανοποιητικό στόχο για τορπιλική προσβολή. Το ελληνικό υποβρύχιο έκανε στροφή και σε απόσταση

πλήρωμά του άμα τή θέα του Υ/Β άρχισε να πηδά εις τήν θάλασσαν παραμείναντος επ' αὐτοῦ μόνον ἐνός ναύτου. (...) Εὐθὺς ἀμέσως κατεδείχθη ὅτι δεν θα καταρωθοῦτο ἡ ὕψ' ἡμῶν μόνον κίνησις του σκάφους δι' ὃ καὶ ἀπεστείλαμεν τον μόνον παραμείναντα ναῦτην μετὰ τῆς λέμβου του Π/Κ να περισυλλέγει τὰ διάφορα κολυμβῶντα μέλη του πληρώματος, δαπανηθέντων οὕτω 20 λεπτῶν λίαν πολυτίμων. (...) Εκκινήσαντες τὴν μηχανὴν (...) νέα περιπλοκὴ παρουσιάσθη ὅτε ὕδατα ἤρχισαν εἰσρέοντα ἐκ ρήγματος ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς παρειᾶς του σκάφους, ὅπου τοῦτο εἶχεν ἐμβολισθεῖ παρὰ τοῦ Υ/Β κατὰ τὴν ἀνάδυσιν (...). Εκρατήσαμεν καὶ μία τορπιλλάκατος παρέβαλε, μας παρέλαβεν καὶ μας ὠδήγησε εἰς Ρόδον, ὅπου ἐνεκλείσθη εἰς τὸ Φρούριον καὶ ἐζητάσθη συνεχῶς καὶ ἐξαντλητικῶς ἐπὶ δεκαήμερον μεθ' ὃ ὠδηγήθη εἰς Στρατοπέδον κρατουμένων ΑΠΟΛΛΩΝΑ. Στὴ συνέχεια, ὁ σημαιοφόρος Περράκης ἀναφέρει τὶς περιπέτειές του στὶς ἰταλικὲς καὶ γερμανικὲς φυλακές. Βλ. *Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ*, 15/3/43.

³ Τσουκαλάς (2009), 26.

400 μέτρων από το στόμιο του λιμανιού, ανέβηκε προς στιγμήν στην επιφάνεια και έβαλε τρεις τορπίλες εναντίον της πλευράς του γερμανικού σκάφους. Ο στόχος εβλήθη και το υποβρύχιο άμεσα έστριψε και απομακρύνθηκε⁴.

Μετά από αυτό το κατόρθωμα, το *Κατσώνης* συνέχισε την περιπολία του και στις 5 Απριλίου βρισκόταν έξω από την Κύθνο. Ο καιρός ήταν κακός με χιονοθύελλα και χαμηλή ορατότητα. Στις 9:30 φάνηκε να πλησιάζει από τον νότο ατμόπλοιο, πλέοντας παράλληλα και κοντά στις ακτές. Κατά τις 10:00, το ελληνικό υποβρύχιο έβαλε εναντίον του τρεις τορπίλες από απόσταση 400 μέτρων. Στη συνέχεια αναδύθηκε και εφόρμησε με το πυροβόλο του κατά του ημι-βυθισμένου πλοίου, το οποίο προσπαθούσε να προσαράξει στην ακτή. Με πέντε βολές του πυροβόλου, το σκάφος βυθίστηκε πλήρως. Στην επιφάνεια της θάλασσας, έπλεαν δύο λέμβοι, οι οποίες περισυνέλλεξαν τους ναυαγούς. Το βυθισθέν ατμόπλοιο ήταν ισπανικό εμπορικό 1.500 τόνων και ήταν έμπορτο μέχρι της γραμμής ασφαλείας. Κατόπιν το *Κατσώνης* κατευθύνθηκε στη Φαλκονέρα και τελικά κατέπλευσε στη Βηρυτό στις 10 Απριλίου.

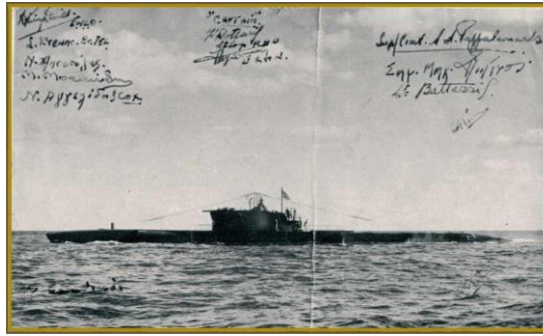
Όσον αφορά τις παραλαβές των νέων πλοίων, οι δέκα αποστολές αξιωματικών και πληρωμάτων, που είχε αποστείλει το Πολεμικό Ναυτικό από την Αλεξάνδρεια στη Μ. Βρετανία, είχαν φθάσει επιτυχώς. Μεγάλες περιπέτειες όμως ανέμεναν την ενδέκατη με επικεφαλή τον αντιπλοίαρχο Σπανίδη. Η εν λόγω αποστολή επιβιβάστηκε στο *Empress of Canada*, βρετανικό επιταγμένο υπερωκεάνιο που είχε μετατραπεί σε οπλιταγωγό 21.500 τόνων, το οποίο ανεχώρησε από το Durban της Νότιας Αφρικής κατευθυνόμενο για το Freetown της Σιέρα Λεόνε, στις δυτικές ακτές της Αφρικής. Το πλοίο έπλεε ασυνόδευτο, ενώ οι επιβάτες του αποτελούσαν ένα ετερόκλητο πλήθος από στρατιωτικούς συμμαχικών δυνάμεων, 500 Ιταλούς αιχμαλώτους και πολλές γυναίκες κυρίως εθελόντριες νοσοκόμες. Στις 13 Μαρτίου κατά το μεσονύκτιο και ενώ βρισκόταν 700 μίλια από το Freetown εβλήθη με τορπίλη από υποβρύχιο στη δεξιά πλευρά του, στο μηχανοστάσιο. Λίγο μετά την έκρηξη της τορπίλης, έσβησαν τα φώτα, οι μηχανές κράτησαν και το πλοίο πήρε κλίση. Σύγχυση προκλήθηκε στους επιβάτες, οι οποίοι έτρεξαν πανικόβλητοι προς τις λέμβους. Μόνο το προσωπικό της ελληνικής αποστολής, κατόπιν διαταγής του επικεφαλής, παρέμενε παρατεταγμένο στο

⁴ Όταν μετά από λίγες μέρες το *Κατσώνης* επανέπλευσε στην Βηρυτό βρετανικό δελτίο πληροφοριών ανήγγελλε το κατόρθωμα: Τήν 2α Απριλίου, συμμαχικόν υποβρύχιον έβαλε τορπίλλην εναντίον πλοίου τού Άξονος εις Γύθειον, τό οποίον έφερε τορπίλλας και βόμβας βυθού. Η τορπίλλη έξερράγη εις τό κρηπίδωμα και άνετίναξε δύο πλοιάρια με πυρομαχικά. Η δύναμις τής έκρήξεως προεκάλεσε τήν βύθισιν τού εχθρικού πλοίου και τον επί τού κρηπιδώματος φόνον 20 Ιταλών στρατιωτών. Τά επάκτια πυροβόλα άνοιξαν πυρ. Οί Ιταλοί πανικόβληθησαν. Βλ. Τσουκαλάς (2009), 29.

κατάστρωμα εν αναμονή οδηγιών. Όταν ο κυβερνήτης του πλοίου επιτέλους σήμανε εγκατάλειψή του, διέταξε και ο Σπανίδης την επιβίβαση των Ελλήνων σε παρακείμενες λέμβους, οι οποίες, μόλις έπεσαν στη θάλασσα, άρχισαν να μπάζουν νερά, διότι από την ξηρασία είχαν ανοιγμένους τους αρμούς, αλλά και διότι οι περισσότερες ήταν φορτωμένες υπέρ το δέον. Οι Έλληνες αξιωματικοί κατέβηκαν τελευταίοι στις λέμβους και ο καθένας έζησε τη δική του περιπέτεια. Ο ίδιος ο Σπανίδης ανέβηκε σε λέμβο, η οποία άρχισε να διαρρέει και γι' αυτό αναγκάστηκε μαζί με τους άλλους Έλληνες συνεπιβαίνοντες να βουτήξει στη θάλασσα για να μην ανατραπεί.

Ενώ το *Empress of Canada* δεχόταν τη χαριστική βολή από άλλες δύο βολές του εχθρικού υποβρυχίου και βυθιζόταν, ο Σπανίδης κατάφερε να ανέβει σε άλλη λέμβο, η οποία επίσης ανατράπηκε και βρέθηκε και πάλι στη θάλασσα. Κατά τη διάρκεια της νύχτας άνθρωποι πνίγονταν, άλλοι καλούσαν σε βοήθεια ενώ πάρα πολλοί κατασπαράσσονταν από καρχαρίες που αφθονούσαν στην περιοχή. Μόλις κατά τη δύση της 15ης Μαρτίου, κατέφθασαν για διάσωση των ναυαγών το βρετανικό αντιτορπιλικό *Boreas* και δύο κορβέτες. Το μεν *Boreas*, αφού περισυνέλεξε αυθημερόν ναυαγούς, μεταξύ των οποίων τον αντιπλοίαρχο Σπανίδη και 12 αξιωματικούς, 14 υπαξιωματικούς και 101 ναύτες της ελληνικής αποστολής, αναχώρησε, ενώ οι δύο κορβέτες παρέμειναν εκεί για δύο ημέρες ακόμη για περισυλλογή των ναυαγών. Όταν η ελληνική αποστολή έφτασε στο Freetown, εξακριβώθηκε ότι είχε χαθεί ένας υπαξιωματικός και 23 ναύτες. Ο σημαιοφόρος Ψύλλας, ο οποίος είχε δαγκωθεί από καρχαρία, καθώς και δύο ναύτες, εισήχθησαν στο νοσοκομείο του Freetown. Οι διασωθέντες αξιωματικοί φιλοξενήθηκαν στο οπλιταγωγό *Edinburgh Castle*, ενώ τα πληρώματα κατέλυσαν σε άνετες εγκαταστάσεις στη στεριά. Το προσωπικό της ελληνικής αποστολής ακολούθως επιβιβάστηκε στο οπλιταγωγό *Mauritania* το οποίο αν και έπλευσε και αυτό ασυνόδευτο, κατάφερε να φτάσει στη Μ. Βρετανία ασφαλώς.

Ο Ελληνικός Στόλος συνέχισε αργά αργά να ενισχύεται. Η ΙΕ αποστολή πληρωμάτων επάνδρωσε τέσσερα καινούργια ναρκαλιευτικά (BYMS), καθώς και τέσσερα αρματαγωγά. Η παραλαβή των πλοίων έγινε από τον Ιούνιο μέχρι τον Αύγουστο του 1943. Τα BYMS ήταν ξύλινα ναρκαλιευτικά των 270 περίπου τόνων. Είχαν κατασκευαστεί στις Ηνωμένες Πολιτείες, στο City Island της Νέας Υόρκης στα ναυπηγεία Robert Jacob και κινούνταν με δύο μηχανές diesel, που ανέπτυσαν ταχύτητα 15 κόμβων. Τα τέσσερα αυτά πλοία παρελήφθησαν 5^H



Το υποβρύχιο Παπανικολής κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου στη Μέση Ανατολή, με τις υπογραφές του Κυβερνήτη Υποπλοιάρχου Χ. Μπότσαρη και μελών του πληρώματος. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.



Φωτογραφία του υποβρυχίου Παπανικολής κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου στη Μέση Ανατολή με την υπογραφή του Κυβερνήτη Υποπλοιάρχου Ν. Ρουσσέν. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.

στη Μ. Βρετανία και περνώντας από το Τόμπρουκ, κατέπλευσαν στην Αλεξάνδρεια την 1η Σεπτεμβρίου και παρέμειναν στην υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού για 25 χρόνια. Αυτά ήταν τα *Πάραλος* (κυβερνήτης πλωτάρχης Φοίφας), *Καρτερία* (κυβερνήτης υποπλοίαρχος Σπυρομήλιος), *Σαλαμινία* (υποπλοίαρχος Βούλτσος) και *Αφρόεσσα* (υποπλοίαρχος Δενεζάκος)⁵ Αργότερα, παρελήφθησαν πέντε ακόμη ναρκαλιευτικά νορβηγικής προελεύσεως τύπου «Whaler», στα οποία δόθηκαν τα ονόματα *Αλφειός*, *Πηνειός*, *Αχελώος*, *Ευρώτας* και *Σπερχειός*. Τα τέσσερα αρματαγωγά που παραχωρήθηκαν από τις Ηνωμένες Πολιτείες ήταν τα *Χίος*, *Λέσβος*, *Σάμος* και *Λήμνος*. Επιπρόσθετα, παραδόθηκαν και έξι βοηθητικά πλοία τα F.T 13, 11, 12, 24, 15 και 28. Τα βοηθητικά σκάφη επανδρώθηκαν με άνδρες του Εμπορικού Ναυτικού με μέριμνα του πλοιάρχου Σκουφόπουλου. Τα αρματαγωγά και τα βοηθητικά άργησαν να ενωθούν με τον Στόλο, φθάνοντας στη Μεσόγειο τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του

⁵ Γιούργας (2013).

1943. Τέλος, στις 12 Ιουνίου 1943 παραδόθηκε στο ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό από τον πρόεδρο των Ηνωμένων Πολιτειών Roosevelt, νέο ανθυποβρυχιακό πλοίο, στο οποίο δόθηκε το όνομα *Βασιλεύς Γεώργιος II*.

Το πρώτο πράγμα που έκανε ο νέος Αρχηγός Στόλου ήταν να επαναφέρει την έδρα του και πάλι στην Αλεξάνδρεια. Τη χλιδή της Αλεξάνδρειας, ως παράγοντας που κλόνιζε την πειθαρχία, ο νέος Αρχηγός την υποτιμούσε, ενώ αντίθετα θεωρούσε ότι εκεί θα είχε πιο άμεση επαφή με τον Βρετανό Στόλαρχο. Έτσι, η έδρα του Αρχηγού Στόλου μεταφέρθηκε στις 6 Μαΐου και εγκαταστάθηκε στο κτήριο του ελληνικού Ναυτικού Ομίλου της πόλης.⁶ Συναφές με το προηγούμενο είναι ότι η νέα ηγεσία του Ναυτικού είχε άλλη αντίληψη και στον τρόπο της διοίκησης. Υπήρχε η άποψη ότι για να εξουδετερωθεί η προπαγάνδα που καλούσε τα πληρώματα σε στάση (η οποία ήδη είχε ξεσπάσει στον Στρατό), έπρεπε να εξα-λειφθούν οι λόγοι ενδυνάμωσής της. Συστάθηκαν επιτροπές για να διορθώσουν αδικίες του παρελθόντος, ενώ δόθηκε βάση στις συνθήκες ζωής των πληρωμάτων.⁷

Όσον αφορά τις πολεμικές επιχειρήσεις, τα αντιτορπιλικά *Ιέραξ*, *Σπέτσαι* και *Αετός* εκτελούσαν συνοδείες στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου (Βηρυτός,

⁶ Ένα από τα πρώτα ζητήματα που είχε ανάγκη λυσεως ήτο τό τής έδρας τού Αρχιρ'είου. Τό Πόρτ Σάιδ (...) παρουσίαζε βασικών μειονέκτημα, ότι καθίστα άδύ'νατον την συνεχή προσωπικήν έπικοινωνίαν που έπρεπε να ύπαρχη μεταξύ Α.Σ., Υπουργείου Ναυτικών καί Άγγλου Στολάρχου, υπό τάς διαταγάς τού όποιου ύπήγετο από άπόψεως πολεμικών επιχειρήσεων ό στόλος μας. (...) Επειδή δέ έκ τής πρώτης μου έπισκέψεως προς τον τότε άσκού'ντα προσωρινώς λόγω άσθενείας τού Ναυάρχου Harwood, τά καθήκοντα τού Αρχηγού τής Ανατ. Μεσογείου άντιναύαρχο sir Ralph Leatham άντελήφθην ότι καί αυτός δεν έβλεπε τον λόγον τής έν Πόρτ Σάιδ άπομονώσεως τού Αρχηγείου μας, είσηγήθην εις τό Υπουργείο την ταχυτέραν έπαναφοράν τού εις τήν Αλεξάνδρεια, ήτις καί έπραγματοποιήθη την 6^η Μαΐου. Βλ. Αλέξανδρος (1952), 72.

