



ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ, ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΕ ΘΕΜΑ:

Μετάφραση αποσπάσματος του βιβλίου

«ΜΕΘ' ΟΡΜΗΣ ΑΚΑΘΕΚΤΟΥ.

ΕΠΙΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ 1821-1945 » (2019),

του Υποπλοιάρχου ΠΝ, Παναγιώτη Γέροντα.

Της φοιτήτριας

ΕΛΕΝΑΣ ΦΡΟΛΚΑ (Ξ2011039)

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ:

Λίβας Σωτήριος

Κεραμίδας Σωτήριος

ΚΕΡΚΥΡΑ, ΜΑΙΟΣ 2020

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Μετάφραση και σχολιασμός αποσπάσματος του βιβλίου

«ΜΕΘ' ΟΡΜΗΣ ΑΚΑΘΕΚΤΟΥ.

**ΕΠΙΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ 1821-1945»
(2019)**

του Υποπλοιάρχου ΠΝ, Παναγιώτη Γέροντα.

Πίνακας περιεχομένων

Πρόλογος	5
A' ΜΕΡΟΣ	6
Εισαγωγή	7
Γενικές παρατηρήσεις σχετικά με το πρωτότυπο	7
B' ΜΕΡΟΣ.....	9
Πρωτότυπο Κείμενο	10
Μετάφρασμα	36
Γ' ΜΕΡΟΣ	62
Παρατηρήσεις επί της Μετάφρασης	63
Σχόλια επί της Δομής και της Σύνταξης.....	65
Μετάφραση των ειδικών αξιωμάτων και βαθμών, ναυτικών υπηρεσιών και οργανισμών	65
Μετάφραση ειδικών ναυτικών- στρατιωτικών όρων	67
Απόδοση Συντομευμένων Μορφών Όρων	68
Απόδοση τύπων πλοίων.....	71
Μετάφραση Υποσημειώσεων.....	72
Αντίστροφη μετάφραση	72
Αξιολόγηση της μετάφρασης και Επίλογος	73
Βιβλιογραφικές αναφορές.....	75

Πρόλογος

Η παρούσα πτυχιακή εργασία αποτελεί το επιστέγασμα των –μακροχρόνιων πλέον– μεταφραστικών μου σπουδών στο τμήμα Μετάφρασης του Ιονίου Πανεπιστημίου και αφορά την μετάφραση και τον σχολιασμό ενός αποσπάσματος από το βιβλίο *«Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου, Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945»* που συνέγραψε ο Υποπλοίαρχος Παναγιώτης Γέροντας. Το εγχείρημα αυτό της συνοπτικής καταγραφής της Ιστορίας του νεώτερου Ελληνικού Ναυτικού, συνοψίζει σε έναν τόμο ολόκληρη την ιστορική διαδρομή 200 ετών και γίνεται εκτός από χρήσιμο και πολύτιμο βιβλίο, ιδιαιτέρως ενδιαφέρον από ιστορική άποψη για κάθε αναγνώστη, και όχι μόνον για εκείνους που ενδιαφέρονται και ασχολούνται με το Ναυτικό.

Α' ΜΕΡΟΣ

Εισαγωγή

Το βιβλίο «*Μεθ' ὁρμῆς ακαθέκτου*» του Υποπλοίαρχου Π. Γέροντα αποτελεί ένα βιβλίο σταθμός για το Πολεμικό Ναυτικό το οποίο συγκεντρώνει με επιστημονικό τρόπο όλη την ιστορία του ΠΝ από το 1821 έως και το 1945, συμπεριλαμβάνοντας μάλιστα πολλά άγνωστα στοιχεία. Η εξιστόρηση των γεγονότων γίνεται εξελικτικά, παρουσιάζοντας την διαδικασία μετεξέλιξης του Ελληνικού Ναυτικού σε ένα οργανωμένο σύστημα και μια αξιοσημείωτη και υπολογίσιμη ναυτική δύναμη. Το παρόν βιβλίο περιλαμβάνει επίσης σπάνιο φωτογραφικό υλικό, το οποίο παρουσιάζεται για πρώτη φορά στο ευρύ κοινό και επιπλέον μεγάλο αριθμό εκτενών υποσημειώσεων, οι περισσότερες από τις οποίες αποτελούν αποσπάσματα αναφορών σημαντικών προσωπικοτήτων της ναυτικής ή/και πολιτικής σκηνής. Τέλος ο τίτλος του βιβλίου είναι μέρος της φράσης του Ναυάρχου Παύλου Κουντουριώτη προς τα ελληνικά πλοία με την οποία σηματοδότησε την έναρξη της Ναυμαχίας της Έλλης την 3^η Δεκεμβρίου του 1912: «*Με την δύναμιν του Θεού, τας ευχάς του Βασιλέως μας και εν ονόματι του Δικαίου, πλέω μεθ' ὁρμῆς ακαθέκτου και με την πεποίθησιν της νίκης εναντίον του εχθρού του Γένους.*»

Για την παρούσα μετάφραση χρησιμοποιήθηκε το απόσπασμα από την σελίδα 389 έως 414, όπου ουσιαστικά εξιστορούνται η ναυτική εκπαίδευση πριν από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (το τέλος του 9^{ου} κεφ.) και οι προετοιμασίες που εκτελέσθηκαν επί Ι. Μεταξά, Αλ. Κορυζή και της ελληνικής εξόριστης κυβέρνησης όπως επίσης οι αντιξοότητες –είτε λόγω οικονομικής στενότητας είτε πολιτικών ανωμαλιών- που κλήθηκε η ελληνική πλευρά να αντιμετωπίσει από το 1939 έως το 1941.

Γενικές παρατηρήσεις σχετικά με το πρωτότυπο

Ακολουθώντας την προσέγγιση της K. Reiss στο έργο της *Translation Criticism- The Potentials & Limitations* (2014, σελ. 30) , παρά την ύπαρξη ειδικού λεξιλογίου σχετικού με την θεματολογία του Ναυτικού, του οποίου ο όγκος δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλος, το απόσπασμα αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ένα Γενικό Κείμενο, καθώς ο αρχικός συντάκτης του κειμένου-πηγή (ΚΠ) απευθύνεται στο ευρύ μη ειδικό κοινό, με αποτέλεσμα

να δίνεται περισσότερο έμφαση στα υφολογικά χαρακτηριστικά, χωρίς ωστόσο να παραμελείται η ακριβής και ορθή απόδοση του εκάστοτε ειδικού όρου.

Ως συνέχεια του συλλογισμού της Reiss και με βάση τον διαχωρισμό που η ίδια κάνει μεταξύ τριών τύπων κειμένων με βάση την λειτουργία αυτών (*informative, expressive, operative*), το παρόν κείμενο είναι πληροφοριακό στο οποίο υπερτερεί η λογική γλώσσα (ως αντιδιαστολή προς την αισθητική και διαλογική), χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν υπάρχουν και σημεία όπου εμφανίζονται και άλλες λειτουργίες της γλώσσας (οπ. π. σελ. 26). Το ύφος του κειμένου θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένας συνδυασμός σύνθετου και απλού ύφους ταυτόχρονα, όπου χρησιμοποιείται δηλαδή και το πιο εξειδικευμένο αλλά και το απλό λεξιλόγιο, ο μακροπερίοδος και ενίοτε ο βραχυπερίοδος λόγος, καθώς και η παθητική αλλά και η ενεργητική σύνταξη αντίστοιχα. Είναι τέλος απογυμνωμένο από εκφραστικά μέσα και αμφισημίες, στοιχεία τα οποία θα μπορούσαν να οδηγήσουν τον μεταφραστή σε παρανοήσεις του νοήματος.

Εντούτοις, είναι αυτονόητο πως κατά την μεταφραστική διαδικασία εντοπίστηκαν κάποια μεταφραστικά προβλήματα τα οποία και δυσκόλεψαν τη διαδικασία αυτή, αλλά παράλληλα την κατέστησαν ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα. Ρο βασικότερο ίσως πρόβλημα που ορθώνεται πριν ακόμη και την ανάγνωση του ΚΠ έγκειται στο γεγονός πως η παρούσα εργασία αποτελεί αντίστροφη μετάφραση, ανεβάζοντας έτσι αρκετά το επίπεδο δυσκολίας. Στη συνέχεια και κατόπιν ανάλυσης του κειμένου, αναδύθηκαν προβλήματα όπως η ορθή κατανόηση και απόδοση των διαφόρων αξιωμάτων και βαθμών του Ναυτικού, των ειδικών ναυτικών όρων, υπηρεσιών, ακρωνύμων και τύπων πλοίων. Επιπλέον, ήταν ιδιαίτερη η μετάφραση των υποσημειώσεων και των λεζάντων. Όλα τα προαναφερθέντα ζητήματα πρόκειται να αναλυθούν εκτενώς παρακάτω.

Β' ΜΕΡΟΣ

Πρωτότυπο Κείμενο



Το αντιτορπιλικό Σπετσαι. Αρχείο Μεζεβίση.

γ) Ναυτική εκπαίδευση

Το 1929 εκδίδεται νέος οργανισμός της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.¹¹² Ο νέος οργανισμός καθιερώνει το θεσμό του κανονισμού εκπαίδευσης και του κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας. Υπάρχει το δικαίωμα συμμετοχής στις εισαγωγικές εξετάσεις ενός αποφοίτου της Σχολής Υπαξιωματικών. Καταργείται ο εξάμηνος εκπαιδευτικός πλους των αποφοίτων και καθιερώνεται οκτάμηνος φοίτηση στη Σχολή των απόφοιτων δοκίμων μηχανικών. Ακόμη, οι έδρες των μαθημάτων εφόσον τις έχουν ιδιώτες καθηγητές εξομοιώνονται με τις έδρες των τακτικών καθηγητών των Σχολών Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Η εξοπλιστική κατεύθυνση του Ναυτικού εκείνη την περίοδο είχε περιορίσει τον Στόλο σε ελαφρά σκάφη. Αυτό σήμαινε ότι ο Σημαιοφόρος αξιωματικός έπρεπε να αναβαθμιστεί και από εκπαιδευόμενος να γίνει ένα ουσιαστικό στέλεχος του Ναυτικού. Η εκπαίδευση κινήθηκε προς αυτή την κατεύθυνση, πράγμα που κατορθώθηκε με μαθήματα και διαλέξεις. Ο χρόνος που απαιτούνταν γι' αυτήν τη νέα εκπαιδευτική κατεύθυνση ευρέθη με την περικοπή κάποιων θεωρητικών μαθημάτων και από την εκτύπωση των εκπαιδευτικών κειμένων ώστε να μην υποχρεώνονται οι Δόκιμοι να κρατούν σημειώσεις.

Το 1928 όλοι οι δόκιμοι εγγράφονται συνδρομητές στο περιοδικό *Ναυτική Επιθεώρησης*, ενώ στις 4 Ιουνίου 1931 εορτάζονται τα 25 έτη λειτουργίας της Σχολής στη μόνιμη έδρα της και γίνονται τα αποκαλυπτήρια ενός μνημείου για τους πεσόντες της Σχολής κατά τους πολέμους. Το μνημείο ήταν έργο του γλύπτη Γ. Δημητριάδου του Αθηναίου. Ήταν μια σύνθεση από βράχους με έναν μαρμάρινο γλάρο στην κορυφή.¹¹³ Με την ευκαιρία αυτή εκδόθηκε και ένα

112 *Περί'Οργανισμών Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, Έφημερίς της Κυβερνήσεως*, τχ. Α', Α. Φ. 369, 8 Οκτωβρίου 1929.

113 Φακίδης (1996),113.



Σκηνή από την Α' Απονομή Επάθλου Επιδόσεως Βολής Βομβών στην Αεροπορική Βάση Φαλήρου. Αρχείο Μεζεβίση.

αναμνηστικό λεύκωμα με την περιγραφή της Σχολής και των δραστηριοτήτων της.¹¹⁴ Από αυτό γνωστοποιείται ότι το ημερήσιο πρόγραμμα των Δοκίμων περιελάμβανε 9,5 ώρες μαθήματα, μελέτη και πρακτικές ασκήσεις, 8 ώρες ύπνο και 6,5 ώρες ανάπαυση, συσσίτια και αθλητισμό. Κατά τη χειμερινή περίοδο πραγματοποιούνταν δύο εκπαιδευτικοί πλόες με αντιτορπιλικό ή τορπιλοβόλο, από τους οποίους ο ένας διαρκούσε τέσσερις ώρες και ο έτερος είκοσι τέσσερις. Το αθλητικό πρόγραμμα της Σχολής περιελάμβανε αγωνίσματα στίβου, σκοποβολή, ξιφασκία, αντισφαίριση, κωπηλασία, ιππασία και ιστιοπλοΐα. Το διδακτικό προσωπικό το αποτελούσαν 36 καθηγητές, 6 επιμελητές και 5 υπαξιωματικοί δάσκαλοι. Η Σχολή διέθετε μηχανολογικό εργαστήριο, χυτήριο, μηχανουργείο, σχεδιαστήριο, χημείο, εργαστήριο φυσικής και ηλεκτρισμού, όργανα ναυτικά και ναυτιλιακά, όργανα μετεωρολογικά, βιβλιοθήκη, όπως και αίθουσα φωτογραφικής τέχνης.

Το 1936 η Σχολή ανέλαβε την εκπαίδευση των οικονομικών, λιμενικών, ναυπηγών και ηλεκτρολογίων αξιωματικών. Οι οικονομικοί αξιωματικοί κατατάσσονταν απευθείας και ήδη είχε προκύψει το πρόβλημα της πολυμορφίας και της ανομοιογένειας που προκαλούσε αυτή την κατάσταση. Το 1929 θεσπίστηκε η Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Οικονομικών με διάρκεια οκτώ μηνών, η οποία όμως δεν λειτούργησε ποτέ.

114 Ο.π., σελ. 113.

Το Λιμενικό Σώμα από την άλλη, ιδρυθέν το 1919, δεν είχε αποκτήσει δική του σχολή. Οι λιμενικοί μετά την κατάταξή τους παρακολουθούσαν ενημερώσεις για τα μελλοντικά τους καθήκοντα. Αυτές οι ενημερώσεις γίνονταν αρχικά σε αίθουσα του Πολυτεχνείου αλλά από το 1931 γίνονταν στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο με παράλληλη πρακτική εξάσκηση στον *Οίκο τον Ναύτου* και στο *Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας*. Η εκπαίδευσή τους ολοκληρωνόταν με τρίμηνη παραμονή στο Κεντρικό Προγυμναστήριο του Πόρου.

Οι ναυπηγοί και οι ηλεκτρολόγοι αξιωματικοί προέρχονταν από τους μηχανικούς μετά από μετεκπαίδευση. Το 1935 με διάταγμα¹¹⁵ κατετάγησαν απευθείας δύο σημαιοφόροι ηλεκτρολόγοι και ένας ναυπηγός, οι οποίοι θα φοιτούσαν για οκτώ μήνες σε σχολή που θα λειτουργούσε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων ή σε πλοίο. Με το ίδιο διάταγμα προβλεπόταν και η κατάταξη 5 δοκίμων σημαιοφόρων οικονομικών. Με μεταγενέστερο διάταγμα¹¹⁶ καθορίζονταν τα απαιτούμενα προσόντα για την κατάταξη των σημαιοφόρων οικονομικών. Αυτά ήταν: να είναι κάτω από 25 χρόνων και να έχουν πτυχίο *Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών* ή *Νομικής Σχολής* ή *Μαθηματικών* ή *Φυσικών Επιστημών* του Πανεπιστημίου.

Μεταξύ Μαρτίου και Απριλίου 1936 ιδρύθηκαν η *Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Οικονομικών*, η *Σχολή Σημαιοφόρων Ναυπηγών και Ηλεκτρολόγων* ενώ φοίτησαν και λιμενικοί δόκιμοι.¹¹⁷ Όλες οι σχολές της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων είχαν κοινή Διοίκηση, Διεύθυνση Σπουδών και Διοικητική Ιεραρχία. Η εκπαίδευση αποτελείτο από τη θεωρητική διδασκαλία των μαθημάτων και τον εκπαιδευτικό πλου στο πλοίο *Άρης*. Για την εκπαίδευσή τους ίσχυαν οι διατάξεις του οργανισμού και του κανονισμού της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων.

Οι νέοι δόκιμοι που κατατάχθηκαν τον Απρίλιο του 1936 ήταν δύο ηλεκτρολόγοι, ένας ναυπηγός, πέντε οικονομικοί και οκτώ λιμενικοί, οι οποίοι κατόπιν διαταγής του διοικητού αποτέλεσαν μία τάξη. Τον Σεπτέμβριο που αποφοίτησαν οι δύο ηλεκτρολόγοι και ο ναυπηγός η σχολή τους καταργήθηκε σιωπηρά.¹¹⁸ Η φοίτηση οικονομικών και λιμενικών δοκίμων συνεχίστηκε κανονικά. Μέχρι το 1940 εισάγονταν κατά μέσο όρο 6 οικονομικοί και 11 λιμενικοί τον χρόνο.¹¹⁹

Ακόμη, με το διάταγμα *Περί Σχολείου Εφέδρων Μαχίμων Αξιωματικών Β.Ν.* δημοσιευθέν στην *Εφημερίδα της Κυβερνήσεως* τη 10η Μαρτίου 1936, τχ. Δ', Αρ. Φύλλου 126, καθορίζεται ο τρόπος λειτουργίας του σχολείου παραγωγής εφέδρων αξιωματικών προερχομένων από το Εμπορικό Ναυτικό. Το σχολείο αυτό εδρεύει στον Πόρο υπό την επίβλεψη του Ανώτερου

115 Περί κατατάξεως σημαιοφόρων ηλεκτρολόγων, ναυπηγών και οικονομικών Π.Ν εις κενας οργανικές θέσεις, Έφημερις τής Κυβερνήσεως, τχ. Α', Α. Φ. 491, 25 Οκτωβρίου 1935.

116 Περί διαγωνισμού κατατάξεως δοκίμων σημαιοφόρων οικονομικών, Έφημερις τής Κυβερνήσεως, τχ. Α', 20 Νοεμβρίου 1935, Α. Φ. 583.

117 Περί Σχολής Δοκίμων Σημαιοφόρων ΒΝ, Έφημερις της Κυβερνήσεως, τεύχος Α', Α. Φ. 128, 12 Μαρτίου 1936. Περί έκπαιδενσεως λιμενικών δοκίμων, Έφημερις τής Κυβερνήσεως, τχ. Α', Α. Φ. 166, 16 Απριλίου 1936. Περί Σχολής Σημαιοφόρων Ναυπηγών και Ηλεκτρολόγων, Έφημερις τής Κυβερνήσεως, τχ. Α', Α.Φ. 195, 9 Μαΐου 1936.

118 Φακίδης (1996), 117.

119 Ο.π., σ 117.

