

**ΤΜΗΜΑ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ, ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ ΚΑΙ
ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ**



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

Μετάφραση και μεταφραστικός σχολιασμός του αποσπάσματος του βιβλίου « Μεθ' Ορμής Ακάθεκτου. Επίτομη Ιστορία του πολεμικού Ναυτικού 1821-1945»,

Β' Έκδοση (σελίδα 460 έως 476)

Ονοματεπώνυμο: **Χριστίνα Τοπούζη**

Αριθμός Μητρώου: **Ξ2017049**

Επιτροπή εποπτείας:

Λίβας Σωτήριος (Αναπληρωτής Καθηγητής)

Κεραμίδας Σωτήριος (Επίκουρος Καθηγητής)

ΚΕΡΚΥΡΑ 2022

ΤΙΤΛΟΣ

**« Μεθ' Ορμής Ακάθεκτου. Επίτομη Ιστορία του πολεμικού Ναυτικού
1821-1945»,**

Β' Έκδοση (σελίδα 460 έως 476)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Πρόλογος	5
2. Μετάφρασμα.....	6
3. Πρωτότυπο κείμενο.....	15
4. Μεταφραστικός Σχολιασμός.....	24
4.1. Εισαγωγή.....	24
4.2. Ανάλυση κειμένου πηγή	24
4.3. Είδος κειμένου.....	25
4.4. Λειτουργίες κειμένου	25
4.5. Σκοπός κειμένου.....	25
4.6. Πακέτο μεταφραστικών οδηγιών και σύγκριση ΚΣ και ΚΠ.....	26
4.7. Μεταφραστικά προβλήματα και επίλυση.....	26
4.8. Συμπέρασμα.....	28
5. Επίλογος.....	30
6. Γλωσσάρι.....	31
7. Βιβλιογραφία.....	32

1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν κείμενο προς μετάφραση που κλήθηκα να μεταφράσω για την πτυχιακή μου εργασία αποτελεί απόσπασμα του βιβλίου «Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου- Επίτομη ιστορία του πολεμικού ναυτικού 1821-1945». Το βιβλίο αυτό κάνει λόγο για την ιστορία αλλά και την εξέλιξη του πολεμικού Ναυτικού στην Ελλάδα σε ένα οργανωμένο στρατιωτικό σύστημα. Επίσης, γίνεται ανάλυση σε πολλούς ναυτικούς τομείς όπως για παράδειγμα την ναυτική εκπαίδευση, το στόλο, τα τεχνολογικά επιτεύγματα της εποχής καθώς επίσης και στην πολιτική και στρατιωτική δύναμη της χώρας, καθώς η Ελλάδα αποτέλεσε και εξακολουθεί να αποτελεί μεγάλη ναυτική δύναμη.

Όσον αφορά το αποσπασματικό κομμάτι προς μετάφραση πρόκειται για ένα τεχνικό κείμενο καθώς περιέχει εξειδικευμένη ορολογία. Η ορολογία τεχνικών κειμένων είναι πολύ συγκεκριμένη, έτσι ο μεταφραστής πρέπει να διέπεται από ακρίβεια, συνέπεια καθώς επίσης άριστη επίγνωση για το θέμα που επρόκειτο να μεταφράσει. Γι' αυτό ακριβώς το λόγο επέλεξα να μην ασχοληθώ με μία ερευνητική εργασία αλλά με την μετάφραση ενός τέτοιου κειμένου, καθώς θέλησα να δοκιμάσω τις δεξιότητες μου ως μεταφράστρια σε ένα κείμενο με ειδική ορολογία.

Η μεταφραστική διαδικασία δεν αποτελεί απλά μεταφορά όρων και λέξεων από μία γλώσσα σε μία άλλη. Αντιθέτως, ο μεταφραστής πρέπει να διαθέτει κριτική ικανότητα και να μπορεί να προσαρμόσει το κείμενο πηγή για το σκοπό που του έχει ανατεθεί, χωρίς όμως να αλλοιώσει τις απόψεις του εκάστοτε συγγραφέα και το περιεχόμενό του κειμένου-πηγής. Πρόκειται, λοιπόν, για μία δυναμική σχέση, μεταξύ ιδεών και εννοιών και ο μεταφραστής αποτελεί το επικοινωνιακό μέσο μεταφοράς. Επομένως αν και στην μετάφραση των τεχνικών κειμένων ο μεταφραστής μπορεί να ακολουθήσει νόρμες, τακτικές και στρατηγικές οι οποίες είναι συγκεκριμένες, δεν παύει να είναι απαραίτητη η κριτική ικανότητα και η αντίληψη του μεταφραστή.

Όσον αφορά το οργανωτικό κομμάτι της εργασίας μου, προσπάθησα να ακολουθήσω βήμα βήμα το προσχέδιο που μας δόθηκε από το τμήμα της σχολής μας σχετικά με την πτυχιακή εργασία και να είμαι όσο περισσότερο συνεπής και ακριβής γίνεται στο προσχέδιο.

Τέλος, κατόπιν της μετάφρασης του πρωτότυπου κειμένου ακολουθεί ο σχολιασμός της μεταφραστικής εντολής, ο εντοπισμός των μεταφραστικών προβλημάτων που αντιμετώπισα καθ' όλη την διάρκεια της μετάφρασης καθώς και η επίλυση τους, αναφερόμενη σε θεωρίες της μετάφρασης.

2. ΜΕΤΑΦΡΑΣΜΑ

3. The German invasion

On April 6, the German invasion of the Greek-Bulgarian border began. Straightaway, stormy air raids started. As a result, a lot was lost. Greek warships, but also lined up ships. On 6 April, during the bombing at Piraeus port the big British cargo steamship Clan Fraser has approached, which contained 400 tons of explosive material intended for the Greek Powder and Cartridge Company. The explosion was terrible and caused major damage. E. Kavvadias (p. 249) writes the fact:

Among the ships found in the port of Piraeus was the Great English Clan Fraser, 10,000 tons, tied up in the first port hangar, left side and near the inner mouth of the harbor. Or maybe it was a bomb. Incendiary and firefighting contingents as well as the fire brigade Service did not find the crew of the ship, and assumed that he thought it good not to go out to the shelters on land, where they would have gone during the bombing. Because there was the fear that the fire might spread to ships and buildings, Captain Bakopoulos and the harbor master captain Sparpetes (each) ordered the first one the Norwegian rescue boat Viking to serve him and the other to tow the tugboats Agios Georgios and Thunder within the port.

Meanwhile, Bacoponlon was reported from the watchtower that in the book there is the negative no. This doesn't make any sense. It seems logical that he considered it good to exit mines against the burning ship in Oronomikon Station, that there has been a fall of mines between the front of the cargo steamship and the right jetty. After that, because there was a possibility during the towing above the mine that this explosion would explode and that the entrance of the port under the sinking ship would be blocked, Bakopoulos, after the approval of Hellenic Navy General Staff (HNGS), suspended the removal. The British regarding this case states the following: But then, just then, silent and missing English authorities showed up and reported that within the burning ship there is more than 400 tons of trotyl, intended for the Greek Powder and Cartridge Company. I was unable to find out, despite all my efforts, which of them took the courage to confess this criminal negligence and what they said to him.

Therefore:

There was another attempt to remove the ship, but neither the approach was possible, because of the intense fire and a second bomb, which, as it seems, fell on it during the new attack, nor was the cutting of the wires from the land that was tied, because all the surrounding hangars were burning. The sinking of the ship was not possible, because the place was shallow; and it appeared that, having cast off a few plates of the stern, it had already laid on the bottom. It was imperative that everyone had to get away from the ship as soon as possible and the fatality occurred at 3:33 in the morning, when the bombing had ended a long time ago. And that's the end of the explosion. The glow and the explosion were terrible. The Clan Fraser was dismantled and its incandescent fragments ejected into unbelievable distances. They were found in the Municipal Theatre, the Vassiliadis Shipyard and Passalimani. In fact, they also transmitted fire in nearby parts of the city, as well as on ships, while all houses and port facilities around the port were destroyed (...).

Image

Troopship Frida. On the deck of submarine Proteus in the bay Salamis Naval Base in 1935. Appear on the right Lieutenant M. Chatzikonstantis (first mate), Captain E. Kavvadias (Submarine Commander), Commander V. Kyris (Governor) and unknown (adjutant Commander). Hellenic Maritime Museum.

The casualties on ships of the Navy.

The German invasion was accompanied by dire air raids, which sank many warships of the Greek Fleet but also Replenishment oilers. The losses of the Greek Fleet on ships were as follows:

Greek torpedo boat Proussa

On April 4, 1941 at 14:00, two days before the beginning of the German invasion, Proussa, under the command of Commander N. Kotsiliris, sailed to Corfu and held before the port in order to disembark Vice Admiral D. Economou, who would continue his inspections in the naval administrations of the area.⁸⁴

After the disembarkation of the vice admiral the ship was to sail into the bay of Ipsos to avoid any air attack against the port. However, he did not have time to leave and five German planes attacked him. Although no bomb hit the ship, the fact that it fell too close to it caused many irreparable damages. It moored in the railway platform of the entrance of the port and after the useful material was removed, it was decided to abandon it. An attempt was made to sail into the bay of Govino without result and eventually, it sank where it was moored.

Greek destroyer ship Psara

Greek destroyer Psara, ruled by Commander P. Konstas, on Easter Day, April 20, 1941, while it was in Megara Bay at 18:15, was attacked by 15 German aircrafts. The ship immediately began to attack them with its anti-aircraft but two bombs hit it resulting in the cutting of the bow up to the height of the bridge and after a while it sank despite trying to tow it to the shallows. The surviving crew and the ship's officers, coordinated by their captain, boarded other Fleet ships and the container ship Marit Maersk and descended to the Middle East to continue the fight against the Axis.

Greek torpedo boat Kios

The torpedo boat Kios, ruled by commander D. Valtino, was placed under the command of the Commander of the Torpedo Flotilla on 19 April. He sailed to Vouliagmeni, where the torpedo mooring was located and patrolled in the area of the Saronic Gulf.

On April 22, he sailed to Aegina where the Greek destroyer Hydra had sunk. There he picked up shipwrecked and wounded and disembarked them in the bay of Vouliagmeni. On 23/4 he and the other torpedo boats and auxiliaries that were in Vouliagmeni and Kavouri were under attack by 28 German aircrafts, which left their bombs from a low height, while at the same time they were firing. Although the bombs did not hit the ship, the 15 bombs that were dropped at a short distance caused it very serious damage. It was deemed useless and the Ministry of Naval Affairs ordered its sinking.

⁸⁴The General Manager of the Greek Powder and Cartridge Company, Bodosakis Athanasiadis informed the Hellenic Navy that in addition to this large amount of trotyl on Clan Fraser, there were also 6 tons of tetryl, which he rushed to unload in time before the beginning of the German airstrikes. Fokas (1953) vol. A1, 367.

Greek Battleship Kilkis

The battleship Kilkis had been decommissioned before the declaration of war and was anchored at the Salamis Naval Base. During its bombing by the German aircrafts on April 24, three bombs hit the ship resulting in the death of the leading seaman K. Sachtouris, pilot of the anti-aircraft that was placed on the bridge of the ship.

Greek destroyer Vasilefs Georgios

The greek destroyer V. Georgios, ruled by the commander P. Lappas, on which the unclassified captain G. Mezeviris was also on board, on the night of the 13th / 14th of April was anchored together with the destroyer V. ``Olga in Sofikos bay. On the night of the 13th/14th enemy aircraft passed over the ship and, for precautionary reasons, changed anchorage. After a while, an aircraft engine noise was heard again and the captain ordered the ship to sail with maneuvers near the shore. A few minutes after midnight and while the destroyer V. Olga started firing against an aircraft, a bomb fell one meter away from the left side of the destroyer V. Georgios. The ship was shaken, the engines stopped, the electricity went out, the circuit breakers fell and the boilers went out. The ship was slanted to the left. With much effort, the engines functioned and the ship was able to sail to the Naval Base. During its stay at the Naval Base, the destroyer warship was towed in the Floating Tank, but because it could not be repaired due to the continuous air raids, it sank together with the tank in order not to fall in the hands of the enemy. However, when the Germans conquered the Naval Base, they refloated it and put it into operation, with the name Hermes.

Auxiliary ship Pleia

The auxiliary ship of the 2 Pleia Fleet, commanded by Lieutenant V. Krystallidis, was patrolling the Gulf of Patras. On April 21, Krystallidis was killed in a heavy air raid while he was on the bridge of his sinking ship. There was killed also the leading seaman, S. Deligiannis.

Auxiliary ship Aura

The auxiliary aquifer of the Aura Fleet, commanded by the lieutenant P. Vatikioti, was ordered to sail to Souda on April 22, but due to air strikes he grounded the ship in Vouliagmeni, where it was abandoned half-submerged. Along with these losses, the Greek destroyer Leon must be counted even though it was useless by accident and not by air raid. The destroyer piloted by Captain Petros Protopapas sailed from Souda on the night of April 17/18 to accompany the passenger steamship Ardena to Piraeus. At 01.20 on 18/4 and while the captain had retired to the cabin of the bridge, the two ships collided.

Image

Midshipmen G. Psalidas, K. Zotiadis and G. Oikonomopoulos in the Fairey ME floats in Volos, in December 1940. Hellenic Maritime Museum.

Image

Aircraft 221° on a flight over the port of Piraeus, January 1941. Hellenic Maritime Museum.