⁷ Προς την κατεύθυνση' ταύτην ειργάσθη και τό'Υπουργε'ιον των Ναυτικών διά των κάτωθι Διοικητικών μέτρώι': α) ψ'ί'φίσεως Νόμου λύοντας τελειωτικώς τό ζήτημα τής άποκαταστάσεως όλων των άξιοματικών καί ύπαξιωματικών, που είχαν άπομακρυνθή τής ένεργού Υπηρεσίας διά πολιτικούς λόγους από τού 1933 καί έντε'ίθεν (...) β) συστάσεως Επιτροπής διά τήν εξέταση παραπάνωγ'Υπαξιωματικών σχετικών με προαγωγάς, πού'είχαν ένεργηθή από τής καθόδου εις Μ. Ανατολήν βάσει κριτηρίων έν πολλοίς αύθαίρετων καί μή προβλεπομένων παρά των κειμένων διατάξεων, γ) τροποποιήσεως των υπεράγαν αύστηρων καί σχολαστικών, άκόμα καί δι'όμαλάς συνθήκας, οργανωτικών Διαταγών, πού'διείπον τά τού χαρα-κτηρισμού των ναυτών εις κατηγορίας, των όποιων ή εφαρμογή είχε προκαλέσει πληθύν παραπόνων, δ)παροχής προσθέτου επιδόματος προς βελτίωσιν τής τροφοδοσίας των επί πλοίων ύπηρετούντων' διόπων καί ναυτών πού έπεξετάσθη άργότερα καί εις τούς άνωτέρους βαθμούς. Όλα αύτά τά μέτρα, καθώς και διάφορα άλλα σχετικά με τήν εύμάρειαν των άνδρων, μέ τήν ψυχαγωγίαν των κατά τάς έξοδους εις την ξηράν, με τήν έπικοινωνίαν των προς τας έν τή ύποδούλω Έλλάδι οίκογένειάς των καί τόν σχηματισμόν κεφαλαίου διά τήν παροχήν προς αύτάς βοηθημάτων', δεν έβράδυναν να φέρουν τούς καρπούς των. Συντελούσης καί τής δημιουργηθείσης εύμενεστέρας γενικής καταστάσεως έν Μεσογείω, τό ρεύμα καθόδου έξ Έλλάδος άξιοματικέων, ύπαξιωματικήν' (μονίμων καί έφέδρων), αλλά καί διόπων καί ναυτών προύπηρετησάντων' έν τώ Β. Ναυτικω, προσέλαβε νέαν έντασιν. Βλ. Αλεξανδρής (1952), 77 και Επεξήτησε (σ.σ. ο Αρχηγός Στόλου) λοιπόν, νά έπανζήση τας ήδη ύπερβολικάς έκδηλώσεις στοργής των έλληνικων παροικιών προς τά πληρώματα καί ιδρυα εν εις τό Αρχηγείο τού στόλου ειδικήν σχετικήν ύπηρεσίαν, τήν Φ. Α. Ψ. (Ψυσι κι) Άγωγή-Ψυχαγωγία). Αύτή έφρόντιζε διά τήν παροχήν δωρεάν εισιτηρίων εις τούς κυνηματογράφους, τήν όργάνωσιν παραστάσεων εις τήν ξηράν καί επί των πλοίων, καθώς καί άθλητι κάπ' συναντήσεων μεταξύ' ομάδων τού άγγλικού καί τού έλληνικού στόλου. Βλ. Φωκάς (1953), τόμ. Β1, 231.

Χάιφα, Αμμόχωστος, Πορτ Σάιδ, Αλεξάνδρεια), ενώ το Β. Όλγα μαζί με τα νεώτερα αντιτορπιλικά συμμετείχαν πολύ ενεργά σε συνοδείες, αλλά και στον αποκλεισμό των βορειοαφρικανικών ακτών.

Τα αντιτορπιλικά *Β. Όλγα* (κυβερνήτης πλωτάρχης Μπλέσσας), *Αδρίας* (κυβερνήτης αντιπλοίαρχος Τούμπας) και *Κανάρης* (κυβερνήτης πλωτάρχης Δαμηλάτης) με 8 βρετανικά αντιτορπιλικά κάλυπταν νηοπομπή, η οποία από τις 29 Απριλίου μέχρι τις 4 Μάιου έπλεε από Αλέξανδρεια στη Μάλτα. Αυτή η νηοπομπή επλήγη σοβαρά από αεροπορικές επιθέσεις, οι οποίες κατευθύνθηκαν κυρίως εναντίον των πλοίων του κυρίου σώματος της νηοπομπής. Βυθίστηκαν το βρετανικό οπλιταγωγό *Erinpura*, το οποίο μετέφερε 700 στρατιώτες βρετανικού αποικιακού στρατού από τους οποίους πνίγηκαν οι 300 και οι υπόλοιποι διασώθηκαν από τα παραπλέοντα αντιτορπιλικά, και το δεξαμενόπλοιο *British Trust*, του οποίου το πλήρωμα διεσώθη επίσης. Μετά τη βύθιση των δύο πλοίων και ενώ το αντιτορπιλικό *Αδρίας* ασχολείτο με την περισυλλογή των ναυαγών (περισυνέλεξε 116), αντιαεροπορικό αερόστατο από ένα από τα βυθιζόμενα πλοία ενεπλάκη στη δεξιά έλικα του ελληνικού αντιτορπιλικού με αποτέλεσμα η μηχανή να ακινητίσει. Για να απελευθερωθεί η έλικα χρειάστηκε προσπάθεια μίας ώρας. Οι περισωθέντες ναυαγοί έτυχαν κάθε περίθαλψης στο *Αδρίας* καθώς το ελληνικό πλήρωμα με γενναιοδωρία παραχώρησε τα ενδύματά του, ενώ φιλοξενήθηκαν στα διαμερίσματα των αξιωματικών και των υπολόγων του πλοίου. Η κορβέτα *Σαχτούρης* (κυβερνήτης αντιπλοίαρχος Γ. Μανωλάτος) συμμετείχε στην παραπάνω νηοπομπή αλλά στις 30/4 συνενώθηκε με άλλη με κατεύθυνση τη Βεγγάζη και δεν ήταν παρούσα στα παραπάνω.

Το *Β. Όλγα* εκτέλεσε περιπολίες με βρετανικά αντιτορπιλικά στο στενό Σικελίας-Τύνιδας από 5-6 Μάιου, στα πλαίσια του αποκλεισμού των βορειοαφρικανικών ακτών με σκοπό την



1. Σημαία υποβρυχίου Παπανικολής. Παπανικολής. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.



2. Σφραγίδα υποβρυχίου. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.

3. Πυξίδα γέφυρας υποβρυχίου Παπανικολής. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος

παρεμπόδιση διαφυγής εχθρικών στρατευμάτων. Μεταξύ 16-17 Μαΐου το ελληνικό αντιτορπιλικό μαζί με δύο βρετανικά εκτέλεσε περιπολία στις ακτές της Τύνιδας αλλά αυτήν τη φορά κατόπιν διαταγής του Βρετανού Στολάρχου προέβη σε μικρή αποβατική επιχείρηση. Το πρωί της 17ης Μαΐου πλησίασε στη νησίδα Zebretta (παρά το ακρωτήριο Bon) και απεβίβασε ένοπλο άγημα 10 ανδρών υπό τον ύπαρχο, υποπλοίαρχο Ν. Ρίτσο. Το άγημα ερεύνησε λεπτομερώς τη νησίδα και το κτήριο του φάρου και μη βρίσκοντας κάτι ύποπτο μετά από δίωρο επέστρεψε στο πλοίο. Στη συνέχεια το Β. Όλγα συνέλαβε παρά τη νησίδα Zebra δύο Γερμανούς, έναν ανθυπασπιστή και έναν στρατιώτη που επέβαιναν σε λέμβο. Την 1η Ιουνίου το Β.Όλγα μαζί με το βρετανικό αντιτορπιλικό *Jervis* απέπλευσαν από τη Μάλτα για τις ανατολικές σικελικές ακτές. Ενώ βρίσκονταν καθ' οδόν, ειδοποιήθηκαν να πλεύσουν πάση δυνάμει προς το ακρωτήριο Spartivento, όπου από βρετανικό αεροσκάφος είχαν εντοπιστεί τρία πλοία και ένα συνοδό να πλέουν προς νότο. Κατά τις 1:30 της 2ας Ιουνίου τα συμμαχικά πλοία όντως συναντούν τον εχθρό. Στις 01:38, ο προβολέας του *Jervis* φωτίζει το εμπορικό σκάφος και ταυτόχρονα με το Β.Όλγα ανοίγει πυρ εναντίον του. Οι βολές υπήρξαν επιτυχείς και το εμπορικό σκάφος τυλίχθηκε στις φλόγες. Στη συνέχεια, το *Jervis* βύθισε και ένα ιταλικό торπιлобόλο.

Λίγο μετά, στις 01:50, ενώ τα συμμαχικά αντιτορπιλικά έπλεαν σε γραμμή παραγωγής, εντόπισαν στα αριστερά τους εχθρικό αντιτορπιλικό. Το φώτισαν με τους προβολείς τους και έβαλαν εναντίον του. Το εχθρικό πλοίο έλαβε κάθετη πορεία με σκοπό να εμβολίσει το Β.Όλγα. Ο κυβερνήτης πλωτάρχης Μπλέσσας έστρεψε

αριστερά αποφεύγοντας τον εμβολισμό, σαρώνοντας κυριολεκτικά το κατάστρωμα του εχθρικού αντιτορπιλικού με τα πολυβόλα του. Βολή με τα μεγάλα πυροβόλα δεν μπορούσε να γίνει λόγω της μεγάλης κλίσης που είχε πάρει το ελληνικό πλοίο κατά την απότομη στροφή για να αποφύγει τον εμβολισμό. Όταν όμως, η πρύμνη του ελληνικού σκάφους βρέθηκε πολύ κοντά στο εχθρικό πλοίο, το υπ' αριθμόν 3 πυροβόλο της με πρωτοβουλία του αρχηγού της ομοχειρίας έβαλε ανεξάρτητα επιτυχείς βολές, οι οποίες διέλυσαν τη γέφυρά του. Τέλος, τα δύο συμμαχικά αντιτορπιλικά αποτελείωσαν το εχθρικό σκάφος και όταν αυτό τυλίχθηκε στις φλόγες και διαπιστώθηκε η καταστροφή του απέπλευσαν με ταχύτητα 29 κόμβων. Το εχθρικό αντιτορπιλικό ήταν το ιταλικό *Castore* (652 τόνων, ναυπήγησης 1932-33).

Τα σχόλια των βρετανικών ναυτικών αρχών ήταν διθυραμβικά. Ο Βρετανός διοικητής αντιτορπιλικών στην υπ' αριθμόν 620/0897 από 2/6 αναφορά του καταλήγει πολύ χαρακτηριστικά με τα ακόλουθα λόγια: *I consider that lieutenant commander G. Blessas DSO R.H.N., backed me up in the most able manner and great credit is to him for the way he handled and fought his ship.*⁸

Ο Βρετανός αντιναύαρχος της Μάλτας εξήρε ιδιαίτερα το γεγονός ότι τα δύο συμμαχικά πλοία συνεργάστηκαν αποτελεσματικά χωρίς ανταλλαγή σημάτων. Συγκεκριμένα: *It is considered that the almost complete absence of signalling is positive proof of the efficiency of these two officers.*⁹

Τέλος, ο ίδιος ο Στόλαρχος της Μεσογείου σε απόσπασμα της υπ' αριθμόν 00255/9 έκθεσής του από 19/6, το οποίο κοινοποιήθηκε και στον Έλληνα Αρχηγό Στόλου αναφέρει τα εξής: *To Empress of Canada. This was a spirited and well fought action which reflects great credit on lieutenant commander Blessas D.S.O. - R.H.N., and his ship's company.*

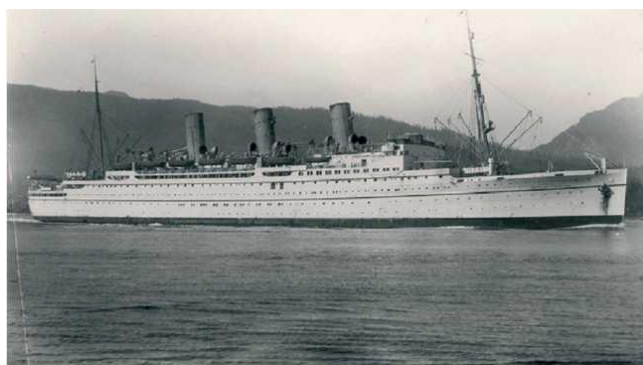
Τέλος, από τον Έλληνα Αρχηγό Στόλου επαινέθηκε και ο δίοπος πυροβολητής Λιάσκος, αρχηγός του 3ου πυροβόλου για την επιτυχή πρωτοβουλία του. Στον αποκλεισμό των βορειο-αφρικανικών ακτών συμμετείχαν και τα αντιτορπιλικά *Μιαούλης* (κυβερνήτης πλωτάρχης Νικητιάδης) και *Πίνδος* (κυβερνήτης πλωτάρχης Φοίφας). Το *Μιαούλης*, στις 11 Μαΐου αιχμαλώτισε 3 Γερμανούς αεροπόρους, 1 αξιωματικό και 2 υπαξιωματικούς, οι οποίοι έπλεαν πάνω σε σχέδια. Αργότερα περισυνέλεξε από μικρή αλιευτική λέμβο 4 Γερμανούς, 2 υπαξιωματικούς και 2

⁸ *Ημερολόγιο Πολέμου GEN*, 2/6/43.

⁹ *Ο., π.*

στρατιώτες, ενώ τέλος συνέλαβε 13 Ιταλούς (3 αξιωματικούς, 10 υπαξιωματικούς και στρατιώτες) και 2 Γερμανούς στρατιώτες, οι οποίοι ευρίσκονταν σε λέμβο. Το Πίνδος, στις 12/5 συνέλαβε αρχικά 15 Γερμανούς, 1 υπαξιωματικό και 14 στρατιώτες, οι οποίοι ευρίσκονταν σε λέμβο που έπλεε από την Τύνιδα και στη συνέχεια 4 ακόμη Γερμανούς στρατιώτες, οι οποίοι ευρίσκονταν σε άλλη λέμβο. Τέλος το αντιτορπιλικό *Κανάρης* με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Δαμηλάτη μαζί με βρετανική ναυτική δύναμη απέκλεισε περιοχή γύρω από τη χερσόνησο Bon και τη νησίδα Zebra. Τις πρώτες πρωινές ώρες αναγκάστηκε σε παράδοση η επί της νήσου γερμανοϊταλική δύναμη. Παραδόθηκαν 120 Γερμανοί και Ιταλοί αξιωματικοί και στρατιώτες, ενώ παρελήφθησαν από το ελληνικό πλοίο 7 αξιωματικοί και 31 στρατιώτες και ναύτες.

Ήρθε όμως, η ώρα του άλματος των συμμάχων στην Ευρώπη διά μέσου της Ιταλίας. Πρώτοι αντικειμενικοί στόχοι ήταν τα ιταλικά νησιά Παντελαρία και Λαμπεδούσα. Στην επιχείρηση αυτήν συμμετείχε και το *Β.Ολγα*. Ο υποναύαρχος Αλεξανδρής αναφέρει:¹⁰



Κατά τον πλούν της 10ης-12ης/6/'43 μετέσχεν (σ.σ. το Β. Ολγα) της επιχειρήσεως καταλήψεως Παντελαρίας και Λαμπεδούσης μετά της Αγγλικής Ναυτικής Δυνάμεως, αποτελουμένης εκ 4 καταδρομικών και 7 αντιτορπιλικών. Κατά την επιχείρησιν, η Ναυτική Δύναμις υπέστη επίθεσιν εξ είκοσιτεσσάρων εχθρικών αεροσκαφών, άπασαι αι βόμβαι τών οποίων έβλήθησαν κατά τού πλοίου. Τό πλοίον περιεβάλλετο συνεχώς από στήλας ύδατος, ώστε προς στιγμήν να νομισθή υπό ενός Αγγλικού άντ/κου¹¹ ότι έβλήθη καιρίως καί τούτο έχείρισεν προς παραβολήν εις τήν πλευράν αύτού. Επί τού πλοίου εύρέθησαν θραύσματα βομβών. Ούδεμίαν ζημίαν ή άπόλειαν υπέστη. Μετά της λοιπής Ναυτικής Δυνάμεως ήρχισεν βάλλον εξ άποστάσεως 2.300 μέτρων κατά της νήσου Παντελαρίας, βαλλόμενον συγχρόνως υπό τών πυροβολείων. Μετά τινας βολάς κατά τού πυροβολείου, τούτο έσίγησεν. 'Ολόκληρος ή Ναυτική Δύναμις υπέστη ισχυρόν βομβαρδισμόν υπό έχθρικών άεροσκαφών, στρεφομένων κυρίως έναντίον τών οπλιταγωγών καί άποβατικών άνευ άποτελέσματος. Ή άπόβασις επί της νήσου Παντελαρίας έξετελέσθη. Εν συνεχεία, συνέπλευσε μετά της Αγγλικής Ναυτικής Δυνάμεως προς κατάληξιν της νήσου Λαμπεδούσης. Έξ άποστάσεως 10.000 μέτρων από της νήσου, συμμετέχει εις τον βομβαρδισμόν τού Λιμένος καί τών πυροβολείων, βαλλόμενον υπό τών πυροβολείων της νήσου. Ο βομβαρδισμός επανελήφθη τετράκις, μεθ' ό ή νήσος ύψωσε λεύκάς σημαίας καί ήρχισεν άκολούθως ή άπόβασις. Κατά την άπόβασιν ταύτην ούδεμία άπόλειαν ή ζημίαν υπέστη τό πλοίο.

¹⁰ *Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ, 11/6/1943.*

¹¹ *Το αντιτορπιλικό Nubian Φωκάς (1953), τόμ. Β', 240.*

Αυτή την περίοδο αναφέρονται μόνο δύο περιπολίες ελληνικών υποβρυχίων. Το *Παπανικολής* με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Ρουσσέν εκτέλεσε την πρώτη από αυτές από 30 Απριλίου μέχρι 13 Μαΐου, κατά τη διάρκεια της οποίας αποβίβασε πράκτορες στην Κρήτη και κατόπιν βύθισε δύο ιστιοφόρα. Το *Κατσώνης* απέπλευσε με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Λάσκο για περιπολία στις 21 Μαΐου. Στην αρχή εξετέλεσε δύο αποστολές αποβίβασης πρακτόρων. Η πρώτη, σε μη καθορισμένο σημείο και η δεύτερη, βόρεια της Κύμης στις 27/5. Κατόπιν κατευθύνθηκε προς τη Σκόπελο, όπου έφτασε στις 29/5. Ενώ ευρισκόταν στο στενό Σκιάθου-Άκρας Σηπιάδος εντόπισε και βύθισε ατμόπλοιο άνω των 1.000 τόνων το οποίο έφερε ισπανική σημαία. Ο Ισπανός πλοίαρχος του και τέσσερις Έλληνες ναύτες περισυνελέγησαν από το υποβρύχιο.