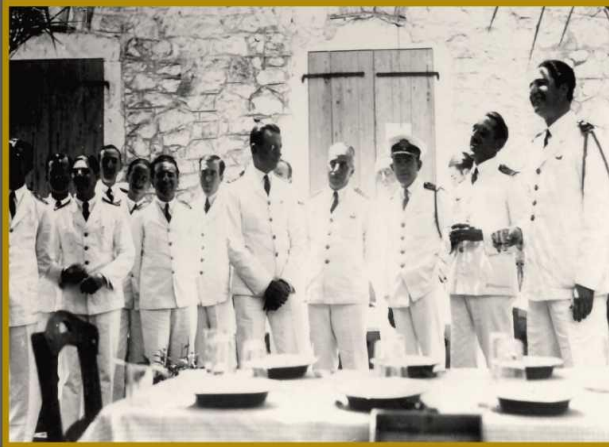
Διοικητή Σχολών (ΑΔΣ) σε «Ναυτικό Κατάστημα» ή σε πλοίο. Η εκπαίδευση στο σχολείο είναι τετράμηνη και διατάσσεται από τον υπουργό των Ναυτικών μετά από πρόταση του Αρχηγού του ΓΕΝ Διοικητής του σχολείου, ο οποίος μπορεί να είναι και διευθυντής Σπουδών, είναι ανώτερος μάχιμος αξιωματικός. Ο διοικητής έχει έναν βοηθό κατώτερο μάχιμο αξιωματικό. Ο ΑΔΣ ορίζει τους αξιωματικούς που θα είναι καθηγητές στα μαθήματα. Ένας καθηγητής μπορεί να διαλέξει να διδάξει πάνω από ένα μάθημα. Τα μαθήματα που διδάσκονται είναι γνώση και χρήση του πυροβολικού (πεζικές ασκήσεις, γυμνάσιο επί πυροβόλου, λίγα στοιχεία για τη Διεύθυνση Βολής Πυροβολικού και λίγα στοιχεία περί πυρομαχικών), γνώσεις περί τορπιλών και ναρκών (στοιχειώδεις περιγραφές τορπιλών, ναρκών, βομβών φραγμάτων, αλιείας ναρκών, βολής τορπιλών και ποντίσεων ναρκών), γνώσεις περί συνεννοήσεων, ηλεκτρισμού και κανονισμών. Οι έφεδροι σημαιοφόροι φέρουν τη στολή του μάχιμου σημαιοφόρου ΒΝ με την διαφοράν, ότι αί διακριτικάι σειρίδες τον βαθμόν αποτελούνται εκ δύο χρυσών σειρίδων πλάτους 4 χιλ. έκαστης άλνσοειδώς άλληλεστραμμένων.

Όσον αφορά την εκπαίδευση των υπαξιωματικών, ο Οργανισμός της Σχολής Δοκίμων Υπαξιωματικών που δημοσιεύτηκε το 1928, υπέστη τροποποιήσεις το 1929¹²⁰ σε θέματα που αφορούν τη διαδικασία της δοκιμασίας για κατάταξη στη Σχολή, τα προσόντα, τις βαθμολογίες και τα εκπαιδευτικά ταξίδια. Το 1936 καταργήθηκε η Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών και άρχισε η κατάταξη Ναυτόπαιδων.¹²¹ Σκοπός της κατατάξεως Ναυτόπαιδων ήταν η επιλογή προτάκτων μετά από εκπαίδευση στο πλοίο διάρκειας 18-30 μηνών. Ο κυβερνήτης του εκπαιδευτικού πλοίου φρόντιζε για την εκπαίδευσή τους σύμφωνα με τις γενικές οδηγίες του ΑΔΣ, ενώ για την εποπτεία της στρατιωτικής και ναυτικής εκπαίδευσης οριζόταν από τον κυβερνήτη μάχιμος αξιωματικός ως επόπτης Ναυτόπαιδων, ο οποίος τηρούσε το βιβλίο της ύλης που διδασκόταν κατά μάθημα και το βιβλίο βαθμολογίας και εξετάσεων.¹²² Οι ναυτόπαιδες μετά το πέρας της εκπαιδευσεώς τους μπορούσαν να καταταγούν ως πρότακτοι ή να ζητήσουν την απόλυσή τους. Δεν υπήρχε πλέον οργανωμένη σχολή υπαξιωματικών στην ξηρά, ενώ η εκπαίδευση των ναυτόπαιδων (μαθήματα, βαθμολογία, εξετάσεις) δεν οριζόταν στον Οργανισμό.

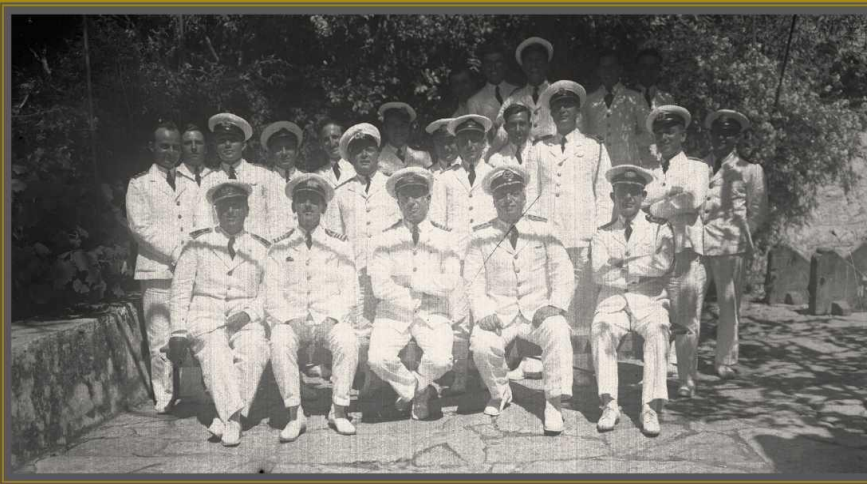
120 Περί τροποποιήσεως τον από 28 Ιούνιον 1928 Διατάγματος περί 'Οργανισμών της Σχολής Δοκίμων Υπαξιωματικών, Έφημερις τής Κυβερνησεως, τχ. Α', Α.Φ. 64, 21 Φεβρουάριον 1929.

121 Περί'Οργανισμον Ναυτοπαιδων, Έφημερις τής Κυβερνησεως, τχ. Α, Α. Φ. 105. 22 Φεβρουάριον 1936.

122 Ρούσκας (1989), 124.



Από την επίσκεψη του διοικητή των Αντιτορπιλικών στη Βάση Αεροπορίας στην Ιθάκη το 1934. Διακρίνονται στο κέντρο της φωτογραφίας ο διοικητής πλοίαρχος Αλ. Σακελλαρίου, ο πρώτος Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, Σμήναρχος Ρέππας και ο αρχιεπιστολεύς του διοικητή Αντιτορπιλικών Πλωτάρχης Π. Κώνστας, πλαισιωμένοι από αξιωματικούς της Βάσης και των πλοίων. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.



Ο σμήναρχος Ρέππας μεταξύ Αξιωματικών Αεροπόρων Ναυτικού, 1934. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.



Αριστερά: Ο Ιωάννης Μεταξάς.
Κάτω: Αποψη της Βάσης
Υποβρυχίων στον Ναύσταθμο
Σαλαμίνας
με παραβεβλημένα τρία από τα
έξι
υποβρύχια του Ελληνικού
Στόλου.
Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Κεφάλαιο 10

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος Προετοιμασία και Μάχη στην Ελλάδα (1936-1941)

1. Γενική Εισαγωγή

Μετά την ταραχώδη περίοδο του Μεσοπολέμου αναλαμβάνει, το 1936, την πρωθυπουργία της Ελλάδας ο Ιωάννης Μεταξάς. Η δικτατορία του Ιωάννη Μεταξά προέκυψε ως απόρροια δύο πραγμάτων: Της αποτυχίας του βενιζελικού κόσμου να εγκαταστήσει μια σταθερή δημοκρατία, απαλλαγμένη από ταραχές και στρατιωτικά κινήματα, καθώς επίσης και της έλλειψης συνεργασίας των δύο μεγάλων κομμάτων,¹ των Φιλελευθέρων και του Λαϊκού Κόμματος, στην κατεύθυνση εξεύρεσης λύσης της εξόδου της χώρας από την κρίση, την ώρα που τα γεγονότα οδηγούσαν σε έναν νέο παγκόσμιο πόλεμο με σίγουρη τη συμμετοχή και της Ελλάδας.

Την περίοδο 1936-1940 επικράτησε ηρεμία και το κράτος άρχισε να προετοιμάζεται στρατιωτικά. Διατέθηκαν χρήματα για τις Ένοπλες Δυνάμεις, κυρίως για τον Στρατό, λιγότερα για την Αεροπορία και πιο λίγα για το Ναυτικό. Ο Ιωάννης Μεταξάς ανησυχούσε ιδιαίτερα για τις διεθνείς εξελίξεις. Οι κατευθύνσεις της πολιτικής του, όσον αφορά το Ναυτικό, διατυπώθηκαν σε συνεδρίαση του Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου, το φθινόπωρο του 1936. Η Ελλάδα, κατά την εκτίμησή του, θα έμπαινε στον πόλεμο στο πλευρό της Μ. Βρετανίας.²

1 Το Κίνημα του Πλαστήρα το 1935 είχε δημιουργήσει χάσμα μεταξύ του βενιζελικού και του αντι-βενιζελικού κόσμου. Τα δύο μεγάλα κόμματα δεν μπορούσαν να συνεννοηθούν και ο διορισμός του Μεταξά από τον βασιλιά ίσως να φάνταζε η μόνη δυνατή λύση. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι το Κόμμα των Φιλελευθέρων έδωσε ψήφο εμπιστοσύνης στον Μεταξά, ενώ το Λαϊκό Κόμμα, ψήφο ανοχής.

2 Ο Ιωάννης Μεταξάς σε αυτό το Ανώτατο Ναυτικό Συμβούλιο τόνισε τα κάτωθι: Αυτό που θα σας είπω δεν θα το ανακοινώσετε σε κανέναν. Προβλέπω πόλεμον μεταξύ τού Αγγλικού καί τού Γερμανικού συγκροτήματος. Πόλεμον πολύ χειρότερον από τον προηγούμενον. Είς τον πόλεμον αυτόν θα κάνω ό,τι μπορώ διά νά μην έμπλακῇ ἡ Ελλάς, ἀλλά τούτο δεν θά είναι δυνατόν. Είναι περιττόν νά σας εἶπω, ὅτι ἡ θέσις μας στην σύρραξιν αὐτήν θά είναι παρά τό πλευράν τῆς Αγγλίας. Επαναλαμβάνω καί ἄλιν: τό τελευταίον αὐτό νά μην ἐξέλθῃ τῆς αἰθούσης τούτης- Φωκάς (1953), τόμ. Α', 10. Κατά το θέρος του 1940, κατά την κρισιμότερη δηλαδή φάση του πολέμου, όταν η Αγγλία μετά το δράμα της Δουνκέρκης διέτρεχε άμεσο κίνδυνο, ο Ιωάννης Μεταξάς είπε στον ναύαρχο Σακελλαρίου: Είμαι άπολύτως σύμφωνος μαζί σου καί σου τονίζω καί εγώ ἐπισήμως, διά νά μπόρεσης νά ἐμψυχώσης μέ αὐτήν τήν ιδέαν ὅλους τούς δίπλα σου, ὅτι ἡ θέσις μας είναι νά μένω με σταθερώς παρά τό πλευράν τῆς Αγγλίας- παρά τά γνωστά ἐλαττώματά των, παρά τάς οχλήσεις, πού>μάς κάνουν διά τάς χρηματικές μαζί των διαφοράς μας, μόνον μέ τήν Αγγλίαν ἐμεῖς τά μικρά κράτη μπορούμε νά εὐημερήσωμε, ἔστω καί ἂν καμμιά φορά μάς πετού'ν στον δρόμο. Με τούς Εερμανούς κανέναν λαός δέν μπορεί νά ζήσῃ- είτε ὡς σύμμαχοι, είτε ὡς ἐχθροί, ἂν πέσωμε στα χέρια τούς, θά μάς γδύ'σουν, θά μάς κλωτσήσουν καί οὔτε ἀναπνοή δέν θά μάς ἀφίσουμε νά πάρουμε. Συνεπώς, ὄχι μόνο θά μείνω με σταθερώς μέ τούς Αγγλους, ἀλλά πρέπει νά κάνουμε κάθε δυνατή προσπάθεια, διά νά χωνέψουν καί αὐτοί καλά ὅτι ἐμεῖς θά σταθούμε μέχρι τέλους εἰς τό πλευράν των ὅποιαδήποτε καί ἂν είναι ἡ ἑκβασίς τού πολέμου, βλ. ὁ.π., 10 καί Σακελλαρίου (1945), 24.

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος - Προετοιμασία και Μάχη στην Ελλάδα (1936-1941)

Το επιτελικό πρόγραμμα της χώρας και η ναυτική πολεμική προπαρασκευή της είχε την κατεύθυνση να προετοιμάσει ναυτικά την Ελλάδα ως σύμμαχο της Μ. Βρετανίας και να την καταστήσει ικανή να προσφέρει στη συμμαχία σοβαρή συνδρομή, βασιζόμενη και στην πλήρη αξιοποίηση της γεωγραφικής της θέσης. Με αυτό το σκεπτικό, η προσοχή στράφηκε κυρίως στην οχύρωση των ακτών και στη δημιουργία ασφαλών εσωτερικών θαλάσσιων οδών και βάσεων για να διευκολυνθεί το έργο των ναυτικών δυνάμεων.³ Παράλληλα, έγινε προσπάθεια να προστατευθούν οι θαλάσσιες μεταφορές, αναγκαίες τόσο για την κινητοποίηση και συγκέντρωση στρατευμάτων, όσο και για τον εφοδιασμό της χώρας. Κεντρικό σημείο της πολεμικής προπαρασκευής του Ναυτικού τα χρόνια 1936-1940 είναι η οργάνωση των Ναυτικών Διοικήσεων.⁴

Το 1941, ενώ οι Γερμανοί έχουν μπει στην Ελλάδα και κατευθύνονται προς την Αθήνα, πραγματοποιείται η αποδημία του Ελληνικού Στόλου στην Αλεξάνδρεια για τη συνέχιση του Αγώνα κατά του Άξονα στο πλευρό των Συμμάχων. Πρέπει να τονιστεί ότι δεν έφυγαν κάποια μεμονωμένα πλοία, αλλά ολόκληρο το Ναυτικό ως σύστημα.⁵ Αυτός ο ανυπέρβλητος ομαδικός άθλος⁶ συνδέει το σύγχρονο Πολεμικό Ναυτικό με την αρχαία ελληνική ναυτική παράδοση. Ήταν ένας παρόμοιος άθλος με αυτόν των αθηναϊκών πλοίων που άφησαν μεν την πόλη στα χέρια των Περσών, αλλά κατόπιν ναυμάχησαν και νίκησαν τους εισβολείς. Παράλληλα, στην Ελλάδα, αξιωματικοί του Ναυτικού είτε στη Γενική Διεύθυνση Ναυτικού, υπηρεσία που ιδρύθηκε τις πρώτες ημέρες της Κατοχής υπαγόμενη στο κατοχικό υπουργείο Εθνικής Άμυνας, είτε σε άλλες οργανώσεις εθνικής αντίστασης, οργάνωναν μυστικά την αποστολή στελεχών στο απόδημο Πολεμικό Ναυτικό στην Αλεξάνδρεια, με σκοπό την ενίσχυσή του στον αγώνα του κατά του Άξονα.⁷

3 Ο ναύαρχος Σακελλαρίου αναφέρει: Πολλοί ύπεσθήριξαν διτ ενεργήσαμε πολλές δαπάνας διά όχνηρά, διά ναυπηγεία, διά σχολεία εκπαιδεύσεως -καί διτ μάχιμα πλοία. Τδ ζήτημα όμως αυτό είναι γενικότερο καί σχετίζεται πριν άπό κάθε τι μέ την γενικήν κατανομήν των πιστώσεων τον τακτικοί>καί εκτάκτου προϋπολογισμού τον Κράτους κατά πολεμικά υπουργεία καί ή κατανομή αυτή είναι άπόρροια τής γενικής πολιτικής, τής όποιας άκολουθεί τόΚράτος. Καί είναι γνωστόν διτ όΠρωθυπουργός τής Χώρας κατανέμει τās πιστώσεις αντάς επί τή βάσει ένας σαφούς άντικειμενικου σκοπού τής άκολουθονμένης εξωτερικής πολιτικής, δηλ. κατά ποιον εχθρόν έχει νά έτοιμασθεί πολεμικός ή Χώρα, είτε μόνη είτε μετά ώρισμένων καί ποιων συμμάχων. Βλ. Σακελλαρίου (1945), 53-54.

4 Γέροντας (2013).

5 Σκοπός τον απόπλου για τη Μέση Ανατολή δεν ήταν απλώς η διαφυγή από τον όλεθρο, αλλά ήταν κυρίως η συνέχιση τον αγώνα μέχρι το τέλος. Ωστόσο, δεν έφυγαν απλώς καράβια, αλλά Ναυτικό με τον αρχηγό τον Γενικού Επιτελείου, τον αρχίλγo τον Στόλον, τους διοικητές, τους κυβερνήτες, τους αξιωματικούς, τους νπαξιωματικούς και τα πληρώματα. Δηλαδή Ναυτικό ολόκληρο, συντεταγμένο. Καταποπ]μένο, αλλά όχι νικημένο, λεν έχει υπάρξει ανάλογο στη διεθνή ιστορία. Και αυτό είναι κάτι που δεν πρέπει να παραγνωρίζεται ούτε να ξεχνιέται. Δημητρακόπουλος (2013).

6 Για τους νεότερους, παιδιά ακόμη, τα πράγματα ήταν ευκολότερα. Ρόλο πρέπει να έπαιξε και ο νεανικός ενθουσιασμός και η περιπετειώδης διάθεση. Ωστόσο, για τους μεγαλύτερους σε ηλικία αξιωματικούς και νπαξιωματικούς, τα διλήμματα πρέπει να ήταν τρομερά. Εγκατέλειπαν συζύγους, παιδιά, νπέργληρους γονείς, την πατρίδα τους στη χειρότερη στιγμή, την ώρα που σκλαβωνόταν, θα τους ξανάβλεπαν; Και όμως έφυγαν. Έφυγαν και ολόκληρα πληρώματα πλοίων που είχαν βυθιστεί, τρέχοντας να χωθούν σε κάποιο καράβι. Έφυγαν γιατί αυτό επέβαλε ο πατριωτισμός τους, το καθήκον και η ντροπή για την μη εκτέλεσή τον. Αναμφίβολα, υπήρξαν και κάποιες λιποψυχίες σε μερικές περιπτώσεις -ελάχιστα- από άτομα που θα έπρεπε να δώσουν το παράδειγμα. Οι αδυναμίες είναι ανθρώπινες (...). ό.π.

7 Ό.π.

2. Το Πολεμικό Ναυτικό από το 1936 μέχρι το 1941⁸

α) Ναυτικές Διοικήσεις

Οι Ναυτικές Διοικήσεις υπήρξαν η βασική επιτελική επιλογή για το Ναυτικό. Η ετοιμότητα των Ναυτικών Διοικήσεων θα εξεταστεί βάσει τριών αξόνων: παράκτια άμυνα, αντιαεροπορική άμυνα και παρατηρητήρια. Κατόπιν, θα ακολουθήσει μια πιο εξειδικευμένη αναφορά στην καθεμία διοίκηση.

Όσον αφορά την παράκτια άμυνα, είχαν γίνει προσπάθειες οργάνωσής της και στο παρελθόν, σε περιπτώσεις έντασης εξωτερικών σχέσεων ή εμπλοκής της Ελλάδας σε προηγούμενους πολέμους. Όμως, οι προσπάθειες αυτές είχαν προσωρινό χαρακτήρα και οι μελέτες παρέμεναν ανεφάρμοστες. Με Νομοθετικό Διάταγμα του 1926⁹ προβλεπόταν η κατανομή των ακτών της χώρας σε *Ναυτικές Αμυντικές Περιοχές* (ΝΑΠ), τα όρια των οποίων θα καθορίζονταν κάθε φορά με Διάταγμα, κατόπιν πρότασης του ΓΕΝ. Σκοπός των ΝΑΠ ήταν η υπεράσπιση των παράκτιων περιοχών από εχθρικές θαλάσσιες, εναέριας ή και συνδυασμένες επιθέσεις, η συστηματικότερη οργάνωση της ανθυποβρυχιακής άμυνας, η προστασία των θαλάσσιων συγκοινωνιών και η πιο επωφελής χρήση και αξιοποίηση των ναυτικών και εναέριων δυνάμεων.