Leo's stern was completely cut off from the collision and one or two depth charges exploded. Lieutenants L. Spyridonas and Sp. Daskolilas, the mech. leading seaman K. Saravakos and the sailor mech. M. Vassiliadis was killed. Also, the hospital ships of Socrates and Hellinis were sunk by air raids. In fact, the Hellinis hospital ship, commanded by lieutenant C. Revidis, on April 13, while it was sailing to Lefkada and having visible the international sign of the Red Cross, was hit by an enemy aircraft. On 21/4, while it was in the port of Patras, it was hit by six bombs and engulfed in flames. The captain, showing composure and dexterity, managed to move alongside his sinking ship and bring the wounded and the crew to land safely.

Finally, the Replenishment oilers sank: Viking, Fokion, Ithaca, Theodora II, Alberta and the barge Axios. The heavy German air bombing caused many losses to the already small Greek Fleet⁸⁵. Nevertheless, the Hellenic Navy will not give up, it will not surrender. With the collapse of the country it will sail as a system with its administrations and its structure in the direction of Alexandria. From there, it will fight on the side of the Allies against the Axis. This unique military achievement connects the modern Hellenic Navy with the tradition of Ancient Athens, when the Athenian fleet was consuming the Persian Fleet in Salamis, despite the fact that they did not have a homeland. The Navy was about to be reborn from its ashes, away from home and in the vortex of war.

4. The exodus

Despite the heroic resistance of many Greek military formations, it was quickly realized that the German attack could not be stopped. From the beginning of April, the unfavorable political and military developments had convinced the Chief of the Hellenic Navy General Staff, Lieutenant Sakellariou, of the need to move the Fleet to the South. By his written

⁸⁵ The Fleet Commander E. Kavvadias gives in his book (p. 252-53) a vivid image of the German airstrikes but also the brave attitude of the Greek crews and specifically in this case the brave attitude of battleship G. Averoff: On the night of the 11th to the 12th of April came the turn of the Fleet. From the 10th night, successive waves began to bombard the area of Elefsinas until the morning hours. They had not eluded the presence of many English Military transport aircraft in Skaramagas, but their attention (wrongly in my view) was directed towards the warships, which were extremely visible under the bright moonlight. Flying low, defying the fire of the ships and the artillery being sparse and intermittent, I watched with great concern the repeatedly bombing at a distance of 11/2 miles from us anchored destroyer ship Olga, because this signified that in the night our destroyers were more visible. The bombs fell so close that the ship was constantly wet by the jets. Fortunately, they must have been bombs with very small charges and so they did not suffer damage to the reef. Around G. Averoff were constantly flown one or two airplanes, alternating perhaps, because once in a while five small bombs fell near us, as well as a landmine on the bulkhead deck. However, although the ship was undoubtedly visible, the surrounding hills, perhaps our fire and the only speedboat on land, despite the Bodossaki factory, hindered good aim. Aircraft are firing, but without effect. The Priest of the Fleet, Archimandrite Papanikolopoulos, uncovered and carrying vestments, went calmly to the shipboard gang, and blessed the guns many times, while they were firing. At the moment, two aircraft were found above Averoff and below. The Vickers were ordered to fire. It seems that one of them was hit because it was removed as a flaming bullet and fell after explosions on Salamis. One of the machine guns had just been blessed and the religious crew attributed it to the success. I was very satisfied by this first eight-hour battle, to use the real expression of the anchored ship against systematic bombardment and more given time will be repeated stereotypically in all German airstrikes against the ship, even after a few months of heavy bombardments in Alexandria and Sonez (...). The discipline of fire was excellent. We had only 700 cartridges for the four Vickers of 76, our only, as we said, real A/A cannon and it seemed to be used only on a real threat, which is quite difficult.

order (no. 122/3293)⁸⁶, he appealed to the Commander of the Naval Base, the rear admiral Delagrammatikas, to load on some merchant ships various ammunition and special materials of the destroyers and submarines to be transported to Souda. For this task were offered the Replenishment oiler Zande for the materials of the destroyers, the Replenishment oiler Heleni together with the repair ship Hephaestus for the submarines. Also, the passenger ships Sofia and Alberta, after loading ammunition in Eleusis, sailed accompanied by destroyers on the night of April 9 and the next morning arrived in Souda, where they immediately began unloading. This ammunition could not be transported to Alexandria due to the heavy bombardment of Souda.

Image

Maritime aviation seaplanes at the Valtoudi seaport. Aircraft of the type Velos and Fairey III F can be seen in the series, while only on the left of the photo there is an Avro 504 N / O. Hellenic Maritime Museum.

The battleship Kilikis, half sunk in the Salamis Naval Base.

After the takeover of Thessaloniki, Admiral Sakellariou submitted a memorandum (no. 4083/10 April) to the Prime Minister, by which he submitted proposals for the relocation of the Fleet. Regarding the new Fleet Base, Sakellariou suggested that the Fleet has to be moved to Alexandria and not to attempt searching it in coves located on Greek soil. As for the composition of the Fleet, he proposed to transport only those ships that had combat value, i.e. the 10 destroyers, 5 submarines, the repair ship Hephaestus, 8 auxiliary Fleet and 9 commanders. As for the remaining Greek ships, including G. Averoff, he suggested that the British government should be asked if they could be provided anywhere else otherwise to be sunk. As for the supplies of the Fleet, he proposed that the ammunition of the ships have to be transported to Alexandria, as well as, the scarce materials of engines and shipbuilding, as far as possible. As for the personnel, the Chief of Hellenic Navy General Staff suggested that only those who were capable and necessary for the military needs of the Fleet be transferred. Those who were serving in the land services were excluded, even those of the Naval Base and the Hellenic Navy General Staff. He did not exclude himself from this either, as he claimed that any Fleet Commander could fulfill the duties of the Government's naval consultants. For the forts and units of the anti-aircraft artillery he suggested to be destroyed by last minute blasting, as well as the deposited material. Finally, he demanded that non-military buildings and facilities, not even archives other than the secrets of international relations and intelligence from 1937, be destroyed.

Image

⁸⁶ Sakellariou (1945), vol. B1,168. Maritime aviation seaplanes at the Valtoudi seaport. Aircraft of the type Velos and Fairey III F can be seen in the series, while only on the left of the photo there is an Avro 504 N / O. Hellenic Maritime Museum.

1. The Oai Apezei.
2. The hospital ship Ellinis.
3. The port of Piraeus was completely destroyed after the explosion of Oai Apezei.

Image

Ioannis Toumbas. As captain of the Adria destroyer, he will make history since he managed ,along with the heroic efforts of his crew, to rule it without a bow after a landmine impact first in Turkey and finally in Alexandria. Naval History Department.

After that, the Supreme Naval Council was convened by the Prime Minister. By his record no. 2/1941 stated that he agreed with Sakellariou's views with the Undersecretary of the Navy, I. Papavassiliou, to maintain some reservations on personnel issues but without expressing the nature of these reservations. Afterwards, a confidential order of the Prime Minister was issued (no. No. 927/11 April)⁸⁷, by which the 10 destroyers and the 5 submarines were ordered to be ready to sail with the first order to a destination which would be defined later. The repair ship Hephaestus, the 7 fleet auxiliaries as well as the 7 replenishment oilers had to be ready. G. Averoff and the 13 torpedo boats had to be ready to sail in the direction of Souda, as well as the air squadrons of Maritime aviation. The ammunition of the ships and the rare machinery and shipbuilding materials had to be transported in Souda. Headquarters and crews of auxiliary and replenishment oilers had to be reinforced, while the remaining staff, who would no longer be needed, would be sent on leave, while a small number of civil servants on duty would remain for guarding the buildings, facilities and materials. Forts and anti-aircraft units had to prepare for the uselessness of their material and their ammunition. The ammunition in stock had also to be destroyed. The facilities of the Wireless at the Botanical Garden, the Crews of the Naval Base, all the buildings, the impure war materials, as well as the industrial or scientific equipment had to be kept intact. Documents and files other than codes, secret documents and other international relations from 1937 onwards would also remain intact. As many ships as ordered are unable to sail, had to be destroyed in a way that could be effective. The Chief of Hellenic General Staff had to remain as a naval consultant to the Government.

The first action to be mentioned was the blasting of the cannons and ammunition of the fort of the Megalo Embolo at the mouth of Thermaikos after the occupation of Thessaloniki. Lieutenant Commander I. Toumbas with the officers and the crew of the fort together with as much material as possible could be transported by boats and trawlers to Chalkida and from there by rail to Athens. Lieutenant Commander Toumpas managed to maintain order, while the staff showed a commendable demeanor, when the feeling of disintegration in Chora grew and cases of fainting began to appear.

Specifically, in the Greek destroyer Aetos, on April 16-17, the captain, the first mate and the first engineer left the ship and almost all the non-commissioned officers imitated them. ⁸⁸ This had the effect of making the crew feel abandoned by everyone. The ship soon fell into the hands of criminal elements, resulting in scenes of mutiny, looting of public money and even sabotage of the guns. At the same time, Commander Toumpas visited the office of Lieutenant Sakellariou to report that the dismantling of the Fortress of the Megalo Embolo was successfully completed. Immediately, he was ordered by the Chief of Hellenic General

Staff to pick up the midshipman Grigoropoulos and to board the Aetos, in order to impose order.

The arrival of the new commander, however, irritated the crew, while the visit of the Fleet Commander had no effect. Nevertheless, Commander Toumba finally managed to impose order and to remove the troublemakers from the ship. At the same time, the Chief of Hellenic General Staff ordered the completion of the ship's personnel. By April 20, the ship was ready for a mission. The previous governor who stepped down was arrested. Apart from the Greek destroyer ship Aetos, the captain of the ship Spetsai also left his position without disturbing the morale of the ship's personnel. And he was arrested as well.

In the submarines the situation was also not good. On the morning of April 17, the Fleet Commander, Vice Admiral E. Kavvadias, visited the Submarine Base to emphasize the need to transport the Fleet to Alexandria. After the departure of the Fleet Commander, the commanders of the submarines agreed not to follow the voyage to Alexandria. There were even violent scenes when some of them threatened to sink the ships. Then, Lieutenant Commander Spanidis intervened, provoking anyone who wanted to try to sink them.

Characteristic is the description of the situation by Lieutenant Sakellariou (p. Page 177-78):

Delayed in the departure of the Government, and after the Aetos, Spetses, and underwater scenes, I spent all my day on the 18th of April transferred from ship to ship to stimulate those who hesitate. In the morning I went to the naval base and called to the office of the Supreme Submarine Commander all the officers and I pointed out to them that we decided to move all of us to the south, with what we have and what we have left until the end, in order to continue the struggle on the side of our Allies to save the honor of the Flag and to avoid seeing our homeland as only a tourist center, as Hitler wants it. That the victory is certainly with us and that we must not let this unique opportunity in order to correct the national mistakes of the past. Some of the Governors dared to oppose, suggesting abandonment of the ships. I threw them out of the office in the middle of the night, and ordered the crews to be inspected. I went and told them these words: "Today I have my soul black. Our church mourns the Golgotha of the Lord, and I the Golgotha of the homeland, who is brought to slavery. My grandmother told me that a small child around these rocks lived during the eight years of the Revolution of 1821, eating a little barley bread ground on the hand mill, because her people were fighting to liberate mankind. We are fighting with great Allies and they were fighting alone. Do we have any drop of blood left in us from Kanaris, Miaoulis, Kolokotronis, Karaiskakis?" Catching a sailor's collar, I pointed out: "This collar is rubbed and melted, but it does not get dirty." Grabbing my collar: "This sometimes gets dirty [...] and I have a wife and child. May God take care of them. If any of you think that he does not have the guts or that the thought of his family does not let him leave, take a step forward. He's free to go where he wants. Everyone else should immediately prepare your ships to leave for Alexandria. " No one moved from their position to leave. At the stage were also attended some young officers of the Submarines led by the heroic Lieutenant Merlin, who shouted with enthusiasm. At the same time, however, I imprisoned two superior officers, who showed no signs of repentance, and as far as some others who realized that they had begun to recover, I begged the Chief of the Naval Base to take care of them. The next day, when the harsh measures, which I took against the cowards, were informed, everyone rushed to assist the southward movement of the ships.

Until April 27 all Hellenic naval forces apart from the destroyer ship Sfendoni arrived in Alexandria. Specifically, the submarines Elafkos and Katsonis, the repair ship Hephaestus, the battleship G. Averoff, the destroyers Koundouriotis, Aspis and Niki sailed together on

April 22nd to Alexandria. The destroyer ship Vasilissa Olga sailed alone to Alexandria on 25/4. The destroyers Spetsai and Aetos sailed together in Alexandria on 23/4, where the destroyers Panthir and Ierax also landed the next day (April 24). The submarine Papanikolis arrived in Alexandria on April 27, while the submarines Triton and Nereus sailed from Greece on April 18 and landed in Alexandria. On the 12th of May the destroyer Sfedoni also arrived in Alexandria, after it was received by Captain Foifa, who managed to suppress the small stop of the ship.

However, the departure of the battleship G. Averoff, the historical flagship of the Greek Fleet, was heroic. It was a ship that the leadership had condemned to sinking as it did not consider it operational. Indeed, G. Averoff had nothing to do with the ship of the Balkan Wars. It was an old and poorly maintained ship, whose voyage to Alexandria was considered pure suicide: its large volume and low speed would be a first-class opportunity for internships by enemy aircraft. But the ship's officers and crews were aware of the historic cargo, and decided to take the risk and succeeded. The battleship G. Averoff arrived safely in Alexandria.