Στις 1 Ιουνίου, το *Κατσώνης* συνεχίζοντας την περιπολία του διήλθε από το στενό Σάμου-Ικαρίας. Στο λιμάνι του Καρλοβάσου εντόπισε ιταλικό εξοπλισμένο φορτηγό άνω των 7.000 τόνων. Το εν λόγω σκάφος ήταν αγκυροβολημένο με τέτοιο τρόπο ώστε μόλις φαινόταν, ενώ οι συνθήκες επίθεσης δεν ήταν βολικές. Ο κυβερνήτης του ελληνικού υποβρυχίου αφού ανέμεινε αρκετά μήπως το πλοίο βγει από το λιμάνι, τελικά αναγκάστηκε να αποχωρήσει για να φορτίσει τους συσσωρευτές του και να επανέλθει στις 2/6 αναμένοντας την πολυπόθητη έξοδο του φορτηγού. Μετά από αρκετό χρονικό διάστημα ο κυβερνήτης έχοντας εξαντλήσει την υπομονή του αποφάσισε να βάλει εναντίον του, ενώ αυτό ήταν στο λιμάνι. Εξαπέλυσε δύο τορπίλες από τις οποίες η μία απέκλινε του στόχου της λόγω κακής λειτουργίας του γυροσκοπίου της και εξερράγη στον λιμενοβραχίονα. Η άλλη εισήλθε στο λιμάνι αλλά δεν σημειώθηκε έκρηξη. Το υποβρύχιο, μετά την ανεπιτυχή προσπάθεια, επέστρεψε στην έδρα του,



Ο Αρχηγός του Στόλου, ναύαρχος Κωνσταντίνος Αλεξανδρής. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού. Ο Γεώργιος Μπλέσσας. Κυβερνήτης του Β. Όλγα. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Το ναρκαλιευτικό Αφρόδεσσα. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Το Βασίλισσα Όλγα. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Το ιταλικό αντιτορπιλικό Castore. Συλλογή Giorgio Parodi

αντιμετωπίζοντας και πάλι προβλήματα υλικού, τα οποία άλλωστε ταλάνιζαν όλα τα γηραιά πλοία του Ελληνικού Στόλου.¹²

Στο Υπουργείο Ναυτικών κατά την κυβερνητική μεταβολή του Απριλίου, ο Γ. Ρούσσος αντικαταστάθηκε από τον Σοφοκλή Βενιζέλο, ο οποίος και συνέστησε υπό την προεδρία του ανώτατο ναυτικό συμβούλιο, στο οποίο συμμετείχαν ως μέλη: ο

¹²Εις κυβερνήτην αντιπλοίαρχον Λάσκον, αξιωματικούς, ύπαξιωματικούς καί ναύτας Κατσώνη εκφράζω την πλήρη εύαρέσκειαν καί τά θερμά μου συγχαρητήρια, διότι μάχονται υπό τοιαύτας τραγικής συνθήκας λειτουργίας υλικού με τόσον λαμπρά αποτελέσματα, διά τά οποία υπερηφανευόμεθα όλοι οί Έλληνες. Υπουργός Ναυτικών 261200/ Ιούνιος 1943. Βλ. Φωκάς (1953), τόμ. Β', 246.

Αρχηγός Στόλου, ο γενικός διευθυντής του Υπουργείου, ο πλοίαρχος Μεζεβίρης, ο οποίος κατήλθε εκείνη την εποχή από την Ελλάδα προαχθείς σε υποναύαρχο και ο σύνδεσμος στο Κάιρο Μάτεσις.

Το πρώτο βήμα του μεγάλου συμμαχικού άλματος προς την Ευρώπη διά μέσου της Ιταλίας, όπως είδαμε έγινε με την κατάληψη των νησιών Παντελαρία και Λαμπεδούσα, τα οποία ο Μουσολίνι θεωρούσε προπύργια της ιταλικής ναυτικής κυριαρχίας. Επόμενο βήμα ήταν η απόβαση στη Σικελία. Η συμμαχική ναυτική δύναμη τέθηκε υπό τις διαταγές του Αγγλου Στολάρχου της Μεσογείου ναυάρχου Sir Andrew Cunningham. Η δύναμη αυτή αποτελείτο από 2.000 οπλιταγωγά, αρματαγωγά και αποβατικά πλοία τα οποία θα τα συνόδευαν εκατοντάδες πολεμικά όλων των τύπων. Εν τω μεταξύ στην Αλεξάνδρεια, στο Πορτ Σάιδ και στα άλλα λιμάνια των βορειοαφρικανικών ακτών είχε αρχίσει η πυρετώδης κίνηση πλοίων.

Στα ελληνικά πολεμικά πλοία, ιδίως τα νεότερα, επιφυλασσόταν ένας πολύ ενεργός ρόλος. Αλλά ακόμα και τα παλαιότερα αντιτορπιλικά, όπως τα τορπιλοβόλα Νίκη και Άσπιδ, χρησιμοποιήθηκαν σε καθημερινές συνοδείες προπαρασκευαστικής μορφής από τα λιμάνια της Συρίας προς το Πορτ Σάιδ και από εκεί στην Αλεξάνδρεια.

Από τις πρώτες ημέρες του Ιουλίου άρχισαν να κινούνται από τα αιγυπτιακά λιμάνια προς τα δυτικά οι μεγάλες νηοπομπές οπλιταγωγών, στων οποίων τις συνοδείες συμμετείχαν το Πίνδος και το Μιαούλης. Στις 4 Ιουλίου το Β. Όλγα έχοντας συμπεριληφθεί στη ναυτική δύναμη κάλυψης, κατέφτασε στην Αλεξάνδρεια για να αποπλεύσει από εκεί για το μέτωπο της αποβατικής επιχείρησης. Τπήρχε η πεποίθηση ότι ο Ιταλικός Στόλος θα έδινε τον υπέρ πάντων αγώνα και γι' αυτό τον λόγο, ο Έλληνας Αρχηγός Στόλου και ο Βρετανός διοικητής των αντιτορπιλικών της δύναμης κάλυψης επιβιβάστηκαν στο πλοίο για να εμψυχώσουν το πλήρωμά του.¹³

¹³ Είναι χαρακτηριστική η λιτότητα και η πρακτικότητα των λόγων των Βρετανών αξιωματικών ακόμη και όταν πρόκειται να εμψυχώσουν. Αναφέρει ο υποναύαρχος Αλεξάνδρης: Όταν με είδεν επί τον πλοίου, μου ζήτησε την άδειαν να ομιλήσω και αυτός προς το πλήρωμα, την οποία εννοείται λίαν ευχαρίστως τον την έδωκα. Με ολίγα κτηνητά λόγια τους είπε τότε, ότι η επιχείρησις που ήρχιζεν απέβλεπεν εις την κατάληψιν της Ιταλίας και συνεπώς έπρεπε να θεωρήται πιθανότατον, ότι ο Ιταλικός Στόλος δεν θα εξηκολούθει να παραμένη απαθής θεατής μέσα στα ορμητήριά τον. «Εάν αποφασίση να δώση ναυμαχίαν εν καιρώ ημέρας» εξηκολούθησε «θα τον αντιμετωπίσωμεν όπως γνωρίζομεν- εάν άλλιν προτιμήση να αποφύγη ημερινήν ναυμαχίαν, θα τον αναγκάσωμεν να νανμαχήση εν καιρώ νυκτός, που η νπερτέρα μας οργάνωσις και εξάσκησις θα μας δώση ίσως μεγαλντέρας πιθανότητας να τον καταστρέφω μεν.» Τα τελευταία λόγια του Αγγλου διοικητή όμως δεικνύουν και μία σοβαρή αδυναμία του Ιταλικού Στόλου εκείνη την εποχή. Οι Ιταλοί προσκολλημένοι στις αντιλήψεις του Α' Παγκοσμίου Πολέμου πίστευαν ότι η νυκτερινή ναυμαχία πρέπει πάντα να αποφεύγεται λόγω των απροόπτων που επιφυλάσσει. Ο Γερμανός αντιναύαρχος Weichold στο βιβλίο του *The War in the Mediterranean* σημειώνει αυτή την αποστροφή των Ιταλών ναυτικών ιθυνόντων προς τη νυκτερινή ναυμαχία που είχε εξελιχτεί πλέον σε δόγμα. Αλεξάνδρης, Κ (1952), σελ. 97.

Αντίδραση όμως από τον Ιταλικό Στόλο δεν υπήρξε. Οι συμμαχικές νηοπομπές που μετέφεραν το πρώτο κύμα της αποβατικής δύναμης, έφθασαν στις 2:30 της 10ης Ιουλίου στα καθορισθέντα σημεία των αιγιαλών της νότιας και ανατολικής ακτής της Σικελίας και άρχισαν αμέσως την απόβαση. Η ιταλική επάκτια αντίσταση ήταν ασθενής και η απόβαση προχώρησε κανονικά. Στις 7.30 τα συμμαχικά στρατιωτικά τμήματα άρχισαν να προελαύνουν προς το εσωτερικό.

Τα ελληνικά πλοία *Πίνδος*, *Κανάρης*, *Μιαούλης* και *Αδρίας*, αφού συνοδεύσαν τις νηοπομπές μέχρι τις θέσεις αποβάσεως, ανέλαβαν μαζί με τα βρετανικά αντιτορπιλικά ανθυποβρυχιακές περιπολίες, κατά τη διάρκεια των οποίων υπέστησαν επανειλημμένες επιθέσεις αεροσκαφών και επάκτιων πυροβολείων χωρίς όμως κάποια συνέπεια. Στις 12 Ιουλίου το αντιτορπιλικό *Κανάρης*, αφού ολοκλήρωσε την περιπολία του, διετάχθη να συνοδεύσει τον μονίτορα¹⁴ Εϊβύιτ, που κατευθυνόταν προς την οχυρωμένη ναυτική βάση της Αυγούστας για να τη βομβαρδίσει. Όταν έφθασαν προ του λιμένα το βρετανικό πλοίο άρχισε μαζί με δύο καταδρομικά τον βομβαρδισμό, ενώ το *Κανάρης* (κυβερνήτης πλωτάρχης Δαμηλάτης, επέβαινε και ο διοικητής αντιτορπιλικών πλοίαρχος Βλαχόπουλος) διατάχθηκε να πλησιάσει στην είσοδο του λιμένα για αναγνώριση. Ο κυβερνήτης του ελληνικού αντιτορπιλικού ζήτησε άδεια να αποστείλει οπλισμένη βενζινάκατο εντός του λιμένος. Η άδεια χορηγήθηκε και ενώ η βενζινάκατος προχωρούσε προς το λιμένα, δέχτηκε καταιγισμό πυρός από εχθρική πυροβολαρχία. Το *Κανάρης*, ανταποδίδοντας το πυρ, εισέπλευσε μέσα στον λιμένα για να παραλάβει τη βενζινάκατο, η οποία εν τω μεταξύ είχε αποβιβάσει άνδρες στη στεριά, που είχαν μάλιστα συλλάβει και μερικούς Ιταλούς. Κατά τη διάρκεια του έκπλου του, το ελληνικό πολεμικό δέχθηκε ομοβροντία ανεπιτυχούς εχθρικού πυρός. Στη συνέχεια, ανέλαβε ανθυποβρυχιακή έρευνα έξω από το λιμάνι της Αυγούστας, κατά την οποία υπέστη επίθεση εχθρικών βομβαρδιστικών χωρίς όμως αποτέλεσμα.

Το *Μιαούλης* (κυβερνήτης πλωτάρχης Νικητιάδης), το πρωί της 12ης Ιουλίου διέσωσε και ρυμούλκησε στη Μάλτα ένα βρετανικό αντιτορπιλικό που είχε βληθεί από βόμβα αεροπλάνου. Στη συνέχεια μαζί με το *Αδρίας* (κυβερνήτης αντιπλοίαρχος Τούμπας) ανέλαβε περιπολία έξω από την Αυγούστα. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιπολίας, στις 14 Ιουλίου, το *Αδρίας* διέσωσε πιλότο καταρριφθέντος βρετανικού καταδιωκτικού και κατόπιν τρεις αεροπόρους, πλήρωμα αμερικάνικου αεροσκάφους

¹⁴ *Monitor warship*: Τύπος πολεμικού πλοίου που δεν ήταν ούτε πολύ θωρακισμένο ούτε πολύ ταχύ. Εντούτοις «κουβαλούσε» ένα πολύ μεγάλο πυροβόλο με τον ανάλογο πυργίσκο.

που είχε καταρριφθεί από εχθρικό επάκτιο πυροβολείο. Στις 17 Ιουλίου, το *B. Όλγα*, μαζί με το βρετανικό θωρηκτό *Warspite*, ένα καταδρομικό και επτά αντιτορπιλικά, συμμετείχε στον σφοδρό βομβαρδισμό της Κατάνης για υποβοήθηση της προς βορρά κατά μήκος της ανατολικής ακτής συμμαχικής προέλασης.

Η κορβέτα *Σαχτούρης* (κυβερνήτης αντιπλοίαρχος Μανωλάτος) είχε αποπλεύσει από το Πορτ Σαΐδ ως μέρος συνοδείας νηοπομπής στις 3 Ιουλίου. Αποσπάστηκε όμως από αυτή για να μεταφέρει στη Βεγγάζη 251 ναυαγούς ενός торπιλίσθέντος οπλιταγωγού της νηοπομπής, στην οποία επανέπλευσε μετά το πέρας της μεταφοράς. Στις 18 Ιουλίου έλαβε μέρος στη συνοδεία νηοπομπής προς τις Συρακούσες, όπου και κατέπλευσε την 25η Ιουλίου.

Η κατάκτηση της Σικελίας είχε συντελεστεί μέχρι την 17η Αυγούστου με τον Ιταλικό Στόλο να μένει αδρανής. Εν τω μεταξύ στην Ιταλία είχε ξεσπάσει πολιτική κρίση. Ο Μουσολίνι είχε εξαναγκαστεί σε παραίτηση στις 25 Ιουλίου και η νέα κυβέρνηση υπό τον στρατάρχη Badoglio είχε ξεκινήσει με άκρα μυστικότητα τις συνομιλίες συνθηκολόγησης με τον στρατηγό Αϊζενχάουερ. Παρ' όλα αυτά, οι επιχειρήσεις κατά της Ιταλίας έπρεπε να συνεχιστούν λόγω της ύπαρξης των συμπτυσσόμενων γερμανικών δυνάμεων στην ιταλική χερσόνησο. Πρώτοι αντικειμενικοί σκοποί ήταν η κατάληψη του αεροδρομίου της Φογκιά, το οποίο θα ήταν χρήσιμο για τους βομβαρδισμούς κατά της Γερμανίας καθώς και της Νάπολι για τη χρησιμοποίηση του λιμανιού της. Για την επίτευξη των παραπάνω αντικειμενικών στόχων έγιναν δύο αποβατικές επιχειρήσεις. Η πρώτη είχε ως σκοπό να καταληφθούν το Ρέτζιο και η Βίλα Σαν Τζοβάνι της Καλαβρίας απέναντι από τη Μεσίνα. Αυτή η επιχείρηση ολοκληρώθηκε πολύ γρήγορα με αποτέλεσμα ο στρατός υπό τον στρατηγό Μοντγκόμερι στις 10 Σεπτεμβρίου να έχει φτάσει στο λαιμό της χερσονήσου της Καλαβρίας.

Η δεύτερη επιχείρηση με αντικειμενικό σκοπό την κατάληψη της Νάπολι διεξήχθη στις 9 Σεπτεμβρίου με αποβατική ενέργεια μεγάλης κλίμακος ανατολικά του Σαλέρνο. Χρησιμοποιήθηκαν για αυτήν 5 μεραρχίες και 600 πλοία όλων των κατηγοριών, μεταξύ αυτών και 250 πολεμικά. Η απόβαση του πρώτου κύματος διεξήχθη με επιτυχία υπό την άμεση κάλυψη του πυροβολικού του στόλου αλλά στη συνέχεια ανεκόπη. Ο Γερμανός στρατάρχης Kesserling αντέταξε λυσσώδη αντίσταση σε σημείο που κάποια στιγμή η θέση των συμμαχικών στρατευμάτων ήταν κρίσιμη. Κι ενώ τελικά, η κατάσταση σταθεροποιήθηκε, η πρόοδος δεν ήταν αυτή που αναμενόταν.

Σε αυτήν τη συμμαχική επιχείρηση, συμμετείχαν από το Πολεμικό Ναυτικό τα πλοία *Πίνδος* και *Β.Όλγα*.

Το *Πίνδος*, αφού συμμετείχε σε συνοδεία από Τρίπολη μέχρι Σαλέρνο, κατά την οποία υπέστη αεροπορική προσβολή και έβαλε κατά αεροσκαφών, έλαβε μέρος στις επιχειρήσεις της απόβασης. Ανέλαβε περιπολίες, συνοδένυσε βρετανικά καταδρομικά και όλα αυτά κάτω από επίμονες και συνεχόμενες αεροπορικές επιθέσεις του εχθρού. Εκτός από διάφορες επιθέσεις, εναντίον πιθανών θέσεων υποβρυχίων, το *Πίνδος* κατά τη διάρκεια συνοδείας του (20-24 Σεπτεμβρίου), διέσωσε τον ανθυποσμηναγό Τρίποδη, ο οποίος είχε πέσει στη θάλασσα λόγω βλάβης του αεροσκάφους του. Το *Β. Όλγα* αποτέλεσε μέρος της Δύναμης V, διαδρομώντας πλησίον των θέσεων της απόβασης.

Το χαρμόσυνο μήνυμα της παράδοσης της Ιταλίας μεταδόθηκε ραδιοφωνικά το βράδυ της 8ης Σεπτεμβρίου, λίγες ώρες πριν να αρχίσει η απόβαση στο Σαλέρνο. Η χαρά όμως που προκάλεσε στη συμμαχική δύναμη κόπηκε απότομα λόγω σφοδρής γερμανικής αεροπορικής επίθεσης, που ακολούθησε σχεδόν μία ώρα μετά. Μεταξύ των κυριοτέρων όρων που έθεσαν οι σύμμαχοι στους Ιταλούς ήταν η παράδοση σε αυτούς όλου του Ιταλικού Στόλου, ούτως ώστε να μην πέσει στα χέρια των Γερμανών, αλλά και να μην καταστραφεί από βομβαρδισμούς. Σε εκτέλεση αυτού του όρου διατάχθηκαν όλα τα ιταλικά πολεμικά πλοία να αποπλεύσουν από τις βάσεις τους τη νύχτα της 8ης προς 9ης Σεπτεμβρίου και να κατευθυνθούν στα πλησιέστερα συμμαχικά λιμάνια, της Μπον, της Αυγούστας και της Μάλτας. Ως διακριτικό της συμμορφώσεώς τους τα ιταλικά πολεμικά θα έπρεπε να έχουν επηρμένους μεγάλους μαύρους επισείοντες.