Εντούτοις, παρά την έκδοση αυτού του Διατάγματος, καμία ενέργεια δεν έγινε μέχρι το 1935, όταν με τη Μόνιμη Εγκύκλιο του Υπουργείου Ναυτικού της 9/11/1935 συνεστήθη η *Ανωτέρα Διοίκησης Τοπικής Αμύνης* (ΑΔΤΑ), υπό τη δικαιοδοσία της οποίας υπήχθησαν τόσο η παράκτια όσο και η αντιαεροπορική άμυνα. Με το Διάταγμα της 20/12/1935,¹⁰ οι ακτές της χώρας κατανεμήθηκαν στις ακόλουθες ΝΑΠ:

- Δυτικής Ελλάδας (ΝΑΠ-1), με έδρα την Πάτρα
- Κρήτης (ΝΑΠ-2), με έδρα τα Χανιά
- Νοτίου Αιγαίου (ΝΑΠ-3), με έδρα τον Πειραιά
- Εύβοιας (ΝΑΠ-4), με έδρα την Χαλκίδα
- Βορείου Αιγαίου (ΝΑΠ-5), με έδρα τη Θεσσαλονίκη
- Ανατολικών Νήσων (ΝΑΠ-6), με έδρα τη Μυτιλήνη.

Επειδή μάλιστα, δεν υπήρχε σχετική πείρα από τέτοιου είδους οχυρώσεις, κλήθηκαν ειδικευμένοι Γερμανοί αξιωματικοί. Αρχικά, ο Γερμανός αντιναύαρχος ε.α. *Kinzel*, κατόπιν ο Γερμανός ταγματάρχης μηχανικού *Habicht* και ο πλωτάρχης πυροβολητής *Mirus*, οι οποίοι υπέδειξαν τις κατάλληλες θέσεις για την εγκατάσταση πυροβολείων και στη συνέχεια, κατάρτισαν τα γενικά σχέδια οχύρωσης τόσο της επάκτιας όσο και της αντιαεροπορικής άμυνας. Μετά την αποχώρηση των Γερμανών, το έργο συνεχίστηκε με μεγάλη επιτυχία από Έλληνες αξιωματικούς και πολιτικούς μηχανικούς της ΑΔΤΑ, η οποία μετονομάστηκε σε ΑΔΠΑ (*Ανωτέρα Διοίκησης Παρακτίου Αμύνης*).

⁸ Ημερολόγια Πολέμου ΓΕΝ 1939-1944. Πεπραγμένα Αξιωματικών· Φωκάς (1953)· Καββαδίας (1950)· Σακελλαρίου (1945)· Μεζεβίρης (1971)· Παϊζης-Παραδέλης (1999)· Φακίδης (1996)· Ρούσκας (1989)· Τσαπράζης (1991)· Λάχανος (1991), *Ναυτική Επιθεώρηση* 586.

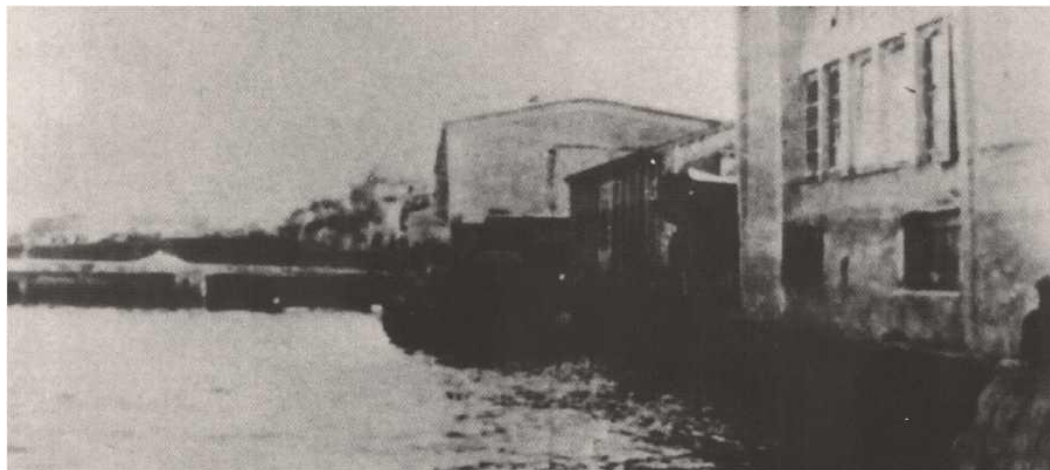
⁹ *Περί τοπικής άμυνας, Εφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 300,13ι Σεπτεμβρίου 1926.

¹⁰ *Περί διαιρέσεως των ακτών τον Κράτους εις ναυτικές άμυντικές περιοχάς* (ΝΑΠ), *Εφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α. Φ. 635, 30 Δεκεμβρίου 1935.

Ως πυροβόλα για τα επάκτια οχυρά χρησιμοποιήθηκαν αυτά του θωρηκτού *Λήμνος* και άλλων παροπλισμένων πλοίων. Χρησιμοποιήθηκαν μέχρι και τα πυροβόλα του *Έλλη* που αφαιρέθηκαν κατά τη μετασκευή του, ενώ για τα οχυρά του Θερμαϊκού, χρησιμοποιήθηκαν τα ήδη εγκατεστημένα εκεί πυροβόλα του τουρκικού θωρηκτού *Φετχί Μπονλέντ*. Ειδικά η μεταφορά και επιτυχής εγκατάσταση στην Αίγινα των δύο δίδυμων πύργων πυροβόλων του *Λήμνος*, οι οποίοι ζύγιζαν ο καθένας 900 τόνους, ήταν ένας πραγματικός άθλος για το Πολεμικό Ναυτικό. Το σύνολο των δαπανών για τις επάκτιες οχυρώσεις μαζί με κάποιες δαπάνες για την Αντιαεροπορική Άμυνα (ΑΑΑ) και τα παρατηρητήρια δεν ξεπέρασε τα 288 εκατομμύρια δραχμές εκπληρώνοντας και τον στόχο της κατά το δυνατόν οικονομίας.¹¹ Στις παραμονές του ελληνο-ιταλικού πολέμου, εκτός από ελάχιστες λεπτομέρειες, η παράκτια άμυνα ευρισκόταν σε υψηλό βαθμό ετοιμότητας.

Μαζί με την παράκτια άμυνα, η ΑΔΠΑ, σύμφωνα με τις διαταγές του ΓΕΝ, ανέλαβε υπό την καθοδήγηση των μετακληθέντων Γερμανών αξιωματικών και τη δημιουργία και οργάνωση της ενεργού αντιαεροπορικής άμυνας του Πολεμικού Ναυτικού. Βάσει συμφωνίας του ΓΕΝ με το ΓΕΣ, η αντιαεροπορική άμυνα της πρωτεύουσας, του Πειραιά και του Ναυστάθμου θα ήταν ενιαία ως πιο οικονομική λύση. Για την εφαρμογή του σχεδίου αυτού, το Ναυτικό θα διέθετε 4 πυροβολαρχίες πρωτεύοντος πυροβολικού και τις υπόλοιπες αναγκαίες θα τις διέθετε ο Στρατός. Ο Στρατός όμως, λόγω των σοβαρών αναγκών του, δεν μπόρεσε να αποκτήσει εγκαίρως επαρκές Α/Α πυροβολικό για τις συνολικές απαιτήσεις του μετώπου και των μετόπισθεν.

Για την αεράμυνα των μετόπισθεν, δηλαδή των Βάσεων, των Λιμένων, των Κέντρων Εφοδιασμού, βασικών αρτηριών, σοβαρών πληθυσμιακών κέντρων, διατέθηκε κυρίως υλικό του



Η Βάση Υποβρυχίων στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας την περίοδο 1941 -1942. Διακρίνεται η προβλήτα κομμένη από τους βομβαρδισμούς. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού

¹¹ Ο ναύαρχος Σακελλαρίου αναφέρει: Σχετικά με την δυσκολία έξενρσεως εξωτερικού συναλλάγματος δεν πρέπει να λησμονηθεί ότι οι φίλοι μας οι Άγγλοι και Αμερικανοί άπητουν πληρωμή εις λίρες και δολάρια. Τουναντίον, τά Κράτη τού άξονας είχαν εφεύρει τό σύστημα τού συμψηφισμού, τού κληρινγκ και έπληρωναμεν τάς έκείθεν προμηθειάς μας με κατίνα, σταφίδα, μεταλλεύματα και δ,τι άλλο ή φτωχή μας γή παραγει. Βλ. Σακελλαρίου (1945), 58.

ΛΕΙΠΕΙ ΕΙΚΟΝΑ

Μοίρα τεσσάρων υποβρυχίων τύπου *Πρωτενς* στο λιμάνι των Πατρών μαζί με το συνοδό Υ/Β – πλωτό συνεργείο *Ήφαιστος* σε συνδυασμένες ασκήσεις τον Ιούνιο του 1938. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

Πολεμικού Ναυτικού με λίγο σχετικά διαθέσιμο υλικό του Στρατού. Αυτές οι αυξημένες ανάγκες για Α/Α υλικό καλύφθηκαν από απόθεμα, το οποίο είχε προβλεφθεί να χρησιμοποιηθεί για την αντιαεροπορική άμυνα ενδεχόμενης προκεχωρημένης βάσης του Στόλου, για την οποία, ακόμα και αν υπήρχε ανάγκη δημιουργίας της, δεν θα υπήρχε διαθέσιμο Α/Α υλικό για την προστασία της.¹² Για την αεράμυνα στα μετόπισθεν, η χώρα χωρίστηκε σε μεγάλα τμήματα, ακτίνας 80-100 χιλιομέτρων, που θα διευθύνονταν με την κινητοποίηση από τις λεγόμενες «Διοικήσεις Αεράμυνας Περιοχής» (ΔΑΠ), οι οποίες θα έδρευαν στο κέντρο της περιοχής. Οι μονάδες της ΑΑΑ του Ναυτικού θα εντάσσονταν με την κινητοποίηση στις διάφορες ΔΑΠ ανάλογα με τις θέσεις τους.

Ανωμαλία προέκυψε με τη δημιουργία και οργάνωση της ενεργού αεράμυνας της περιοχής *Αθηνών-Πειραιώς-Νανστάθμον*, η οποία, αν και ήταν αποκλειστικά έργο του Ναυτικού, το οποίο διέθεσε και όλο το υλικό ενισχυμένο και από τα ενεργά Α/Α μέσα των πλοίων που ευρίσκονταν στην περιοχή των Ναυτικών Οχυρών, και παρόλο που υπήρχε κανονισμός που

¹² Ο ναύαρχος Καβαδίας αναφέρει: Το ανωτέρω υλικόν κατά 9/10 καινούργες και αγορασθέν κατά τό κλειστόν με χρήματα τον Υπουργείου Ναυτικών κατενεμηθη προς προστασίαν από άερος τής τέως περιοχής Διοικήσεως Πρωτευούσης και επί πλέον, Ισθμού Κόρινθόν, Πατρών, Πρεβεζής, Θεσσαλονίκης, Βολον, Χαλκίδας, βραδυτερον δε Κέρκυρας και Αγ.Σαραντα .Στη συνέχεια, αφού απαριθμεί το προσωπικό, το οποίο διέθεσε το Ναυτικό για την οργάνωση και την επάνδρωση όλων των αναγκαίων βοηθητικών σχηματισμών (ομάδα εγγύς προστασίας, τεχνικές υπηρεσίες, μέσα έλξης, ομάδα κατασκευής έργων), ο ναύαρχος καταλήγει πολύ χαρακτηριστικά: Δηλαδή διέθεσε τό Ναυτικόν περισσότερό προσωπικά για τήν κοινή άντιαεροπορική άμυνα από ό,τι ησαν τά πληρώματα τών πολεμικών τον Στολον τον. Βλ. Καβαδίας (1950), 109.

είχε καταρτιστεί από κοινού από τα Γενικά Επιτελεία Στρατού, Ναυτικού και Αεροπορίας, σύμφωνα με τον οποίο η διοίκηση της περιοχής αυτής θα περνούσε στο Ναυτικό και μάλιστα, στη ναυτική αμυντική περιοχή του Σαρωνικού (ΝΑΠ-3), μόλις αυτή θα οργανωνόταν, εντούτοις, η διοίκηση περιήλθε σε υποστράτηγο (διοικητής Αεράμυνας περιοχής Α), στο επιτελείο του οποίου δεν υπήρχε ούτε ένας αξιωματικός του Ναυτικού. Όταν κηρύχθηκε ο πόλεμος, η αρχηγία πέρασε στον αντιναύαρχο Οικονόμου, αλλά με την διευκρίνιση ότι «ως προς την πολεμική αυτής ενέργεια θέλει εξακολουθήσει εξαρτωμένη εκ της ΔΑΠ/Α».¹³

Τέλος, το ΓΕΝ σε συνεννόηση με το ΓΕΣ, άρχισε να μελετά τον σχηματισμό πυκνού δικτύου επιτήρησης θάλασσα και αέρα με την εγκατάσταση παρατηρητηρίων, τα οποία ο Στρατός ονόμαζε *Σταθμούς Επιτήρησης*, σε καίρια σημεία του εσωτερικού της χώρας, των ακτών και των νήσων, τα οποία θεωρούνταν νευραλγικής και στρατηγικής σημασίας. Τα αποκαλούμενα παρατηρητήρια λοιπόν, θα επιτηρούσαν την πέριξ αυτών θαλάσσια και χερσαία περιοχή και θα μεταβίβαζαν πληροφορίες με κατάλληλα μέσα σχετικά με την εμφάνιση ή κίνηση εχθρικών πλοίων και αεροσκαφών. Στην προσπάθεια αυτή, το ΓΕΝ βοηθήθηκε πολύ από τις γεωγραφικές συνθήκες με τα πολυάριθμα νησιά και τη μακρά δαντελωτή έκταση των ελληνικών ακτών.

Για τον καθορισμό των κατάλληλων σημείων εγκατάστασης των παρατηρητηρίων, το ΓΕΝ, εκτός από την επιλογή των θέσεων από τον χάρτη, έλαβε υπόψη:

- α) τις πληροφορίες του Υπουργείου Συγκοινωνιών για το υπάρχον τηλεφωνικό και τηλεγραφικό δίκτυο, καθώς και τις δυνατότητες επεκτάσεώς του
- β) τους υπάρχοντες φάρους και
- γ) πληροφορίες από τις αρμόδιες τοπικές Αρχές για τα υπάρχοντα τελωνοφυλάκια, σταθμούς Χωροφυλακής κ.λπ. των οποίων τα οικήματα και το προσωπικό θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν.

Η ΑΔΠΑ μερίμνησε για την ύδρευση, την ενδιαίτηση του προσωπικού κ.λπ. Οι επικοινωνίες των Παρατηρητηρίων εξασφαλίστηκαν με τη σύνδεσή τους στο υπάρχον τηλεφωνικό και τηλεγραφικό δίκτυο και, όπου αυτό δεν ήταν δυνατό, με φορητούς ασυρμάτους που παραγγέλθηκαν από το εξωτερικό ή κατασκευάστηκαν από την ΔΡΥΝ (Διεύθυνση Ραδιοτηλεγραφικής Υπηρεσίας Ναυτικού). Με τις εργασίες της ΑΔΠΑ και της ΔΡΥΝ, σε συνδυασμό με τη συνεργασία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, επετεύχθη τα περισσότερα Παρατηρητήρια να είναι έτοιμα κατά την έκρηξη του πολέμου. Μερικά από αυτά, μάλιστα, να έχουν λειτουργήσει και για εκπαιδευτικούς σκοπούς. Η Υπηρεσία Επιτήρησης Συναγερμού Αέρος και Θαλάσσης (ΥΕΣΑΘ) εγκαταστάθηκε στο υπόγειο καταφύγιο του Λυκαβηττού, όπου ήταν εγκατεστημένος και σταθμός ασυρμάτου. Ετέθη δε υπό τη διεύθυνση του διευθυντού της ΔΡΥΝ. Εκεί κατέληγαν όλες οι πληροφορίες σχετικά με τις εμφανίσεις πλοίων και αεροσκαφών.

13 «Αι εις την περιοχήν ΑΘΗΝΩΝ-ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ-ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΥ αναπτυχθείσαι μονάδες υπήχθησαν τακτικώς υπό τον ΔΑΠ/Α στρατηγόν κ. Στάην αποτελέσασαι το συγκρότημα Α2, αι δε των περιοχών ΧΑΑΚΙΔΟΣ, ΠΑΤΡΩΝ και ΒΟΛΟΥ υπήχθησαν τακτικώς εις τους αντιστοίχους ΝΑΠ και ναυτικούς διοικητάς». Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ-Έκθεση πεπραγμένων Αντιπλοίαρχων Χρήστου Χατζηκωνσταντή (σ.σ. η ΑΑΑ υπαγόταν στον αντιναύαρχο Δ. Οικονόμου και διοικητής της κατά τη διάρκεια του πολέμου στην Ελλάδα ήταν ο αντιπλοίαρχος Χ. Χατζηκωνσταντής).

Στη συνέχεια, ακολουθεί σύντομη εξιστόρηση των σημαντικότερων Ναυτικών Διοικήσεων με γεωγραφική σειρά: Πρώτα εκτίθεται η δράση της ΝΑΠ-1 που είχε υπό τη δικαιοδοσία της την Δυτική Ελλάδα (περιοχή που ήταν πιο κοντά στον εχθρό), κατόπιν της ΝΑΠ-3 που είχε υπό την δικαιοδοσία της την ευρύτερη περιοχή του Σαρωνικού καθώς και υπηρεσίες υφιστάμενες (π.χ. Οχυρά Σαρωνικού) ή σχετιζόμενες με αυτή (π.χ. ΑΑΑ, ΔΡΤΝ), κατόπιν τις κυριότερες ΝΑΠ της υπόλοιπης Ελλάδας και τέλος, την Ανώτερα Διοίκηση Σχολών (ΑΔΣ).