Image

Ioannis Vlachopoulos, governor of Georgios Averoff. Naval History Department.

It is important to expose these facts in broad terms.

After the disembarkation of the Fleet Commander, the Chief and captain of the ship, Captain Zarokostas, as well as the placement of Captain Vlachopoulos as the new captain on April 16, the atmosphere among the crew was not good. When on April 17 the crew was informed by the current lieutenant captain Papavassiliou the decision of the Hellenic General Staff to sink the ship in Psyttalia "honorably", dissatisfaction was expressed from the crew and after Papavassiliou disembarked, the senior officer captain Captain Panas decided the departure of the ship. The incitement of the crew by the midshipman Iliomarkakis and the archimandrite of the Fleet D. Papanikolopoulos also played an important role.⁸⁸

Image

The submarine *Papanikolis* in Alexandria. Naval History Department.

The ship sailed from the Gulf of Elefsina shortly after midnight on April 17th to 18th. The barrage of Psyttaleia stood in the way, the head of which refused to open its door with the ship-caisson, while reporting the situation to EEN. Damilatis, however, formed a group, which cut the barrage and opened a passage for the ship. G. Averoff⁸⁹ crossed and started sailing to the South, when the captain of the ship, Captain Ioannis Vlachopoulos, boarding a

⁸⁸ On the evening of April 17, the first lieutenant commander Papavassiliou gathered us at the officers' wardroom and announced the order of the Chief of the Hellenic Navy General Staff, admiral A. Sakellariou to sink the ship in Psyttaleia (...). After that, Papavassiliou stepped off of the ship and the oldest ship officer present remained officer Damilitis, determined to sail the battleship. The lively incitement of the crew by the impulsive midshipman Panagiotis Iliomarkakis and by the Archimandrite of the Fleet D. Papanikolopoulos also played a role in the sailing. Damilatis called the crew to the stern, and he announced that the Germans had arrived in Thira and that Averoff would sail. He called on those who did not want to follow the ship to move to the left and board to the floating crafts on the side of the ship. Their disembarkation began, but slowly, the leak from the rest began and in order to stop it, Damilatis signaled a war rising. *Memoirs of Captain K. Moschou in Dimitrakopoulos (2011).*

⁸⁹ *Memoirs of the master of the Navy and midshipman Moschos; Dimitrakopoulos (2013).*

fast gas station, overtook it and took over its management.⁹⁰ A / EEN sent the following signal to G. Averoff: God be with you. I've been dealing with allies on your behalf.⁹¹

We must reflect on the tragic situation in which the Navy managed to land in Alexandria in an organized manner to continue the fight against the Axis. The euphoria of the victory against Italy was quickly followed by the despair of the inability to face the overwhelming German armament. The whole societies, and therefore the officers of the Navy, were experiencing the collapse of the State in a tragic way. Most left behind families and relatives who did not know when and if they would see them again. Finally, victory was not considered certain either. In 1941, Germany was advancing throughout Europe. Only Britain and Russia did not meet German domination. However, most members of the Navy decided to continue the noble cause, obeying to the phrase "the best goal is defending your country".

Image

The submarine *Nereus* during its arrival in Alexandria. Naval History Department.

Image

The Corinthian submarine escort in Alexandria in 1941. Naval History Department.

Image

Crew of George Averoff on deck. In the middle is the archimandrite of the fleet D. Papanikolopoulos. Archive of Averoff.

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ Fokas (1953), vol. A ', 430

3. ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ ΚΕΙΜΕΝΟ

3. Η γερμανική εισβολή

Την 6^η Απριλίου, ξεκίνησε η εισβολή των Γερμανών στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα. Αμέσως, άρχισαν θυελλώδεις αεροπορικές επιδρομές. Αποτέλεσμα αυτών ήταν να χαθούν πολλά ελληνικά πολεμικά, αλλά και επίτακτα πλοία. Στις 6 Απριλίου, κατά τη διάρκεια βομβαρδισμών στο λιμάνι του Πειραιά, προσεβλήθη και το μεγάλο βρετανικό φορτηγό *Clan Fraser*, το οποίο περιείχε 400 τόνους εκρηκτική ύλη προοριζόμενη για το Ελληνικό Πυριτιδοποιείο. Η έκρηξη ήταν τρομερή και προκάλεσε μεγάλες καταστροφές. Ο Ε. Καββαδίας (σελ. 249) περιγράφει το γεγονός:

Μεταξύ των βληθέντων εντός τον λιμένος Πειραιώς πλοίων ήτο και τό μέγα Αγγλικόν φορτηγόν Κλαν Φρέιζερ, 10.000 τόννων, προσδεδεμένον παρά τό 1^{ον} λιμενικόν υπόστεγον, αριστερά τώ εϊσπλέοντι καί πλησίον τού εσωτερικού στομίου τού λιμένος. Ή βόμβα ήτο πιθανώτατα εμπρηστική καί τά σπεύσαντα προς κατάσβεσιν τής πυρκαϊάς άγήματα ως καί ή Πυροσβεστική Υπηρεσία δέν άνεύρον τό πλήρωμα τού πλοίου, καί υπέθεσαν ότι εθεώρησε καλόν νά μή^ς εξέλθη των εις τήν ξηράν καταφυγίων, όπου θά είχε μεταθή κατά τον βομβαρδισμόν. Επειδή υπήρχε ό φόβος να επεκταθή ή πυρκαϊά εις πλοία καί κτίρια, ό Πλοίαρχος Μπακόπουλος καί ό Λιμενάρχης Πλοίαρχος Σπαρπέτης (έκαστος χωριστά) διέταξαν, ό μέν τό εις τήν ύπηρεσίαν τον Νορβηγικό ναυαγοσωστικό Βίκινγκ, ό δέ τά ρυμουλκά Άγιος Γεώργιος καί Κεραυνός, νά τό ρυμουλκήσουν εντός τού λιμένος. Έν τώ μεταξύ όμως, άνεφέρθη εις τον Μπακόπονλον εκ τού παρατηρητηρίου ναρκών τον έναντι τού καιομένου πλοίου Ώρονομικον Σταθμού, ότι έχει σημειωθεί πτώσις ναρκών μεταξύ τής πρώρας τού φορτηγού καί τού δεξιού λιμενοβραχίονος. Επειδή, κατόπιν τούτου, υπήρχε πιθανότης κατά τήν ρυμούλκωσιν άνωθεν τής νάρκης νά έκραγή αύτη καί να φραχθή ή είσοδος τού λιμένος υπό τού βυθιζόμενου πλοίου, ό Μπακόπουλος λαβών καί τήν έγκρισιν του ΓΕΝ, άνέστειλε τήν άπομάκρυνσιν.

Για τους Βρετανούς σχετικά με την υπόθεση αυτή αναφέρει τα εξής:

Τότε όμως, τότε μόλις, παρουσιάστησαν αί έως τότε σιωπώσαι καί άφαντοι Άγγλικά Άρχαί καί άνέφερον, ότι εντός τού καιόμενου πλοίου υπήρχον άνω τών 400 τόννων τροτύλης, προσριζομένης διά τό Ελληνικόν Πυριτιδοποιείον. Δέν κατώρθωσα νά μάθω, παρ' όλας τās προσπάθειάς μου, ποιος έξ αύτών έλαβε τό θάρρος να όμολογήση τήν έγκληματικήν αύτήν άμέλειαν καί τί τού είπον.

Κατόπιν τούτου:

Εγένετο άλλη άπόπειρα νά άπομακρυνθή τό πλοίον, αλλά ούτε ήτο δυνατή ή προσέγγισις εις αύτό, ένταθείσης τής πυρκαϊάς καί λόγω δευτέρας βόμβας, ήτις, ως φαίνεται, έπεσεν επ' αύτού κατά τινά νέαν επίθεσιν, ούτε καί ή έκ τής ξηράς άποκοπή τών συρμάτων δΓ ών ήτο προσδεδεμένον, διότι πάντα τά πέριξ υπόστεγα έκαίοντο. Βύθισις τού πλοίου δεν ήτο δυνατή, διότι τό μέρος ήτο άβαθές, φαίνεται δέ, ότι έκτιναχθέντων μερικών έλασμάτων τής πρύμνης είχεν ήδη έπακουμβήσει εις τον βυθόν. Επεβάλλετο να άπομακρυνθώσι τό ταχύτερον όλοι από τό πλοίον καί τό μοιραίον έπήλθε τήν 3:33' πρωινήν, ότε πλέον ό βομβαρδισμός είχεν πρό πολλού λήξει.

Και τέλος η έκρηξη.

Ή λάμψις καί ή έκρηξις υπήρξαν τρομεραί. Το Κλαν Φρέιζερ εν άκαρεί διελύθη καί τά πεπυρακτωμένα τεμάχιά του έξετινάχθησαν εις άπίστευτους άποστάσεις. Εύρέθησαν έξ αύτών εις τό Δημοτικόν Θέατρον, τό Ναυπηγείον Βασιλειάδη καί τόΠασσαλιμάνι. Τινά μάλιστα μετέδωσαν καί πυρκαϊάς εις πλησίον σημεία τής πόλεως, ως καί επί πλοίων, ενώ πάσαι αί περί τον λιμένα οίκiai καί λιμενικά έγκαταστάσεις κατεστρέφοντο (...).

Εικόνα

Το μεταγωγικό Φριντών. Στο κατάστρωμα του υποβρυχίου Πρωτεύς εν όρμω Σαλαμίνας το 1935. Διακρίνονται από δεξιά: Υποπλοίαρχος Μ. Χατζηκωνσταντής (ύπαρχος), Πλοίαρχος Ε. Καββαδίας (Διοικητής Υποβρυχιών), Πλωτάρχης Β. Κύρης (κυβερνήτης) και άγνωστος (υπασπιστής διοικητή). Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος.

Οι απώλειες σε πλοία του Πολεμικού Ναυτικού

Η γερμανική εισβολή συνοδευόταν από δεινές αεροπορικές επιδρομές, οι οποίες βύθισαν πολλά πολεμικά πλοία του Ελληνικού Στόλου αλλά και επίτακτα. Οι απώλειες του Ελληνικού Στόλου σε πλοία ήταν οι ακόλουθες:

Τορπιλοβόλο *Προύσσα*

Στις 4 Απριλίου του 1941 στις 14:00, δύο ημέρες πριν από την αρχή της γερμανικής εισβολής, το *Προύσσα* με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Ν. Κοτσιλήρη, κατέπλευσε στην Κέρκυρα και κράτησε προ του λιμένα προκειμένου να αποβιβάσει ο αντιναύαρχος Δ. Οικονόμου, ο οποίος θα συνέχιζε τις επιθεωρήσεις του στις ναυτικές διοικήσεις της περιοχής.⁸⁴

Μετά την αποβίβαση του αντιναύαρχου το πλοίο επρόκειτο να πλεύσει στον όρμο Ύψος για να αποφύγει τυχόν αεροπορική επίθεση εναντίον του λιμανιού. Δεν πρόλαβε όμως να απομακρυνθεί και εφόρμησαν εναντίον του 5 γερμανικά αεροσκάφη. Παρόλο που καμία βόμβα δεν βρήκε το πλοίο, πέφτοντας πολύ κοντά του δημιούργησαν πολλές και ανεπανόρθωτες ζημιές. Παρέβαλε στο κρηπίδωμα της εισόδου του λιμανιού και αφού αφαιρέθηκε το χρήσιμο υλικό, αποφασίστηκε η εγκατάλειψή του. Έγινε προσπάθεια να μεθορμιστεί στον όρμο Γοβίνο χωρίς αποτέλεσμα και τελικά, βυθίστηκε εκεί που ήταν παραβλημένο.

Αντιτορπιλικό *Ψαρά*

Το αντιτορπιλικό *Ψαρά* με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Π. Κώνστα, την ημέρα του Πάσχα,

στις 20 Απριλίου του 1941, ενώ ευρισκόταν στον όρμο Μεγάρων στις 18:15 προσεβλήθη από 15 γερμανικά αεροσκάφη. Το πλοίο άμεσα άρχισε να βάλει εναντίον τους με τα αντιαεροπορικά του αλλά δύο βόμβες το χτύπησαν με αποτέλεσμα την αποκοπή της πλώρης μέχρι το ύψος της

γέφυρας και μετά από λίγο βυθίστηκε παρά την προσπάθεια ρυμουλκήσεώς του στα αβαθή.

Το διασωθέν πλήρωμα και οι αξιωματικοί του πλοίου, συντεταγμένοι υπό τον κυβερνήτη τους επιβιβάστηκαν σε άλλα πλοία του Στόλου και το φορηγό *Μάριτ Μερσκ* και κατέλθαν στη Μ. Ανατολή για να συνεχίσουν τον αγώνα κατά του Αξονα.

Αντιτορπιλικό *Υδρα*

Το αντιτορπιλικό *Υδρα* με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Θ. Πεζόπουλο, επί του οποίου επέβαινε από τις 21/4 και ο ΑΔΑ πλοίαρχος Γ. Μεζεβίσης, στις 22/4 19:00 έπρεπε να ευρίσκεται στις

Φλέβες για να συνοδεύσει στη Σούδα το υποβρύχιο *Παπανικολής* και το φορηγό *Μάριτ Μερσκ*, στο οποίο είχαν φορτωθεί τα πυρομαχικά του Στόλου. Ενώ βρισκόταν κοντά στην Αίγινα υπέστη επίθεση από πολλά βομβαρδιστικά και περί τις 18:00 βυθίστηκε κοντά στη νησίδα Λαγούσα. Ο ΑΔΑ τραυματίστηκε, ο κυβερνήτης και πολλοί αξιωματικοί βρήκαν τον θάνατο και την κυβέρνηση του πλοίου ανέλαβε μέχρι τη βύθιση ο υποπλοίαρχος Κ. Νεόφυτος.