Κατόπιν των διαταγών αυτών, το μεγαλύτερο μέρος του Ιταλικού Στόλου απέπλευσε από το λιμάνι της Σπέτσια το βράδυ της 8ης/9ης και το πρωί της επομένης παρέπλεε τις δυτικές ακτές της Κορσικής. Το απόγευμα της ίδιας μέρας σμήνος γερμανικών αεροσκαφών Ju 88 επετέθη εναντίον των ιταλικών πλοίων με μανία. Ο Ιταλικός Στόλος υπέστη απώλειες μεταξύ των οποίων η ιταλική ναυαρχίδα, το θωρηκτό *Roma*, το οποίο βυθιζόμενο παρέσυρε πλήθος προσωπικού μαζί και τον ίδιο τον Ιταλό ναύαρχο. Το θωρηκτό *Italia* υπέστη και αυτό πολλές ζημιές αλλά μαζί με το άλλο θωρηκτό *Vittorio Veneto*, 5 καταδρομικά και 7 αντιτορπιλικά έπλευσαν προς τις βορειοαφρικανικές ακτές, ενώ το ελαφρύ καταδρομικό *Regolo* με 6 αντιτορπιλικά κατέφυγαν στις Βαlearίδες. Εκεί, το *Regolo* και 4 αντιτορπιλικά κατασχέθηκαν από τους Ισπανούς, ενώ τα 2 κατόρθωσαν να ξεφύγουν.

1.2 Μετάφρασμα

World War II - Far from the Homeland (1941 -1944)



*Lieutenant Nikolaos Roussin on the bridge of the submarine “Papanikolis” around the end of 1943.
Hellenic Maritime Museum.*

At noon on March 15th, while patrolling the Rhodes Strait, it spotted a large two-masted sailer once again. At 13:35, the Greek submarine approached the sailer and disembarked an occupation party, which included English officers and Ensign Perrakis. Orders were issued to Ensign Perrakis to ensure that the sailer reached Prinari Bay in the afternoon, where the “Papanikolis” was providing food and fuel. Simultaneously, the submarine also took on board the sailer’s Captain to gather information. Afterward, it submerged and observed using a periscope. However, enemy motor torpedo boats soon appeared and intercepted it, taking it to the port of Rhodes. The captain was helpless because the sailer¹⁵ was carrying 140 tons of ammunition along with the occupation party¹⁶.

¹⁵ It was “St. Dimitrios”.

¹⁶ In his order No. A/189 for this patrol, the Submarine Commander stated that Junior Captain Roussin had executed it with customary determination and a clear conscience. The capture of the sailing vessel was accomplished with great skill, minimizing the chances of detecting the submarine. However, as the Captain noted in his report, this could not be accomplished during daylight in an area where passing ships were under continuous observation by enemy posts and patrols. The reserve Ensign, after his captivity ended, reported the challenges faced in moving the sailer. Upon sighting the submarine, the sailer's crew began jumping into the sea, leaving only one sailor aboard. It quickly became evident that moving the vessel alone was not feasible. The sole remaining sailor was dispatched with the lifeboat to retrieve the others, consuming a mere 20 minutes of precious time. As the engine was started, a new complication arose when water entered through a breach on the port side, created by the submarine's

In the afternoon of March 16th, while patrolling the waters between Nisyros and Symi, the Greek submarine “*Papanikolis*” sank the Italian sailer “*Fiametta*”, which had a displacement of 40 tons. Two days later, on the morning of March 18th, “*Papanikolis*” also sank another Italian sailer, the 30-ton vessel named “*Rinda*”. The submarine concluded its patrol and set course for the base on March 20th.

On the afternoon of March 28th, “*Katsonis*”, under the command of Junior Captain V. Liaskos, entered its designated patrol area through the Kasos-Crete Strait. The submarine executed a successful agent landing at the tip of Ieraka on the Peloponnese. As April 1st arrived near Cape Malea, the submarine spotted three small sailers. It surfaced and compelled two of them to approach, while the third remained at a distance. Upon learning that these sailers were carrying oil and raisins for Athens' soup kitchens, the submarine allowed them to proceed.

However, before the sailers could depart, a crew member from one of the vessels leapt onto the deck of “*Katsonis*”, imploring to be taken along. This new addition, Christoforos Mitsialis, possessed invaluable knowledge of the coastal region and enemy ship movements. Dubbed “The Loot”¹⁷ by the crew, he became a *protaktos* (volunteer) and stayed on board.

Swiftly sharing vital information, Mitsialis informed the submarine's Captain about the imminent arrival of a sizable German minelayer in Gythio harbor. Seizing the opportunity, “*Katsonis*” positioned itself outside Gythio on April 2nd. Within the harbor, an Italian sailer of 400 tons was present. Soon after, the anticipated German minelayer entered the harbor before “*Katsonis*” could engage it directly. However, the German vessel's subsequent movement provided a promising target. At a distance of 400 meters from the harbor mouth, the Greek submarine surfaced momentarily and launched three torpedoes, successfully striking the German minelayer's side. Promptly evading, “*Katsonis*” steered away from the scene¹⁸.

submersion. Subsequently, the occupation party was apprehended, and a motor torpedo boat arrived to transport them to Rhodes. Ensign Perrakis was imprisoned in the Fortress, enduring intensive interrogation for ten days before being transferred to the Apollon prisoner camp. Ensign Perrakis recounts his experiences in Italian and German prisons further. For more details, refer to the War Diary of the Hellenic Navy General Staff on 15/3/43.

¹⁷ Tsoukalas (2009), 26.

¹⁸ When a few days later the *Katsonis* sailed back to Beirut, British intelligence bulletin announced the achievement: On April 2nd, an Allied submarine torpedoed an Axis boat at Gythio, which was carrying torpedoes and depth charges. The torpedo exploded into the shelf and blew away two ships with ammunition. The force of the explosion caused the sinking of the enemy ship and the death of 20 Italian soldiers. The two guns opened fire. The Italians panicked. See. Tsoukalas (2009), 29.

After this achievement, “*Katsonis*” continued its patrol and on April 5th found itself off Kythnos. The weather was inclement, with a snowstorm causing reduced visibility. At 9:30, a steamer was observed approaching from the south, sailing parallel to the coast at close quarters. By 10:00, the Greek submarine launched three torpedoes from a distance of 400 meters. Emerging to the surface, it opened fire on the semi-submerged vessel, which was attempting to reach the shore. The ship sunk completely after five gunshots. Two boats were seen floating nearby, rescuing survivors from the shipwreck.

The sunken steamer was a Spanish merchant vessel of 1,500 tons, laden up to the safety line. “*Katsonis*” then proceeded to Falkonera before ultimately setting course for Beirut, where it arrived on April 10th.

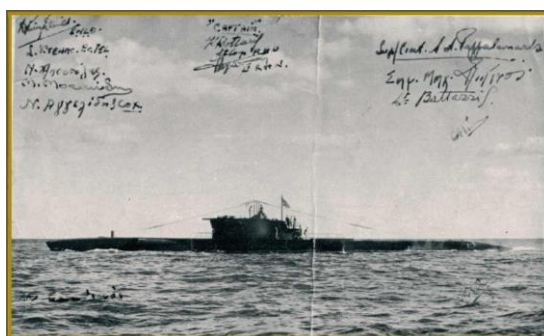
Regarding the deliveries of new ships, the ten shipments of officers and crews dispatched by the Navy from Alexandria to Great Britain reached their destination successfully. However, the eleventh mission, led by Junior Captain Spanidis, faced significant challenges. This party boarded the “*Empress of Canada*”, a 21,500-ton British requisitioned ocean liner converted into a troopship. Departing from Durban, South Africa, *en route* to Freetown, Sierra Leone, the ship sailed unescorted and carried a diverse array of passengers, including Allied military personnel, 500 Italian prisoners, and many volunteer nurses.

On the midnight of March 13th, approximately 700 miles from Freetown, a torpedo struck the starboard engine room, plunging the ship into darkness and causing it to list. Amidst chaos and panic, the Greek expedition personnel, following orders, remained on deck awaiting instructions. Spanidis eventually commanded the Greeks to board lifeboats adjacent to the ship, which, unfortunately, began to take on water due to dry weather conditions and overloading. Spanidis himself ended up in a leaking boat, forcing him and others to enter the water to prevent capsizing.

As the “*Empress of Canada*” continued to be targeted by enemy torpedoes and sunk, Spanidis struggled to find safety. Eventually, on the evening of March 15th, rescue arrived in the form of the British torpedo boat-destroyer “*Boreas*” and two corvettes. “*Boreas*” took aboard the shipwrecked survivors, including Junior Captain Spanidis, and departed, while the corvettes remained for an additional two days to rescue others. Upon reaching Freetown, it was determined that one petty officer and 23 sailors had perished. Ensign Psyllas, bitten by a shark, and two sailors were hospitalized.

The rescued officers were accommodated on the troopship “*Edinburgh Castle*”, while the crews found comfortable quarters ashore. Later, the Greek party transferred to the troopship “*Mauritania*”, which managed an uneventful journey to Britain, despite sailing without an escort.

Meanwhile, the Greek Fleet continued its gradual strengthening. The 15th crew mission manned four new mine sweepers (BYMS) and four aircraft carriers. Ship receipt occurred between June and August 1943. The BYMS, wooden mine sweepers of approximately 270 tons, were built at Robert Jacob's shipyard on City Island, New York, and were powered by twin diesel engines, enabling a speed of 15 knots.



The submarine “Papanikolis” during World War II in the Middle East, signed by the Captain Lieutenant X. Botsaris and members of the crew. Hellenic Maritime Museum.



Photograph of the submarine “Papanikolis” during World War II in the Middle East, signed by the Captain Lieutenant N. Roussin. Hellenic Maritime Museum.

These four ships were received in Great Britain and, after transiting through Tobruk, sailed to Alexandria on September 1st, remaining in Navy service for 25 years. These vessels were the “*Paralos*” (Captain Commander Foifas), “*Karteria*” (Captain Lieutenant Spyromilios), “*Salaminia*” (Lieutenant Voultsos), and “*Afroessa*” (Lieutenant Denezakos)¹⁹. Subsequently, an additional five Norwegian “Whalep” type

¹⁹ Giourgias, (2013).

mine sweepers were procured, bearing the names “*Alpheios*”, “*Pineios*”, “*Acheloos*”, “*Eurotas*”, and “*Spercheios*”.

Provided by the United States, the four aircraft carriers were named “*Chios*”, “*Lesvos*”, “*Samos*”, and “*Lemnos*”. Furthermore, six supporting ships were delivered: F.T. 13, 11, 12, 24, 15, and 28. These supporting vessels were operated by Merchant Navy personnel under the guidance of Captain Skoufopoulos. Their integration into the Fleet was delayed, with their arrival in the Mediterranean occurring in November and December 1943. On June 12th, 1943, President Roosevelt of the United States presented a new anti-submarine ship to the Greek Navy, christened “*King George II*”.

The initial action of the new Fleet Chief was relocating the headquarters to Alexandria. Disapproving of Alexandria’s opulence, which could undermine discipline, the Commander-in-Chief believed that a direct rapport with the British Fleet Commodore could be better established there. As a result, the Fleet Chief’s headquarters was moved on May 6th to the premises of the city’s Greek Naval Club²⁰. This change reflected a different command approach by the new Navy leadership. To counteract propaganda that had already led to unrest in the Army, efforts were made to rectify past injustices, and crew living conditions were addressed²¹.

²⁰ *One of the primary issues that needed resolution was that of the headquarters. Port Said (...) had the significant disadvantage of rendering constant personal communication impossible, a necessity between the Commander-in-Chief of the Fleet, the Ministry of Naval Affairs, and the English Commodore, under whose command our fleet operated in terms of war operations(...). However, during my initial meeting with Vice-Admiral Sir Ralph Leatham, temporarily exercising the duties of Chief of East Mediterranean due to Admiral Harwood's illness, I realized that neither he could comprehend the isolation of our headquarters. He suggested its prompt relocation to Alexandria, which indeed occurred on May 6th(...). See: Alexandros (1952), 72.*

²¹ *In pursuit of these objectives, the Ministry of Naval Affairs took further administrative measures: a) The enactment of a definitive law to address the reinstatement of all officers and petty officers who had been removed from active service due to political reasons since 1933 and who had not... b) The establishment of a Committee to review the promotions of the aforementioned petty officers who had served actively since their deployment to the Middle East. The criteria for these promotions had been largely arbitrary and not aligned with the provisions outlined in the regulations. c) The modification of excessively rigid and pedantic organizational regulations, particularly those governing the categorization of sailors. The application of these regulations had given rise to numerous complaints. d) The introduction of an additional allowance to enhance the catering provisions for sailors and seamen who had been promoted to higher ranks and were serving on ships. All of these measures, along with various others aimed at the well-being of the personnel, their recreational opportunities during onshore excursions, their communication with families in Greece, and the establishment of funds to provide assistance, began to yield positive results. Due to the more favorable overall situation in the Mediterranean, the influx of officers, both regular and reserve, as well as officers and seamen who had formerly served in the North and were arriving from Greece, was insufficient. As a result, the Navy embarked on recruiting a new force. The Commander-in-Chief of the Fleet, seeking to further enhance the already excessive expressions of affection from Greek communities toward the crews, established a specialized service called “Physical Education and Entertainment.” This service was responsible for providing complimentary tickets to cinemas, organizing performances both onshore and aboard the*

In terms of wartime operations, the torpedo boat-destroyers “*Yerax*”, “*Spetses*” and “*Aetos*” conducted convoys in the Eastern Mediterranean area, encompassing Beirut, Haifa, Famagusta, Port Said, and Alexandria. The destroyer “*Queen Olga*”, alongside newer destroyers, was actively engaged in convoys and the blockade of the North African coast.

During April 29th to May 4th, the destroyers “*Queen Olga*” (commanded by Captain Commander Blessas), “*Adrias*” (commanded by Junior Captain Toubas), and “*Kanaris*” (commanded by Captain Commander Damilatis) participated in covering a convoy from Alexandria to Malta, along with eight British destroyers. This convoy faced heavy air attacks, primarily targeting the main body of the ships. Notably, the British troopship “*Erinpura*”, carrying 700 British colonial soldiers, met a tragic fate, with 300 drowning and the rest rescued by the Greek torpedo-boat destroyers. The tanker “*British Trust*” also succumbed, though her crew was saved. Amidst rescue operations, an anti-aircraft balloon from a sinking vessel struck the starboard propeller of the Greek destroyer “*Adrias*” stalling its engine temporarily. The crew labored for an hour to disentangle the propeller. Aboard the “*Adria*” the rescued shipwrecked individuals received comprehensive care, including clothing from the generous Greek crew, and were accommodated in officers’ and lieutenants’ cabins.

Furthermore, the corvette “*Sachtouris*” (commanded by Junior Captain G. Manolatos) participated in the same convoy, though it was merged with another convoy headed for Benghazi on April 30th, rendering it absent from the situation.

“*Queen Olga*”, in collaboration with British destroyers, undertook patrols in the Sicily-Tunis Strait on May 5th and 6th, contributing to the North African coast blockade efforts aimed at preventing enemy troop evasion.



1. The flag of the submarine “*Papanikolis*”. “*Papanikolis*”. Hellenic Maritime Museum.

ships, and arranging sports competitions between teams from the English and Greek Fleets. See: Alexandris, 1952, p. 77; Fokas, 1953, Vol. B1, p. 231.



2. Submarine stamp. Hellenic Maritime Museum.

3. The bridge compass of the submarine “Papanikolis”. Hellenic Maritime Museum.

Between May 16th and 17th, the Greek destroyer, accompanied by two British destroyers, patrolled the Tunisian coast. This time, operating under the command of the British Commodore, a small landing operation was executed. On the early morning of May 17th, it approached the islet of Zebretta (near Cape Bon) and disembarked an armed group of 10 men under the command of Executive Officer Lieutenant N. Ritsos. The group thoroughly searched the islet and the lighthouse building, finding nothing suspicious after two hours. Subsequently, “*Queen Olga*” apprehended two Germans, a warrant officer, and a soldier, who were in a boat off Zebra Island.

On June 1st, “*Queen Olga*” set sail from Malta alongside the British destroyer “*Jervis*”, heading for the eastern coast of Sicily. While *en route*, they were redirected to Cape Spartivento, where a British aircraft had spotted three ships and an escort sailing southward. In the early hours of June 2nd, the Allied ships encountered the enemy as anticipated. At 01:38, both “*Jervis*” and “*Queen Olga*” illuminated and engaged a merchant vessel with searchlights and gunfire, causing it to ignite. Simultaneously, “*Jervis*” sank an Italian torpedo boat.

At 01:50, while navigating in formation, the Allied torpedo-boat destroyers spotted an enemy destroyer on their left. Utilizing their searchlights and opening fire, they forced the enemy vessel to alter its course with the intention of ramming “*Queen Olga*”. Skillfully maneuvering to avoid collision, Captain Commander Blessas turned the Greek ship left, utilizing machine guns to sweep the enemy destroyer's deck. The inclination resulting from the evasive maneuver prevented the firing of the larger guns.

However, as the Greek vessel's stern drew close to the enemy ship, the Number 3 gun fired precise shots at its bridge, a move initiated by the convoy leader. Ultimately, the Allied destroyers incapacitated and destroyed the enemy vessel, which erupted in flames.