β) Ναυτική Αμυντική Περιοχή Δυτικής Ελλάδας (ΝΑΠ-1)

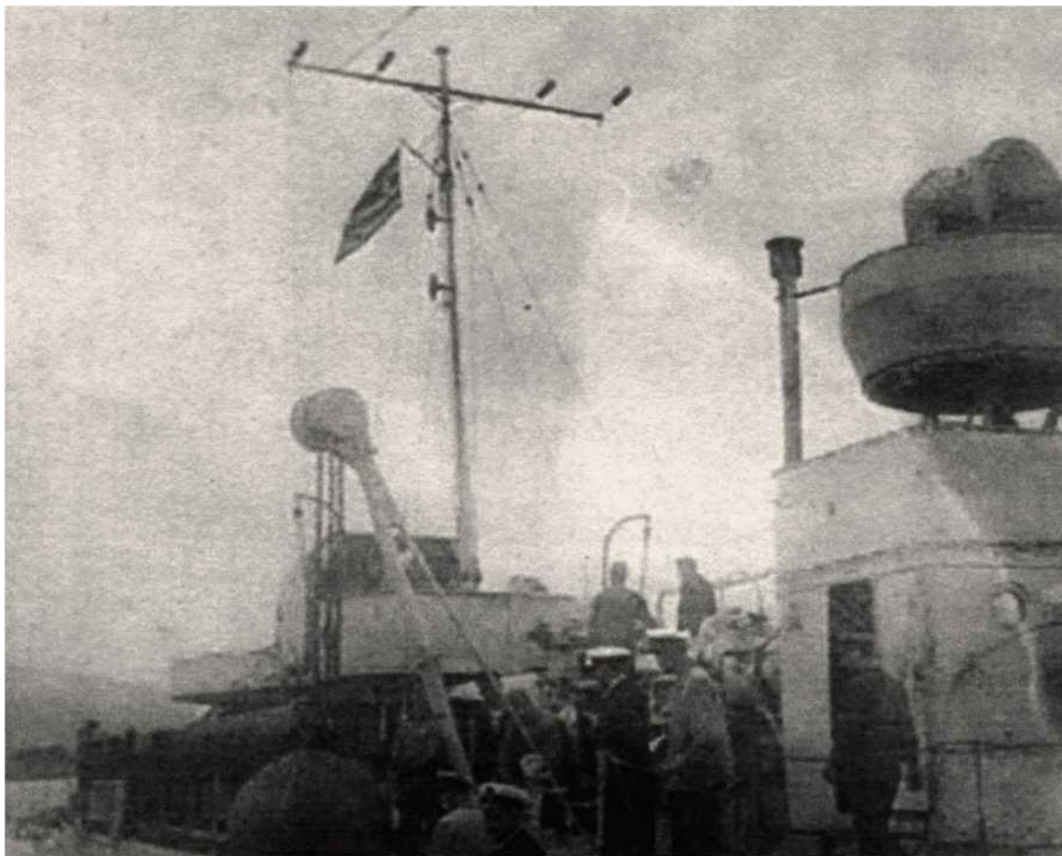
Η Διοίκηση της Ναυτικής Αμυντικής Περιοχής Δυτικής Ελλάδας ιδρύθηκε ουσιαστικά τον Ιανουάριο του 1939, όταν ο πλοίαρχος Ευάγγελος Φλώκας ανέλαβε την οργάνωση της νέας υπηρεσίας. Η ΝΑΠ-1 ανταποκρίθηκε σε όλα της τα καθήκοντα, τα οποία αφορούσαν στην εξυπηρέτηση του μαχόμενου Στρατού σε θέματα διοικητικής μέριμνας (εφοδιασμός, μετακινήσεις), την ανάληψη έργων άμυνας ξηράς, θάλασσας και αέρα, τις μυστικές υπηρεσίες, την παθητική αεράμυνα, την επιμελητεία, τη συνεννόηση, την υγειονομική υπηρεσία, καθώς επίσης και τη λειτουργία των ανθυποβρυχιακών φραγμάτων και της ναρκάγρευσης.

Από την εποχή της ειρήνης υπολείπονταν κάποια έργα στον Αραξο, όπως για παράδειγμα, τα έργα παθητικής αεράμυνας. Αυτά δεν είχαν εκτελεστεί εξαιτίας των απαιτούμενων δαπανών.

Ο ελληνο-ιταλικός πόλεμος ξεκίνησε με έντονο βομβαρδισμό της πόλης της Πάτρας, με συνέπεια ένα τμήμα της πόλης να καταστραφεί.¹⁴ Οι περισσότερες στρατιωτικές και οι λοιπές δημόσιες υπηρεσίες εγκατέλειψαν την πόλη, η διοίκηση της ΝΑΠ-1 όμως, παρέμεινε, αφού αποπεράτωσε χωρίς καθυστέρηση τα θέματα στρατολογίας, επάνδρωσης των υπηρεσιών και της κινητοποίησης, κινητοποίησης και μεταφοράς των στρατιωτικών δυνάμεων στα λιμάνια προορισμού. Παράλληλα, επανδρώθηκαν και οργανώθηκαν οι Ναυτικές Διοικήσεις Κέρκυρας, Αμβρακικού και Θεσπρωτίας (η οποία όμως κατόπιν καταργήθηκε, υπαχθείσα στην Κέρκυρα) και λίγο αργότερα της Β. Ηπείρου και του Μεσολογίου.

Μετά την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης του πολέμου που αφορούσε την κινητοποίηση και συγκέντρωση του στρατού σύμφωνα με τα καταρτισθέντα σχέδια, ο πόλεμος για τη Ναυτική Περιοχή πέρασε στη δεύτερη και μονιμότερη φάση. Αυτή είχε να κάνει με τον ανεφοδιασμό του μαχόμενου στην Ήπειρο στρατού, κάτι που κατορθώθηκε κυρίως με πλωτά μέσα. Όμως, λόγω των συχνών αεροπορικών επιδρομών το έργο είχε γίνει εξαιρετικά δυσχερές. Αεροπορικές επιδρομές υπέστησαν η Κέρκυρα, η Πρέβεζα και οι προσβάσεις του Πατράκιου. Οι μεταφορές γίνονταν τη νύχτα κυρίως με βενζινόπλοια, τα οποία χάρη στο μικρό εκτόπισμά τους, δεν παρουσίαζαν μεγάλο στόχο. Εξάιρεση αποτελούσαν οι σοβαρότερες μεταφορές ανδρών, κτηνών, υλικού και πυρομαχικών, οι οποίες εκτελούνταν με ατμόπλοια είτε σε νηοπομπή είτε μεμονωμένα, συνήθως με συνοδεία μικρών σκαφών. Κατά τη διάρκεια των πέντε

¹⁴ Το Ναυτικό Νοσοκομείο Πατρών, το οποίο επρόκειτο σύμφωνα με τις αρχικές μελέτες να ιδρυθεί εντός της πόλης με επίταξη κλινικής, εγκαταστάθηκε τελικά σε προάστιο της Πάτρας και τούτο, διότι οι προκαθορισμένες προς επίταξη κλινικές κατεστράφησαν αμέσως με τους πρώτους βομβαρδισμούς. Εντός του πρώτου μηνός το νοσοκομείο οργανώθηκε όπως έπρεπε και απέδωσε άριστα.



Φόρτωση ναρκών στο αντιτορπιλικό Ύδρα. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

μηνών αυτής της φάσης δεν υπήρξε σχεδόν καμία απώλεια λόγω της ενεργού αντιαεροπορικής άμυνας αλλά και της αστοχίας του εχθρού.

Η ενεργός επίγεια αντιαεροπορική άμυνα εγκαταστάθηκε κυρίως στην Πάτρα, την Πρέβεζα, τους Αγ. Σαράντα και στην περιοχή Μεσολογγίου-Αγρινίου. Έδρασε επιτυχώς, απαγορεύοντας στα εχθρικά αεροσκάφη να κατέλθουν σε χαμηλότερα ύψη. Δυστυχώς όμως αεροπορία δίωξης δεν λειτουργούσε, με συνέπεια τα εχθρικά αεροσκάφη να δρουν ανενόχλητα από μεγαλύτερα ύψη. Έτσι, το Δίκτυο Επιτήρησης λειτούργησε άψογα και τα αποτελέσματα υπήρξαν ωφελιμότερα για τον πληθυσμό. Η σταδιακή οργάνωση των παθητικών μέσων άμυνας ελάττωσε στο ελάχιστο τα θύματα και επέτρεψε στους εργαζομένους των λιμανιών να εκτελούν τις φορτοεκφορτώσεις μεθοδικότερα και χωρίς νευρικότητα.

Στο πλαίσιο αυτό και τα Λιμεναρχεία εργάστηκαν με ζήλο, ενώ τα πλωτά μέσα (πολεμικά, βοηθητικά, πλωτά νοσοκομεία, επιτεταγμένα φορτηγά ή επιβατηγά) και κυρίως τα βενζινόπλοια επωμίστηκαν το μεγαλύτερο βάρος των στρατιωτικών μεταφορών. Το Γραφείο και Υπηρεσία Ελέγχου Ναυσιπλοΐας ανέλαβε τη ρύθμιση ολόκληρης της κίνησης των πλωτών μέσων της Δ. Ελλάδας βάσει των διαταγών του ΕΕΝ και των τοπικών αναγκών. Αυτή την αποστολή, το Γραφείο την εκτέλεσε επιτυχώς, αφού οργάνωσε την υπηρεσία παρακολούθησης των κινουμένων ή αγκυροβολημένων μέσων, όπως και την ταχεία φόρτωση και εκφόρτωση στα λιμάνια, η οποία γινόταν είτε με επιτροπές λιμένος (Πάτρα) είτε με τους λιμενάρχες

(Αργοστόλι, Κέρκυρα) είτε με μάχιμους αξιωματικούς εκεί όπου η πυκνή κίνηση και η πιο έντονη πίεση του εχθρού απαιτούσαν στενότερη παρακολούθηση (λ.χ. Πρέβεζα, Αγ. Σαράντα).

Κατά τον ελληνο-γερμανικό πόλεμο διενεργήθηκαν σφοδρότατοι βομβαρδισμοί σε όλες τις περιοχές της Δ. Ελλάδας. Αυτό είχε ως συνέπεια την απώλεια σχεδόν όλων των πλωτών μέσων. Παράλληλα, έπληγησαν σοβαρά πολλές περιοχές από την πόντιση ναρκών (Πάτρα, Μεσολόγγι, Πύλος, Πύργος κ.λπ.). Τα ληφθέντα μέτρα διάσποράς και απόκρυψης συνετέλεσαν μόνο στη μείωση των θυμάτων. Η έντονη αεροπορική δράση του εχθρού επηρέασε το ηθικό του προσωπικού και διέκοψε την τηλεφωνική επικοινωνία με τα λιμάνια και τις περιοχές της Δ. Ελλάδος. Ως εκ τούτου το Δίκτυο Επίτηρήσεως λειτούργησε πλημμελώς, με αποτέλεσμα αεροπορικούς αιφνιδιασμούς με δυσμενή αποτελέσματα για τον πληθυσμό. Τις τελευταίες ημέρες του πολέμου η τηλεφωνική και τηλεγραφική επικοινωνία της υπηρεσίας με την Αθήνα είχε οριστικά διακοπεί.



Έξω από το Λιμεναρχείο των Αγίων Σαράντα. Από αριστερά προς τα δεξιά: Δημήτρης Αλουπογιάννης, λιμενάρχης Αγίων Σαράντα, Τρύφων Κωνσταντινίδης ναυτικός διοικητής Αγίων Σαράντα, Ιωάννης Πολυχρονιάδης πλωτάρχης ΠΝ και Πύρρος Σπυρομήλιος σημαιοφόρος ΠΝ.

γ) Ναυτική Αμυντική Περιοχή Σαρωνικού (ΝΑΠ-3)

Διοικητής ήταν ο πλοίαρχος Ευάγγελος Μπακόπουλος. Η ΝΑΠ-3 ιδρύθηκε ένα έτος προ της κήρυξης του πολέμου και ελλείπει χρόνου και προσωπικού, παρά τις καταβληθείσες προσπάθειες του διοικητού, ευρισκόταν σε εμβρυνή κατάσταση από άποψη μέσων για να αντιμετωπίσει τις ανάγκες του πολέμου. Με την κήρυξη του πολέμου, σημαντικός αριθμός αξιωματικών ενεργοποιήθηκε και χρησιμοποιήθηκε για την ταχεία αντιμετώπιση της κατάστασης, ενώ παράλληλα, συμπλήρωσε τις θέσεις των Ναυτικών Διοικήτων των υπαγομένων στη ΝΑΠ-3, δηλαδή των ακόλουθων:

- Ν. Διοίκηση Κρήτης (υπαχθείσα στον Α/ΝΑΠ διότι προϊστάτο υποναύαρχος)
- Ν. Διοίκηση Οχυρών Σαρωνικού
- Ν. Διοίκηση Κυκλάδων
- Ν. Διοίκηση Ν. Ευβοϊκού
- Ν. Διοίκηση Μήλου
- Ν. Διοίκηση Σάμου
- Ν. Διοίκηση Πόρου και
- Ν. Διοίκηση Ισθμίας.

Κυριότερη υπηρεσιακή δυσχέρεια ήταν η μη πρόβλεψη από την εποχή της ειρήνης υπαγωγή από την κήρυξη του πολέμου υπό τη διοίκηση της ΝΑΠ-3 διάφορων στρατιωτικών υπηρεσιών Πείραιώς-Λιμεναρχείου-Αστυνομίας Λιμένος- ΟΛΠ και Πυροσβεστικής Υπηρεσίας. Η έλλειψη τέτοιου νόμου επέφερε καθ' όλη τη διάρκεια του πολέμου ανωμαλίες και δυσκολίες στην άσκηση των καθηκόντων του διοικητού, οφειλόμενες κυρίως στην υπερβολική ευθιξία και αλληλοεπικάλυψη αρμοδιοτήτων, τις οποίες εξομάλυνε με κόπο η εκάστοτε παρέμβαση του αρχηγού ΓΕΝ.

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος - Προετοιμασία και Μάχη στην Ελλάδα (1936-1941)

Το Γραφείο Προσωπικού της Υπηρεσίας μερίμνησε για τη στελέχωση των πολεμικών πλοίων, των οχυρών Σαρωνικού, των παρατηρητηρίων, των βοηθητικών και επίτακτων πλοίων, καθώς και για τη μετάβαση προσωπικού σε άλλες ναυτικές υπηρεσίες. Το Γραφείο Θαλασσιών Μεταφορών με την έναρξη του πολέμου οργάνωσε και εκτέλεσε τη μεταφορά μεγάλου αριθμού εφέδρων από Κυκλάδες και Κρήτη προς Πειραιά και μεγάλου όγκου στρατευμάτων από το λιμάνι του Πειραιά προς Ήπειρο και Μακεδονία. Όλα αυτά έγιναν με επιτυχία και με πολύ γρήγορο ρυθμό. Κάποιες καθυστερήσεις σημειώθηκαν λόγω της μη τήρησης των διαταγών και της έλλειψης πείρας εκ μέρους των στρατιωτικών σε επιβιβάσεις και αποβιβάσεις στρατευμάτων.

Συνέδραμε τη Στρατιωτική Βάση Πειραιώς (ΣΒΠ) ώστε όλες οι μεταφορές των ειδών τροφοδοσίας και υλικών του Στρατού με βενζινόπλοια να γίνονται όσο το δυνατόν ταχύτερα και ασφαλέστερα. Όμως, λόγω έλλειψης πείρας των αξιωματικών επιμελητείας Στρατού στη ΣΒΠ σχετικά με τη φόρτωση διάφορων ειδών επί πλωτών μέσων, καταστράφηκε υλικό. Για το λόγο αυτό αποφασίστηκε και ιδρύθηκε η *Ναυτική Βάση Πειραιώς* υπό έφεδρο πλοίαρχο¹⁵ και υπήχθη στη ΝΑΠ-3. Πράγματι, εντός ελάχιστου χρόνου, με τη χρησιμοποίηση κατάλληλου προσωπικού από έφεδρους αξιωματικούς ΠΝ επετεύχθη η σωστή ταξινόμηση των αποσταλέντων ειδών, εξοικονόμηση χώρου, αποστολή μεγαλύτερων ποσοτήτων και ταχύτερες φορτο-εκφορτώσεις.

Το Γραφείο Ναυτιλίας προσέφερε οδηγίες πλου σε όλα τα πλοία προς αποφυγή προσκρούσεων σε νάρκες, γι' αυτό άλλωστε διατήρησε τα φράγματα των ναρκών και τους διαύλους πλεύσης σε άριστη κατάσταση, ενώ τα ναρκαλιευτικά της υπηρεσίας δρούσαν άοκνα. Προσέφερε επίσης, πολύτιμες υπηρεσίες με την έγκαιρη παροχή πληροφοριών στο ΓΕΝ, καθώς και σε όλες τις ενδιαφερόμενες υπηρεσίες, σχετικά με την ώρα του απόπλου ή του κατάπλου οποιουδήποτε πλοίου καθώς και του πιθανού στίγματος των ατμόπλοιων σύμφωνα με την τηρηθείσα υποτύπωση. Έτσι, πολλές φορές ειδοποιήθηκαν πλοία ευρισκόμενα εν πλω για την παρουσία εχθρικής δράσης ή για την εμφάνιση εχθρικών υποβρυχίων κοντά στις πορείες τους. Στην Ψυττάλεια ιδρύθηκε σηματοφόρος σταθμός για τον έλεγχο των πλοίων και τη ρύθμιση της κίνησης των εισπλεόντων και εκπλεόντων πλοίων στις θύρες του φράγματος.

Το Γραφείο Συνεννόησης, λόγω της συσσώρευσης εξαιρετικού όγκου αναφορών των παρατηρητηρίων, της λήψεων σημάτων και διαταγών και κυρίως μεγάλου αριθμού μακροσκελών κρυπτογραφημάτων, παρουσίασε στην αρχή του πολέμου δυσκολίες και καθυστερήσεις. Αυτό οφειλόταν στην απειρία του προσωπικού συνεννόησης της ΝΑΠ-3, το οποίο αρχικά αποτελούσαν έφεδροι, στους οποίους προστέθηκε και ειδικό προσωπικό για παρακολούθηση όλων των πληρωμάτων και παρατηρητηρίων, όχι μόνο από την άποψη ανεφοδιασμού, τροφοδοσίας και ιματισμού, αλλά και από την άποψη επισκευών μηχανημάτων, οργάνων Ασυρμάτων κ.λπ. Πάντως, παρά τις αρχικές δυσκολίες, σε ελάχιστο χρόνο αναπροσαρμόστηκε και μαζί με το δίκτυο των παρατηρητηρίων απέδωσε μέχρι τη λήξη του πολέμου άριστα αποτελέσματα. Τέλος, το

¹⁵ Πρόκειται για τον Περικλή Μπούμπουλη, ο οποίος είχε σημαντική δράση στη Μικρασιατική Εκστρατεία με τη Ναυτική Αεροπορία.

Γραφείο Συνεννοήσεως μερίμνησε για την εγκατάσταση και συντήρηση των παρατηρητηρίων σε διάφορα απομακρυσμένα σημεία των Κυκλάδων και της ακτής των περιόχων Αττικής, Εύβοιας, Πελοπόννησου, καθώς και για τη διακίνηση προβληματικών και επισκευασμένων συσκευών επικοινωνίας προς και από τη ΔΡΤΝ, προκειμένου να μην προκαλούνται προβλήματα στις υπηρεσίες. Τέλος, λίγες μέρες πριν από την κήρυξη του ελληνο-γερμανικού πολέμου, λόγω πιθανής πόντισης μαγνητικών ναρκών από τους Γερμανούς, κατέστη εμφανής η ανάγκη επισήμανσής τους. Έτσι, δημιουργήθηκαν 25 παρατηρητήρια, τα οποία απέδωσαν άριστα.

Μέχρι την έναρξη του ελληνο-γερμανικού πολέμου, η ΝΑΠ-3 λειτούργησε απρόσκοπτα παρά τις δυσκολίες που παρουσιάστηκαν. Ο ρυθμός εργασίας, όπως και η απόδοσή της, ελαττώθηκε αισθητά μετά τις συνεχείς αεροπορικές επιθέσεις εναντίον του λιμένος Πειραιώς και της περιοχής του, διότι λόγω της πλημμελούς αντιαεροπορικής άμυνας των εγκαταστάσεων της ΝΑΠ-3 και των καταστροφών που επήλθαν από τους βομβαρδισμούς, το προσωπικό δεν μπορούσε να εργαστεί κανονικά.