Τορπιλοβόλο *Κίος*

Το τορπιλοβόλο *Κίος* με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Δ. Βαλτινό, στις 19 Απριλίου, τέθηκε υπό τις διαταγές του Διοικητού Στολίσκου Τορπιλοβόλων. Κατέπλευσε στη Βουλιαγμένη, όπου ευρισκόταν το αγκυροβόλιο των τορπιλοβόλων και εκτελούσε περιπολίες στην περιοχή του Σαρών ικού.

Στις 22 Απριλίου έπλευσε στην Αίγινα όπου είχε βυθιστεί το αντιτορπιλικό *Υδρα*. Εκεί περισυνέλεξε ναυαγούς και τραυματίες και τους αποβίβασε στον όρμο Βουλιαγμένης. Στις 23/4 δέχθηκε μαζί με τα άλλα τορπιλοβόλα και βοηθητικά που ευρίσκονταν στη Βουλιαγμένη και το Καβούρι επίθεση 28 γερμανικών αεροσκαφών, τα οποία άφησαν τις βόμβες τους από χαμηλό ύψος, ενώ παράλληλα πολυβολούσαν.

⁸⁴ Ο Γενικός Διευθυντής του Ελληνικού Πυριτιδοποιείου Μποδοσάκης Αθανασιάδης πληροφόρησε το Πολεμικό Ναυτικό ότι εκτός της μεγάλης αυτής ποσότητας τροτύλης επί του *Clan Fraser*, ευρίσκονταν ακόμη 6 τόνοι τετράλης, την οποία ο ίδιος έσπευσε να την εκφορτώσει εγκαίρως πριν την έναρξη των γερμανικών αεροπορικών επιδρομών. Φωκάς (1953), τόμ. Α', 367.

Παρόλο που οι βόμβες δεν έπληξαν το πλοίο, οι 15 βόμβες που έπεσαν σε μικρή απόσταση τού προκάλεσαν πολύ σοβαρές ζημιές. Κρίθηκε άχρηστο και το Υπουργείο Ναυτικών διέταξε τη βύθισή του.

Θωρηκτό Κιλκίς

Το θωρηκτό *Κιλκίς* είχε παροπλιστεί πριν από την κήρυξη του πολέμου και ευρισκόταν αγκυροβολημένο στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Κατά τον βομβαρδισμό του από γερμανικά αεροσκάφη στις 24 Απριλίου, τρεις βόμβες χτύπησαν το πλοίο με αποτέλεσμα τον θάνατο του διόπου τορπ. Κ. Σαχτούρη, χειριστή του αντιαεροπορικού που ήταν τοποθετημένο στη γέφυρα του πλοίου.

Αντιτορπιλικό Β. Γεώργιος

Το αντιτορπιλικό *Β. Γεώργιος* με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Π. Λάππα επί του οποίου επέβαινε και ο ΑΔΑ πλοίαρχος Γ. Μεζεβίτης, τη νύχτα της 13^{ης}/14^{ης} Απριλίου ήταν αγκυροβολημένο μαζί με το αντιτορπιλικό *Β. Όλγα* στον όρμο Σοφικού. Τη νύχτα της 13^{ης}/14^{ης} πέρασαν

πάνω από το πλοίο εχθρικά αεροσκάφη και για λόγους προφύλαξης άλλαξε αγκυροβόλιο. Μετά από λίγο, ακούστηκε και πάλι θόρυβος κινητήρα αεροσκάφους και ο ΑΔΑ διέταξε το πλοίο να απάρει και να πλέει με ελιγμούς πλησίον της ακτής.

Μερικά λεπτά μετά τα μεσάνυχτα κι ενώ το *Β. Όλγα* άρχισε να βάλει κατά αεροσκάφους, έπεσε βόμβα σε απόσταση ενός μέτρου από την αριστερή πλευρά του *Β. Γεώργιος*. Το πλοίο τινάχτηκε, οι μηχανές κράτησαν, έσβησε ο ηλεκτροφωτισμός, έπεσαν οι αυτόματοι διακόπτες και έσβησαν οι λέβητες. Το πλοίο έλαβε κλίση προς την αριστερή πλευρά.

Με πολλές προσπάθειες, οι μηχανές κινήθηκαν και το πλοίο κατέστη δυνατόν να πλεύσει στον Ναύσταθμο. Κατά την παραμονή του στο Ναύσταθμο το αντιτορπιλικό ρυμουλκήθηκε στην Πλωτή Δεξαμενή, αλλά επειδή δεν ήταν δυνατή η επισκευή του λόγω των συνεχόμενων αεροπορικών επιδρομών, βυθίστηκε μαζί με τη δεξαμενή για να μην πέσει στα χέρια του εχθρού. Οι Γερμανοί όμως, όταν κατέλαβαν τον Ναύσταθμο το ανείλκυσαν και το έθεσαν σε λειτουργία ονομάζοντάς το *Hermes*.

Βοηθητικό Πλειάς

Το βοηθητικό του Στόλου *Πλειάς*, με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Β. Κρυσταλλίδη, εκτελούσε περιπολίες στον Πατραϊκό Κόλπο. Στις 21 Απριλίου ο Κρυσταλλίδης σκοτώθηκε από σφοδρή αεροπορική επιδρομή, ενώ ευρισκόταν στη γέφυρα του βυθιζόμενου πλοίου του. Επίσης σκοτώθηκε και ο δίοπος θερ. Σ. Δεληγιάννης.

Βοηθητικό Αύρα

Το βοηθητικό υδροφόρο του Στόλου *Αύρα*, με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Αρμ. Π. Βατικιώτη, διατάχθηκε στις 22 Απριλίου να πλεύσει στη Σούδα, αλλά λόγω αεροπορικών επιθέσεων προσάραξε στη Βουλιαγμένη, όπου και εγκαταλείφθηκε μισοβυθισμένο. Μαζί με αυτές τις απώλειες, πρέπει να προσμετρηθεί και το αντιτορπιλικό *Λέων* παρόλο που αχρηστεύτηκε από ατύχημα και όχι αεροπορική επιδρομή. Το αντιτορπιλικό με κυβερνήτη τον πλοίαρχο Πέτρο Πρωτόπαππα απέπλευσε τη νύχτα της 17^{ης} Απριλίου από τη Σούδα προκειμένου να συνοδεύσει το επιβατηγό *Άρντένα* στον Πειραιά. Στις 01.20 της 18/4 και ενώ ο κυβερνήτης είχε αποσυρθεί στον θαλαμίσκο της γέφυρας, τα δύο πλοία συγκρούστηκαν.

EIKONA

Οι Σημαιοφόροι Γ. Ψαλλίδας, Κ. Ζωτιάδης και Γ. Οικονομιόπουλος στους πλωτήρες υδροπλάνου Fairey ME στο Βάλτουδι του Βόλου, τον Δεκέμβριο του 1940. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.

EIKONA

Αεροσκάφος ΟΟΠΗΟΓ ύο 221^Α σε πτήση πάνω από το λιμάνι του Πειραιά, Ιανουάριος 1941. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.

Από τη σύγκρουση αποκόπηκε τελείως η πρύμνη του Λέων και εξερράγησαν μια ή δύο βόμβες βυθού. Σκοτώθηκαν οι ανθυποπλοίαρχοι Λ. Σπυριδωνας και Σπ. Δασκολίλας, ο δίοπος μηχ. Κ. Σαραβάκος και ο ναύτης μηχ. Μ. Βασιλειάδης.

Ακόμη βυθίστηκαν από αεροπορικές επιδρομές τα πλωτά νοσοκομεία Σωκράτης και Ελληνίς. Το πλωτό νοσοκομείο Ελληνίς μάλιστα με κυβερνήτη τον έφ. αντιπλοίαρχο Χ. Ρεβίδη, στις 13 Απριλίου, ενώ έπλεε προς τη Λευκάδα με εμφανή τα διεθνή σήματα του Ερυθρού Σταυρού πολυβολήθηκε από εχθρικό αεροσκάφος. Στις 21/4, ενώ ευρισκόταν στο λιμάνι των Πατρών, κτυπήθηκε από έξι βόμβες και τυλίχθηκε στις φλόγες. Ο κυβερνήτης επιδεικνύοντας ψυχραιμία και επιδεξιότητα κατάφερε να παραβάλει το βυθιζόμενο πλοίο του και να βγάλει στη στεριά σώους τραυματίες και πλήρωμα.

Τέλος βυθίστηκαν τα επίτακτα: *Βίκιγκ, Φωκίων, Ιθάκη, Θεοδώρα Β', Αλμπέρτα* και η φορητή γίδα Αξιός. Οι σφοδροί γερμανικοί αεροπορικοί βομβαρδισμοί προκάλεσαν πολλές απώλειες στον ήδη μικρό ελληνικό στόλο.⁸⁵ Παρ' όλα αυτά, το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό δεν θα ξεψυχήσει, δεν θα παραδοθεί. Με την κατάρρευση της χώρας θα αποπλεύσει ως σύστημα με τις διοικήσεις του και τη δομή του με κατεύθυνση την Αλεξάνδρεια. Από εκεί, θα πολεμήσει στο πλευρό των Συμμάχων εναντίον του Αξονα. Αυτό το ανεπανάληπτο πολεμικό κατόρθωμα συνδέει το σύγχρονο Πολεμικό Ναυτικό με την παράδοση της Αρχαίας Αθήνας, όταν και τότε, αν και χωρίς πατρίδα, ο αθηναϊκός στόλος καταναυμαχούσε τον περσικό στη Σαλαμίνα. Το Πολεμικό Ναυτικό επρόκειτο να αναγεννηθεί από τις στάχτες του μακριά από την πατρίδα και μέσα στη δίνη του πολέμου.

⁸⁵ Ο Αρχηγός Στόλου Ε. Καββαδίας δίνει στο βιβλίο του (σελ. 252-53) μια γλαφυρή εικόνα των γερμανικών αεροπορικών επιδρομών αλλά και τη γενναία στάση των ελληνικών πληρωμάτων και συγκεκριμένα σε αυτή την περίπτωση του θωρηκτού Γ. Αβέρωφ: Την νύχτα της 11ης προς την 12η (Απρίλιον) ήλθεν ή σειρά τον Στόλον. Από της 10ης νυχτερινής άλλεπάλληλα κύματα ήρχισαν να βομβαρδίζωσι την περιοχίβ' Ελενσίνος μέχρι των πρωινών ώρων. Δέν τούς είχε διαφύγει ή παρονσία πολλών Αγγλικών μεταγωγικών εν Σκαρμαγκά, άλλ' ή προσοχι των (κακώς κατ' εμέ) έστρέφετο προς τά πολεμικά, τά οποία ήσαν έξαιρετικά εύδιάκριτα υπό τόλαμπρόνσεληνόφως. Ίπταντο χαμηλά, άψηφούντα τό πύρ των πλοίων και τό άραιόν και διακεκομμένον τοιούτον των πυροβολείων, μέ μεγάλην δέ άνησυχία παρηκολούθησα έπανελημμένως βόμβας περιβαλλούσας την είς άπόστασιν 11/2 μιλλίον από ήμάς άγκυροβολημένην Όλγαν, διότι τούτο έσήμαινεν ότι έν νυκτι διέκρινον τά καλύτερα άντιτορπιλλικά μας. Αί βόμβαι έπιπταν τόσο πλησίον, ώστε τό πλοίον διεβρέχετο σννεχώς από τούς πίδακας. Πρέπει νά ήσαν πολύ μικράς γομώσεως εύτνχως και ούτω δέν υπέστη βλάβας είς τά ί'φαλα. Περί τον Αβέρωφ ίπταντο σννεχώς έν ή δύο άεροσκάφη, έναλασσόμενα ίσως, διότι έπесαν κατά διαστήματα 5 μάλλον μικραί βόμβαι πλησίον μας, ως και μία νάρκη επί της ξηράς πρύμνηθέν μας. Εφάλϊ όμως άμέσως ότι, καίτοι τό πλοίον άναμφιβόλως διεκρίνετο καθαρά, τά πέριξ ύψώματα, ίσως και τό πύρ μας και τό μοναδικόν επί της ξηράς ταχυνόλον, παρά τό έργοστάσιον Μποδοσάκη, ήμπόδιζαν την καλήν σκόπενσιν. Τά άεροσκάφη έπολνβόλον, άλλ' άνεν άποτελέσματος. Ο Ιερεύς τού Στόλου Αρχιμανδρίτης Παπανικολόπονλος, άκάλνπτος και φέρων άμφια, διήρχετο ήρέμα προ των ομοχειριών, εύλογων τά πιφοβόλα πολλάκις, ένώ ταύτα έβαλλαν. Είς μία στιγμήν εύρέθησαν δύο άεροσκάφη άνωθεν τού Αβέρωφ και χαμηλά. Διετάχθησαν τά Βίκερς νά βάλωσι. Φαίνεται ότι έβλήθη τό έν εξ αυτών, διότι άπεμακρύνθη ως περιφλεγής σφαίρα και έπесе μετά έκρήξεων επί της Σαλαμίνας. Τό έν των ταχυνόλων μόλις είχεν εύλογηθή και τό θρησκόληπτον πλήρωμα άπέδωκεν είς αυτό την έπιτνχίαν. Εμείνα πολύ' ί κανοποιημένος από την πρώτην αυτήν όκτάωρον μάχην, διά νά χρησιμοποίησω την πραγματικήν έκφρασιν τού άγκυροβολημένου πλοίου κατά σνστηματικού έναντίον τού βομβαρδισμού και ή άνωτέρω διδομένη ώραία εικών θά έπαναλαμβάνεται στερεοτύπως είς πάσαν Γερμανικήν αεροπορικήν επίθεσιν κατά τού πλοίου, ακόμη και είς τούς μετά τινας μήνας σφοδρούς βομβαρδισμούς έν Αλεξάνδρειά και Σονέζ (...). Η πειθαρχία τού πνρός ήτο άρίστη. Είχομεν μόνον 700 φνσίγγια διά τά 4 ταχυνόλα Βίκερς των 76, τό μοναδικόν, ως είπομεν, πραγματικόν Α/Α πνροβόλον μας και έδει νά γίνεται χρήσις αυτού μόνον επί πραγματικής άπειλής, πράγμα άρκετά δύσκολον.