The enemy destroyer was identified as the Italian “*Castore*” (652 tons, built in 1932-33). British naval authorities lauded the action, with the British destroyer Commander's report (620/0897 of 2/6) stating, “*I consider that Lieutenant Commander G. Blessas DSO R.H.N., backed me up in the most able manner and great credit is to him for the way he handled and fought his ship.*”²² The British Vice-Admiral of Malta commended the effective cooperation of the two Allied ships without the need for extensive signaling, a testament to the officers' efficiency. *It is considered that the almost complete absence of signalling is positive proof of the efficiency of these two officers.*²³

In an extract from his report (No. 00255/9 of 19/6), the Mediterranean Commodore himself praised the action, stating, “*The Empress of Canada*”. This was a spirited and well-fought action which reflects great credit on Lieutenant Commander Blessas D.S.O. - R.H.N., and his ship's company. Additionally, Leading Seaman gunner Liaskos, leader of the 3rd gun, received commendation from the Greek Commodore for his successful initiative.

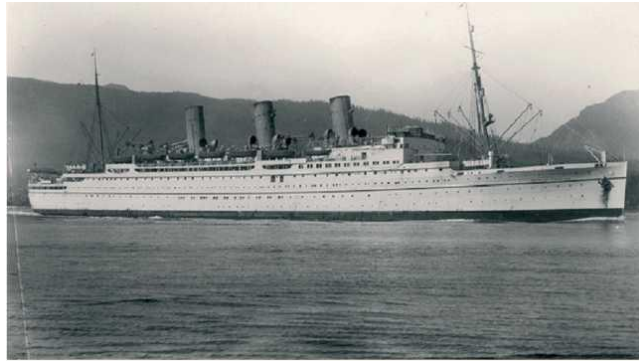
The destroyers “*Miaoulis*” (Captain Commander Nikitiadis) and “*Pindos*” (Captain Commander Phoefas) also participated in the blockade of the North African coast. “*Miaoulis*” captured 3 German airmen on May 11th, later intercepting 4 Germans from a small fishing boat, and ultimately apprehending 13 Italians and 2 German soldiers. “*Pindos*” similarly arrested 15 Germans on 12/5 and later captured 4 more German soldiers. Moreover, the destroyer “*Kanaris*” commanded by Commodore Damilatis, alongside a British naval force, blockaded the Bon Peninsula and Zebra Islet area, leading to the surrender of the German-Italian force on the island.

As the Allies prepared to advance into Europe through Italy, targeting the Italian islands of Pantelaria and Lampedusa, “*Queen Olga*” was involved in this operation, solidifying its role in the ongoing efforts. Rear-Admiral Alexandris reports:²⁴

²² *War Diary, Hellenic Navy General Staff, 02/06/1943.*

²³ *Op. cit.*

²⁴ *War Diary, Hellenic Navy General Staff, 11/06/1943.*



During the plunder of 10-12/6/'43 it (i.e., "Queen Olga") participated in the operation of capturing Pantelaria and Lampedusa with the British Naval Force, consisting of 4 cruisers and 7 destroyers. During the operation, the naval force was attacked by twenty-four enemy aircrafts, all whose bombs were dropped on the ship. The ship was constantly surrounded by columns of water, so that for a moment it was thought by an English crew that it had been shot down and that this was the cause of a misunderstanding on its side. Bomb fragments were found on board. No damage or loss was sustained. Following the rest of the naval force, it started firing from 2.300 meters towards the island of Pantelaria, being hit simultaneously by the artilleries. After firing a few shots at the gun, it was silenced. The whole naval force was heavily bombarded by hostile artilleries, directed mainly against the troopships, and attacking without effect. The landing on the island of Pantelaria was successful. Subsequently, it sailed with the British naval force to the island of Lampedusa. At a range of 10,000 meters from the island, it participated in the bombardment of the harbor and artillery, being shot by the island's artillery. The bombardment was repeated four times, whereupon the island hoisted white flags and then the landing began. No loss or damage was sustained by the ship during this landing.

Only two patrols by Greek submarines were reported during this period. The submarine "Papanikolis", commanded by Captain Lieutenant Roussin, conducted the first of these patrols from April 30th to May 13th. During this period, it landed agents in Crete and subsequently sank two sailers. "Katsonis", commanded by Captain Commander Laskos, embarked on its patrol on May 21st. Initially, it undertook two missions to deploy agents, with the first taking place at an unspecified location and the second north of Kymi on May 27th.

Subsequently, "Katsonis" proceeded to Skopelos, reaching the destination on May 29th. While navigating the Skiathos-Akras Sipiados Strait, the submarine identified and sank a steamer flying the Spanish flag, with a tonnage exceeding 1,000 tons. The Spanish captain and four Greek sailors were successfully rescued by the submarine.

Continuing its patrol on June 1st, "Katsonis" traversed the Samos-Ikaria Strait. Within the harbor of Karlovasos, it encountered an Italian cargo steamer, equipped and exceeding 7,000 tons. However, the positioning of the vessel obstructed a convenient attack, barely visible and harbor bound. The Greek submarine's commander opted to await the ship's departure, a strategy that stretched long enough to necessitate battery

recharging. Upon returning on June 2nd, the hope was for the cargo steamer's imminent departure. Faced with increasing impatience, the decision was made to open fire within the harbor.

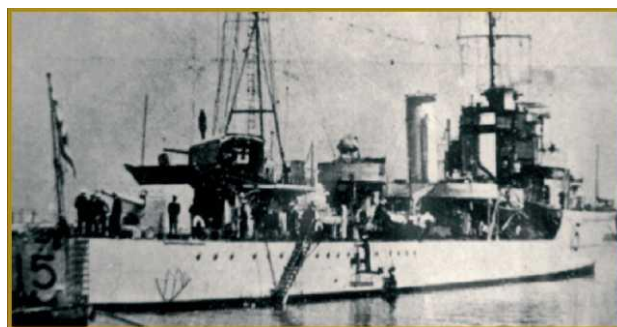
Two torpedoes were launched, though an unfortunate malfunction caused one torpedo to deviate from its intended target, colliding with the jetty and detonating. The second torpedo entered the harbor but failed to detonate.



*Commander-in-Chief of the Fleet, Admiral Konstantinos Alexandris. Naval History Service.
Georgios Blessas. Captain of "Queen Olga". Naval History Service.*



Mine Sweeper "Aphroessa". Naval History Service.



"Queen Olga". Naval History Service.



The Italian torpedo-boat destroyer "Castore". Giorgio Parodi Collection

After the unsuccessful attempt, the submarine returned to its home base, once again facing hardware problems that had been plaguing all the old ships of the Greek Fleet²⁵.

During the change of government in April, G. Roussos was replaced by Sophocles Venizelos in the Ministry of Naval Affairs. Venizelos established a Supreme Naval Council under his chairmanship, with members including the Commander-in-Chief of the Fleet, the General Director of the Ministry, Captain Mezeviris (promoted to Rear-Admiral), and the liaison in Cairo, Matesis.

As previously discussed, the Allied leap into Europe through Italy began with the detachment of the islands of Pantelaria and Lampedusa, regarded by Mussolini as bastions of Italian naval supremacy. The invasion of Sicily followed, led by Admiral Sir Andrew Cunningham, the English Commodore in the Mediterranean. This formidable force comprised 2,000 troopships, gunboats, and landing ships, supported by hundreds of warships of diverse types. Simultaneously, in Alexandria, Port Said, and other North African coastal harbors, a flurry of ship movements was underway.

The Greek warships, particularly the more modern vessels, assumed highly active roles. However, even the older torpedo-boat destroyers, like the torpedo boats "Niki" and "Aspis", were engaged in daily convoys as part of preparatory operations, transporting goods between Syrian harbors, Port Said, and Alexandria.

Large convoys of armored troopships, escorted by ships such as "Pindos" and "Miaoulis", started moving west from Egyptian harbors in early July. "Queen Olga", included in the naval covering force, arrived at Alexandria on July 4th to participate in the landing operation. The anticipation was that the Italian Fleet would engage in a

²⁵ *To Junior Captain Laskos, officers, petty officers, and sailors on "Katsonis", I express my full satisfaction and my warm congratulations, because they are fighting under such tragic operating conditions with such brilliant results, of which all Greeks are proud. Minister of the Navy 261200/June 1943. See. Fokas (1953), Vol. B, 246.*

decisive battle, and due to this expectation, the Greek Commander-in-Chief of the Fleet, in conjunction with the British Commander of the torpedo-boat destroyers within the covering force, embarked on a ship with the intention of boosting the morale and determination of its crew²⁶. However, the Italian Fleet showed no reaction, and the landing was successful. Greek ships like “*Pindos*”, “*Kanaris*”, “*Miaoulis*” and “*Adrias*” conducted anti-submarine patrols alongside British torpedo-boat destroyers, facing enemy attacks, by aircraft and artillery. Although, these did not have any consequences.

On July 12th, the torpedo-boat destroyer “*Kanaris*” completed its patrol and was subsequently assigned the task of escorting the monitor²⁷ “*Eiviyid*”, which was *en route* to the fortified naval base at Augusta for a bombardment operation. Upon reaching the vicinity of the harbor, the British ship, accompanied by two cruisers, commenced the bombardment. Meanwhile, under the command of Captain Commander Damilatis and with torpedo-boat destroyer Commander Captain Vlahopoulos on board, “*Kanaris*” received orders to approach the entrance of the harbor for reconnaissance purposes.

The commanding officer of the Greek destroyer sought permission to dispatch an armed motorboat into the harbor, which was duly granted. As the motorboat advanced towards the harbor, it encountered a barrage of enemy artillery fire. In response, the “*Kanaris*” engaged in return fire and entered the harbor to retrieve the motorboat. Remarkably, the motorboat had managed to disembark personnel ashore, including some who had captured Italian individuals. During this maneuver, the Greek warship faced a volley of inaccurate enemy fire. Subsequently, the “*Kanaris*” conducted an anti-submarine survey in the vicinity of Augusta's harbor, during which it came under attack by enemy bombers, though without suffering any damage.

In the morning of July 12th, “*Miaoulis*” (under the command of Captain Commander Nikitiadis) undertook the rescue and towing of a British torpedo boat

²⁶ *The British officers' pragmatic and straightforward approach is evident even in their attempts to inspire the crews. According to Rear Admiral Alexandris, when he boarded the ship and was recognized by the crew, he asked for permission to address them, which he readily granted. In his brief address, he conveyed that the upcoming operation aimed to detach Italy from the conflict, implying that the Italian fleet might not remain passive in its bases. He explained that if the Italian fleet chose to engage in daylight battle, the Allied forces were prepared to face them as they knew the way. However, if the Italians opted to avoid daylight battle, the Allies were determined to force them into a naval battle at night. The British Commander's words also revealed a notable weakness of the Italian fleet at that time. The Italians adhered to outdated concepts from World War I, believing that night battles should be avoided due to the uncertainties they presented. This aversion to night fighting had become a dogma among Italian naval leaders, as noted by German Rear-Admiral Weichold in his book "The War in the Mediterranean." (Source: Alexandris, K. (1952), p. 97)*

²⁷ *Monitor warship: a type of warship that was neither very armored nor very fast. However, it carried a very large gun with a corresponding turret.*

destroyer that had been struck by an aircraft bomb, transporting it safely to Malta. Subsequently, in collaboration with “*Adrias*” (led by Junior Captain Toubas), “*Miaoulis*” assumed patrol duties off Augusta. Notably, during this patrol on July 14th, “*Adrias*” executed the rescue of a downed British fighter pilot, as well as three airmen comprising the crew of an American aircraft downed due to enemy anti-aircraft fire.

The corvette “*Shachtouris*”, commanded by Commander Junior Captain Manolatos, embarked on a voyage from Port Said on July 3rd as part of a convoy escort. However, it was later detached from the convoy's course to transport 251 survivors from a torpedoed troopship to Benghazi. It subsequently rejoined the convoy at the conclusion of this rescue mission. On July 18th, the corvette participated in the escort of a convoy bound for Syracuse, where it continued its operations until July 25th.

By August 17th, the conquest of Sicily had drawn to a close, yet the Italian Fleet remained unresponsive. In tandem, a political upheaval was unfurling within Italy. Mussolini's resignation on July 25th marked the onset of a political crisis, and the subsequent rise of a new government led by Marshal Badoglio. Behind closed doors, this administration initiated confidential negotiations for capitulation with General Eisenhower. However, the exigencies posed by the encroaching German forces on the Italian Peninsula dictated the continuation of military operations against Italy. The central objective remained the acquisition of Foggia airport, a crucial asset for facilitating aerial bombardments over Germany, and the capture of Naples to harness its strategic harbor. To realize these pivotal aims, two distinct landing operations were meticulously executed. The inaugural operation aimed at securing Reggio and Villa San Giovanni in Calabria, strategically positioned opposite Messina. Swiftly accomplished, this endeavor propelled General Montgomery's forces to the neck of the Calabria Peninsula by September 10th.

On September 9th, the secondary operation aimed at capturing Naples was executed through an expansive landing maneuver to the east of Salerno. This ambitious endeavor involved the deployment of five divisions and a fleet comprising 600 vessels spanning various categories, inclusive of 250 warships. The initial phase of the operation saw the successful execution of the first wave's landing, duly shielded by the Fleet's artillery cover. Nonetheless, the advance was abruptly curtailed in the subsequent stages. German Field Marshal Kesserling vehemently contested the Allied offensive, driving the resistance to such a fervent extent that it precipitated a critical juncture for the Allied troops. While eventual stabilization ensued, the progress

achieved fell short of initial expectations. Among the participants in this collaborative Allied operation were the naval vessels “*Pindos*” and “*Queen Olga*”.

Following its involvement in an escort mission from Tripoli to Salerno, during which it endured aerial assaults and retaliated against aircraft, the vessel “*Pindos*” actively engaged in the subsequent landing operations. Undertaking a multifaceted role, it conducted patrols, provided escort duties for British cruisers, all the while operating in the face of persistent and unrelenting enemy air attacks. In addition to countering diverse assaults, including those directed towards potential submarine targets, “*Pindos*” exhibited its valor during an escort operation (spanning September 20th to 24th) by rescuing Lieutenant Tripodis, who had found himself in the sea due to aircraft damage. As part of Force V and positioned near the landing sites, “*Queen Olga*” played a crucial role in this coordinated effort.

The jubilant news of Italy’s surrender reverberated through the airwaves on the evening of September 8th, mere hours prior to the scheduled commencement of the Salerno landing. However, the elation felt within the ranks of the Allied forces was abruptly interrupted by a fierce onslaught from German aircraft, which descended upon them almost an hour later. Among the key stipulations set forth by the Allies for the Italians was the surrender of their entire fleet, a measure designed to prevent it from falling into the hands of the Germans and to safeguard it from potential destruction through bombing. To uphold this imperative, a directive was issued for all Italian warships to depart their bases under the cover of night, transitioning from the realms of September 8th to the dawn of the 9th, with a destination fixed on the nearest Allied ports, including Bon, Augusta, and Malta. To signify their adherence to this directive, the Italian warships were adorned with conspicuous large black pennants, symbolizing their acquiescence and compliance.

In accordance with these directives, a substantial portion of the Italian Fleet embarked from the port of Spezia on the evening of September 8th, making its way to the western shores of Corsica by the following morning. However, as the sun traversed the sky on that same day, the tranquility was shattered by an onslaught from a squadron of German Ju 88 aircraft, raining down upon the Italian vessels with unrelenting fury. Amidst this onslaught, the Italian Fleet bore the brunt of devastating losses. Notably, the Italian flagship, the formidable battleship “*Roma*”, met a tragic fate as it succumbed to the depths, carrying with it several souls, including the Italian Admiral. The battleship “*Italia*” too was not spared, enduring grievous damage. Yet, alongside the

resolute battleship “*Vittorio Veneto*”, 5 cruisers and 7 torpedo-boat destroyers managed to navigate their course towards the North African coastline, seeking sanctuary. Meanwhile, the nimble light cruiser “*Regolo*” accompanied by 6 torpedo-boat destroyers, sought refuge in the shelter of the Balearic Islands. Within this haven, fate took a turn, and “*Regolo*” along with 4 destroyers fell under the grip of the Spanish, while 2 of their compatriots managed to elude capture and slip away to freedom.

ΜΕΡΟΣ 2°

2.1 Σχολιασμός

2.1.1. Ανάλυση Κειμενικού Τύπου, Μεταφραστικής Εντολής & Στρατηγικής

Το υπό εξέταση κείμενο είναι μια ιστορική περιγραφή των δραστηριοτήτων του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Στόχος του είναι να προσφέρει μια κατατοπιστική και προσιτή αφήγηση των ναυτικών γεγονότων και επιχειρήσεων που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια αυτής της κρίσιμης ιστορικής εποχής. Το κείμενο είναι μη μυθοπλαστικό και εντάσσεται στο είδος της ιστορικής λογοτεχνίας. Σε αντίθεση με τα ακαδημαϊκά κείμενα, δεν προορίζεται για εξειδικευμένους ερευνητές ή μελετητές, αλλά απευθύνεται σε ένα ευρύτερο κοινό, συμπεριλαμβανομένων των γενικών αναγνωστών με ενδιαφέρον για την ιστορία ή τις στρατιωτικές υποθέσεις. Η πτυχή αυτή επηρεάζει σημαντικά τη γλώσσα, το ύφος και τη συνολική δομή του κειμένου, καθώς πρέπει να επιτύχει μια ισορροπία μεταξύ ιστορικής ακρίβειας και αναγνωσιμότητας.

Το κείμενο περιέχει πληθώρα τεχνικών όρων και ορολογίας που σχετίζονται τόσο με τον Στρατό όσο και με το Ναυτικό. Αυτοί οι τεχνικοί όροι είναι απαραίτητοι για την ακριβή μετάδοση των ιστορικών γεγονότων και των στρατιωτικών στρατηγικών- ωστόσο, μπορεί να αποτελέσουν πρόκληση όταν πρόκειται για μετάφραση. Ο μεταφραστής πρέπει να προσεγγίσει αυτούς τους τεχνικούς όρους με ακρίβεια και να λάβει προσεκτικές αποφάσεις σχετικά με το πώς θα τους αποδώσει στα αγγλικά χωρίς να χάσει το επιδιωκόμενο νόημα ή το ιστορικό τους πλαίσιο. Η επίτευξη της σωστής ισορροπίας μεταξύ της διατήρησης της τεχνικής ακρίβειας και της διασφάλισης της κατανόησης από τον αναγνώστη είναι ένα λεπτό έργο για τον μεταφραστή.