Τη νύκτα της 6^{ης} προς την 7^η Απριλίου, κατά τη διάρκεια αεροπορικής επιδρομής εναντίον του Λιμένος Πειραιώς, συνέβη έκρηξη του αγγλικού πλοίου Κλαν Φρέιζερ που περιείχε πυρομαχικά, με αποτέλεσμα να προκληθούν ανυπολόγιστες καταστροφές στο λιμάνι. Οι εγκαταστάσεις της ΝΑΠ-3 αχρηστεύθηκαν εντελώς και τραυματίστηκαν ελαφρά πέντε άνδρες. Για να μην επέλθει διακοπή της Υπηρεσίας,δόθηκε εντολή για την άμεση μεταστάθμευσή της στο κτήριο της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, πράγμα που έγινε εντός 24 ωρών. Εκεί παρέμεινε μέχρι το τέλος του πολέμου.

Το ηθικό του προσωπικού της ΝΑΠ-3 υπήρξε ακμαιότατο, ακόμα και μετά την έναρξη των εχθροπραξιών με τους Γερμανούς. Τη Μεγάλη Πέμπτη 17 Απριλίου δόθηκαν σε μικρό αριθμό του προσωπικού άδειες αορίστου χρόνου, οι οποίες όμως την επόμενη μέρα ακυρώθηκαν και διατάχθηκαν όλοι να επανέλθουν στην υπηρεσία τους. Το ηθικό του προσωπικού ήταν τέτοιο, ώστε παρά τις δυσμενείς ειδήσεις εντός 48ωρου όλοι επανήλθαν και παρέμειναν στις θέσεις τους μέχρι την 26^η Απριλίου. Αρκετοί παρέμειναν μέχρι και την παράδοση της Υπηρεσίας.



Πάνω: Ο Πειραιάς βομβαρδισμένος από τους Γερμανούς. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού. **Κάτω:** Η αεροπορική επιδρομή των Γερμανών στον Πειραιά στις 6 Απριλίου του 1941. Στο λιμάνι του Πειραιά ευρισκόταν το βρετανικό εμπορικό *Clan Frazer*, το οποίο μετέφερε εκρηκτική ύλη. Το πλοίο βλήθηκε και εξερράγη με αποτέλεσμα το λιμάνι του Πειραιά να βυθιστεί στον όλεθρο.



δ) Αντιαεροπορική Άμυνα (ΑΑΑ)

Όταν ο διοικητής αντιπλοίαρχος Χρηστός Χατζηκωνσταντής κατέφθασε στις 27 Μαΐου στην ΑΑΑ, βρήκε την Υπηρεσία σε κατάσταση κινητοποίησης, η οποία είχε διαταχθεί από το ΓΕΝ κι έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί μέχρι τις 2/6/1940. Κατά την περίοδο αυτή έγιναν μεταφορές υλικού, πυρομαχικών, καθώς και η ανάκληση με ατομικές προσκλήσεις όσων είχαν προϋπηρετήσει σε επιστρατευμένες κλάσεις, ακόμη και ναυτών καταστρώματος, τηλεφωνητών και διαχειριστών.

Η ανάπτυξη των οργανωμένων μονάδων έγινε με εξαιρετική ακρίβεια και μεγάλη ταχύτητα χάρη στην πολύτιμη βοήθεια των πλωτάρχη Δ. Κιοσσέ (υποδιοικητή, διοικητή του υποτομέα Α/Α ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ), του ανθυποπλοίαρχου Σ. Μανωλά και του σημαιοφόρου Α. Καψοκαβάδη. Μέχρι την προβλεπόμενη ημερομηνία όλος ο εξοπλισμός και το υλικό στρατωνισμού είχε μεταφερθεί στις προβλεπόμενες θέσεις.

Οι αναπτυγμένες δυνάμεις στην περιοχή Αθηνών-Σαλαμίνας-Ναυστάθμου υπήχθησαν τακτικά στον ΔΑΠ/Α (Διοίκηση Αεράμυνας Περιοχής), Στρατηγό Στάη, και αποτέλεσαν το συγκρότημα Α2, ενώ αυτές των περιοχών Χαλκίδας, Βόλου και Πατρών υπήχθησαν τακτικά στις αντίστοιχες ΝΑΠ και Ναυτικούς Διοικητές.

Η περίοδος από την κινητοποίηση μέχρι την αρχή του ελληνο-ιταλικού πολέμου υπήρξε περίοδος εντατικής προσπάθειας για:

- την εκπαίδευση του προσωπικού υπό πραγματικές συνθήκες με τη διεξαγωγή σειρών ημερινών και νυκτερινών ασκήσεων, καθώς και με ανάλογες ομιλίες
- την εκπαίδευση έφεδρων αξιωματικών. Ιδίως το Πυροβολείο Ψυττάλειας, τόσο κατά τον καιρό της ειρήνης όσο και κατά τη διάρκεια του ελληνο-ιταλικού πολέμου, ήταν το κέντρο εκπαίδευσης, όπου εκπαιδεύθηκαν 85 έφεδροι αξιωματικοί, απόφοιτοι Σχολών του Πολυτεχνείου
- τη συμπλήρωση των εφοδίων στρατωνισμού
- τη βελτίωση των μέσων προστασίας, σε περιπτώσεις επιχειρήσεων ή ζημιών
- τη βελτίωση ενδαιτήσεως σε ξύλινους και κτιστούς οικίσκους
- την εκπαίδευση αριθμού ανδρών ειδικών θέσεων και υπαξιωματικών, ιδίως των εφέδρων, για να χρησιμοποιηθούν ως στελέχη σε περίπτωση αυξημένων αναγκών
- την εκπαίδευση περίπου 50 νέων ακροατών και τηλεμετρητών στερεοσκοπικών διαστημόμετρων, από τους οποίους οι ακροατές χρησιμοποιήθηκαν για την επάνδρωση δέκα νέων ακουστικών μηχανημάτων, από τα οποία τα έξι διατέθηκαν στα επάκτια οχυρά, τρία χρησιμοποιήθηκαν για την ενίσχυση της περιοχής Αθηνών-Ναυστάθμου και ένα απεστάλη στη Χαλκίδα, ενώ οι τηλεμετρητές διετεθήσαν στα οχυρά, στο Στόλο και στην ΑΑΑ.

ε) Ναύσταθμος

Αρχηγός του Ναυστάθμου ήταν ο υποναύαρχος Χαράλαμπος Δελαγραμμάτικας. Σύμφωνα με την έκθεση πεπραγμένων του είχαν ήδη από το καλοκαίρι του 1940 ληφθεί μέτρα ώστε ο Ναύσταθμος να μη βρεθεί απροετοίμαστος. Από πλευράς προσωπικού, ο Ναύσταθμος μειονεκτούσε αισθητά έναντι των άλλων Υπη-

ρεσιών, διότι αν και του αναλογούσε μεγάλο φορτίο του έργου της πολεμικής προπαρασκευής, δεν πλαισιώθηκε με τα ανάλογα στελέχη, αλλά παρέμεινε με αυτά της προπολεμικής περιόδου. Με την έκρηξη του πολέμου ενισχύθηκε με κάποιους εφέδρους και υπαξιωματικούς. Το μεγαλύτερο μέρος των αξιωματικών όμως, προερχόταν από τους απόστρατους αξιωματικούς και υπαξιωματικούς, οι οποίοι, αφού ανακλήθηκαν ως αξιωματικοί, δεν προσέφεραν θετική υπηρεσία, ενώ οι υπαξιωματικοί μετατίθεντο συνεχώς σε άλλες υπηρεσίες και οι αντικαταστάτες έφεδροι δεν ανταποκρίνονταν στις ανάγκες του Ναυστάθμου. Επίσης, δεν υπήρχαν ικανοί ειδικευμένοι ημερομίσθιοι τεχνίτες για τη συμπλήρωση των κενών που παρουσιάσθηκαν στα Συνεργεία Ναυστάθμου, γιατί τους απορροφούσε ως στρατεύσιμους ο Στρατός Ήθρας, ενώ απασχολούνταν στα επιταγμένα εργοστάσια του Πειραιά, των οποίων οι εργασίες αυξήθηκαν.

Όσον αφορά την παθητική αεράμυνα, το Υπουργείο Ναυτικών ελλείπει πιστώσεων δεν είχε εγκρίνει την κατασκευή υπόγειων καταφυγίων. Έτσι κατά τα τέλη Οκτωβρίου 1940 για την παθητική αεράμυνα υπήρχαν μόνο πρόχειρα ορύγματα σκαμμένα σε κάποιες τοποθεσίες του Ναυστάθμου. Τα περισσότερα από αυτά λόγω της ιδιομορφίας του εδάφους γέμιζαν με νερά από τους υπονόμους, σε σημείο που καθίσταντο μη χρησιμοποιήσιμα. Παρέστη λοιπόν ανάγκη να χρησιμοποιηθεί ως καταφύγιο για την προστασία του προσωπικού το υπόγειο του μη πλήρως ολοκληρωμένου κτηρίου του ΚΗΣΝ (Κεντρικός Ηλεκτρικός Σταθμός Ναυτικού). Επιπλέον, χρησιμοποιήθηκε και το υπόγειο της αποθήκης, αν και οι εργασίες κατασκευής του ήταν σε εξέλιξη. Επειδή τα εν λόγω καταφύγια ήταν ανεπαρκή, χρησιμοποιήθηκαν από την αρχή του πολέμου, αφενός ο Υποσταθμός Ηλεκτρικού της παραλίας και αφετέρου το θωρηκτό *Κιλκίς*, κάτω από το κατάστρωμά του, μετά την εκφόρτωση των πυρομαχικών που υπήρχαν εκεί.

Παρά τις δυσκολίες, ο Ναύσταθμος αντιμετώπισε επιτυχώς τις πολεμικές περιστάσεις. Με ακούραστη και συνεχή εργασία επετεύχθη η ταχύτερη δυνατή επισκευή των πλοίων και ο απρόσκοπτος εφοδιασμός τους. Μερικές από τις κυριότερες επισκευές που έφερε εις πέρας κατά τη διάρκεια του πολέμου ήταν οι ακόλουθες:

- α) επισκευή του αντιτορπιλικού *Β. Ολγα* κατόπιν συγκρούσεως
- β) γενική επισκευή του αντιτορπιλικού *Υδρα*, κατόπιν σφοδρής θαλασσοταραχής
- γ) για παρόμοιο λόγο επισκευή του αντιτορπιλικού *Σπέτσαι*
- δ) επισκευή του πηδαλίου και του ποδοστήματος του υποβρυχίου *Νηρέας*
- ε) αλλαγή αυλών λεβήτων των αντιτορπιλικών *Πάνθηρ* και *Αετός*
- στ) γενική επιθεώρηση σκάφους του υποβρυχίου *Γλαύκος*, καθώς και αντιτορπιλικών και τορπιλοβόλων και
- ζ) η σοβαρή αλλά μάταια προσπάθεια που καταβλήθηκε για τη διάσωση του αντιτορπιλικού *Βασιλεύς Γεώργιος*.¹⁶

16 Το αντιτορπιλικό Βασιλεύς Γεώργιος κατασκευάστηκε στα αγγλικά ναυπηγεία Yarrow το 1936-1938.

Χρησιμοποιήθηκε από τον κατάπλου του στην Ελλάδα ως άρχηγός του Στολίσκου των Αντιτορπιλικών. Έλαβε μέρος στην πρώτη (14-15/1/1940) και στην τρίτη (4-5/1/1941) επιδρομή στο Οτράντο. Ενώ βρισκόταν στον όρμο Σοφικού, δέχθηκε αεροπορική προσβολή από γερμανικά αεροσκάφη και υπέστη σοβαρές ζημιές. Με κόπο έπλευσε στον Ναύσταθμο, όπου λόγω της προέλασης των Εερμανών και της αδυναμίας έγκαιρης επισκευής, αποφασίστηκε η καταστροφή του, η οποία όμως δεν ολοκληρώθηκε και το πλοίο έπεσε στα χέρια των Εερμανών και μετονομάστηκε σε *Hermes*.

στ) Ραδιοτηλεγραφική Υπηρεσία Ναυτικού (ΔΡΥΝ)

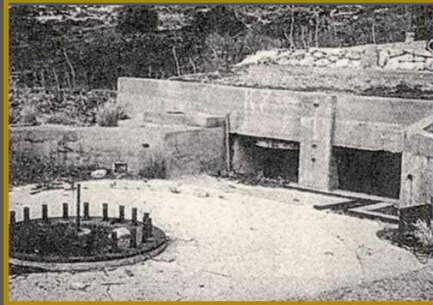
Διοικητής της ήταν ο πλοίαρχος Κυριάκος Πεζόπουλος, ο οποίος αναφέρει ότι κατά τη χρονική περίοδο του πολέμου (28/10/40-27/4/41) εκτελέσθηκαν από τη ΔΡΥΝ οι ακόλουθες εργασίες:

- Συντήρηση και επισκευές υλικού Α/Τ Σταθμών Ξηράς και πλοίων, καθώς και τα τηλεφωνικού δικτύου και υλικού.
- Αποπεράτωση του κέντρου λήψης ασύρματου της Ναυτικής Σχολής Πολέμου και του τηλεχειρισμού των πομπών. Στη συνέχεια, έγινε μεταφορά στο υπόγειο καταφύγιο του Λυκαβηττού.
- Εγκατάσταση κέντρου εκπομπής στην Αγία Παρασκευή για να χρησιμοποιηθεί ως εφεδρικό σε περίπτωση καταστροφής του κέντρου εκπομπής Βοτανικού
- Συμπλήρωση του δικτύου παρατηρητηρίων των Ναυτικών Αμυντικών Περιοχών με εγκαταστάσεις διάφορων φορητών σταθμών
- Για κάποιες τηλεφωνικές επικοινωνίες μελετήθηκε από τον πλοίαρχο Πεζόπουλο και κατασκευάστηκε από το Συνεργείο ΔΡΥΝ, τηλεφωνικός πομπός βραχέων κυμάτων ισχύος 200 watt. Αυτός ο σταθμός είχε μεν ολοκληρωθεί, αλλά δεν κατέστη δυνατόν να δοκιμασθεί λόγω των γεγονότων και παρέμεινε στα Συνεργεία ΔΡΥΝ.
- Κατασκευή διαφόρων ανορθωτικών συσκευών ηλεκτρικού ρεύματος και εγκαταστάσεις σταθμών σε πολεμικά και βοηθητικά πλοία.
- Κατασκευή για πρώτη φορά στην Ελλάδα φορητών ηλεκτρικών φανών τύπου Altis.¹⁷
- Επισκευή και συντήρηση όλων των αυτοκινήτων των Ν. Υπηρεσιών και
- Κατασκευή και συντήρηση όλων των συσσωρευτών και φανών σήμανσης που χρησιμοποιούνταν στους σταθμούς ξηράς, στα πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πλοία, στα παρατηρητήρια και στα αυτοκίνητα.

Όλες αυτές οι εργασίες εκτελέσθηκαν από το Μόνιμο Τεχνικό Προσωπικό της ΔΡΥΝ, το οποίο είχε ενισχυθεί με εφέδρους και ημερομίσθιους τεχνίτες σε ποσοστό 20% ανώτερο από την προπολεμική σύνθεση. Για τη δράση της ΔΡΥΝ, ο Βρετανός ναύαρχος Turk απέστειλε προς τον αρχηγό του Επιτελείου προσωπικές ευχαριστίες για τις υπηρεσίες της στον αγγλικό Στόλο σε όλο το διάστημα του πολέμου και ιδίως κατά τη Ναυμαχία του Ταϊνάρου.¹⁸ Οι αποθήκες ήταν πλήρεις από ανταλλακτικά και δεν παρουσιάστηκε καμία έλλειψη. Αντίθετα, σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης, παραχωρήθηκαν υλικά και ανταλλακτικά και στον Στρατό Ξηράς.

¹⁷ Ειδικός φανός, ο οποίος χρησιμοποιείται εκτός από φωτισμό και για επικοινωνία μέσω φωτεινών αναλαμπών.

¹⁸ Ναυμαχία στο Ταίναρο (ή Ναυμαχία του Ματαπά): Σημαντικότετη ναυμαχία για την εξέλιξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Ο αγγλικός στόλος έπληξε αποφασιστικά τον ιταλικό. Λόγω ατυχών συνεννοήσεων δεν έγινε δυνατή η συμμετοχή του ελληνικού στόλου στη ναυμαχία.



Βόρειο Οχυρό Αιγίνης.



Οχυρό Φλεβών.



Ο Ναύσταθμος Σαλαμίνας μετά τον βομβαρδισμό των Γερμανών. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

ζ) Διοίκηση Ναυτικών Οχυρών Σαρωνικού

Διοικητής της ήταν πλοίαρχος Γεώργιος Παγκάρας και υπαγόταν στον αντιναύαρχο Οικονόμου. Η Διοίκηση των Ν. Οχυρών Σαρωνικού περιελάμβανε:

- α) το Βόρειο Οχυρό Αιγίνης (ΒΟΑ)
- β) το Νότιο Οχυρό Αιγίνης (ΝΟΑ)
- γ) το Οχυρό Φλεβών
- δ) τρία επίτακτα περιπολικά
- ε) το Ναυτικό Νοσοκομείο Αίγινας
- στ) τη Ναυτική Διοίκηση Αίγινας.

Οι εγκαταστάσεις των πυροβόλων του πρωτεύοντος, του δευτερεύοντος και του Α.Α. οπλισμού των Οχυρών, οι προβολείς και τα διάφορα μέσα συνεννόησης ήταν έτοιμα πριν από την ιταλική επίθεση και βρίσκονταν σε λειτουργία. Εγκατεστημένα και σε λειτουργία ήταν τα μέσα διεύθυνσης βολής (ΔΒ) όλων των οχυρών του Σαρωνικού, εκτός του ΒΟΑ, όπου τα όργανα ΔΒ του πρωτεύοντος οπλισμού, αν και είχαν έρθει από το εξωτερικό, δεν είχαν προλάβει να τοποθετηθούν από τους αρμόδιους. Μέχρι τη λήξη του πολέμου δεν κατέστη δυνατή η εγκατάστασή τους, διότι απαιτείτο εντατική εργασία από ειδικό προσωπικό διάρκειας τουλάχιστον τεσσάρων μηνών. Εξαιτίας αυτού, η Διεύθυνση Βολής του πρωτεύοντος οπλισμού διεξαγόταν με τρόπο στοιχειώδη, ενώ η έμμεση βολή ήταν πρακτικά αδύνατη. Τα γυμνάσια που ακολούθησαν και οι διατάξεις που εφαρμόστηκαν για την έμμεση βολή βελτίωσαν όσο ήταν δυνατόν την κατάσταση, αλλά οι ελλείψεις σε αναγκαία όργανα ήταν ζωτικής σημασίας.