4.Η έξοδος

Παρά την ηρωική αντίσταση πολλών ελληνικών στρατιωτικών σχηματισμών, έγινε γρήγορα αντιληπτό ότι η γερμανική επίθεση δεν μπορούσε να αναχαιτιστεί. Οι δυσμενείς πολιτικές και στρατιωτικές εξελίξεις ήδη από τις αρχές Απριλίου είχαν πείσει τον Αρχηγό ΓΕΝ, υποναύαρχο Σακελλαρίου για την ανάγκη μεταφοράς του Στόλου προς Νότο. Με γραπτή του διαταγή (υπ' αριθμ. 122/3293),⁸⁶ καλούσε τον Αρχηγό του Ναυστάθμου υποναύαρχο Δελαγραμμάτικα να φορτώσει σε μερικά εμπορικά πλοία διάφορα πυρομαχικά και ειδικά υλικά των αντιτορπιλικών και των υποβρυχίων για να μεταφερθούν προς τη Σούδα. Για την εργασία

είχαν διατεθεί το επίτακτο *Ζάκυνθος* για τα υλικά των αντιτορπιλικών, το επίτακτο *Έλένη* μαζί με το πλωτό *συνεργείο Ήφαιστος* για τα των υποβρυχίων. Επίσης τα επιβατηγά *Σοφία* και *Αλμπέρτα* αφού φόρτωσαν πυρομαχικά στην Ελευσίνα, απέπλευσαν συνοδεία αντιτορπιλικών το βράδυ της 9^{ης} Απριλίου και το πρωί της επόμενης μέρας έφθασαν στη Σούδα, όπου άρχισαν αμέσως την εκφόρτωση. Τα πυρομαχικά αυτά λόγω των μεγάλων βομβαρδισμών της Σούδας δεν κατέστη τελικά δυνατόν να μεταφερθούν στην Αλεξάνδρεια.

EIKONA

Υδροπλάνα Ναυτικής Συνεργασίας στο θαλασσοδρόμιο Βαλτουδίου. Διακρίνονται στη σειρά αεροσκάφη τύπου Velos και Fairey IIIF, ενώ μόνο του στα αριστερά της φωτογραφίας διακρίνεται ένα Avro 504N/0. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος

Το θωρηκτό *Κιλκίς* ημιβυθισμένο στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας.

Μετά την κατάληψη της Θεσσαλονίκης, ο υποναύαρχος Σακελλαρίου υπέβαλε υπόμνημα (υπ' αριθμ. 4083/10 Απριλίου)⁸⁷ στον Πρόεδρο της Κυβέρνησης, με το οποίο υπέβαλε προτάσεις περί μετακινήσεως του Στόλου. Όσον αφορά τη νέα Βάση του Στόλου, ο Σακελλαρίου πρότεινε να μεταφερθεί ο Στόλος προς την Αλεξάνδρεια και να μην επιχειρηθεί να αναζητηθεί αυτή σε όρμους που ευρίσκονταν σε ελληνικό έδαφος. Ως προς τη σύνθεση του Στόλου, πρότεινε να μεταφερθούν μόνο όσα πλοία είχαν μαχητική αξία, δηλαδή τα 10 αντιτορπιλικά, τα 5 υποβρύχια, το συνεργείο *Ήφαιστος*, 8 βοηθητικά του Στόλου και 9 επίτακτα. Όσο αφορά τα εναπομείναντα ελληνικά πλοία, μεταξύ αυτών και το Γ. *Αβέρωφ* πρότεινε να ερωτηθεί η βρετανική κυβέρνηση αν μπορούν να διατεθούν πουθενά αλλιώς να βυθιστούν. Ως προς τα εφόδια του Στόλου πρότεινε να μεταφερθούν στην Αλεξάνδρεια τα πυρομαχικά των πλοίων, καθώς, όσο αυτό ήταν δυνατό και τα σπανίζοντα υλικά μηχανών και ναυπηγίας. Όσον αφορά το προσωπικό, ο Αρχηγός ΓΕΝ πρότεινε να μεταφερθούν μόνο οι ικανοί και οι απαραίτητοι για τις πολεμικές ανάγκες του Στόλου. Αποκλείονταν οι υπηρετούντες στις υπηρεσίες ξηράς, ακόμα και αυτοί του Ναυστάθμου και του ΓΕΝ. Από αυτό δεν εξαιρούσε ούτε τον εαυτό του, καθώς υποστήριζε ότι ο οποιοσδήποτε Αρχηγός Στόλου θα μπορούσε να ανταποκριθεί στα καθήκοντα του ναυτικού συμβούλου της Κυβερνήσεως. Για τα οχυρά και τις μονάδες του αντιαεροπορικού πυροβολικού πρότεινε να καταστραφούν με ανατίναξη την τελευταία στιγμή, όπως και το εν αποθέσει υλικό. Ζήτησε τέλος, να μην καταστραφούν τα μη πολεμικής φύσης κτήρια και εγκαταστάσεις, ούτε καν τα αρχεία εκτός από τα απόρρητα που αφορούσαν διεθνείς σχέσεις και μυστικές πληροφορίες από το 1937.

Κατόπιν τούτου, συνεκλήθη το Ανώτατο Ναυτικό Συμβούλιο υπό τον πρωθυπουργό. Με το υπ' αριθμ. 2/1941 πρακτικό του δήλωσε ότι συμφωνεί με τις απόψεις του Σακελλαρίου με τον υφυπουργό Ναυτικών, Ι. Παπαβασιλείου, να διατηρεί κάποιες επιφυλάξεις σε ζητήμα-

⁸⁶ Σακελλαρίου (1945), τομ. Β, 168.

Υδροπλάνα Ναυτικής Συνεργασίας στο θαλασσοδρόμιο Βαλτουδίου. Διακρίνονται στη σειρά αεροσκάφη τύπου Velos και Fairey IIIF, ενώ μόνο του στα αριστερά της φωτογραφίας διακρίνεται ένα Avro 504 N/0. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.

τα προσωπικού χωρίς όμως να διατυπώσει τη φύση των επιφυλάξεων αυτών. Στη συνέχεια, εκδόθηκε απόρρητη διαταγή του πρωθυπουργού (υπ. Αρ. 927/11 Απριλίου), με την οποία διατάζονταν τα 10 αντιτορπιλικά και τα 5 υποβρύχια να είναι έτοιμα να αποπλεύσουν με την πρώτη διαταγή με προορισμό ο οποίος θα οριζόταν στη συνέχεια. Επρεπε ακόμη να είναι έτοιμα το πλωτό συνεργείο *Ηφαιστος*, τα 7 βοηθητικά του Στόλου καθώς και τα 7 επίτακτα. Το Γ. Αβέρωφ και τα 13 τορπιλοβόλα έπρεπε να είναι έτοιμα προς απόπλου με κατεύθυνση τη Σούδα, όπως επίσης και οι αεροπορικές μοίρες της

Ναυτικής Συνεργασίας. Τα πυρομαχικά των πλοίων και τα σπανίζοντα υλικά των μηχανών και ναυπηγίας να μεταφερθούν στη Σούδα. Επιτελεία και πληρώματα βοηθητικών και επιτάκτων πλοίων να ενισχυθούν, ενώ το υπόλοιπο προσωπικό, το οποίο δεν θα χρειαζόταν πλέον, θα αποστέλλονταν σε άδεια, ενώ θα παρέμενε ένας μικρός αριθμός υπηρετούντων πολιτικών υπαλλήλων για τη φύλαξη κτηρίων, εγκαταστάσεων και υλικών. Τα οχυρά και οι αντιαεροπορικές μονάδες να ετοιμαστούν για την αχρήστευση του υλικού τους και των πυρομαχικών τους. Θα καταστρεφόταν και όλο το εν αποθέσει πολεμικό υλικό. Οι εγκαταστάσεις του Ασυρμάτου στον Βοτανικό, τα Συνεργεία του Ναυστάθμου, όλα τα κτήρια, τα μη καθαρώς πολεμικά υλικά, καθώς και τα βιομηχανικής ή επιστημονικής χρήσεως μηχανήματα να διατηρηθούν ανέπαφα. Ανέπαφα επίσης θα παρέμεναν έγγραφα και αρχεία εκτός από κώδικες, μυστικά έγγραφα και άλλα αφορώντα διεθνείς σχέσεις από το 1937 και μετά. Όσα πλοία από τα διατασσόμενα αδυνατήσουν να πλεόσουν, να αχρηστευθούν αποτελεσματικά. Ο Αρχηγός του ΓΕΝ να παραμείνει ως ναυτικός σύμβουλος της Κυβέρνησης.

ΕΙΚΟΝΑ

1. Το *Οαη Εϊπζεϊ*.

1. Το πλωτό νοσοκομείο *Ελληνis*.

3. Το λιμάνι του Πειραιά πλήρως κατεστραμμένο μετά την έκρηξη του *ΟΙπη Εϊπζεϊ*.

ΕΙΚΟΝΑ

Ο Ιωάννης Τούμπας. Ως κυβερνήτης του αντιτορπιλικού *Αδρίας* θα γράψει ιστορία αφού κατάφερε -μαζί με τις ηρωικές προσπάθειες του πληρώματος του- να το κυβερνήσει χωρίς πλώρη μετά από πρόσκρουση σε νάρκη πρώτα στην Τουρκία και τελικά στην Αλεξάνδρεια. Τηρησία Ιστορίας Ναυτικού.

Ως πρώτη ενέργεια που πρέπει να αναφερθεί, ήταν η ανατίναξη των πυροβόλων και πυρομαχικών του οχυρού του Μεγάλου Εμβόλου στο στόμιο του Θερμαϊκού μετά την κατάληψη της Θεσσαλονίκης. Ο πλωτάρχης Ι. Τούμπας με τους αξιωματικούς και το πλήρωμα του οχυρού μαζί με όσο υλικό ήταν δυνατόν να μεταφερθεί μεταφέρθηκαν με πλοιάρια και μηχανότρατες στη Χαλκίδα και από εκεί σιδηροδρομικώς προς την Αθήνα. Ο πλωτάρχης Τούμπας κατόρθωσε να διατηρήσει την τάξη, ενώ το προσωπικό επέδειξε επαινετή διαγωγή, όταν το αίσθημα της διαλύσεως στη Χώρα μεγάλωνε και άρχισαν να παρουσιάζονται κρούσματα λιποψυχίας.

Συγκεκριμένα, στο αντιτορπιλικό *Αετός*, στις 16-17 Απριλίου, ο κυβερνήτης, ο ύπαρχος και ο πρώτος μηχανικός εγκατέλειψαν το πλοίο και αυτούς μιμήθηκαν σχεδόν όλοι οι υπαξιωματικοί.⁸⁷ Αυτό είχε ως συνέπεια να θεωρηθεί το πλήρωμα ότι είχε εγκαταλειφθεί από όλους. Το πλοίο δεν άργησε να πέσει στα χέρια κακοποιών στοιχείων με συνέπεια να ακολουθήσουν σκληρές ανταρσίες, διαρπαγή δημοσίου χρήματος μέχρι και δολιοφθορά στα πυροβόλα. Παράλληλα, ο πλωτάρχης Τούμπας επισκέφθηκε το γραφείο του υποναυάρχου Σακελλαρίου για να αναφέρει ότι η διάλυση του οχυρού Μεγάλου Εμβόλου ολοκληρώθηκε επιτυχώς. Αμέσως, διατάχθηκε από τον Αρχηγό ΓΕΝ να παραλάβει τον σημαιοφόρο Γρηγορόπουλο και να επιβεί στο *Αετός*, με σκοπό να επιβάλει την τάξη.

Η άφιξη του νέου κυβερνήτη όμως ερέθισε το πλήρωμα, ενώ και η επίσκεψη του Αρχηγού Στόλου δεν είχε κανένα αποτέλεσμα. Παρ' όλα αυτά, ο πλωτάρχης Τούμπας κατάφερε

⁸⁷ Σακελλαρίου (1945), τόμ. Β', 176.