Δεδομένου ότι το κοινό-στόχος του κειμένου αποτελείται από γενικούς αναγνώστες, η σειρά μετάφρασης θα πρέπει να δίνει προτεραιότητα στην αναγνωσιμότητα και τη σαφήνεια χωρίς να θυσιάζεται η ιστορική ακρίβεια. Ο μεταφραστής θα πρέπει να ακολουθήσει μια καλά δομημένη προσέγγιση για να μεταφέρει αποτελεσματικά τα ιστορικά γεγονότα στους αγγλόφωνους αναγνώστες. Η συνιστάμενη σειρά μετάφρασης θα μπορούσε να έχει την μορφή που θα παρουσιαστεί παρακάτω.

Αρχικά, σημαντική είναι η διαδικασία της προετοιμασίας. Πριν ξεκινήσει τη μετάφραση, ο μεταφραστής θα πρέπει να διεξάγει ενδελεχή έρευνα για το ιστορικό πλαίσιο του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Η κατανόηση του πολιτικού, κοινωνικού και στρατιωτικού περιβάλλοντος εκείνης της εποχής θα προσφέρει πολύτιμες πληροφορίες και θα διασφαλίσει μια πιστή μετάφραση. Στην συνέχεια, εξίσου σημαντική είναι η εξοικείωση με την τεχνική ορολογία του εκάστοτε κειμένου, που στην προκειμένη περίπτωση έχει να κάνει με τις Ένοπλες Δυνάμεις και, ποιο συγκεκριμένα, το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό. Δεδομένης της τεχνικής φύσης του κειμένου, ο μεταφραστής θα πρέπει να δημιουργήσει ένα γλωσσάρι με τους βασικούς τεχνικούς όρους και τη στρατιωτική ορολογία. Αυτό θα συμβάλει στη διατήρηση της συνοχής σε όλη τη μετάφραση και θα επιτρέψει στον αναγνώστη να κατανοήσει τους όρους αυτούς στο σωστό τους πλαίσιο. Στο αρχικό στάδιο της μετάφρασης, θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη η ακριβής μετάφραση του κειμένου από την Ελληνική στην Αγγλική, δίνοντας έμφαση στην ιστορική ακρίβεια. Σε αυτό το σημείο το γλωσσάρι θα αποδειχθεί ανεκτίμητο.

Επιπρόσθετα, μετά την ολοκλήρωση της κυριολεκτικής μετάφρασης, το επόμενο βήμα είναι να διασφαλιστεί ότι το κείμενο διαβάζεται με ευχέρεια και συνοχή στην Αγγλική Γλώσσα. Για να επιτευχθεί αυτό απαιτείται η απλοποίηση των δαιδαλωδών δομών προτάσεων, η επαναδιατύπωση υπερβολικά πολύπλοκων χωρίων και η προσαρμογή στον τόνο ώστε να ταιριάζει στο επίπεδο κατανόησης του κοινού-στόχου. Στόχος είναι να γίνει το κείμενο προσιτό στους γενικούς αναγνώστες χωρίς να χαθεί η ιστορική του σημασία. Μόλις ολοκληρωθεί η μετάφραση, απαραίτητη είναι η αναθεώρηση και η διόρθωση ολόκληρου του κειμένου για να εξαλειφθεί τυχόν γλωσσική ή φρασεολογική απόκλιση. Είναι ζωτικής σημασίας η επαλήθευση ότι η μετάφραση μεταφέρει με ακρίβεια το επιδιωκόμενο νόημα, διατηρώντας παράλληλα την ιστορική αφήγηση. Τέλος, πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο να ζητηθούν σχόλια από έναν συνάδελφο ή από έναν δευτερεύων αναγνώστη που είναι εξοικειωμένος με το ιστορικό αντικείμενο, ώστε να αποκτηθούν πρόσθετες γνώσεις και να διασφαλιστεί ότι η μετάφραση ευθυγραμμίζεται με την ιστορική ακρίβεια και αναγνωσιμότητα.

Εν κατακλείδι, το ιστορικό κείμενο που περιγράφει λεπτομερώς τις δράσεις του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου παρουσιάζει ένα μοναδικό σύνολο προκλήσεων για τη μετάφραση. Για να ανταποκριθεί με επιτυχία στο κοινό-στόχο των γενικών αναγνωστών, διατηρώντας παράλληλα την ιστορική ακρίβεια, απαιτείται σχολαστική προσέγγιση. Η σειρά

μετάφρασης θα πρέπει να δίνει προτεραιότητα στην έρευνα, την ακριβή τεχνική ορολογία, την αναγνωσιμότητα και την ενδελεχή αναθεώρηση, ώστε να διασφαλιστεί ότι η αγγλική έκδοση μεταφέρει αποτελεσματικά την ιστορική σημασία του πρωτότυπου ελληνικού κειμένου.

2.1.2.Μεταφραστική Πρόκληση: Μετάφραση Ελληνικής Καθαρεύουσας στην Αγγλική

Παρακάτω παρατίθεται μια παρουσίαση της Καθαρεύουσας, η οποία εντοπίστηκε στις υποσημειώσεις και τις λεζάντες του πρωτότυπου κειμένου (κείμενο-πηγή). Παρουσιάζονται, επίσης, δυσκολίες που αντιμετωπίζονται κατά την μεταφραστική διαδικασία καθώς και ενδεικτικές στρατηγικές μετάφρασής της στην Αγγλική.

Η Καθαρεύουσα είναι μια μορφή της Ελληνικής Γλώσσας που εμφανίστηκε κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα και έγινε γνωστή στις αρχές του 20^{ου}. Ήταν μια προσπάθεια αναβίωσης και καθαρισμού της Ελληνικής με την ενσωμάτωση στοιχείων από τα Αρχαία Ελληνικά και την αφαίρεση ορισμένων από τα λαϊκά στοιχεία που υπήρχαν στη Δημοτική, την ομιλούμενη γλώσσα της εποχής. Ο όρος «Καθαρεύουσα» μεταφράζεται ως «καθαρισμός» ή «καθάρισμα», γεγονός που αντανακλά τον σκοπό της να δημιουργήσει μια τυποποιημένη και εξυψωμένη εκδοχή της Ελληνικής Γλώσσας για χρήση σε επίσημα πλαίσια, όπως η λογοτεχνία, η ακαδημαϊκή κοινότητα, το δίκαιο και η διοίκηση.

Η Καθαρεύουσα απέκτησε πολιτική και πολιτιστική σημασία κατά τη διάρκεια του αγώνα της Ελλάδας για ανεξαρτησία και τα πρώτα χρόνια του σύγχρονου Ελληνικού Κράτους. Θεωρήθηκε ως ένας τρόπος επανασύνδεσης με το κλασσικό παρελθόν του έθνους και επιβεβαίωσης της ελληνικής ταυτότητας μετά από αιώνες οθωμανικής κυριαρχίας. Εξέχουσες προσωπικότητες της ελληνικής λογοτεχνίας και της ακαδημαϊκής κοινότητας υποστήριξαν τη χρήση της, πιστεύοντας ότι μια εξαντισμένη γλώσσα θα ανύψωνε την πολιτιστική θέση της Ελλάδας και θα τη διέκρινε από άλλα βαλκανικά έθνη.

Η μετάφραση της Καθαρεύουσας στα Αγγλικά παρουσιάζει αρκετές σημαντικές προκλήσεις λόγω των μοναδικών χαρακτηριστικών της. Αρχικά, η Καθαρεύουσα ενσωματώνει στοιχεία της Αρχαίας Ελληνικής Γλώσσας, καθιστώντας την πιο πολύπλοκη και αρχαϊκή σε σύγκριση με τη Δημοτική. Οι δομές των προτάσεων, το

λεξιλόγιο και το συντακτικό της μπορεί να είναι δύσκολο να μεταφραστούν με ακρίβεια στα Αγγλικά, διατηρώντας το επιδιωκόμενο νόημα. Επιπρόσθετα, η *Καθαρεύουσα* περιλαμβάνει λέξεις και φράσεις που δεν χρησιμοποιούνται συνήθως στα σύγχρονα Ελληνικά, πόσο μάλλον στα Αγγλικά. Η ακριβής μετάφραση αυτών των αρχαϊκών όρων απαιτεί βαθιά γνώση της Αρχαίας Ελληνικής Γλώσσας, καθώς και βαθιά κατανόηση του ιστορικού και πολιτιστικού πλαισίου στο οποίο χρησιμοποιήθηκαν. Επίσης, ορισμένοι όροι και εκφράσεις της *Καθαρεύουσας* δεν έχουν άμεσα ισοδύναμα στα Αγγλικά. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι μεταφραστές πρέπει να βρουν τα κατάλληλα γλωσσικά και πολιτισμικά υποκατάστατα που να αποδίδουν το ίδιο επίπεδο τυπικότητας και ευλάβειας με το πρωτότυπο κείμενο.

Ακόμη, με την πάροδο του χρόνου, η Ελληνική Γλώσσα εξελίχθηκε και η χρήση της *Καθαρεύουσας* μειώθηκε. Ως αποτέλεσμα, οι σύγχρονοι Έλληνες αναγνώστες μπορεί να αντιμετωπίσουν δυσκολίες στην κατανόηση των αποσπασμάτων της, περιπλέκοντας περαιτέρω τη διαδικασία της μετάφρασης. Συνεχίζοντας, σκοπός της ήταν να δημιουργήσει μια επίσημη και αξιοπρεπή γλώσσα, η οποία μπορεί να μην ευθυγραμμίζεται πάντα με τη φυσική ροή και την ανεπίσημη γλώσσα που αναμένεται στις αγγλικές μεταφράσεις. Η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της διατήρησης του επιθυμητού επιπέδου τυπικότητας και της εξασφάλισης της αναγνωσιμότητας αποτελεί λεπτό έργο για τον μεταφραστή. Τέλος, η *Καθαρεύουσα* είναι βαθιά συνυφασμένη με τον ελληνικό πολιτισμό και την ελληνική ιστορία. Μια επιτυχημένη μετάφραση πρέπει όχι μόνο να μεταφέρει τα γλωσσικά στοιχεία αλλά και να αποτυπώσει τις πολιτιστικές αποχρώσεις που ενσωματώνονται στο κείμενο.

Η μετάφραση της *Καθαρεύουσας* στα Αγγλικά απαιτεί μια λεπτή και τεκμηριωμένη προσέγγιση. Ακολουθούν ορισμένες στρατηγικές που μπορούν να βοηθήσουν στην άμβλυνση των δυσκολιών. Αρχικά, ο μεταφραστής πρέπει να επενδύσει χρόνο στην έρευνα του ιστορικού και πολιτιστικού πλαισίου του πρωτότυπου κειμένου. Η κατανόηση της νοοτροπίας του συγγραφέα και του κοινού-στόχου θα βοηθήσει στην αποτελεσματική μετάδοση του μηνύματος. Επιπλέον, η ομαδική εργασία και η συνεργασία μεταξύ μεταφραστών, γλωσσολόγων και ειδικών σε θέματα μπορεί να εμπλουτίσει τη μεταφραστική διαδικασία και να διασφαλίσει την ακρίβεια. Ωστόσο, στην συγκεκριμένη περίπτωση ενδέχεται να υπάρξει δυσκολία εύρεσης των συγκεκριμένων ειδικοτήτων. Επιπρόσθετα, όταν έρχονται αντιμέτωποι με δύσκολους όρους ή έννοιες, οι μεταφραστές μπορούν να χρησιμοποιούν υποσημειώσεις ή σχόλια για να παρέχουν εξηγήσεις, ιστορικό πλαίσιο ή εναλλακτικές

μεταφράσεις. Τέλος, προτείνεται να δοθεί προτεραιότητα στη μετάδοση του συνολικού νοήματος και της ουσίας του κειμένου και όχι στην αυστηρή τήρηση της γλωσσικής μορφής. Η προσαρμογή της *Καθαρεύουσας* σε πιο σύγχρονες ελληνικές ή αγγλικές εκφράσεις μπορεί να είναι απαραίτητη για να διατηρηθεί η συνάφεια.

Η μετάφραση της *Καθαρεύουσας* στα Αγγλικά είναι ένα πολύπλοκο έργο που απαιτεί βαθιά κατανόηση και των δύο γλωσσών και του πολιτισμικού τους πλαισίου. Οι γλωσσικές περιπλοκές, η αρχαϊκή ορολογία και ο επίσημος χαρακτήρας της καθαρεύουσας αποτελούν σημαντικές προκλήσεις. Παρ' όλα αυτά, με προσεκτική έρευνα, συνεργασία και ευαισθησία στις πολιτισμικές αποχρώσεις, ο μεταφραστής μπορεί να γεφυρώσει το χάσμα μεταξύ αυτών των δύο γλωσσών και να μεταφέρει με επιτυχία την ουσία του πρωτότυπου κειμένου της καθαρεύουσας στο αγγλόφωνο κοινό.

2.1.3. Μεταφραστικό Δίλλημα: Ad Verbum ή Ad Sensum Μετάφραση Τεχνικού Κειμένου

Παρακάτω παρατίθεται μια παρουσίαση των διαφορών που προκύπτουν κατά την διαδικασία λήψης αποφάσεων αναφορικά με την επιλογή της ad verbum ή της ad sensum μετάφρασης ενός τεχνικού κειμένου. Παρουσιάζεται η φιλοσοφία που ακολουθήθηκε κατά την μετάφραση του παραπάνω κειμένου.

Η μετάφραση τεχνικών κειμένων αποτελεί μια πολύπλευρη πρόκληση που απαιτεί προσεκτική εξέταση της ισορροπίας μεταξύ της γλωσσικής πιστότητας και της μετάδοσης του επιδιωκόμενου νοήματος. Δύο κύριες προσεγγίσεις, η «κατά λέξη» (ad verbum) και η «νοηματική» (ad sensum), προσφέρουν διαφορετικές στρατηγικές για την αντιμετώπιση αυτής της πρόκλησης.

Η προσέγγιση *ad verbum* δίνει έμφαση στη μετάφραση λέξη προς λέξη, δίνοντας προτεραιότητα στη διατήρηση της αρχικής δομής και ορολογίας. Στα τεχνικά κείμενα, η μέθοδος αυτή επιδιώκει τη διατήρηση της ακριβούς τεχνικής ορολογίας, του συντακτικού και της τυπικότητας. Ενώ η μετάφραση *ad verbum* μπορεί να είναι επωφελής για τη διασφάλιση της ακρίβειας και της συνέπειας, συχνά οδηγεί σε προτάσεις που αντικατοπτρίζουν τη δομή της γλώσσας προέλευσης. Αυτή η προσέγγιση μπορεί να οδηγήσει σε προκλήσεις όσον αφορά την επίτευξη φυσικής αναγνωσιμότητας και ροής στη γλώσσα-στόχο, ιδίως όταν οι γλωσσικές δομές διαφέρουν σημαντικά.

Αντίθετα, η προσέγγιση *ad sensum* επικεντρώνεται στην αποτύπωση του επιδιωκόμενου νοήματος και της ουσίας του κειμένου, συχνά εις βάρος της κυριολεκτικής αντιστοίχισης των λέξεων. Οι μεταφραστές που χρησιμοποιούν αυτή τη μέθοδο δίνουν προτεραιότητα στην αναγνωσιμότητα και τη σαφήνεια, προσαρμόζοντας το τεχνικό περιεχόμενο στα γλωσσικά πρότυπα και τις ιδιωματικές εκφράσεις της γλώσσας-στόχου. Η μετάφραση *ad sensum* είναι ιδιαίτερα επωφελής για να γίνουν πολύπλοκες τεχνικές έννοιες προσιτές σε ένα ευρύτερο κοινό. Ωστόσο, υπάρχει ο κίνδυνος πιθανής απώλειας ακρίβειας, ιδίως όταν πρόκειται για εξειδικευμένη ορολογία που απαιτεί ακριβή απόδοση.

Η επιλογή της κατάλληλης προσέγγισης εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, όπως ο σκοπός του κειμένου, το κοινό και η φύση του τεχνικού περιεχομένου. Για ένα εξειδικευμένο ακροατήριο που επιδιώκει την κατανόηση σε βάθος, όπως οι ακαδημαϊκοί ή οι επαγγελματίες, μπορεί να προτιμάται η μετάφραση *ad verbum* για να διατηρηθεί η τεχνική αυστηρότητα. Από την άλλη πλευρά, όταν το κείμενο αποσκοπεί στη μετάδοση γνώσεων σε ένα ευρύτερο αναγνωστικό κοινό, όπως σε εκπαιδευτικό υλικό ή σε δημοφιλή επιστημονική βιβλιογραφία, η μετάφραση *ad sensum* καθίσταται απαραίτητη για να εξασφαλιστεί η κατανόηση χωρίς να θυσιαστεί η αναγνωσιμότητα.

Η ιδανική μετάφραση περιλαμβάνει συχνά ένα συνετό μείγμα και των δύο προσεγγίσεων. Τεχνικοί όροι και έννοιες κρίσιμες για τη διατήρηση της ακρίβειας μπορεί να δικαιολογούν την *ad verbum* επεξεργασία, ενώ τα στοιχεία του περιβάλλοντος μπορεί να επωφεληθούν από την *ad sensum* προσαρμογή. Η επίτευξη αυτής της ισορροπίας απαιτεί όχι μόνο γλωσσική εξειδίκευση αλλά και βαθιά κατανόηση του αντικειμένου και των προσδοκιών του κοινού-στόχου. Άλλωστε, αυτός ήταν και ο πρωταρχικός στόχος για την μεταφραστική διαδικασία του δοθέντος κειμένου, δηλαδή ένας συνδυασμός των δύο προσεγγίσεων.