Επειδή υπήρχε πρόβλημα εκπαίδευσης των υπαξιωματικών, οι οποίοι δεν είχαν εκτελέσει βολή για μεγάλο χρονικό διάστημα, κάποιοι μια ολόκληρη εικοσαετία, ο Διοικητής ζήτησε από την Προϊστάμενη Αρχή να εκτελεσθεί σειρά εκπαιδευτικών πυρών, τα οποία όμως δεν πραγματοποιήθηκαν, γιατί δεν υπήρχαν τα απαραίτητα πλωτά μέσα. Κατά τη διάρκεια του πολέμου, δεν χρησιμοποιήθηκε το βαρύ πυροβολικό των Οχυρών του Σαρωνικού ούτε έγινε κάποια απόπειρα αποβατικής ενέργειας. Η πολεμική δράση είχε να κάνει κυρίως με αντιμετώπιση αεροπορικών επιθέσεων που ήταν αραιές κατά τη διάρκεια του ελληνο-ιταλικού πολέμου, αλλά συχνότερες και σφοδρότερες κατά τη διάρκεια του ελληνο-γερμανικού. Το ΒΟΑ κατέρριψε τρία αεροσκάφη και το ΝΟΑ προκάλεσε ζημιά και ίσως κατέρριψε ένα.

η) Διοίκηση Τορπιλών και Ναρκών (ΔΤΝ)

Διοικητής της ήταν ο έφεδρος πλοίαρχος Ιωάννης Χαλκιάπουλος. Η ΔΤΝ εργάστηκε πυρετωδώς και εκπλήρωσε την αποστολή της στο έπακρο. Εφόδιασε όλα τα πλοία με τορπίλες και φρόντισε για την επιθεώρηση και συντήρησή τους. Εξόπλισε τα πολεμικά πλοία και τις ναρκοθέτιδες για την πόντιση ναρκών και συμμετείχε σε αυτές τις ποντίσεις. Χαρακτηριστική περίπτωση ήταν η επιτυχής πόντιση ναρκών μεταξύ Κέρκυρας και Αγίων Σαράντα, που εκτελέστηκε υπό την αρχηγία του Διοικητού της ΔΤΝ, μετά την κατάληψη των Αγίων Σαράντα από τον Ελληνικό Στρατό.

Πιο συγκεκριμένα, τα έργα της εν Λόγω Διεύθυνσης ήταν και τα ακόλουθα:

- α) Εφόδιασε πλοία με βόμβες βυθού και ανάλογους αφετήρες.
- β) Περισυνέλεξε ή κατέστρεψε επιπλέουσες νάρκες σε διάφορες περιοχές,
- γ) Ανέλκυσε το πεδίο ναρκών Πρέβεζας υπό δυσχερείς πολεμικές συνθήκες και τις τελευταίες μέρες της γερμανικής επίθεσης ανέλκυσε το πεδίο ναρκών Καβαλλιανής, καθώς και τμήμα του πεδίου ναρκών Μονής-Μεθάνων.
- δ) Οργάνωσε ταχύτατα την Υπηρεσία επισήμανσης και εξουδετέρωσης μαγνητικών ναρκών κατά τη γερμανική επίθεση.
- ε) Επιμελήθηκε τη συντήρηση και τη βελτίωση των ποντισμένων φραγμάτων συνολικού μήκους 18 περίπου χιλιομέτρων.
- στ) Τοποθέτησε φράγμα στην είσοδο του Λιμένος Πειραιώς εντός 24 ωρών και με τελείως πρόχειρα μέσα, γεγονός που προκάλεσε συγχαρητήρια εκ μέρους του Ναυάρχου *Turk*.

Τις παραμονές της καθόδου του Ελληνικού Στόλου στην Αλεξάνδρεια, ο Διοικητής της ΔΤΝ κατάφερε να συγκεντρώσει το μεγαλύτερο μέρος του προσωπικού στο κέντρο πληρωμάτων *Παλάσκας* για την επάνδρωση των πλοίων του Στόλου.

Θ) Ναυτική Διοίκηση Κρήτης (ΝΑΠ-2)

Μολονότι στα σχέδια υπήρχε πρόβλεψη να Λειτουργήσει Ναυτική Διοίκηση στην Κρήτη, εντούτοις δεν είχε γίνει καμία σχετική προετοιμασία από τον καιρό της ειρήνης και κανένα αμυντικό έργο δεν υπήρχε στην Κρήτη. Είχε εγκατασταθεί μόνο δίκτυο επιτήρησης με κέντρα πληροφοριών στα Χανιά και στο Ηράκλειο.

Με την κήρυξη του ελληνο-ιταλικού πολέμου εστάλη στην Κρήτη ο έφεδρος υποναύαρχος Πελίας Ιωαννίδης, ο οποίος εγκαταστάθηκε ως ανεξάρτητος ναυτικός διοικητής στη Χαλέπα, δίπλα στα Χανιά, με μοναδικό προσωπικό της Διοίκησης έναν έφεδρο υπαξιωματικό και δύο ναύτες διαχειριστές. Τα καθήκοντα του Διοικητή ήταν κυρίως η εποπτεία των στρατιωτικών μεταφορών και η εξασφάλιση της ναυσιπλοΐας στο Κρητικό Πέλαγος και στη γύρω περιοχή. Υπό την εποπτεία του είχε επίσης όλες τις ναυτικές υπηρεσίες του νησιού, δηλαδή τα Λιμεναρχεία, τους φάρους και τον ασύρματο Χανίων, καθώς και το δίκτυο επιχειρήσεων. Δεν του διατέθηκε όμως κανένα πολεμικό ή βοηθητικό πλοίο. Αυτή η υποβάθμιση εξηγείται από το γεγονός ότι η άμυνα του νησιού είχε αφεθεί στους Αγγλους, οι οποίοι αποβίβασαν μικρή στρατιωτική δύναμη και άρχισαν να εγκαθιστούν επάκτιο και Α/Α πυροβολικό, κυρίως στον όρμο της Σούδας, τον οποίο προόριζαν για ορμητήριό τους. Πόντισαν στην ίδια περιοχή φράγμα και άρχισαν να κατασκευάζουν αεροδρόμιο στο Μάλεμε, καθώς και στο Ηράκλειο. Η δράση της Ν. Διοίκησης περιορίστηκε στο συντονισμό των ελληνο-βρετανικών επιχειρήσεων.

Η Ναυτική Διοίκηση Κρήτης επελήφθη του ελέγχου της θαλάσσιας συγκοινωνίας είτε τοπικής είτε της σύνδεσης με την ηπειρωτική Ελλάδα, ενώ ασχολήθηκε και με την περισυλλογή των ναρκών που παρασύρονταν στην Κρήτη από τα ναρκοπέδια των βορείων αφρικανικών ακτών.

Ο εχθρός άρχισε να βομβαρδίζει το νησί από τις πρώτες ημέρες του Νοεμβρίου 1940 και οι αεροπορικές επιδρομές ήταν καθημερινές με πολλά θύματα και καταστροφές. Επλήγησαν

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος - Προετοιμασία και Μάχη στην Ελλάδα (1936-1941)

μάλιστα και αρκετά αγγλικά πλοία, όπως το καταδρομικό *Glasgow*. Στις 22/3/1941 έγινε νότια της Κρήτης σφοδρή αεροπορική επίθεση εναντίον νηοπομπής που συνοδευόταν από τα αντιτορπιλικά *Β. Γεώργιος* και *Κουντουριώτης*. Τα ελληνικά αντιτορπιλικά ζήτησαν από τον ΝΔ Κρήτης άμεση αποστολή αεροπλάνων καθώς και ρυμουλκού.¹⁹ Οι Αγγλοι, κατόπιν ενέργειας του ναυτικού διοικητή Κρήτης, έστειλαν αρχικά ένα αεροσκάφος και μετά από νέα αίτηση, άλλο ένα και δήλωσαν ότι δεν υπήρχε τρίτο.

Μετά την προέλαση των γερμανικών στρατευμάτων στην ηπειρωτική Ελλάδα, οι αεροπορικές επιθέσεις κατά του ορμητηρίου της Σούδας και του Ηρακλείου έγιναν συχνότερες. Στη Σούδα υπήρχαν πολλά ελληνικά και αγγλικά εμπορικά πλοία. Ο ναυτικός διοικητής Κρήτης ζήτησε πολλές φορές από το ΓΕΝ να διαταχθούν τα ελληνικά πλοία να καταπλεύσουν στην Αλεξάνδρεια, αλλά η διαταγή ήρθε πολύ αργά και δεν αφορούσε όλα τα πλοία.

Περιπετειώδης υπήρξε ο απόπλους των ελληνικών πολεμικών πλοίων με προορισμό την Αλεξάνδρεια.²⁰ Ο υπουργός των Ναυτικών, ναύαρχος Σακελλαρίου, έμεινε 2-3 μέρες στην Κρήτη και κατόπιν, αναχώρησε για Αλεξάνδρεια. Στη ΝΑΠ-2, παρέμειναν τα αντιτορπιλικά *Λέων* και *Σφενδόνη* με τα πληρώματά τους. Ο ναυτικός διοικητής Κρήτης διατάχθηκε να συνεννοείται για ναυτικά θέματα με τον πρόεδρο της Κυβέρνησης που παρέμενε ακόμη στην Κρήτη.

Μία εβδομάδα πριν από την έναρξη της μάχης στην Κρήτη το κτήριο της Διοίκησης βομβαρδίσθηκε. Ως εκ τούτου ο διοικητής παρέμενε σε αυτό μόνο την ημέρα, ενώ τη νύκτα διανυκτέρευε στο χωριό Φουρνέ, 15 χιλιόμετρα έξω από τα Χανιά. Η γερμανική επίθεση ξεκίνησε στις 20/5/41 το πρωί, με μεταγωγικά αεροπλάνα που έριξαν αλεξιπτωτιστές σε διάφορα σημεία της Κρήτης (Σούδα, Ρέθυμνο, Ηράκλειο κ.ά.). Η απόβαση των Γερμανών αλεξιπτωτιστών ήταν ταχύτατη. Έγινε διακοπή όλων των τηλεγραφικών και τηλεφωνικών επικοινωνιών. Την ίδια μέρα κατελήφθη και το αεροδρόμιο Μάλεμε, το οποίο χρησιμοποιήθηκε ως ορμητήριο για την κατάληψη του υπόλοιπου νησιού. Ο ναυτικός διοικητής αποκλείστηκε στο Φουρνέ και λόγω των συνεχών βομβαρδισμών της περιοχής κατέφυγε με την οικογένειά του σε διπλανό σπήλαιο μαζί με άλλους κατοίκους, όπου και συνελήφθη από τους Γερμανούς. Από αυτό το σημείο ξεκινά η περιπέτεια του ναυτικού διοικητή με φυλακίσεις και ανακρίσεις στην Κρήτη και στην Αθήνα. Τελικά, αφέθηκε ελεύθερος στις 27 Σεπτεμβρίου.

ι) Ανώτερη Ναυτική Διοίκηση Βορειοδυτικού Αιγαίου (ΑΝΔΒ/ΔΑ) και Ναυτική Αμυντική Περιοχή Εύβοιας (ΝΑΠ-4)

Κατά τις πρώτες ημέρες του πολέμου λειτούργησε η Ανώτερη Ναυτική Διοίκηση για το Βόρειο Αιγαίο, κάτω από την οποία υπήχθησαν η Ναυτική Διοίκηση Θερμαϊκού (ΝΔΘ) και η ΝΑΠ-4 που έδρευε στους Ωρεούς. Η ΝΑΠ-4 ήταν αρχικά υπεύθυνη για την εξυπηρέτηση της ναυσιπλοΐας στο φράγμα Τρίκερι. Στη ΝΑΠ-4, υπάγονταν οι Ναυτικές Διοικήσεις Βόλου, Χαλκίδας, Σκύρου, το οχυρό Β. Ευβοϊκού, τα παρατηρητήρια από τον Όλυμπο μέχρι τη Σκύρο και

¹⁹ Πρόκειται για το ελληνικό ρυμουλκό υπό την αγγλική Αρχή Ειρψη Βερνίκων.

²⁰ Φωκάς (1953), τόμ. Α1, 458-63.

η 11^η Μοίρα ναυτικής συνεργασίας υδροπλάνων Φέρυ, με βάση τον ορμίσκο Βαλτούδι.

Η ΑΝΔΒ/ΔΑ ανετέθη στον πλοίαρχο Χριστόφορο Κονιάλη, ο οποίος, ως Ανώτερος Διοικητής Σχολών (ΑΔΣ), είχε συμπληρώσει την εφαρμογή του Σχεδίου Κινητοποίησης του Προσωπικού του Πολεμικού Ναυτικού. Σκοπός της Υπηρεσίας ήταν ο συντονισμός των ΝΔΘ και ΝΑΠ-4, των πάσης φύσης μεταφορών από τον πορθμό του Ευρίπου προς τον Βόλο και τη Θεσσαλονίκη, καθώς και η συγκρότηση νηοπομπών προς την ανατολική Μακεδονία, τη Θράκη και τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου. Λόγω του αυξανόμενου όγκου των μεταφορών και της εμφάνισης εχθρικών υποβρυχίων, διατέθηκαν στην ΑΝΔΒ/ΔΑ από τις 21/1/41, τα τορπιλοβόλα *Νίκη* και *Ασπίς* για να προστατεύουν τις συγκοινωνίες στο Β. Αιγαίο και τις Σποράδες.

Κατά τον ελληνο-ιταλικό πόλεμο δεν συνέβη κάποιο αξιοσημείωτο πολεμικό γεγονός στην περιοχή της ΝΑΠ-4, ενώ οι αεροπορικές εχθρικές επιδρομές εναντίον του Βόλου ήταν αραιές. Δεν εκδηλώθηκαν επιθέσεις από πλοία επιφάνειας, ενώ τα εχθρικά υποβρύχια επιτέθηκαν σε δύο ή τρεις νηοπομπές και σε μεμονωμένα πολεμικά πλοία χωρίς αποτέλεσμα. Παρά ταύτα, γίνονταν συνεχόμενες περιπολίες από μικρά ταχύπλοα της ΝΑΠ-4 κυρίως στην περιοχή των Β. Σποράδων, ενώ τα υδροπλάνα της 11^{ης} Μοίρας, εφοδιασμένα με ανθυποβρυχιακές βόμβες επιτηρούσαν την περιοχή ως πρόσθετη προστασία κάθε μεγάλης διερχόμενης νηοπομπής. Οι νυκτερινοί πλόες των εμπορικών πλοίων εκτελούνταν και χωρίς συνοδεία. Στην κατεύθυνση Τρίκερι-Θεσσαλονίκη υπήρχε διάυλος ασφαλείας, ο οποίος ακολουθούσε τη δυτική ακτή του Θερμαϊκού κόλπου και γριπιζόταν κάθε μέρα ο μισός από τα ναρκαλιευτικά της ΝΔΘ και ο άλλος μισός από τη ΝΑΠ-4. Η υπηρεσία πλοήγησης στο φράγμα Β. Ευβοϊκού διεξαγόταν ομαλά από τη ΝΑΠ-4 με τη βοήθεια και του οχυρού Β. Ευβοϊκού.

Κατά τη δεύτερη φάση του πολέμου, ο διοικητής παρουσιάζεται ιδιαίτερα δραστήριος, κυρίως στις κρίσιμες ώρες, κατά τις οποίες έπρεπε να εφαρμοσθούν οι απόρρητες διαταγές για αποχώρηση του Στρατού και τη μεταφορά ή καταστροφή του υλικού, ενώ οι Γερμανοί ταχύτατα προήλυναν προς τη Θεσσαλονίκη μετά την κατάρρευση του μετώπου.

Όταν το πρωί της 6^{ης} Απριλίου του 1941 ελήφθη σήμα του ΓΕΝ περί έναρξης του πολέμου με τη Γερμανία, εκτός των διάφορων πλοίων περιπολίας, ναρκαλιευτικών και άλλων βοηθητικών που βρίσκονταν ήδη υπό τις διαταγές της Ναυτικής Διοίκησης, υπήρχαν στην περιοχή και πέντε πολεμικά υπό τις άμεσες διαταγές του διοικητού (*Αετός*, *Σφενδόνη*, *Νίκη*, *Δωρίς*, *Αλκύννη*), καθώς και άλλα εμπορικά σκάφη. Ήδη από τις αρχές Μαρτίου ο διοικητής είχε ενημερωθεί από τον πρόεδρο της Κυβέρνησης Αλέξανδρο Κορυζή, ότι σε περίπτωση εχθρικής εισβολής από τον Βορρά και καθόδου προς τον Νότο, θα έπρεπε να εξυπηρετήσει τις Στρατιωτικές Αρχές με όλες του τις δυνάμεις και να διατηρήσει τα ενεργά μέσα της ΝΔΘ μέχρι την τελευταία στιγμή. Κατόπιν όφειλε να καταστρέψει κάθε υλικό που δεν μπορούσε να μεταφερθεί, όπως και προβλήτες, κρηπιδώματα και μέσα φόρτωσης του λιμένα Θεσσαλονίκης, να απομακρύνει κάθε πλωτό μέσο που δεν μπορούσε να καταστρέψει και αφού παραλάβει τον δυνάμενο να



Ο Χριστόφορος Κονιάλης.
Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Ο Αλέξανδρος Κορυζής.

μεταφερθεί οπλισμό, όπως και όλο το προσωπικό, να πλεύσει προς τον Νότο, ειδοποιώντας το ΓΕΝ για τον όρμο κατάπλου. Για την περίπτωση εγκατάλειψης της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης από τον Ελληνικό Στρατό ή για κάθε μεταφορά στρατιωτικών τμημάτων από εκείνες τις περιοχές, είχε καταρτισθεί το ΣΧΕΔΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 0, σύμφωνα με το οποίο σε όλο το μήκος των ακτών από Αλεξανδρούπολη μέχρι Θεσσαλονίκη και σε προκαθορισμένα σημεία θα υπήρχαν αγκυροβολημένα εμπορικά σκάφη, οπλιταγωγά και πετρελαιοκίνητα πλοιάριά στη διάθεση των Στρατιωτικών Αρχών για άμεση επιβίβαση στρατού και υλικού. Όλα τα πλοία βρίσκονταν στις 6 Απριλίου στη θέση τους πλήρως εφοδιασμένα και έτοιμα προς απόπλου. Υπήρχαν φορητά ή ατμόπλοια στην Αλεξανδρούπολη (1), στην Αμφίπολη (2), στην Αμουλιάνη (2) και στη Θεσσαλονίκη (7).

Δηλαδή 12 ατμόπλοια συνολικής μεταφορικής ικανότητας 20000 ανδρών, αλλά και 87 πετρελαιοκίνητα πλοιάριά²¹ μεταφορικής ικανότητας 6000 ανδρών περίπου. Στις 16:20 της 8^η Απριλίου δόθηκε διαταγή στον ναυτικό διοικητή Θερμαϊκού να εκτελέσει την απόρρητη διαταγή του πρωθυπουργού και η εν γένει εκτέλεση-εφαρμογή κρίνεται επιτυχής. Ιδίως η εγκατάλειψη του Οχυρού Μεγάλου Εμβόλου και η απόλυτη καταστροφή του μη δυναμένου να μεταφέρει υλικού εκτελέστηκε με εξαιρετική ακρίβεια και όπως είχε προσχεδιαστεί. Χάρη στην τάξη και τη θαυμαστή ψυχραιμία που επέδειξε το πλήρωμα, έγινε δυνατόν να φορτωθούν οι δύο προβολείς και ο ηχητικός εντοπιστήρας αεροσκαφών, παρό το μεγάλο βάρος και τα ανύπαρκτα μέσα φόρτωσης. Ακόμη, φορτώθηκαν και τα τρία ταχυβόλα των 75 με τα πυρομαχικά τους, παρό το ότι δεν προ βλεπόταν η μεταφορά και είχε αποφασισθεί η καταστροφή τους. Ασφαλώς αξίζουν τιμητική αναφορά στην Ιστορία αυτοί οι άνθρωποι που μόχθησαν για τη μεταφορά του πολεμικού υλικού της Χώρας καθώς και ο διοικητής τους πλωτάρχης Ιωάννης Τούμπας,²² του οποίου η συνετή διοίκηση προσέδωσε υπεράνθρωπες δυνάμεις στο πλήρωμα.