τελικά να επιβάλει την τάξη και να απομακρύνει από το πλοίο τα ταραχοποιό στοιχεία. Παράλληλα, ο Αρχηγός ΓΕΝ διέταξε τη συμπλήρωση του προσωπικού του πλοίου. Μέχρι την 20^ή Απριλίου το πλοίο ήταν έτοιμο για ανάληψη αποστολής. Ο προηγούμενος κυβερνήτης που εγκατέλειψε τη θέση του συνελήφθη. Εκτός του Αετός και ο κυβερνήτης του Σπέτσαι εγκατέλειψε τη θέση του χωρίς όμως να ταραχθεί το ηθικό του προσωπικού του πλοίου. Και αυτός συνελήφθη.

Και στα υποβρύχια η κατάσταση δεν ήταν καλή. Το πρωί της 17^{ης} Απριλίου επισκέφθηκε τη Βάση Υποβρυχίων ο Αρχηγός Στόλου, υποναύαρχος Ε. Καβαδίας για να τους τονίσει την ανάγκη μεταφοράς του Στόλου στην Αλεξάνδρεια. Μετά την αποχώρηση του Αρχηγού Στόλου, οι κυβερνήτες των υποβρυχίων συνεφώνησαν να μην ακολουθήσουν τον πλοιοπρόσωπο προς την Αλεξάνδρεια. Σημειώθηκαν μάλιστα και βίαιες σκηνές, όταν κάποιοι από αυτούς απείλησαν ότι θα βυθίσουν τα πλοία. Τότε, παρενέβη ο αντιπλοίαρχος Σπανίδης προκαλώντας όποιον ήθελε να προσπαθήσει να τα βυθίσει.

Χαρακτηριστική είναι η περιγραφή της κατάστασης από τον υποναύαρχο Σακελλαρίου (σελ. 177-78):

Καθυστέρησής τής ἀναχωρήσεως τής Κυβερνήσεως καί κατόπιν των ἐπὶ του Αετού, Σπετσών και ὑποβρυχίων σκηνών, ἐδαπάνησα ὅλην μου τὴν ἡμέραν τῆς 18^{ης} Απριλίου μεταφερόμενος ἀπὸ πλοίου εἰς πλοῖον διὰ νὰ τονώσω τοὺς δισταζόντας. Τὴν πρωΐαν ἐπήγα εἰς τον ναύσταθμον και καλέσας εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ Ἀνωτέρου Διοικητοῦ Υποβρυχίων ὅλους τοὺς ἀξιωματικούς, τοὺς ἐτόνισα ὅτι ἔχομεν ἀπόφασιν νὰ μετακινηθῶμεν ὅλοι πρὸς Νότον, μὲ ὅ,τι ἔχομεν καί ὅ,τι μας περισσέψει μέχρι τέλους, πρὸς συνέχισιν τοῦ ἀγώνος παρὰ τὸ πλευρὰν τῶν Συμμάχων μᾶς διὰ νὰ περισώσωμεν τὴν τιμὴν τῆς Σημείας καί διὰ ν' ἀποφύγωμεν νὰ δοῦμε τὴν Πατρίδα μας ὡς ἓνα

τουριστικό μόνο κέντρο, ὅπως το θέλει ὁ Χίτλερ. Ὅτι ἡ νίκη εἶναι ἀσφαλῶς μαζί μας καί ὅτι δὲν πρέπει ν' ἀφήσωμεν νὰ χαθεῖ καί ἡ μοναδική αὐτὴ εὐκαιρία ἐπανορθώσεως τῶν ἐθνικῶν σφαλμάτων τοῦ παρελθόντος. Μερικοὶ ἀπὸ τοὺς Κυβερνήτας ἐτόλμησαν ν' ἀντιτείνουν, προτείνοντες ἐγκατάλειψιν τῶν πλοίων. Τοὺς ἐπέταξα ἐξω ἀπὸ τὸ γραφεῖο σκαιῶς, καί παρήγγειλα νὰ τεθούν τὰ πληρώματα ἐν ἐπιθεωρήσει. Ἐπήγα καί τοὺς εἶπα περίπου αὐτὰ τὰ λόγια: «Σήμερα ἔχω μαύρην τὴν ψυχὴν μου. Ἡ ἐκκλησία μας πενθεῖ τον Γολγοθὰ τοῦ Κυρίου, καί ἐγὼ τον Γολγοθὰ τῆς Πατρίδος, πού φέρεται στήν σκλαβιά. Ἡ γιαγιά μου μοῦ ἔλεγε ὅτι μικρὸ παιδί ἐδῶ γύρω ἀπ' αὐτοὺς τοὺς βράχους ἐξῆσε τὰ οχτὼ χρόνια τῆς Ἐπανάστασης τοῦ 1821, τρώγοντας λίγο κριθαρένιο ψωμί ἀλεσμένο στό χειρόμυλο, γιατί ὅλοι οἱ δικοί της πολεμοῦσαν γιὰ νὰ ἐλευθερώσουν τὸ γένος. Εμεῖς πολεμοῦμε μὲ μεγάλους Συμμάχους κι αὐτοὶ πολεμοῦσαν μόνοι. Δὲν μᾶς ἔμεινε μέσα μας μία στάλα αἷμα ἀπὸ τοῦ Κανάρη, τοῦ Μιαούλη, τοῦ Κολοκοτρώνη, τοῦ Καραϊσκάκη.» Πιάνοντας μία κολλαρίνα ἐνός ναύτη ἐτόνισα: «Ἡ κολλαρίνα αὐτὴ τρίβεται καί λιώνει, ἀλλὰ δὲν λεράνεται». Πιάνοντας δὲ τὸ κολλάρο μου: «Ετοῦτο βρωμίζει καμμιά φορὰ [...] καί ἐγὼ ἔχω γυναῖκα καί παιδί. Ὁ Θεὸς ἂς φροντίσει γιὰ αὐτέες. Ἀν κανεῖς σὰς νομίζει ὅτι δὲν τοῦ βαστά ἡ δὲν τον ἀφήνει ἡ σκέψη τῆς οἰκογένειάς του νὰ φύγει, ἂς κάνει ἓνα βῆμα ἐμπρός. Εἶναι ἐλεύθερος νὰ πάει πού θέλει. Ὅλοι οἱ ἄλλοι νὰ ἐτοιμάσατε ἀμέσως τὰ καράβια σας νὰ φύγετε γιὰ τὴν Αλεξάνδρεια». Κανεῖς δὲν ἐκινήθη ἀπὸ τὴν θέσιν του νὰ φύγει. Εἰς τὴν σκηνὴ παρίσταντο καί μερικοὶ νέοι ἀξιωματικοὶ τῶν Υποβρυχίων μὲ ἐπικεφαλὴς τον ἡρωϊκὸν Υποπλοίαρχον Μέρλιν, οἱ ὁποῖοι ὠρύνοντο ἐξ ἐνθουσιασμοῦ. Ἐκ παραλήλου, ὅμως, ἐνέκλεισα εἰς τὰς φυλακὰς δύο ἀνωτέρους ἀξιωματικούς, οἱ ὁποῖοι δὲν ἔδειξαν σημεῖα μετάνοιας, καί διὰ μερικοὺς ἄλλους πού ἀντελήφθησαν ὅτι ἤρχισαν νὰ συνέρχωνται παρεκάλεσα τον Αρχηγὸν τοῦ Ναυστάθμου νὰ τοὺς φρονηματίσει. Τὴν ἐπομένην πού ἐπληροφορήθησαν τὰ σκληρὰ μέτρα πού ἔλαβα κατὰ τῶν δειλῶν, ὅλοι ἐσπευσαν νὰ συνδράμουν τὴν πρὸς Νότον μετακίνησιν τῶν πλοίων.

Μέχρι τις 27 Απριλίου όλες οι μάχιμες ελληνικές ναυτικές δυνάμεις πλην της Σφενδόνης κατέφθασαν στην Αλεξάνδρεια. Συγκεκριμένα τα υποβρύχια Ελαύκος και Κατσώνης, το πλωτό συνεργεῖο Ήφαιστος, το θωρηκτό Γ. Αβέρωφ, τα αντιτορπιλικά Κουντουριώτης, Ασπίς και Νίκη κατέπλευσαν την 22^η Απριλίου μαζί στην Αλεξάνδρεια. Το αντιτορπιλικό Βασιλίτσα

Ολγα κατέπλευσε μόνο του στην Αλεξάνδρεια στις 25/4. Τα αντιτορπιλικά *Σπέτσαι* και *Αετός* κατέπλευσαν μαζί στην Αλεξάνδρεια στις 23/4, όπου επίσης κατέπλευσαν και τα αντιτορπιλικά *Πάνθηρ* και *Ιέραξ* την επομένη (24 Απριλίου). Το υποβρύχιο *Παπανικολής* κατέφθασε στην Αλεξάνδρεια στις 27 Απριλίου, ενώ τα υποβρύχια *Τρίτων* και *Νηρέυς* απέπλευσαν από την Ελλάδα στις 18 Απριλίου και κατέπλευσαν στην Αλεξάνδρεια. Στις 12 Μαΐου κατέφθασε στην Αλεξάνδρεια και το αντιτορπιλικό *Σφενδόνη*, αφού παρελήφθη από τον πλωτάρχη Φοίφα, ο οποίος κατάφερε να καταστείλει τη μικρή στάση που είχε επιπέσει στο πλοίο.

Ηρωική όμως ήταν η έξοδος του θωρηκτού *Γ. Αβέρωφ*, της ιστορικής ναυαρχίδας του Ελληνικού Στόλου. Ήταν ένα πλοίο που η ηγεσία το είχε καταδικάσει σε βύθιση καθώς δεν το θεωρούσε μάχιμο. Πράγματι, το *Γ. Αβέρωφ* δεν είχε καμία σχέση με το πλοίο των Βαλκανικών Πολέμων. Ήταν ένα πλοίο παλαιό και κακοσυντηρημένο, του οποίου ο πλους προς την Αλεξάνδρεια κρινόταν ως καθαρή αυτοκτονία: ο μεγάλος όγκος του και η μικρή ταχύτητά του θα ήταν μία πρώτης τάξης ευκαιρία για πρακτική εξάσκηση από την εχθρική αεροπορία. Όμως, οι αξιωματικοί και τα πληρώματα του πλοίου είχαν επίγνωση του ιστορικού φορτίου, αποφάσισαν να ρισκάρουν και πέτυχαν. Το θωρηκτό *Γ. Αβέρωφ* κατέφθασε σώο στην Αλεξάνδρεια. Είναι σημαντικό να εκτεθούν τα γεγονότα αυτά σε αδρές γραμμές.

EIKONA

Ιωάννης Βλαχόπουλος κυβερνήτης του Γεώργιος Αβέρωφ. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού

Μετά την αποβίβαση του Αρχηγού Στόλου και του Αρχιεπίστολέα και κυβερνήτη του πλοίου πλοιάρχου Ζαρόκωστα, καθώς και την τοποθέτηση ως νέου κυβερνήτη του πλοιάρχου Βλαχόπουλου στις 16 Απριλίου, το κλίμα μεταξύ του πληρώματος δεν ήταν καλό. Όταν στις 17 Απριλίου ανακοινώθηκε στο πλήρωμα από τον ύπαρχο αντιπλοίαρχο Παπαβασιλείου η απόφαση του ΓΕΝ να βυθιστεί «τιμητικά» το πλοίο στην Ψυττάλεια, εκδηλώθηκε δυσαρέσκεια στο πλήρωμα και μετά την αποβίβαση του Παπαβασιλείου, ο αρχαιότερος αξιωματικός πλωτάρχης Παναγιώτης Δαμηλάτης αποφάσισε τον απόπλου του πλοίου. Σημαντικό ρόλο έπαιξαν και η υποκίνηση του πληρώματος από τον σημαιοφόρο Ηλίομαρκάκη και τον αρχιμανδρίτη του Στόλου Δ. Παπανικόλοπουλο.⁸⁸

EIKONA

Το υποβρύχιο *Παπανικολής* στην Αλεξάνδρεια. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

Το πλοίο απέπλευσε από τον Κόλπο Ελευσίνας λίγο μετά τα μεσάνυχτα της 17^{ης} προς 18^{ης} Απριλίου. Εμπόδιο στάθηκε το φράγμα της Ψυττάλειας, ο προϊστάμενος του οποίου αρνήθηκε να ανοίξει με το θυρόπλοιο τη θύρα του, αναφέροντας παράλληλα την κατάσταση στο ΕΕΝ. Ο Δαμηλάτης όμως συγκρότησε ομάδα, η οποία έκοψε το φράγμα και άνοιξε δίοδο για το πλοίο.⁸⁹ *Γ. Αβέρωφ* διήλθε και άρχισε να πλέει προς Νότο, όταν ο κυβερνήτης του

⁸⁸ Το βράδυ της 17^{ης} Απριλίου, ο ύπαρχος αντιπλοίαρχος Παπαβασιλείου μάς συγκέντρωσε στο μεσόδομο αξιωματικών και μας ανακοίνωσε την εντολή του αρχηγού του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού υποναυάρχου Α. Σακελλαρίου να αυτοβυθιστεί το πλοίο στην Ψυττάλεια (...). Μετά από αυτό ο Παπαβασιλείου απέβη του πλοίου και αρχαιότερος παρών αξιωματικός παρέμεινε ο Δαμηλάτης αποφασισμένος για τον απόπλου του θωρηκτού. Ρόλο στον απόπλου έπαιξαν και η ζωνή υποκίνηση του πληρώματος από τον παρορμητικό σημαιοφόρο Παναγιώτη Ηλίομαρκάκη, καθώς και τον αρχιμανδρίτη του Στόλου Δ. Παπανικόλοπουλο. Ο Δαμηλάτης έκανε κλήση του πληρώματος στην πρύμνη, είπε ότι οι Γερμανοί έχουν φθάσει στη Θήρα και ότι ο *Αβέρωφ* θα απέπλεε, κάλεσε δε όσους δεν ήθελαν να ακολουθήσουν το πλοίο να περάσουν αριστερά και να επιβιβαστούν στα πλωτά μέσα που βρίσκονταν στην πλευρά του πλοίου. Ξεκίνησε η αποβίβασή τους, σιγά-σιγά όμως, άρχισε η διαρροή από τους υπολοίπους και για να την σταματήσει ο Δαμηλάτης σήμανε πολεμική έγερση. Απομνημονεύματα αρχιπλοίαρχου Π.Ν. ε.α. Κ. Μόσχου στο Δημητρακόπουλος (2011).