Η μετάφραση τεχνικών κειμένων απαιτεί μια στρατηγική απόφαση μεταξύ των προσεγγίσεων *ad verbum* και *ad sensum*, καθεμία από τις οποίες προσφέρει διακριτά πλεονεκτήματα. Η επιλογή εξαρτάται από τους στόχους του κειμένου, το αναγνωστικό κοινό και το επιθυμητό επίπεδο γλωσσικής πιστότητας. Τελικά, μια αποτελεσματική μετάφραση προσπαθεί να γεφυρώσει το χάσμα μεταξύ των γλωσσικών αποχρώσεων και του τεχνικού περιεχομένου, διασφαλίζοντας ότι η ουσία του πρωτότυπου κειμένου βρίσκει ανταπόκριση στο κοινό-στόχο, ενώ παράλληλα μεταδίδει με ακρίβεια τις εξειδικευμένες γνώσεις του.

2.1.4 Μεταφραστικές Προκλήσεις κατά την Μετάφραση

Η διαδικασία της μετάφρασης τεχνικών και ιστορικών κειμένων φέρνει συχνά στο φως μια πολύπλοκη σειρά λεξιλογικών προκλήσεων. Η πλοήγηση σε αυτές τις γλωσσικές περιπλοκές απαιτεί βαθιά κατανόηση του αντικειμένου, του πλαισίου και των αποχρώσεων τόσο της γλώσσας προέλευσης όσο και της γλώσσας-στόχου. Αυτό το κεφάλαιο εμβαθύνει στην πολύπλευρη φύση των λεξιλογικών προκλήσεων, διερευνώντας ζητήματα που σχετίζονται με την εξειδικευμένη ορολογία, τις πολιτισμικές αποχρώσεις, τις ιδιωματικές εκφράσεις και τη λεπτή ισορροπία μεταξύ της γλωσσικής ακρίβειας και της κατανόησης από τον αναγνώστη. Μέσω διεισδυτικής ανάλυσης και πρακτικών στρατηγικών, το κεφάλαιο αυτό στοχεύει να φωτίσει τις περιπλοκές της υπέρβασης των λεξιλογικών εμποδίων στις μεταφραστικές προσπάθειες.

Η πρώτη πρόκληση που αντιμετωπίστηκε ήταν αυτή της *Πολυσημίας*, η οποία προέκυψε κατά την διάρκεια της δημιουργίας του Γλωσσαρίου. Η *Πολυσημία*, το φαινόμενο κατά το οποίο μια λέξη φέρει πολλαπλές αλληλένδετες έννοιες, αποτελεί τρομερή πρόκληση στη μετάφραση τεχνικών και ιστορικών κειμένων. Αυτή η περίπλοκη αλληλεπίδραση των σημασιών απαιτεί προσεκτική εξέταση για να διασφαλιστεί η ακριβής επικοινωνία μεταξύ των γλωσσών. Στο πεδίο της τεχνικής μετάφρασης, η πολυσημία μπορεί να οδηγήσει σε ασάφεια όταν εξειδικευμένοι όροι έχουν αποκλίνουσες σημασίες σε διάφορα πλαίσια. Οι μεταφραστές πρέπει να αναλύουν σχολαστικά το επιδιωκόμενο νόημα του όρου και να επιλέγουν ένα ισοδύναμο που περικλείει την ακριβή σημασία του. Επιπλέον, το ιστορικό υπόβαθρο μπορεί να ενισχύσει την πολυσημία, καθώς οι λέξεις μπορεί να έχουν εξελιχθεί ώστε να περιλαμβάνουν διαφορετικές συνδηλώσεις με την πάροδο του χρόνου.

Επιπλέον, οι πολιτισμικές διαφορές συμβάλλουν στην *Πολυσημία*. Οι εκφράσεις που είναι βαθιά ριζωμένες σε έναν πολιτισμό μπορεί να μην έχουν άμεση αντιστοιχία σε έναν άλλο, απαιτώντας δημιουργικές προσαρμογές που να αποτυπώνουν την ουσία χωρίς να θυσιάζουν την ακρίβεια. Οι ιδιωματικές εκφράσεις, γεμάτες με «πολυσημικό δυναμικό», απαιτούν συνετή μετάφραση για να διατηρηθούν οι πολιτισμικές αποχρώσεις, εξασφαλίζοντας παράλληλα σαφήνεια. Η αποτελεσματική αντιμετώπιση της πολυσημίας απαιτεί τη συγχώνευση γλωσσικής ικανότητας και οξυδέρκειας σε σχέση με το πλαίσιο. Οι μεταφραστές πρέπει να διαχωρίσουν σχολαστικά κάθε στρώμα νοήματος, να αναλύσουν τα πολιτισμικά συμφραζόμενα και

να επιλέξουν στρατηγικές που έχουν απήχηση τόσο στην προέλευση όσο και στον προορισμό του κειμένου. Πλοηγώντας στο δαιδαλώδες τοπίο της πολυσημίας, οι μεταφραστές δημιουργούν μια γέφυρα που εναρμονίζει την περίπλοκη συμφωνία των λέξεων, εξασφαλίζοντας ότι το μεταφρασμένο έργο θα έχει απήχηση στους αναγνώστες όπως το πρωτότυπο ήθελε, υπερβαίνοντας τα γλωσσικά όρια.

Ακολουθούν ενδεικτικά παραδείγματα από το κείμενο:

- ➔ Λιμάνι = Harbor ή Port (Επιλέγεται το 1^ο γιατί δίνει μια πιο υποβλητική και ζωντανή απεικόνιση των σκηνών της αφήγησης)
- ➔ Αριστερή Πλευρά του Πλοίου = Port-Side ή Left Side (Επιλέγεται το 1^ο καθώς αποτελεί μέρος της Ορολογίας και αποκλείεται η κατά λέξη μετάφραση)
- ➔ Δεξιά Πλευρά του Πλοίου = Right Side ή Starboard (Επιλέγεται το 2^ο καθώς αποτελεί μέρος της Ορολογίας και αποκλείεται η κατά λέξη μετάφραση.)
- ➔ Ανταλλαγή Σημάτων = Message Exchange ή Signal Exchange (Επιλέγεται το 1^ο καθώς πρόκειται για την ανταλλαγή των μηνυμάτων.)

Το επόμενο εμπόδιο που έπρεπε να αντιμετωπιστεί ήταν οι *Επαναλήψεις*. Η *Επανάληψη Λέξεων*, ένα λεπτό αλλά εντυπωσιακό γλωσσικό χαρακτηριστικό, αναδεικνύεται ως αξιοσημείωτο στοιχείο στη μετάφραση τεχνικών και ιστορικών κειμένων. Η παρούσα ενότητα διερευνά τα αποτελέσματα των επαναλαμβανόμενων λέξεων, ρίχνοντας φως στην πιθανή σημασία τους, τις υφολογικές επιπτώσεις και τη λεπτή ισορροπία μεταξύ της διατήρησης της πιστότητας και της ενίσχυσης της εμπλοκής του αναγνώστη.

Το φαινόμενο της *Επανάληψης Λέξεων* στη μετάφραση δημιουργεί προκλήσεις και ευκαιρίες. Η *Επανάληψη* μπορεί να υπογραμμίσει βασικές έννοιες, ενισχύοντας τη σημασία τους. Σε τεχνικά κείμενα, οι επαναλαμβανόμενοι όροι τονίζουν τις κεντρικές ιδέες, βοηθώντας την κατανόηση. Ωστόσο, η υπερβολική χρήση μπορεί να εμποδίσει τη ροή, καθιστώντας τη μετάφραση δυσκίνητη. Στις ιστορικές αφηγήσεις, οι επαναλαμβανόμενες λέξεις προκαλούν ιστορικές αντηχήσεις, μεταδίδοντας μια αίσθηση συνέχειας ή αλλαγής. Η επίτευξη της σωστής ισορροπίας είναι ζωτικής σημασίας- η διατήρηση των βασικών επαναλήψεων διατηρεί την αρχική πρόθεση, ενώ η συνετή αναδιατύπωση ενισχύει την αναγνωσιμότητα. Οι μεταφραστές πρέπει να διακρίνουν τις αποχρώσεις των γλωσσικών προτύπων- ο αντίκτυπος μιας επανάληψης μπορεί να διαφέρει από γλώσσα σε γλώσσα. Πολιτιστικές εκτιμήσεις παίζουν επίσης ρόλο, καθώς μια επαναλαμβανόμενη λέξη μπορεί να προκαλεί συναισθήματα ή να μεταφέρει πολιτιστική απήχηση στη γλώσσα-πηγή, γεγονός που απαιτεί προσεκτικό

χειρισμό στη μετάφραση. Στην ουσία, η κατανόηση του πλαισίου (context), της πρόθεσης και των πολιτισμικών αποχρώσεων που περιβάλλουν την *Επανάληψη Λέξεων* δίνει τη δυνατότητα στους μεταφραστές να διατηρήσουν το νόημα, τη συνοχή και τον επιθυμητό αντίκτυπο, εξασφαλίζοντας μια αρμονική μετάφραση.

Ακολουθούν ενδεικτικά παραδείγματα από το κείμενο:

- ➔ Torpedo-Boat Destroyer (Αντιτορπιλικό). Συναντάται αρκετές φορές μέσα στο κείμενο καθώς αποτελεί έναν βασικό όρο για την πλοκή. Παρόλα αυτά, επιλέχθηκε να χρησιμοποιείται, από ένα σημείο και πέρα, μόνο το «*Destroyer*» για λόγους «ξεκούρασης» του αναγνώστη.

Το επόμενο εμπόδιο που συναντήθηκε ήταν αυτό της μετάφρασης ή της μεταγραφής των ονομάτων των πλοίων. Η μετάφραση των ονομάτων πλοίων από τη γλώσσα πηγή στα αγγλικά αποτελεί μια ξεχωριστή πρόκληση που συνδυάζει γλωσσική εμπειρία, ιστορικό πλαίσιο και πολιτιστική ευαισθησία. Τα ονόματα πλοίων έχουν συχνά βαθιά ιστορική, πολιτιστική και συμβολική σημασία, γεγονός που καθιστά την ακριβή μετάφρασή τους απαραίτητη για τη διατήρηση της ουσίας του κειμένου-πηγής, διασφαλίζοντας παράλληλα την κατανόηση από τον αναγνώστη. Η μετάφραση των ονομάτων πλοίων απαιτεί μια διαφοροποιημένη προσέγγιση. Τα ονόματα μπορεί να περιέχουν ιστορικές αναφορές, να τιμούν άτομα ή να ενσαρκώνουν τον σκοπό ενός πλοίου. Έτσι, ο μεταφραστής πρέπει να αποκρυπτογραφήσει τα υποκείμενα νοήματα και τους συνειρμούς, επιτυγχάνοντας μια αρμονική ισορροπία μεταξύ γλωσσικής ακρίβειας και πολιτισμικής αυθεντικότητας. Στις περισσότερες περιπτώσεις υιοθετήθηκε η μέθοδος της *Μεταγραφής*, δηλαδή της διαδικασία μετατροπής των χαρακτήρων ενός συστήματος γραφής σε αντίστοιχους χαρακτήρες ενός άλλου συστήματος, διατηρώντας συχνά τον φωνητικό ήχο και αγνοώντας το σημασιολογικό νόημα. Επιτρέπει την αναπαράσταση ξένων λέξεων ή ονομάτων σε διαφορετική γραφή, διατηρώντας παράλληλα την κατά προσέγγιση προφορά τους. Σε συγκεκριμένες περιπτώσεις προτιμήθηκε η *Μετάφραση* καθώς δεν θα άλλαζε το νόημα για το κοινό-στόχο.

Ακολουθούν ενδεικτικά παραδείγματα από το κείμενο:

- ➔ «Πίνδος» = “*Pindos*”
- ➔ «Ιέραξ» = “*Yerax*”
- ➔ «Παπανικολής» = “*Papanikolis*”

Αλλά:

- ➔ «Βασίλισσα Όλγα» = “*Queen Olga*”

Τέλος, θα ήταν άξια αναφοράς η απόδοση δύο συγκεκριμένων όρων, του «*πρότακτος*» και του «*καθ' οδόν*». *Πρότακτος* οπλίτης ή ναύτης είναι αυτός που κατατάσσεται στις Ένοπλες Δυνάμεις πριν από την πρόσκληση της κλάσης του. Σε γενικές γραμμές πρόκειται για κάποιον που πάει εθελοντικά να εκτίσει την υποχρεωτική θητεία του στον Ελληνικό Στρατό. Ο θεσμός της υποχρεωτικής θητείας δεν υφίσταται σε χώρες όπως το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής οπότε προτιμήθηκε ο απλός όρος «*volunteer*» με σκοπό την καλύτερη κατανόηση από το κοινό-στόχο. Αναφορικά με το «*καθ' οδόν*», προτιμήθηκε ο όρος «*en route*» καθώς προτιμάται σε τεχνικές μεταφράσεις κειμένων που σχετίζονται με πλοία, λόγω της καθιερωμένης ναυτικής χροιάς του και της ειδικής χρήσης του στη ναυτική ορολογία. Αποτυπώνει συνοπτικά την αίσθηση ενός ταξιδιού σε εξέλιξη, ευθυγραμμιζόμενο άψογα με το ναυτικό πλαίσιο των πλοίων που διανύουν διαδρομές και περάσματα.

2.1.5. Γραμματικές Προκλήσεις κατά την Μετάφραση

Η πρώτη εξήγηση που θα δοθεί αναφορικά με το θέμα της Γραμματικής δεν είναι πρόκληση αλλά δικαιολόγηση της επιλογής και σχετίζεται με την επιλογή χρήσης της Παθητικής Φωνής. Γενικότερα, η Παθητική Φωνή, ένα γραμματικό σχήμα όπου το υποκείμενο της πρότασης δέχεται τη δράση, κατέχει σημαντική θέση στη σφαίρα της μετάφρασης. Η χρήση του μπορεί να επηρεάσει τον τόνο, τη σαφήνεια και την έμφαση ενός κειμένου και οι αποχρώσεις του χειρισμού του είναι ιδιαίτερα κρίσιμες όταν ασχολούμαστε με ιστορικές αφηγήσεις και τεχνικό περιεχόμενο.

Η σκόπιμη χρήση της παθητικής φωνής στα ιστορικά κείμενα χρησιμεύει ως ένα ισχυρό γλωσσικό εργαλείο που περικλείει την ουσία των περασμένων εποχών. Μετατοπίζοντας την εστίαση σε πράξεις και γεγονότα, η παθητική φωνή δίνει τη δυνατότητα στις ιστορικές αφηγήσεις να ξεπεράσουν τους περιορισμούς της ατομικής δράσης, αναδεικνύοντας το ξετύλιγμα της ίδιας της ιστορίας ως πρωταγωνιστή. Αυτή η σκόπιμη αποκόλληση από συγκεκριμένους παράγοντες ευθυγραμμίζεται άψογα με την περιζήτητη αντικειμενικότητα των ιστορικών αφηγήσεων, ενισχύοντας μια ουδέτερη προοπτική που επιτρέπει στα γεγονότα να βρεθούν στο επίκεντρο. Αυτή η γλωσσική στρατηγική όχι μόνο διατηρεί την αυθεντικότητα της ιστορικής γλώσσας αλλά προσδίδει επίσης μια διαχρονική επισημότητα, αντικατοπτρίζοντας τη γλωσσική αισθητική των εποχών που απεικονίζονται. Καθώς οι ιστορικές μεταφράσεις

ζωντανεύουν μέσα από προσεκτικά πλεγμένες προτάσεις, η στρατηγική ανάπτυξη της παθητικής φωνής αναδεικνύεται ως ακρογωνιαίος λίθος, επιτρέποντας την απρόσκοπτη μετάδοση γεγονότων, πολιτισμών και κοινωνιών που αντηχούν στο χρόνο.

Ακολουθούν ενδεικτικά παραδείγματα από το κείμενο:

- ➔ *However, it was later detached from the convoy's course to transport 251 survivors from a torpedoed troopship to Benghazi.*
- ➔ *...the tranquility was shattered by an onslaught from a squadron of German Ju 88 aircraft...*

Επιπρόσθετα, σημαντική είναι η απόφαση για την επιλογή των χρόνων ρημάτων με σκοπό την ομαλή εξέλιξη της αφήγησης. Στην μετάφραση του μεγαλύτερου μέρους του δοθέντος κειμένου χρησιμοποιήθηκαν οι *Past Simple* και *Past Perfect*. Η σκόπιμη χρήση τόσο του *Past Simple* όσο και του *Past Perfect* στη μετάφραση χρησιμεύει στη δημιουργία ενός σαφούς χρονικού πλαισίου και στην ενίσχυση του αφηγηματικού βάθους. Ο *Past Simple* μεταφέρει ξεκάθαρα γεγονότα και ενέργειες, παρέχοντας μια συνοπτική χρονολογική περιγραφή των ιστορικών γεγονότων. Από την άλλη πλευρά, ο *Past Perfect* αξιοποιείται για να τονίσει τη σειρά των γεγονότων ή να τονίσει ενέργειες που έχουν ολοκληρωθεί πριν από ένα συγκεκριμένο ιστορικό σημείο. Αυτός ο συνδυασμός επιτρέπει μια λεπτή απεικόνιση της ιστορικής προόδου, εμπλουτίζοντας το κείμενο με μια αίσθηση συνέχειας και βάθους.

Τέλος, ένα ακόμα ζήτημα που έπρεπε να υπάρχει παρατηρητικότητα και αυξημένη προσοχή, είναι αυτό της σωστής επιλογής των προθέσεων. Η ακριβής επιλογή των προθέσεων είναι υψίστης σημασίας στη μετάφραση, καθώς αυτά τα φαινομενικά μικρά γλωσσικά στοιχεία ασκούν σημαντική επιρροή στη σαφήνεια, την ακρίβεια και τη συνολική συνοχή του κειμένου. Οι σωστές προθέσεις διασφαλίζουν ότι οι σχέσεις μεταξύ αντικειμένων, χρόνου, τοποθεσίας και κατεύθυνσης μεταφέρονται με ακρίβεια, αποτρέποντας πιθανή σύγχυση ή παρερμηνεία. Σε τεχνικά και ιστορικά πλαίσια, όπου η ακρίβεια είναι το κλειδί, μια κατάλληλη επιλογή πρόθεσης μπορεί να καθορίσει τη σωστή ερμηνεία γεγονότων, εννοιών και σχέσεων, διατηρώντας έτσι την ακεραιότητα και την αποτελεσματικότητα της μετάφρασης.