Μετά τον κατάπλου στους Ωρεούς, ο διοικητής έλαβε διαταγή του ΓΕΝ, σύμφωνα με την οποία το προσωπικό της ΝΔΘ έπρεπε να μεταφερθεί στην Ανωτέρα Διοίκηση Σχολών (ΑΔΣ), ενώ το υλικό στο Ναύσταθμο, εκτός δύο Α/Α 0.37 πυροβόλων, τα οποία τοποθετήθηκαν στη Χαλκίδα. Για τους αξιωματικούς, διατάχθηκε να κρατήσει όσους είχε ανάγκη και τους υπολοίπους να τους διατάξει να παρουσιαστούν στο Υπουργείο Ναυτικών.

Στις 12 Απριλίου, ο Διοικητής διατάχθηκε από τον Πρόεδρο της Κυβέρνησης και Υπουργό των Ναυτικών Α. Κορυζή τα ακόλουθα:

- α) Να αφήσει το προσωπικό να αναχωρήσει σε άδεια και να παραμείνει στην υπηρεσία μικρός αριθμός πολιτικών υπαλλήλων για φύλαξη κτηρίων, εγκαταστάσεων και υλικού
- β) Να καταστραφούν οχυρά και Α/Α μονάδες, καθώς και οπλισμός και πυρομαχικά, των οποίων η μεταφορά ήταν αδύνατη και
- γ) Όλο το εν αποθέσει πολεμικό υλικό να καταστραφεί και να αχρηστευτεί.

²¹ Ο ναυτικός διοικητής Θερμαϊκού αναφέρει 65 πετρελαιοκίνητα πλοιάρια.

²² Ο εν λόγω Αξιωματικός επρόκειτο να αναδειχθεί σε σπουδαία προσωπικότητα του πολέμου, ιδίως λόγω της δράσεώς του ως Κυβερνήτης του αντιτορπιλικού Αδμίας.

Μετάφρασμα



Greek Destroyer Spetsai, from Mezeviris' Archives.

c) Naval Training

In 1929, a new organization of the Hellenic Naval Academy is established¹. This new organization introduces the institution of the training regulation and the regulation of internal service. There is the right of participation of a graduate from Non-Commissioned Officers School in the Academy's entrance exams. The alumni's six-month training cruise is repealed and instead the eight-month attendance at the Cadet Engineer Graduates School is established. In addition, the university chairs occupied by private professors are treated as those of tenured professors of the Schools of National Metsovian Technical University of Athens.

At that period, the armament policy of the Hellenic Navy had limited the Fleet to light vessels. This meant that an Ensign Officer had to be upgraded from a trainee to an essential member of the Hellenic Navy. Training was also oriented towards this direction and achieved that through courses and lectures. The required time for this new training direction was found by the curtailment of certain theoretical courses and the printing of educational texts so that the naval cadets didn't have to take notes.

In 1928, all naval cadets were subscribed to the magazine "Naval Review", while on 4 June 1931, the 25 years of the Academy's operation at its permanent seat were celebrated and then a war monument was unveiled, to those Academy's mariners fallen during wars. This monument was created by the sculptor Georgios Dimitriades, the Athenian and was a composition of rocks with a marble seagull on top². On that occasion, an album of memories

¹ Decree on the Organization of Hellenic Naval Academy, published in the Official Gazette on 8 October 1929, section A, Issue No 369.

² Fakidis (1996), 113.

The Interwar Period (1922-1936)



A scene from the First award for Bomb firing performance prize, at the Air Force Base of Faliro. Mezeviris' Archives.

was also published which included a description of the Academy and its activities³. Through this album it is reported that the daily schedule of naval cadets consisted of 9,5 hours of courses, studying and field exercises, 8 hours of sleep and 6,5 hours of rest, nutrition and sports. During winter, two training trips were performed aboard a destroyer or a torpedo boat, one of which lasted four hours and the other twenty-four. The Academy's scheduled sports activities included track sports, shooting, fencing, tennis, rowing, horse-riding and sailing. The teaching staff consisted of 36 professors, 6 prefects and 5 Non-Commissioned Officers instructors. The Academy's facilities provided an engineering lab, a foundry, a machine shop, a drawing room, a chemistry and electrical engineering laboratory, nautical and maritime instruments, meteorological instruments, a library and a photographic studio.

In 1936, the Academy undertook the training of Financial, Port, Naval Architecture and Electro- technological officers. The Financial officers were directly enlisted and already the problem of diversity and heterogeneity had arisen, which was causing this situation. In 1929, the Potential Financial Ensign School was introduced, of eight-month duration, which however has never been operational.

On the other hand, the Hellenic Coast Guard, founded in 1919, had not developed an own educational facility. After their enlistment, Port Officials only attended briefings

³ Op. cit., p. 113.

concerning their future duties. Initially these briefings took place in a hall of the National Technical University of Athens, but since 1931 they were carried out at the Navy Veterans Pension Fund facilities, alongside with field training at the Health Insurance Institute for Sailors and at the Seafarer Employment Bureau. Their training was completed after a three-month stay at the central Naval Training facility at Poros.

All Naval Architecture and Electro-technological Officers were originating from the discipline of engineering, after a retraining process. In 1935, two Electro- technological Ensigns and one Naval Architect were directly enlisted by a Decree⁴, who would attend for eight months a School which would operate in the facilities of the Hellenic Naval Academy or on board a ship. By the same Decree was provided the enlistment of five Potential Financial Ensigns. The required qualifications for the enlistment of Financial Ensigns were specified by a further Decree⁵. These qualifications were to be under 25 years old and to have a degree from Supreme Economics and Business School or a law school or degree in mathematics or in natural science from the University of Athens.

Between March and April of 1936, the School of Potential Financial Ensigns and the School of Naval Architecture and Electro-technological Ensigns were founded, while coast guard cadets also were trained there⁶. All the Schools of the Hellenic Naval Academy shared the same Administration, the same Directorate of studies and the same administrative hierarchy. The training process consisted of theoretical courses and a training cruise on board ship Ares. Concerning their training, the provisions of the organization and the regulation of the Hellenic Naval Academy were applied.

The enlisted in April 1936 freshmen were two electricians, one naval architect, five financial and eight coast guard cadets, who formed a single class, upon Commander's order. In September, when the two electricians and the naval architect graduated, their school was tacitly repealed⁷. The educational process of the financial and coast guard cadets though continued as per normal. Until 1940, on average 6 financial and 11 coast guard cadets were admitted per year.⁸

In addition, the operating mode of the School aiming to produce Reserve Officers originating from the merchant navy was specified by the Decree concerning the School of Reserve Line Officers of the Royal Hellenic Navy, published in the Official Gazette on 10 March 1936, Section D, and Issue No 126. This School was located on the island of Poros, under the supervision of the Senior Commandant of Naval Schools (ADS), either in a "Naval Establishment" or on board a ship. The training at the School lasted four months and the Commandant of the School was ordered by the Minister of Naval Affairs acting on a proposal from the Commander-in-Chief of the Hellenic Navy General Staff (hereinafter HNGS). The one who was appointed Commandant of the School was a Senior Line Officer and could also

⁴ Decree on the classification of Electro-technological, Naval architecture and Financial Ensigns of Hellenic Navy at vacant statutory posts, Official Gazette 491/A/ 26-10/ 1935.

⁵ Decree on the competition for the classification of Potential Financial Ensigns, Official Gazette 583/A/20-11/1935.

⁶ Regarding the School of Potential Ensigns of the Royal Hellenic Navy, Official Gazette 128/A/12-3/ 1936. Decree on the training of coast guard cadets, Official Gazette 166/A/16-4/1936. Regarding the School of Naval architecture and Electro-technological Ensigns, Official Gazette 195/A/9-5/1936.

⁷ Fakidis (1996), 117

⁸⁸ Op. cit., p. 117

be Director of Studies. Additionally, he had a subordinate line officer for his assistance. It was the Senior Commandant of Naval Schools who appointed the officers that would teach the courses and each professor was able to choose whether he preferred to teach more than one course. The provided courses were the following: acquisition and use of artillery (infantry exercises, practice with artillery equipment, some instruction concerning artillery fire control and some concerning ammunition), knowledge of mines and torpedoes (basic description of torpedoes, mines, bouncing bombs, minesweeping, torpedo firing and mine laying), knowledge of communication and electrical principles and regulations. Reserve Ensigns wore the uniform of a Line Ensign of the Royal Hellenic Navy, *except that the rank insignia stripes consist of two gold laces of 4 mm each surmounted with a circle looping the upper rank lace to curve forward and upward.*

Concerning the training of the Non-Commissioned Officers (hereinafter NCO), the Organization of Potential NCOs School, published in 1928, was amended in 1929⁹ as regards the exams process for the entry to School, qualifications, scoring system and training trips. In 1936, the Potential NCOs School was repealed and started the enlistment of naval trainees¹⁰. The objective of the naval trainees' enlistment was the selection of volunteer sailors, after an onboard training of 18 to 30 months. The captain of the training ship was in charge for their training in accordance with the general guidelines of the Senior Commandant of Naval Schools; he also appointed a Line Officer as Naval Cadets Supervisor, for the surveillance of the military and naval training, who complied with the curriculum guide regarding the teaching material of each course along with the grade and examination book ¹¹. After the completion of their training, the naval trainees were able to voluntarily enlist or to demand their discharge. An organized NCOs School no longer existed ashore, while the training of the naval trainees (courses, grades, and exams) was not appointed to the Organization.

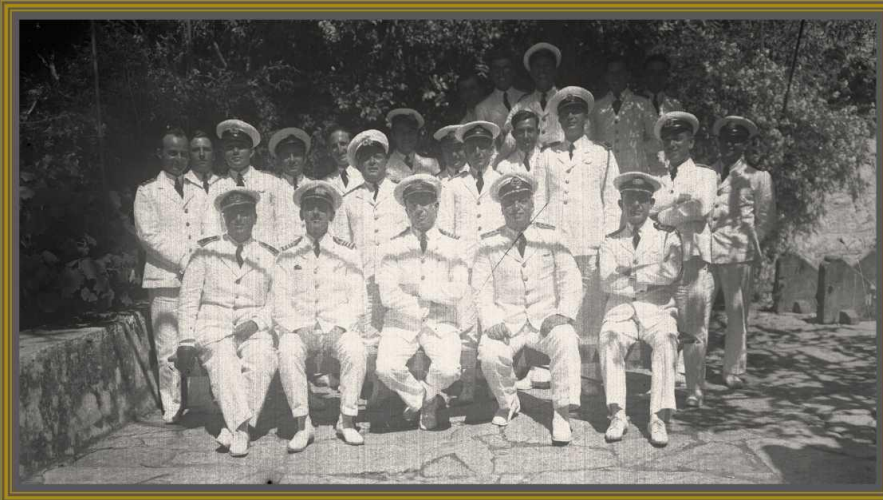
⁹ Regarding the amendment to the Decree of 28 June 1928, on the Organization of Potential NCOs School, Official Gazette 64/A/21-2/1929.

¹⁰ Decree on the Organization of Naval Trainees, Official Gazette, 105/A/22-2/1936.

¹¹ Rouskas (1989), 124.



From the visit of the Destroyer Squadron Commanding Officer to the Air Force Base on the island of Ithaca, in 1934. At the center of the photograph are spotted the Commander, Captain Al. Sakelariou, the first Commander-in-Chief of the Hellenic Air Force General Staff, Group Captain Reppas and the Destroyer Squadron Commanding Officer's flag captain , Lieutenant-Commander P. Conostas, surrounded by Base's and ships' Officers. Hellenic Maritime Museum.



Group Captain Reppas among Naval Aviation Officers, 1934. Hellenic Maritime Museum

The Interwar Period (1922-1936)



Photo above: Ioannis Metaxas.

Photo below: View of the Submarine Base at Salamis Naval Station, with three out of six submarines of the Greek Fleet standing out. Naval History Department.



Chapter 9

World War II

Preparation and the Battle of Greece

(1936-1941)

1. General Introduction

After the turbulent Interwar period, Ioannis Metaxas becomes the Prime Minister of Greece, in 1936. The Metaxas' dictatorship arose as a result of two things: the failure of Venizelists to establish a sound democracy, free from troubles and military coups d'état, as well as the lack of cooperation between the two major political parties¹², the Liberal Party and the People's Party, towards finding a strategy for the emergence of the Country from the crisis, while the events were leading to a new World War with the participation of Greece being inevitable.

During the period from 1936 to 1940, peace prevailed and the nation had already begun its military preparation. Funds were allocated to the Armed Forces, mainly to Hellenic Army, less to Air Force and even less to Navy. Ioannis Metaxas was particularly concerned about the international developments; his political directions regarding the Navy were presented at the meeting of the Supreme Naval Council, in autumn of 1936. According to his assessment, Greece would enter war on the side of G. Britain¹³.

¹² The attempted coup d'état of 1935 led by N. Plastiras, created a gap between Venizelists and Anti-Venizelists. The two major parties could not cooperate and therefore the appointment of Metaxas as the Prime Minister by King George appeared to be the only possible solution. This is indicated by the fact that the Liberal Party gave its vote of confidence to Metaxas' cabinet while the People's Party a vote of tolerance.

¹³ During this meeting of the Supreme Naval Council, Ioannis Metaxas emphasized on the following: *"That what I intend to tell you is not to be communicated to anyone. I predict a war between the English and German parties; a war significantly worse than the previous. I will do everything in my power to avoid the involvement of Greece in it; but this will not be possible. Needless to say, in this warfare we stand by England. I repeat once again: this last thing said, must not leave this room"* Fokas (1953), vol. A, p. 10. During summer of 1940, meaning the most critical phase of the war, after the disaster of Dunkirk, when England was in imminent danger, I. Metaxas stated to Admiral Sakelariou: *"I am in complete agreement with you and I solemnly impress upon you, so that you can encourage all those around you, that our standing is to remain steadily on the side of England; despite their renowned defects, despite their nuisances concerning our financial disputes, only in alliance with England could ever, the small states like us, achieve prosperity; even if sometimes they throw us out. No nation could survive with Germans, as allies or enemies; if we fall into their hands, we will be completely deprived, kicked and they won't even let us take a single breath. Consequently, not only we will stand strongly by England, but we must do our utmost to make them realize that we will stand beside them until the very end, whatever the outcome of the war is."* Q. v. op. cit., p.10 and Sakelariou (1945), p. 24.

The executive programme of the country and her naval preparedness had the direction to properly prepare –as regards its naval force- Greece as an ally of G. Britain and to enable her to offer an effective assistance to the alliance, based also on the utilization of its geographical position. On this basis, attentions were directed mainly to coastal fortification and to the development of secure inland waterways and bases in order to facilitate the task of the naval forces¹⁴. At the same time, efforts were made to protect maritime transport, which were necessary for both military mobilization and concentration of troops as well as for the country's supply. The focal point of the Navy's military preparations, during the period of 1936-1940, was the organization of Naval Commands¹⁵.

In 1941, while Germans had invaded Greece and were moving towards Athens, the Greek fleet was exiled to Alexandria, in order to continue the fight against Axis Powers, on the Allied side. It is necessary to stress out that not only some individual ships departed towards Alexandria, but the entire Greek naval forces¹⁶. This insurmountable collective achievement¹⁷ connects the modern naval forces with the ancient Greek naval tradition. It was a similar accomplishment to the one of the Athenian vessels which although left the city in the hands of Persians at first, afterwards engaged in battles and defeated the invaders. At the same time, in Greece, naval officers, either at the Directorate-General of the Navy, an agency established in the early days of the Occupation under the Ministry of National Defense of the collaborationist government, either at other Greek Resistance organizations, were secretly organizing the posting of staff to Alexandria, where the Navy had fled, aiming its reinforcement in the fight against Axis¹⁸.

¹⁴ Admiral Sakelariou reports: *"Many argued that we generated great expenditures for fortifications, shipyards, training schools- and not for battleships. This is a more general issue though, related, before anything else, to the general allocation of appropriations of the regular and the extraordinary budget of the state to the military ministries; and this allocation results from the general policy, followed by the state. And it is known that the Prime Minister allocates these appropriations on the basis of a clear and solid objective of the current foreign policy, namely against which enemy has the country to be militarily prepared, either alone or with certain –and which- of the Allies."* Q. v. Sakelariou (1945), p. 53-54.

¹⁵ Gerontas (2013).

¹⁶ The aim of the departure to Middle East was not simply the escape from devastation, but mostly the continuation of the fight until the end. However, it was not only the ships that departed, but the entire Hellenic Navy with its Commander-in-Chief of the HNGS, Fleet Commander-in-Chief, Commanders, Captains, Officers, NCOs and crews; that is to say the entire Navy as a structured system. Beleaguered but not defeated, with no equivalent found to it, throughout History. And this is something that shall not be disregarded nor forgotten. Dimitrakopoulos (2013).

¹⁷ For younger people, still youngsters, things were easier. It must have been the enthusiasm and the adventurous spirit that played a significant role. However, for the older officers and NCOs the dilemmas must have been terrible. They were leaving their wives, their children, their superannuated parents, their homeland at the most inopportune moment, the moment of its enslavement. Would they ever see them again? And yet they left. Entire crews of sunken ships ran out to get aboard on any ship. They left because this is what their patriotism, their duty and the shame of its non-execution, dictated so. Undoubtedly, there were cases of people who failed in courage –extremely few- that should be setting the example. This is the helplessness of human race (...). Op. cit.

¹⁸ Op. cit.

2. Hellenic Navy, from 1936 to 1941¹⁹

a) Naval Commands

The creation of Naval Commands constituted the main executive choice for the Navy. The readiness of these Naval Commands will be reviewed on the basis of three pillars: coastal defense, anti-aircraft defense and observation posts. A more detailed reference to each Command follows below.

Regarding coastal defense, there were made attempts for its organization also in the past, in cases of tensions in external relations or in cases of Greece's involvement in previous wars. However these attempts were only provisional and all the studies remained inapplicable. The legislative Decree of 1926²⁰ provided guidance concerning the country's coastal division and organization into Naval Defense Areas (NAP), the limits of which would be defined each time by a Decree, acting on a proposal from HNGS. The objective of these Naval Defense Areas was the defense of coastal areas against hostile sea, air or even combined attacks, the systematic organization of the antisubmarine defense, the protection of maritime transportation and the most profitable use and exploitation of naval and air forces.

However, despite the adoption of the above-mentioned Decree, no action was taken until 1935, when the Superior Command of Local Defense (ADTA) was established by the Permanent Circular of 9/11/1935, published by the Ministry of Naval Affairs, with jurisdiction in both, coastal and anti-aircraft defense. By the Decree of 20/12/1935²¹, the country's coastline was divided into six Naval Defense Areas as follows:

- Western Greece (NAP-1), based in Patras
- Crete (NAP-2), based in Chania
- Southern Aegean (NAP-3), based in Piraeus
- Euboea (NAP-4), based in Chalkida
- Northern Aegean (NAP-5), based in Thessaloniki
- Eastern Islands (NAP-6), based on the island of Mytilene.