⁸⁹ Απομνημονεύματα αρχιπλοίαρχου Π.Ν. ε.α. Μόσχου· Δημητρακόπουλος (2013).

πλοίου πλοίαρχος Ιωάννης Βλαχόπουλος επιβαίνοντας σε ταχεία βενζινάκατο το πρόλαβε και ανέλαβε τη διακυβέρνησή του.⁹⁰ Ο Α/ΕΕΝ έστειλε το ακόλουθο σήμα στο Γ. Αβέρωφ:

*Ο Θεός μαζί σας. Συνεννοούμαι με συμμάχους διά πλούν σας.*⁹¹

Πρέπει να αναλογιστούμε σε ποιά τραγική κατάσταση το Πολεμικό Ναυτικό κατάφερε οργανωμένο να κατέλθει στην Αλεξάνδρεια για τη συνέχιση του αγώνα κατά του Αξονα. Την ευφορία της νίκης κατά της Ιταλίας την είχε διαδεχθεί ταχύτατα η απελπισία της αδυναμίας αντιμετώπισης της συντριπτικής γερμανικής υπεροπλίας. Όλη η κοινωνία, άρα και τα στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού, βίωναν με τρόπο τραγικό την κατάρρευση του Κράτους. Οι περισσότεροι άφηναν πίσω οικογένειες και συγγενείς που δεν ήξεραν πότε και αν θα τους ξανάβλεπαν. Τέλος, ούτε η νίκη θεωρείτο βέβαιη. Το 1941, η Γερμανία προέλαυνε σε όλη την Ευρώπη. Μόνο η Μ. Βρετανία και η Ρωσία δεν είχαν γνωρίσει τη γερμανική κυριαρχία. Όμως τα περισσότερα στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού αποφάσισαν να συνεχίσουν τον ευγενή αγώνα υπακούοντας στο *Εις οιωνός άριστος, άμύνεσθαι περί πάτρης*.

ΕΙΚΟΝΑ

Το υποβρύχιο *Νηρεΐς* κατά τον κατάπλου του στην Αλεξάνδρεια. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

ΕΙΚΟΝΑ

Το συνοδό υποβρυχίων Κορινθία στην Αλεξάνδρεια το 1941. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

ΕΙΚΟΝΑ

Πλήρωμα του Γεώργιος Αβέρωφ επί του καταστρώματος. Στη μέση ο αρχιμανδρίτης του στόλου Δ. Παπανικολόπουλος. Αρχείο Θ/Κ Αβέρωφ.

⁹⁰ Ο.π.

⁹¹ Φωκάς (1953), τόμ. Α', 430.

4. ΜΕΤΑΦΡΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

4.1 Εισαγωγή

Λίγα λόγια σχετικά με την τέχνη της μετάφρασης.

Πρωτίστως, ο όρος μετάφραση δηλώνει το φαινόμενο μετατροπής ενός κείμενου πηγή (ΚΠ) σε ένα κείμενο στόχο (ΚΣ) σε μία άλλη γλώσσα. Αντιστοίχως οι γλώσσες αυτές ονομάζονται γλώσσα πηγή (ΓΠ) και γλώσσα στόχος (ΓΣ).

Η μεταφραστική διαδικασία κρύβει μέσα της μακράιωνη παράδοση και ιστορία. Ο άνθρωπος από τη φύση του είναι επικοινωνιακός, έχει την ανάγκη για εξέλιξη και πρόοδο. Η μετάφραση βοήθησε θεμελιωδώς στα επιτεύγματα που έχει καταφέρει έως σήμερα το ανθρώπινο είδος. Αποτελεί βασική ανθρώπινη δραστηριότητα, που μέσω των προφορικών και γραπτών μεταφράσεων ο άνθρωπος μπόρεσε να γεφυρώσει το ξένο με το οικείο, να κατανοήσει και να αποδεχτεί το διαφορετικό αλλά και να αναθεωρήσει και συμπληρώσει ενδεχομένως τον δικό του πολιτισμό. Η μετάφραση αποτελεί μέσο διαπολιτισμικής επικοινωνίας μεταξύ των λαών και ένα κοινωνικό, μορφωτικό και πολιτικό γεγονός για την εξέλιξη του κόσμου. Είναι προϋπόθεση για την διαιώνιση και επιβίωση τόσο της γλώσσας όσο και του πολιτισμού καθώς επίσης και για τον σεβασμό στην πολιτισμική και γλωσσική διαφορετικότητα.

4.2 Ανάλυση κειμένου πηγή

Το κείμενο το οποίο επιλέχθηκε για τη μετάφραση και τη συγγραφή της παρούσας πτυχιακής εργασίας αποτελεί απόσπασμα του βιβλίου « Μεθ' Ορμής Ακάθεκτου. Επίτομη Ιστορία του πολεμικού Ναυτικού 1821-1945». Το συγκεκριμένο βιβλίο πραγματεύεται την ιστορία του πολεμικού ναυτικού από το 1821 έως και το 1945 και παρουσιάζει πληροφορίες που μέχρι την έκδοση του βιβλίου ήταν άγνωστες προς το ευρύ κοινό. Για την πτυχιακή μου εργασία επέλεξα να μεταφράσω και να αναλύσω ένα συγκεκριμένο απόσπασμα του βιβλίου (σελ. 460-473) που διαπραγματεύεται την γερμανική εισβολή στα ελληνικά ύδατα και διαδραματίζεται από το 1941 και μετά. Στο απόσπασμα γίνεται λεπτομερής αναφορά στα πλοία που διέθετε ο ελληνικός στόλος καθ' όλη την διάρκεια της γερμανικής εισβολής καθώς και στον τρόπο που έδρασαν οι κυβερνήτες των πλοίων. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται λόγος για τα πλοία που χρησιμοποιήθηκαν, τα χαρακτηριστικά και το σκοπό τους στο πεδίο της μάχης (τορπιλοβόλο, αντιτορπιλικό, θωρηκτό, βοηθητικό και άλλα).

Επίσης, αναλύονται οι αποφάσεις των αξιωματικών, καπετάνιων και κυβερνητών και ο τρόπος που έπρατταν στις δυσμενείς καταστάσεις του πολέμου.

4.3 Είδος κειμένου

Σημαντικό χαρακτηριστικό για την ανάλυση κειμένου πηγή (ΚΠ) αποτελεί το είδος. Πρόκειται για ένα κείμενο που στοχεύει στην πληροφόρηση του δέκτη μέσω της ειδικής ορολογίας που χρησιμοποιεί αλλά και της ανάλυσης της. Το κείμενο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ιστορικό αφού μας ενημερώνει για γεγονότα που συνέβησαν από το 1821 έως και το 1945 και περιέχει όρους του ναυτικού κλάδου καθώς επίσης και επιγραφές και λόγια γραμμένα στην καθαρεύουσα.

4.4 Λειτουργίες κειμένου

Δεύτερο χαρακτηριστικό ανάλυσης του ΚΠ, αποτελούν οι λειτουργίες του κειμενικού είδους. Σύμφωνα με τον Κ. Bühler υπάρχουν τρεις βασικές λειτουργίες της γλώσσας. Αυτές είναι η αναφορική, η εκφραστική και η κλητική. Αργότερα ο R. Jakobson έρχεται να προσθέσει στις ήδη αναφερθείσες λειτουργίες άλλη μια, την φατική. Όλες οι παραπάνω κατηγορίες υποδιαιρούνται, μάλιστα, σε υπολειτουργίες (Nord, 2014: 97-98). Στο εν λόγω κείμενο μία από αυτές είναι η αναφορική, η οποία σχετίζεται με την αναφορά στα αντικείμενα ή στα φαινόμενα του πραγματικού ή φανταστικού κόσμου (Nord, 2014: 98). Αντικείμενο αναφοράς στο κείμενο είναι οι πληροφορίες και τα χαρακτηριστικά των πλοίων που χρησιμοποιήθηκαν στην μάχη.

4.5 Σκοπός κειμένου

Η θεωρία του σκοπού συγκαταλέγεται στον τομέα της μεταφρασεολογίας. Ο σκοπός είναι αυτός που καθορίζει τους παραλήπτες, τον χρόνο πρόσληψης, το μέσο και την αιτία δημιουργίας του. Οι βασικές αρχές της θεωρίας του σκοπού, καθορίζεται από τον σκοπό του μεταφράσματος και πρέπει να χαρακτηρίζεται από συνεκτικότητα και σαφήνεια έχοντας ως στόχο την παροχή πληροφοριών (Reiss & Vermeer, 1991). Σκοπός του κειμένου είναι να πληροφορήσει το κοινό με τρόπο συνοπτικό αλλά συνάμα πλήρης και ακριβής, την εξιστόρηση της πλεύσης του Πολεμικού Ναυτικού στην διάρκεια του 1821-1945. Παραλήπτες αποτελούν το κοινό που ενδιαφέρεται για το Πολεμικό Ναυτικό ή τους λάτρεις της ιστορίας γενικότερα, ενώ το μέσο μετάδοσης είναι ο γραπτός λόγος. Ο χρόνος πρόσληψης υφίσταται από την στιγμή που εκδόθηκε το βιβλίο το 2019. Επίσης, λόγω του σκοπού ορίζεται η γλώσσα, το ύφος και η δομή του κειμένου. Όσον αφορά την γλώσσα χαρακτηρίζεται από

σύνθετη σύνταξη και μακροπερίοδο λόγο με εκτενής αναφορές στην καθαρεύουσα γλώσσα έτσι ώστε να κάνει τον αναγνώστη να βρεθεί πιο κοντά σε εκείνη την εποχή. Επιπροσθέτως, γίνεται χρήση ειδικής ορολογίας από τον κλάδο του ναυτικού. Όσον αφορά το ύφος του κειμένου, πρόκειται για επίσημο και σοβαρό καθώς αναφέρεται σε γεγονότα που υπήρξαν υψίστης σημασίας για την Ελλάδα του σήμερα. Τέλος, η δομή αποτελείται από τον τίτλο που προσδιορίζει το θέμα του κυρίως μέρους, καθώς και από φωτογραφικό υλικό που βοηθά περισσότερο στην κατανόηση των γεγονότων.

4.6 Πακέτο μεταφραστικών οδηγιών και σύγκριση κειμένου στόχου και κείμενο πηγής

Το πακέτο μεταφραστικών οδηγιών ορίζει τις προϋποθέσεις με τις οποίες θα λειτουργήσει το κείμενο στόχος (ΚΣ). Ορισμένες φορές το κείμενο πηγή (ΚΠ) ικανοποιεί τις λειτουργίες του, διαφέροντας ως προς το πλαίσιο του ΚΣ, αν και σε κάποιες περιστάσεις ενδέχεται να συμπίπτουν. Ωστόσο, είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη οι διαφορές στη γνώση και την εμπειρία που σχετίζονται με τον πολιτισμό του αποδέκτη. Επομένως, οι μεταφραστές συνέκριναν τα δύο κείμενα (Nord, 2014: 138). Όσον αφορά τη λειτουργία του ΚΠ, το μέσο και το είδος του κειμένου, η λειτουργία τους παραμένει αμετάβλητη στο ΚΣ, προσδίδοντας το «κύρος» του πρωτοτύπου στον πολιτισμό της μεταφρασμένης γλώσσας. Η J. House ονομάζει αυτόν τον τύπο μετάφρασης « συγκαλυμμένες ». Επομένως, οι αναφορικές και εκφραστικές συναρτήσεις των ΚΠ παραμένουν οι πρωταρχικές λειτουργίες στο ΚΣ. Ωστόσο, δεδομένου ότι τα κείμενα αυτά έχουν πολιτιστικά στοιχεία και μια συγκεκριμένη πολιτική νοοτροπία, εμφανίζοντας διαφορετικά στοιχεία σε σύγκριση με άλλες χώρες, εμφανίζεται στο ΚΣ, και η πληροφοριακή λειτουργία. Δεδομένου ότι υπάρχουν πολλά ονόματα και τοποθεσίες της Ελλάδος στο ΚΠ ήταν αδύνατο να μεταφραστούν έτσι γράφηκαν απλά με λατινικούς χαρακτήρες. Καθώς επίσης και στα σημεία που χρησιμοποιείται η καθαρεύουσα ενδεχομένως να παραλείπονται ορισμένες λέξεις αφού η καθαρεύουσα είναι πιο ποιητική, πρώτα μετέφρασα το σημείο από την καθαρεύουσα στα νέα ελληνικά και ύστερα στην αγγλική γλώσσα με στόχο να βρεθώ όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο νόημα.