Ακολουθούν ενδεικτικά παραδείγματα από το κείμενο:

- ➔ Το βράδυ = In the evening
- ➔ Το πρωί = In the morning
- ➔ Το απόγευμα = In the afternoon

- ➔ Το μεσημέρι = At noon
- ➔ Στις 13:35 = At 13:35
- ➔ Στις 13 Μαρτίου = On March 13th

2.2 Γλωσσάρι

ΟΡΟΣ ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΥ	ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ	ΠΗΓΗ	ΣΥΓΚΕΙΜΕΝΟ
Άγημα Καταλήψεως	Detachment Party	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Αγκυροβολημένος	Anchored to	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Αεροπορική Επιχείρηση	Air Mission	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ακρωτήριο	Cape	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ακτή	Coast	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Αλιευτική Λέμβος	Fishing Boat	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ανάδυση	Surfacing	Πατάκης Αγγλο-ελληνικό και Ελληνο-αγγλικό Λεξικό	
Ανατροπή	Capsizing	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ανθυπασπιστής	Warrant Officer	Στρατιωτική Σχολή Ξένων Γλωσσών, Οδηγός Νατοϊκής Ορολογίας (Τριών Κλάδων)	
Ανθυποβρυχιακός	Anti-Submarine	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ανθυποβρυχιακή Έρευνα	Anti-Submarine Investigation	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ανοίγω Πυρ	Open Fire	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ανταλλαγή Σημάτων	Message Exchange	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Αντιαεροπορικό Αερόστατο	Anti-Aircraft Balloon	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Αντιναύαρχος	Vice-Admiral	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Αντιπλοίαρχος	Junior Captain	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Αντιτορπιλικό	Torpedo Boat-Destroyer	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ανώτατο Ναυτικό Συμβούλιο	Supreme Naval Council	Επίσημη Ιστοσελίδα του Ελληνικού Ναυτικού https://hellenicnavy.gr/en/geniko-epiteleio-naytikoy-gen/supreme-naval-council/	
Αξιωματικός	Officer	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Απόβαση	Landing	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Αποβατική Επιχείρηση	Landing Mission	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Αποστολή	Despatch	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Αρματαγωγό	Aircraft Carrier	Merriam-Webster Dictionary	

Αρμός	Seam	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Αρχηγός Στόλου	Commander-in-Chief Fleet	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ατμόπλοιο	Steamship	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Βενζινάκατος	Motor Boat	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Βόμβα Βυθού	Depth Charge	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Βυθισμένος	Submerged	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Γενικό Επιτελείο Ναυτικού	Hellenic Navy General Staff	Επίσημη Ιστοσελίδα του Ελληνικού Ναυτικού https://hellenicnavy.gr/geniko-epiteleio-naytikoy-gen/	
Γέφυρα	Bridge	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Γραμμή Ασφαλείας	Load Line	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Γραμμή Παραγωγής	Line Ahead	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Γυροσκόπιο	Gyroscope	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Δεξαμενόπλοιο	Tanker	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Διαρροή	Leakage	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Διάσωση	Salavage	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Δίοπος	Leading Seaman	Στρατιωτική Σχολή Ξένων Γλωσσών, Οδηγός Νατοϊκής Ορολογίας (Τριών Κλάδων)	
Εκτόπισμα	Displacement	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Εμβολίζω	Vaccinate (to)	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Εμπορικό Ναυτικό	Merchant Navy	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Εμπορικό Σκάφος	Merchant Vessel	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Επάκτιος	Coastal	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Επανδρώνω	Man (to)	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Επιταγμένος	Requisitioned	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Επιφάνεια	Surface	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Εφορμά	Dive	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Θάλασσα	Sea	Πατάκης Αγγλο-ελληνικό και Ελληνο-αγγλικό Λεξικό	
Θωρηκτό	Battleship	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ιστό	Mast	Πατάκης Αγγλο-ελληνικό και Ελληνο-αγγλικό Λεξικό	
Ιστιοφόρο Πλοίο	Sailer	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Καταδρομικό Πλοίο	Cruiser	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Καταδύομαι	Dive	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Κατάρτι	Mast	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Κατάστρωμα	Deck	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Καταπλέω	Arrive	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Κόμβος	Knot	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Κορβέτα	Corvette (Γαλλικά)	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Κυβερνήτης	Captain	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Λέμβος	Boat	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Λιμάνι	Harbour	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	

Λιμενοβραχίονας	Jetty	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Μεθορμίζω	Move (to)	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Μηχανή Diesel	Diesel Engine	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Μηχανοστάσιο	Engine Room	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Μονίτορας	Monitor	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Μπάζω Νερά	Take Water	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ναρκαλιευτικό	Mine Sweeper	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ναρκοθέτιδα	Mine Layer	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ναυαγός	Shipwrecked	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ναυαρχίδα	Flagship	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ναυπηγείο	Building Yard	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ναύτης	Sailor	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ναυτικές Αρχές	Maritime Authority	Επίσημη Ιστοσελίδα του Ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών https://www.mfa.gr/en/citizen-services/merchant-marine-affairs/maritime-affairs.html	
Νηοπομπή	Convoy	Πατάκης Αγγλο-ελληνικό και Ελληνο-αγγλικό Λεξικό	
Νησίδα	Islet	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Νήσος	Island	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ομοχειρία	Servants (of)	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Οπλιταγωγό	Troopship	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ορατότητα	Visibility	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Όρμος	Road	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Παρία	Sidewall	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Περιπολία	Patrol	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Περισκοπίο	Periscope	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Πλευρό Λιμένος (Αριστερά)	Port-Side	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Πλευρό Πηδαλίου (Δεξιά)	Starboard-Side	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Πλοίαρχος	Captain	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Πλωτάρχης	Commander	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Πολυβόλο	Machine-Gun (M.G.)	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Πολεμικό Πλοίο	Warship	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Προβολέας	Searchlight	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Προσαράζω	Run Ashore to	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Πρότακτος	Volunteer	Επίσημη Ιστοσελίδα της Ελληνικής Δημόσιας Διοίκησης https://www.gov.gr/en/ipiresies/strateuse/katataxe/katataxe-protaktou-stis-enoples-dunameis	
Πρύμνη	Stern	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Πρυμνοδετώ	Make Fast to	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Πυροβολαρχία	Artillery Battery	Collins English Dictionary / Γ. Μπαμπινιώτης, Λεξικό για το Σχολείο και το Γραφείο, Β' Έκδοση	
Πυροβόλο	Gun	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Ρήγμα	Breach	Official Journal of the European Union, Directive 2009/45/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF	... In all cases, only

		THE COUNCIL Of 6 May 2009 on safety rules and standards for passenger ships https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:163:0001:0140:EN:PDF	one breach in the hull and only one free surface need be assumed.
Ρυμουλκώ	Tow to	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Σημαία	Flag	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Σημαιοφόρος	Ensign	Επίσημη Ιστοσελίδα του Ελληνικού Ναυτικού https://hellenicnavy.gr/en/fleet/patrol-boats/hs-starakis/	
Συσσωρευτή	Battery	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Σκάφος	Vessel	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Στόλαρχος	Commodore	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Στόλος	Fleet	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Στόμιο του Λιμανιού	Mouth of the Harbour	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Συνοδεία	Convoy	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Σχεδία	Raft	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Τορπιλάκατο	Motor Torpedo Boat	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Τορπιλοβόλο	Torpedo Boat	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Υπαξιωματικός	Petty Officer	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Υπαρχος	Executive Officer	Στρατιωτική Σχολή Ξένων Γλωσσών, Οδηγός Νατοϊκής Ορολογίας (Τριών Κλάδων)	
Υπερωκεάνιο	Transatlantic	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού	Naval History Service	Επίσημη Ιστοσελίδα Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού http://www.yin.mil.gr/	
Υποβρύχιο – Υ/B	Submarine	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Υποναύαρχος	Rear-Admiral	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Υποπλοίαρχος	Lieutenant	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Υπουργείο των Ναυτικών	Ministry of Naval Affairs (1846-1849)	Επίσημη Ιστοσελίδα Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού https://hellenicnavy.gr/en/history-of-the-hellenic-navy/	
Φάρος	Lighthouse	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Φορτηγό Πλοίο	Cargo Steamer	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	
Χερσόνησος	Peninsula	Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων	

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συνοψίζοντας, η διαδικασία μετάφρασης και σχολιασμού του τεχνικού και ιστορικού κειμένου ήταν μια προσπάθεια που χαρακτηρίστηκε από ακρίβεια και στρατηγικές αποφάσεις. Αυτό το ολοκληρωμένο εγχείρημα έχει εντρυφήσει στις περιπλοκές της γλώσσας, του πολιτισμού και του ιστορικού πλαισίου, με αποτέλεσμα ένα προϊόν που μεταφέρει πιστά την ουσία του πρωτοτύπου, εξασφαλίζοντας παράλληλα σαφήνεια και προσβασιμότητα για το κοινό-στόχο.

Η διερεύνηση των λεξιλογικών προκλήσεων αποκάλυψε τον κρίσιμο ρόλο της ακριβούς ορολογίας στη μετάδοση εξειδικευμένων εννοιών. Με την προσεκτική πλοήγηση στην πολυσημία και την επιλογή κατάλληλων ισοδυνάμων, η μετάφραση διατηρεί την τεχνική αυστηρότητά της χωρίς να διακυβεύεται η κατανόηση. Η ακρίβεια αυτή επεκτείνεται και στην επιλογή των προθέσεων, όπου κάθε επιλογή συμβάλλει στη μετάδοση ακριβών σχέσεων μεταξύ στοιχείων, μια κρίσιμη πτυχή στην τεχνική και ιστορική ακρίβεια. Από την άλλη πλευρά, Η στρατηγική χρήση της *Παθητικής Φωνής* και των ποικίλων χρόνων, όπως ο *Past Simple* και ο *Past Perfect*, στη μετάφραση αποτελεί απόδειξη της προσεκτικής εξέτασης της αφηγηματικής εξέλιξης. Χρησιμοποιώντας αυτές τις δομές με σύνεση, η μετάφραση δημιουργεί ένα συνεκτικό χρονικό πλαίσιο, ενισχύοντας την κατανόηση από τον αναγνώστη των ιστορικών ακολουθιών και των αποχρώσεων των γεγονότων.

Επιπλέον, η αναγνώριση της επανάληψης λέξεων ως υφολογικού και αφηγηματικού μέσου υπογραμμίζει τη σημασία της διατήρησης του ρυθμού και της ροής στη μετάφραση. Η προσεκτική διαχείριση της επανάληψης διασφαλίζει ότι το μεταφρασμένο κείμενο συντονίζεται αρμονικά με το πρωτότυπο, διατηρώντας παράλληλα τη σαφήνεια και την εμπλοκή του αναγνώστη. Η σημασία αυτού του έργου δεν έγκειται μόνο στις τεχνικές πτυχές αλλά και στις ευρύτερες πολιτιστικές και ιστορικές προεκτάσεις του. Η μετάφραση και ο σχολιασμός χρησιμεύουν ως αγωγοί, γεφυρώνοντας γλωσσικά χάσματα και επιτρέποντας τη διάδοση γνώσεων και διορατικότητας πέρα από γλωσσικά και πολιτισμικά σύνορα. Καθώς καθιστά το τεχνικό και ιστορικό περιεχόμενο προσιτό σε ένα ευρύτερο κοινό, το έργο αυτό συμβάλλει στον εμπλουτισμό της κατανόησης και στη διατήρηση κοινών ανθρωπίνων εμπειριών.

Υπό το πρίσμα των προαναφερθέντων, αυτό το έργο μετάφρασης και σχολιασμού αντιπροσωπεύει μια σχολαστική προσπάθεια που αγκαλιάζει τη γλωσσική ακρίβεια, την πολιτιστική ευαισθησία και την ιστορική συνείδηση. Μέσω του σχολαστικού χειρισμού του λεξιλογίου, της γραμματικής και των αφηγηματικών τεχνικών, διατηρείται η ουσία του πρωτότυπου κειμένου, ενώ διευκολύνεται το ταξίδι του σε ένα νέο γλωσσικό πεδίο. Το έργο αυτό αποτελεί απόδειξη της περίπλοκης τέχνης της μετάφρασης, μιας γέφυρας που συνδέει διαφορετικούς κόσμους σκέψης και έκφρασης, προωθώντας μια βαθύτερη εκτίμηση για το πολύπλευρο μωσαϊκό της ανθρώπινης επικοινωνίας και γνώσης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Λεξικά-Γλωσσάρια

1. Γ. Μπαμπινιώτης, (2012), Λεξικό για το Σχολείο και το Γραφείο, Β' Έκδοση, Κέντρο Λεξικολογίας, Αθήνα.
2. Ι. Πατάκης, (2014), Αγγλο-ελληνικό Ελληνο-αγγλικό Λεξικό, Εκδόσεις Πατάκης, Β' Έκδοση, Αθήνα.
3. Π.Ε. Σερδίτσα, (2006), Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα.
https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
4. Bureau for International Language Co-ordination, (2003), Οδηγός Νατοϊκής Ορολογίας (Τριών Κλάδων), Hellenic Army Language School / Σχολή Ξένων Γλωσσών.
https://www.natobilc.org/documents/Military%20Language/TriSvcBILC_005.pdf
5. Collins English Dictionary <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english>
6. Merriam-Webster Dictionary. <https://www.merriam-webster.com/>

Ελληνόφωνη Βιβλιογραφία

1. Γιώργος Κεντρωτής, (1996), Θεωρία και Πράξη της Μετάφρασης, Εκδόσεις Δίαυλος, Αθήνα.
2. Δημήτριος Γληνός, (1922), Έθνος και Γλώσσα, Εκδόσεις Πελεκάνος, Αθήνα.
https://books.google.gr/books?id=SPgbBgAAQBAJ&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
3. Δημήτρης Επικούρης, Σημειώσεις πάνω στην Αγγλική Γραμματική, Β' Έκδοση Επαυξημένη.
<https://www.ebooks4greeks.gr/shmeiwseis-panw-sthn-agglikh-grammatikh>
4. Μ. Ζ. Κοπιδάκης, (2015), Ιστορία της Ελληνικής Γλώσσας, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο, Δ' Έκδοση, Αθήνα.
5. Μανόλης Τριανταφυλλίδης, (2019), Αναπροσαρμογή της Μικρής Νεοελληνικής Γραμματικής, Οργανισμός Εκδόσεων Διδακτικών Βιβλίων, Αθήνα.
6. Ντέιβιντ Χόλτον, Πίτερ Μάκριντζ, Ειρήνη Φιλιππάκη-Γουόρμπερτον, (2020), Γραμματική της Ελληνικής Γλώσσας, Εκδόσεις Πατάκης, 23η Έκδοση, Αθήνα.
7. Σ.Γ. Κεραμίδας, (2015), Ζητήματα Ορολογίας στην Τεχνική Μετάφραση, Εκδόσεις Δίαυλος, Αθήνα.

Ξενόφωνη Βιβλιογραφία

1. Jeremy Munday (2009), The Routledge Companion to Translation Studies, Revised Edition, Routledge Taylor & Francis Group, New York, U.S.A.

[https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=ictlRLq_pSsC&oi=fnd&pg=PP1&dq=The+Routledge+Companion+to+Translation+Studies+\(Revised+Edition\)&ots=9JSxrxnXCZ&sig=mhT2pL9fBzGA4OIqollxlCK_7I&redir_esc=y#v=onepage&q=The%20Routledge%20Companion%20to%20Translation%20Studies%20\(Revised%20Edition\)&f=false](https://books.google.gr/books?hl=en&lr=&id=ictlRLq_pSsC&oi=fnd&pg=PP1&dq=The+Routledge+Companion+to+Translation+Studies+(Revised+Edition)&ots=9JSxrxnXCZ&sig=mhT2pL9fBzGA4OIqollxlCK_7I&redir_esc=y#v=onepage&q=The%20Routledge%20Companion%20to%20Translation%20Studies%20(Revised%20Edition)&f=false)

2. Lawrence Venuti (2000), The Translation Studies Reader, Routledge Taylor & Francis Group, London, U.K.
https://translationjournal.net/images/e-Books/PDF_Files/The%20Translation%20Studies%20Reader.pdf
3. Michael Cronin (2007), Μετάφραση και Παγκοσμιοποίηση, Μετάφραση Ι. Κελάνδρια, Εκδόσεις Δίαυλος, Αθήνα.
4. Mona Baker (1998), In Other Words: A Coursebook on Translation», Routledge Taylor & Francis Group, New York, U.S.A.
<https://staffnew.uny.ac.id/upload/197701052008121001/pendidikan/Referenc+book+1-In+Other+Words+-Coursebook+on+Translation.pdf>
5. Official Journal of the European Union, Directive 2009/45/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL Of 6 May 2009 on safety rules and standards for passenger ships.
<https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:163:0001:0140:EN:PDF>

Χρήσιμες Ιστοσελίδες

1. Επίσημη Ιστοσελίδα της Ελληνικής Δημόσιας Διοίκησης
<https://www.gov.gr/en/ipiresies/strateuse/katataxe/katataxe-protaktou-stis-enoples-dunamis>
2. Επίσημη Ιστοσελίδα του Ελληνικού Ναυτικού
<https://hellenicnavy.gr/en/fleet/patrol-boats/hs-starakis/>
3. Επίσημη Ιστοσελίδα του Ελληνικού Υπουργείου Εξωτερικών
<https://www.mfa.gr/en/citizen-services/merchant-marine-affairs/maritime-affairs.html>