4.7 Μεταφραστικά προβλήματα και επίλυση

Μία από τις σημαντικότερες δυσκολίες που προκύπτουν με τέτοιου είδους κείμενα είναι η κατανόηση του. Δεδομένου ότι το κείμενο περιέχει πολλές ναυτικές ορολογίες, μέρη, πρόσωπα και είδη πλοίων συνδεδεμένα με αυτόν τον κλάδο έπρεπε να γίνει εκτεταμένη έρευνα έτσι ώστε να βρεθούν πληροφορίες για το

καθένα και να υπάρξει μια ευρύτερη εικόνα επί του θέματος. Για την εξειδικευμένη ορολογία ανέτρεξα τόσο σε επιστημονικά άρθρα σχετικά με την ναυτιλία όσο και σε σώματα κειμένων με στόχο την κατανόηση και τη σημασία του όρου όσο το δυνατόν περισσότερο γίνεται.

Εν συνεχεία, προέκυψαν δυσκολίες ως προς την επιλογή λέξεων που εξυπηρετούν τόσο το ίδιο το κείμενο όσο και το σκοπό του, καθώς και στο κοινό στο οποίο αναφέρεται. Το συγκεκριμένο απόσπασμα χαρακτηρίζεται από πληθώρα φυσικών φράσεων και αυτούσιων ομιλιών των κυβερνητών, γραμμένων στην καθαρεύουσα. Έτσι, χρειάστηκε να κατανοηθεί πρώτα το σημείο αυτό στα νέα ελληνικά και έπειτα να προβώ στην μετάφραση αυτού.

Σημαντικό πρόβλημα αποτέλεσε, επίσης, η πολλαπλή εμφάνιση ακρωνυμίων. Μερικά από αυτά ύστερα από μακροσκελή έρευνα μπόρεσα να τα βρω και να τα μεταφράσω στην αγγλική γλώσσα. Άλλα όπως, παραδείγματος χάρη « ΟΟΠΗΟΓ », τα οποία ήταν αδύνατον να τα βρω, αποφάσισα να μην τα συμπεριλάβω καθόλου στο μετάφρασμα μου, με την προϋπόθεση, φυσικά, ότι δεν επηρεάζει καθόλου το νόημα και το περιεχόμενο του κειμένου.

Εφόσον μιλάμε για ένα κείμενο με πληροφοριακό χαρακτήρα, κρίθηκε αναγκαία η ακρίβεια στην ορολογία αφού πρόκειται για συγκεκριμένο περιεχόμενο λέξεων. Η αποδελτίωση όρων έγινε έπειτα από αναζήτηση τους σε δίγλωσσα και μονόγλωσσα λεξικά, έντυπα και ηλεκτρονικά, ειδικά και μη, σε βάσεις δεδομένων και ορολογίας (π.χ. Iate). Ήταν αρκετές οι περιπτώσεις κατά τις οποίες υπήρχαν πολλαπλές πιθανές αποδόσεις όρων, ωστόσο η τελική επιλογή των μεταφρασμένων όρων έγινε με βάση το περιεχόμενο και τα επιστημονικά δεδομένα.

Αναλυτικότερα, για εξειδικευμένες λέξεις και φράσεις, η βάση ορολογίας IATE και η μηχανή αναζήτησης μεταφράσεων Linguee και Globse αποδείχτηκαν αρκετά χρήσιμες, καθώς περιέχουν υπεράριθμα λήμματα και μεταφραστικές αντιστοιχίες, ακόμα και για συγκεκριμένη ορολογία. Για παράδειγμα, ο όρος «τορπιλοβόλο» αποδόθηκε ως « torpedo boat » καθώς και ο όρος « θωρηκτό » ως « battleship ». Για πιο απλές ερμηνείες λέξεων, όπως το « πυρομαχικό » και η « διαταγή », χρησιμοποιήθηκαν δίγλωσσα λεξικά, όπως το The Oxford Greek Dictionary: Gr-En, En-G, Google Translate και το διαδικτυακό λεξικό WordReference, καθώς περιέχουν πολλές ερμηνείες και ζευγάρια λέξεων, παρέχοντας με αυτόν τον τρόπο μια πιο ολοκληρωμένη αναζήτηση με διάφορα παραδείγματα. Απαραίτητη προϋπόθεση για την ορθή απόδοση λέξεων και τη σωστή μετάφραση ήταν η εύρεση ξενόγλωσσων κειμένων σχετικών με τη θεματολογία και την ορολογία του πρωτοτύπου.

Εφόσον λοιπόν όλα τα ζητήματα ορολογίας αντιμετωπίστηκαν προχώρησα στο τρίτο στάδιο, την μετάφραση του πρωτοτύπου κειμένου στο σύνολο του, με γνώμονα την επιστήμη της μετάφρασης και τη σχετική βιβλιογραφία. Κατά τη διάρκεια εκπόνησης της μετάφρασης είχα κατά νου τη θεωρία του σκοπού σύμφωνα με την

οποία το κριτήριο αξιολόγησης μιας μετάφρασης δεν είναι η σημασιολογική ισοδυναμία, αλλά “η επάρκεια της μετάφρασης ως προς την επίτευξη του λειτουργικού στόχου μέσα στο πλαίσιο της κατάστασης στην οποία εντάσσεται το κείμενο στόχος”, όπως αυτός ορίζεται από την εντολή ανάθεσης της μετάφρασης (Munday, 2002). Στην περίπτωση του κειμένου που ανέλαβα ο λειτουργικός στόχος του μεταφράσματος είναι να ανταποκρίνεται στα δεδομένα και να μπορέσει να αποτελέσει αντικείμενο άντλησης πληροφοριών και μελέτης. Στόχος είναι το κείμενο να μοιάζει με το πρωτότυπο, αποδίδοντας σωστά τις γλωσσικές και συντακτικές ιδιότητες, το ύφος και τον τόνο που χρησιμοποιήθηκε για τη συγγραφή του αντίστοιχου αγγλικού κειμένου.

Κατά τη διάρκεια της μετάφρασης υιοθέτησα το λειτουργικό μοντέλο της Nord και κυρίως τη θεωρία που αναφέρεται στην ιεράρχηση και ταξινόμηση των μεταφραστικών προβλημάτων και τους τρόπους επίλυσης τους. Σύμφωνα με την Nord, τα μεταφραστικά προβλήματα διακρίνονται σε πραγματολογικά, πολιτισμικά, γλωσσικά ή ιδιάζοντα. Στο κείμενο εντοπίσαμε κατά βάση πραγματολογικά και γλωσσικά προβλήματα. Τα πραγματολογικά μεταφραστικά προβλήματα μπορούν να εντοπιστούν με τη σύγκριση των εξωκειμενικών παραγόντων (πομπός, δέκτης, μέσο, χρόνος, χώρος, κίνητρο, κειμενική λειτουργία). Ήταν σημαντικό να εντοπίσω τα πραγματολογικά μεταφραστικά προβλήματα προκειμένου να μην μεταφέρω εσφαλμένες πληροφορίες στο αναγνωστικό κοινό.

4.8 Συμπέρασμα

Συμπερασματικά, καταλήγω στο γεγονός ότι η μετάφραση τεχνικών κειμένων αποτελεί μία πολύπλοκη και χρονοβόρα διαδικασία, μπορεί οι νόρμες και οι στρατηγικές να είναι πιο συγκεκριμένες σε σύγκριση με την λογοτεχνική μετάφραση, άλλα απαιτεί έντονη διερεύνηση της σχετικής ορολογίας. Η μεταφραστική διαδικασία πρέπει να διέπεται από συνέπεια και πειθαρχία καθώς και το άτομο που την εκτελεί να είναι έμπειρο και καλλιεργημένο, έτσι ώστε να αποφευχθούν τυχόν λάθη και να υπάρξει μία ορθή και σωστά δομημένη μετάφραση.

Κάθε μετάφραση θα πρέπει να έχει ως γνώμονα την ορθότητα και την ακρίβεια. Ο μεταφραστής θα πρέπει να είναι σε θέση να μπορεί να εξετάσει ο ίδιος το είδος του κειμένου προς μετάφραση, τον σκοπό καθώς επίσης και το κοινό, στο οποίο απευθύνεται. Πέρα από την άριστη γνώση της χρήσης της γλώσσα στόχου, ο μεταφραστής θα πρέπει να είναι προσεκτικός ως προς την απόδοση των γραμματικών στοιχείων του κειμένου, της σύνταξης, των ορθογραφικών και των πολιτισμικών στοιχείων. Η τέχνη της μετάφρασης αποτελεί μια πολυδιάστατη και

σύνθετη διαδικασία. Ο κάθε μεταφραστής επιλέγει τον τρόπο και τις θεωρίες που θέλει να ακολουθήσει για το έργο του. Μπορεί να μεταφράσει το κείμενο κατά λέξη, μπορεί να αλλάξει σύνταξη ακόμα και να παραλείψει λέξεις αν το επιθυμεί, μπορεί να δώσει άλλο ύφος προσαρμόζοντας το στο κοινό και στον πολιτισμό στον οποίο απευθύνεται. Κατά τη δική μου ταπεινή άποψη τίποτα από όλα αυτά δεν είναι λάθος και εκεί ακριβώς έγκειται η μαγεία της μετάφρασης, να μπορεί ο κάθε μεταφραστής να δίνει το ανάλογο αποτέλεσμα με διαφορετικό τρόπο και χαρακτήρα.

5. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Εν κατακλείδι, η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία αποτελεί και την περάτωση των προπτυχιακών μου σπουδών. Μέσω αυτής της διαδικασίας, μπόρεσα να έρθω πιο κοντά στην τέχνη της μετάφρασης. Θα μπορούσα να χαρακτηρίσω αυτή την εργασία ως μικρογραφία των κόπων αλλά και της ηθικής ανταμοιβής που μπορεί να σου προσφέρει το επάγγελμα του μεταφραστή. Η μετάφραση για εμένα δεν είναι απλά η μεταφορά λέξεων από μία γλώσσα σε μία άλλη. Η μετάφραση είναι γνώση, έρευνα, τέχνη και περιέχει προσωπικότητα. Δεν πρέπει για κανένα λόγο το επάγγελμα του μεταφραστή να υποτιμάται, ο μεταφραστής είναι αυτός που θα διαδώσει το έργο σε ολόκληρο τον κόσμο, επομένως η σχέση μεταφραστή αλλά και συγγραφέα είναι αλληλένδετη. Το κάθε έργο, το οποίο πρέπει να επεξεργαστείς, είναι σε θέση να σου προσφέρει πληροφορίες, γνώσεις και εμπειρία. Στην προκειμένη, ευχαριστώ θερμά τους επιβλέποντες καθηγητές μου, Κεραμίδας Σωτήριος και Λίβας Σωτήριος, που μου ανέθεσαν την μετάφραση αποσπάσματος από το βιβλίο « Μεθ'Ορμής Ακάθεκτου. Επίτομη Ιστορία του πολεμικού Ναυτικού 1821-1945» και με έφεραν στην διαδικασία να γνωρίσω την ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού και μου έδωσαν την ευκαιρία να αποτελέσω μέρος της διάδοσης της.

“Every language is a world. Without translation, we would inhabit parishes bordering on silence.”

George Steiner

6. ΓΛΩΣΣΑΡΙ

✚ Ελληνικό Πυριτιδοποιείο - Greek Powder and Cartridge Company

✚ Τορπιλοβόλο - torpedo boat

✚ Αντιτορπιλικό - destroyer

✚ ΑΔΑ - unclassified

✚ Θωρηκτό - Battleship

✚ Ναύσταθμος - Naval Base

✚ Βοηθητικό - Auxiliary ship

✚ Πλωτό *συνεργείο* - Repair Ship

✚ Επίτακτο πλοίο - Replenishment oiler

✚ ΓΕΝ - Hellenic Navy General Staff (HNGS)

✚ *Κολλαρίνα- sailor's collar*

✚ Πολεμικό Ναυτικό - Hellenic Navy

✚ Ρυμουλκά - tugboats

7. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Catford, J. C. (1965). A Linguistic Theory of Translation. Oxford: Oxford University Press
- Nord, C. (2014). Η Μετάφραση ως στοχευμένη δραστηριότητα: Εισαγωγής τις λειτουργικές προσεγγίσεις. Αθήνα: Εκδόσεις Δίαυλος.
- Katharina Reiss, H. J. (2013). Towards a General Theory of Translational Action. Routledge (1st edition).
- Munday, J. (2002). INTRODUCING TRANSLATION STUDIES. ROUTLEDGE.
- Κεραμίδας, Σ. Γ. (2015). Ζητήματα Ορολογίας στην Τεχνική Μετάφραση. Αθήνα: Εκδόσεις Δίαυλος.
- Κεντρωτής, Γ. (1996). Θεωρία και Πράξη της Μετάφρασης. Αθήνα: ΔΙΑΥΛΟΣ.
- - IATE («Interactive Terminology for Europe» – Διαδραστική ορολογία για την Ευρώπη, iate.europa.eu/home)
- Globse (Διαδικτυακό λεξικό, <https://el.glosbe.com/el/en>)
- WordReference (Διαδικτυακό λεξικό, <https://www.wordreference.com>)
- Brainy Quote
(https://www.brainyquote.com/quotes/george_steiner_581451)