Especially since there was no relevant experience in such fortifications, qualified German officers were called to Greece. Firstly the German Vice-Admiral (retired) Kinzel, afterwards the German Major Habicht of the Corps of Engineers and Lieutenant-Commander Mirus, in the regiment of Artillerists, all indicated the appropriate position for the emplacement installations and thereafter compiled the general fortification plans for the coastal and the anti-aircraft defense. After the departure of these German officers, the project carried on quite successfully, by Greek officers and civil engineers of the Superior Command of Local Defense (ADTA), which was renamed as Superior Command of Coastal Defense (ADPA).

¹⁹ War Journals of HNGS 1939-1944. Officers' reports: Fokas (1953), Kavvadias (1950), Sakelariou (1945), Mezeviris (1971), Paizis-Paradelis (1999), Fakidis (1996), Rouskas (1989), Tsaprazis (1991), Lachanos (1991), *Naval Review*, issue 586.

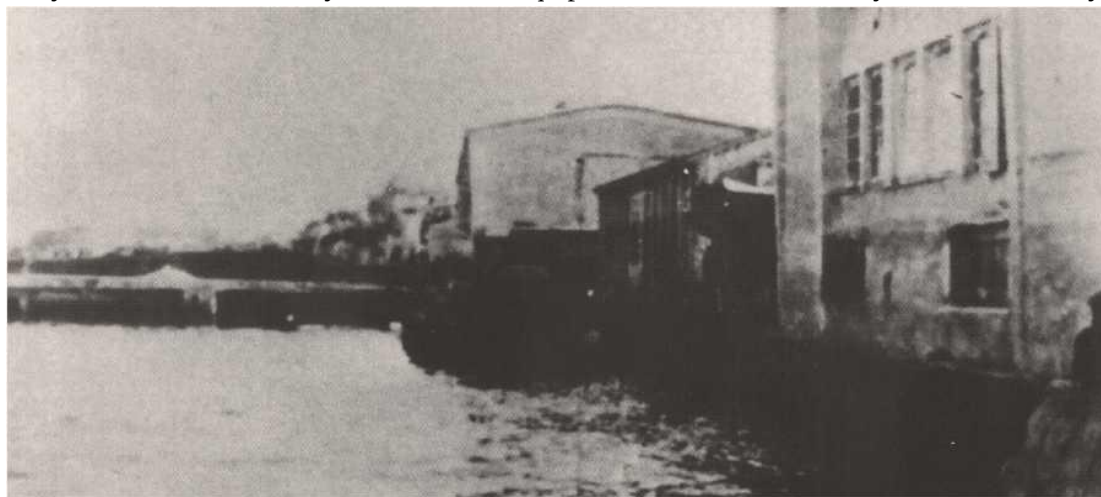
²⁰ Regarding local defense, Official Gazette, Issue No 300, 13/9/1926.

²¹ Decree on the State's coastline organization into Naval Defense Areas (NAP), Official Gazette, Issue No 635, 30/12/1935.

The spare guns of the battleship Lemnos and other decommissioned ships were employed as coastal batteries. Even the guns of the cruiser Elli were used, which were removed during hers reconstruction, while for the forts of the Thermaic Gulf, the guns of the Turkish ironclad warship Feth-i Bülend were used, which were already emplaced there. What was a true achievement for Hellenic Navy were especially the transport and the successful emplacement on the island of Aegina, of the two twin gun turrets of the battleship Lemnos – weighing 900 tons each. The total expenditures for the coastal fortifications along with little expenditure for anti-aircraft defense (AAA) and for the observation posts did not exceed 288 million drachmas, thereby fulfilling the objective of an as possible economy²². On the eve of the Greco-Italian war, except very few details, the coastal defense was in an overall, complete state of readiness.

According to the orders of the HNGS, along with the coastal defense, the Superior Command of Coastal Defense assumed the development and organization of the Navy's active anti-aircraft defense, under the guidance of brought-in German officers. On the basis of an agreement between the HNGS and the Hellenic Army General Staff (HAGS), there would be a single anti-aircraft defense for the areas of the capital, Piraeus and Naval Station of Salamis, as a more cost-saving option. For the implementation of this plan, four main artillery batteries would be disposed by Hellenic Navy, and the rest necessary batteries would be disposed by the Army. However, due to its heavy needs, the Army could not acquire in time sufficient anti-aircraft (A/A) artillery for the overall requirements of the Hellenic front and rear area.

For the anti-aircraft defense of the rear area, that is bases, ports, supply centers, major roads and important population centers, defense equipment was disposed mainly by Hellenic Navy with relatively fewer equipment available by the Army.



The Submarine Base at the Salamis Naval Station during 1941-1942. The quay is spotted destroyed by the bombings. Naval History Department

²² Admiral Sakelariou reports: *"Regarding our difficulty of acquiring foreign currency, it should not be forgotten that our friends the British and the Americans require payments to be conducted in pounds and dollars. The Axis states on the contrary, have developed a paying system –that of clearing- and we paid our supplies –those bought from them- with tobacco, raisins, ore, and anything else our poor country produces."* Q. v. Sakelariou (1945), p. 58.

A squadron of four Protefs-class submarines, at Patras Port along with the escort-repair ship Hephaestus, during combined exercises in June 1938. Naval History Department.

These increased needs for A/A equipment were covered by the reserve which was designated for the anti-aircraft defense of a potential Fleet Advanced Base; however, even if it was necessary to create one, there would not be any A/A equipment available for its protection²³. For the rear area air defense, the country was organized into large parts of 80-100km radius, which would be governed with mobilization by the so-called “Area Air Defense Commands” (DAP), which would be based in the center of each area. The Navy’s Anti-Aircraft Defense Units, due to mobilization would integrate into various Area Air Defense Commands, depending on their position.

The development and the organization of the active anti-aircraft defense of Athens-Piraeus- Naval Station Salamis area caused irregularities. Even if it was an exclusive achievement of the Navy, which had disposed all the material reinforced by the active A/A devices of the ships surrounding the area of Naval Forts, and even if there was a regulation drawn up jointly by Hellenic Navy, Army and Air Force General Staff, under which the Command of this area would pass to Hellenic Navy, in particular to the Naval Defense Area of Saronic Gulf (NAP-3) as soon as it would be organized, eventually the Command passed to a Major General (Chief of Area A Air Defense), in whose staff not even one navy officer existed.

²³ Admiral Kavvadias reports: “*The abovementioned equipment – from which the 90% is brand new and bought with the financial support of the Ministry of Naval Affairs- was distributed for the anti-aircraft Defense of the former Capital region Administration and also of the region of Isthmus of Corinth, Patras, Preveza, Thessaloniki, Volos, Chalkida and later of Corfu and Sarandë*”. Then, after listing the personnel allocated by the Navy for the organization and manning of all the necessary auxiliary formations (close-in protection unit, technical services, traction devices, construction team), the Admiral pointedly concludes: “*This means that the Navy disposed more personnel for the common anti-aircraft defense than the total crews available on the warships of its Fleet*”. Q.v. Kavvadias (1950), p. 109.

When the war was declared, Vice- Admiral Oikonomou assumed command, but with the clarification that regarding the military action of this Command, it would still be dependent of Area Air Defense Command/A²⁴.

Lastly, HNGS in consultation with HAGS, started considering the formation of a dense sea and air surveillance network by installing observation posts -which the General named *Surveillance Stations*- at crucial points within mainland of Greece, its coasts and islands that were considered of key and strategic importance. The so-called observation posts would survey the surrounding sea and land area and would be in charge of the dissemination of intelligence concerning the appearance or activity of any hostile vessel or aircraft. In this endeavor, HNGS was benefited a lot by the geographical conditions of the country with its numerous islands and its long and indented coastline.

For the definition of the appropriate installation locations, HNGS took into consideration, except the selection of each position from the map- also:

- a) The intelligence provided by the Ministry of Transport concerning the existing telephone and telegraphic network, as well as the possibilities of its extension
- b) The existing lighthouses, and
- c) The intelligence provided by the competent local authorities, concerning the existing customs guardhouses, gendarmerie posts etc. the buildings and personnel of which could be used.

The Superior Command of Coastal Defense ensured the water supply, the habitation of personnel etc. The communication between observation posts was ensured through their connection to the existing telephone and telegraphic network; and wherever that was not possible, through mobile radio units, ordered from abroad or manufactured by Naval Radiotelegraphic Service Directorate (DRYN). At the outbreak of war, the majority of the observation posts attained a high level of preparedness, thanks to the operations of the Superior Command of Coastal Defense and the Naval Radiotelegraphic Service, in combination with the cooperation of the Ministry of Transportation. In fact, some of them have been operating for training purposes as well. The Air and Sea Alarm Monitoring Service (YESATH) was established in the underground bunker of Mount Lycabettus, where the radio station was also installed, and was even placed under the jurisdiction of the Director of Naval Radiotelegraphic Service. Any information concerning the appearance of vessels or aircrafts ended up there.

²⁴ *"The developed units of the Athens-Salamis-Naval Station area were tactically subordinated to Area Air Defense Command/A, Commander of which was General Stais, forming the A2 unit, while those of the Chalkida, Patras and Volos areas were tactically subordinated to the respective Naval Defense Areas and their naval Chief officers". War Journals of HNGS - Activity reports of Commander Christos Chatziconstantis. (Ed. Note: The Anti-aircraft Defense was subordinate to Vice-Admiral Oikonomou, and its Chief Officer during war was Commander Ch. Chatzokonstantis.)*

The following is a short account of the most important Naval Commands, listed geographically: firstly, is presented the action of NAP-1, under which jurisdiction was Western Greece (an area which was closer to the enemy), then the action of NAP-3, in which jurisdiction falls the greater area of Saronic Gulf, as well as the subordinate (i.e. Saronic Gulf Fortifications) or relating thereto authorities (i.e. A/A Defense, Naval Radiotelegraphic Service), then are presented the main NAP of the rest of Greece, and lastly the Superior Command of Naval Schools (ADS).

b) Western Greece Naval Defense Area (NAP-1)

The Command of the Western Greece Naval Defense Area was practically founded in January 1939, when Captain Evangelos Flokas assumed his responsibility to organize this new department. NAP-1 fulfilled its duties which were related to the provision of logistics support to the combatant members of Hellenic Army (such as supply and transportation), the undertaking of land, sea, and air defense projects, the intelligence services, the passive air-defense, logistics, communications, medical service as well as the operation of the antisubmarine barriers and minesweeping.

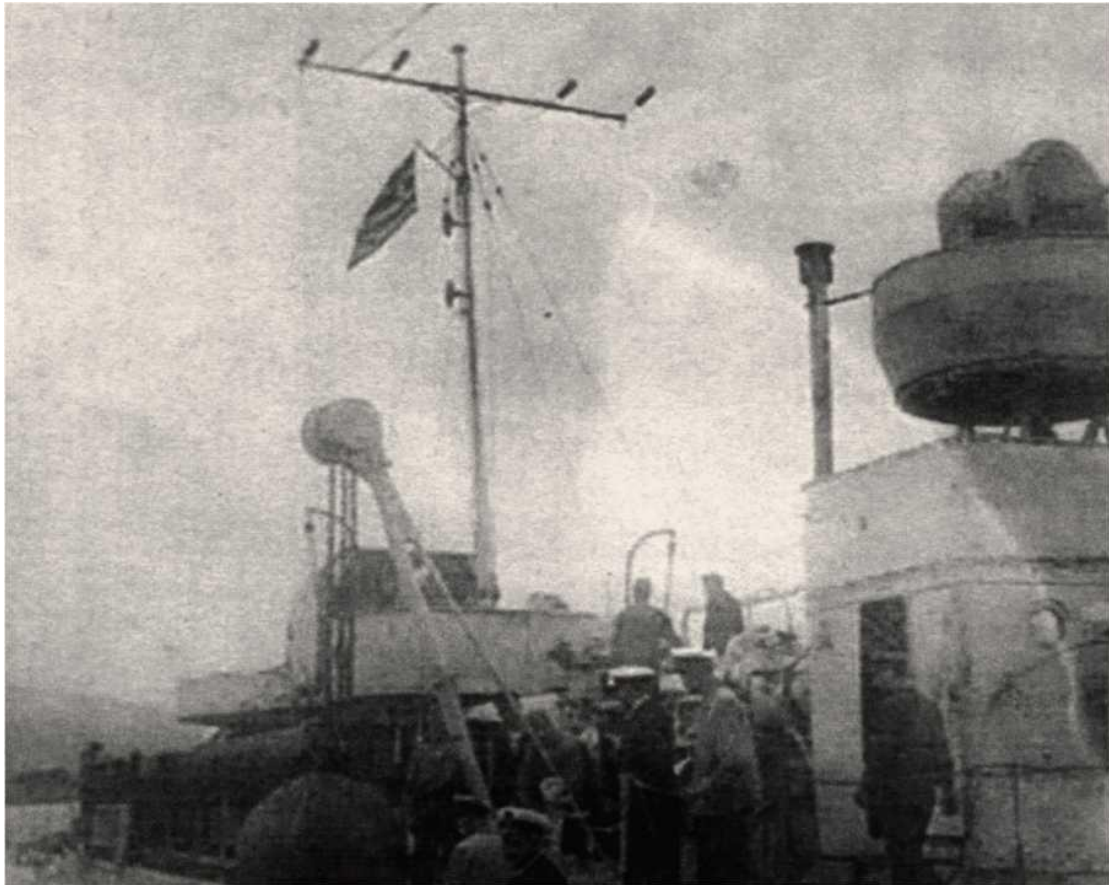
Already, since the time of peace, there were still certain constructions in Araxos lagging behind, such as the works concerning the passive air defense; these have not been implemented due to required expenditure.

The Greco-Italian war started with an intense bombardment of Patras, resulting in the destruction of a part of the city²⁵. Although, most of military and other public services were transferred out of the city, the Command of NAP-1 remained there, even after the completion without delay of the issues concerning recruitments, manning of services and concentration, mobilization and transport of military forces to destination ports. At the same time, the Naval Commands of Corfu, Ambracian Gulf and Thesprotia were manned and organized (the Naval Command of Thesprotia however, was later repealed, subjecting under the Command of Corfu), and shortly thereafter, were those of Northern Epirus and Missolonghi.

After the completion of the first phase of the war, relating to the mobilization and the concentration of troops, in accordance with the drawn up plans, this Naval Defense Area entered the second and more permanent phase of the war; and this was related to the replenishment of the troops fighting in Epirus, which was mainly achieved with the use of waterborne vessels. However, due to frequent air raids, this task had become extremely difficult. Especially the areas of Corfu, Preveza and the access to the Gulf of Patras had suffered many air raids. The transport was performed overnight, mostly with motor vessels, which because of their low displacement did not constitute a prime target. The more significant transportations such as those of men, animals, equipment and ammunition constituted an exception, and therefore were performed by using steamships either as a part of a convoy or individually, usually escorted by smaller vessels.

²⁵ The Patras Naval Hospital, which according to the initial plan was supposed to be found within the city limits by means of a clinic requisition, was eventually founded in the suburbs of Patras, since the clinics designated for requisition were all destroyed after the first bombardments. The hospital was properly organized and was successfully operating within the first months.

World War II- Preparation and the Battle of Greece (1936-1941)



Mine loading on the Greek destroyer Hydra. Naval History Department.

During this five-month phase, there were barely any casualties owing to the active anti-aircraft defense and also to the enemy's misfires.

The active ground anti-aircraft defense was predominantly established in Patras, Preveza, Sarandë, and in the Missolonghi- Agrinio region; it performed successfully by preventing hostile aircrafts from operating low-level flights. Unfortunately, fighter sweep flights were not performed, resulting in the undisturbed activity of hostile aircrafts in higher altitudes. Thus, the Surveillance Network was fully operational and the results have been of great benefit for the population. The gradual organization of the passive defense means reduced to minimum the number of human casualties and allowed port workers to perform loading and unloading more methodically and fighting any restlessness.

It is in this context, Port Authorities also worked earnestly, while waterborne vessels (such as warships, auxiliary vessels, hospital ships, commandeered cargo or passenger ships) and mainly the motor vessels bore the brunt of military transport. The Navigation Control Bureau undertook the regulation of the entire waterborne traffic in the region of Western Greece, as assigned by HNGS and based on the local needs. This mission was successfully concluded by this Bureau, after organizing an authority for monitoring moving or anchored vessels, as well as organizing the process of loading and unloading in ports to be rapid; the latter was carried out either with the presence of Port Committees (Patras), or with the presence of Port Commanders (Argostoli, Corfu), or along with Line Officers, in areas where closer surveillance was required due to higher mobility and greater enemy pressure (i.e. Preveza, Sarandë).



Outside Sarandë Port Authority. Left to right: Sarandë Port Commander Dimitris Aloupogiannis, Sarandë Naval Commander Tryphon Constantinidis, Hellenic Navy Lieutenant- Commander Ioannis Polychroniadis and Hellenic Navy Ensign Pyrros Spyromilios.

During the war between Greece and Germany, all Western Greece areas were heavily bombarded resulting in the loss of almost all waterborne vessels. At the same time, many regions were seriously damaged by mine-laying (Patras, Missolonghi, Pylos, Pyrgos etc.). The dispersion and concealment measures taken only helped the reduction of casualties.

The intense air action of the enemy affected the morale of the staff and ceased the communications by telephone with ports and regions of Western Greece. On that account, the Surveillance Network operated defectively, resulting in surprise air attacks with unfortunate effects on population. The final days of war, all the Service's communications via telephone and telegraph with Athens were definitively terminated.

c) Saronic Gulf Naval Defense Area (NAP-3)

Captain Evangelos Bakopoulos was the Chief Officer of NAP-3, which was founded one year before the declaration of war; therefore, due to lack of time and staff it was still in embryo in terms of means to face the needs of the war –despite the efforts made by the Chief Officer. At the outbreak of war, a significant number of officers was mobilized and utilized to respond rapidly to this situation, while at the same time they filled the administrative posts at the subordinate to NAP-3 Naval Commands, which were the following:

- N. Command of Crete (under A/NAP because of the presiding of Rear-Admiral)
- N. Command of Saronic Gulf fortifications
- N. Command of Cyclades
- N. Command of South Euboean Gulf
- N. Command of Milos
- N. Command of Samos
- N. Command of Poros and
- N. Command of Isthmia.

The main official constraint was the failure to predict from the time of peace, the inclusion-after the declaration of war- of various military services of Piraeus- Port Office-Port Police- Piraeus Port Authority (OLP) and Fire Department, under the administration NAP-3. The absence of such a law led to irregularities and difficulties in the performance of the Chief Officer's duties, throughout the war. These were mainly due to excessive touchiness and to overlap of responsibilities, which were smoothed out with great difficulty by the relative interventions of the Commander-in-Chief of HNGS.

World War II- Preparation and the Battle of Greece (1936-1941)

The Personnel Department of this Service ensured the manning of warships, Saronic Gulf fortifications, observation posts and auxiliary or commandeered vessels, as well as the transition of personnel to other maritime agencies. At the beginning of the war, the Bureau of Maritime Transport organized and performed the transport of a large number of reservists from Cyclades and Crete to Piraeus and also of a vast number of troops from the port of Piraeus to Epirus and Macedonia. Although all the above were successfully and rapidly accomplished, there were certain delays caused by the failure to comply with orders and by the lack of experience on the part of military personnel in embarkation and disembarkation of troops.

This authority also assisted the Piraeus Military Base (SBP) in order to perform the transport of catering supplies and military material by motor vessels as rapidly and securely as possible. However, due to the lack of experience of the military logistics officers of Piraeus Military Base, concerning the loading of various materials on waterborne vessels, material was destroyed. For that reason, it was decided that the Piraeus Naval Base should be found, under the command of a reserve captain²⁶, and fell under the jurisdiction of NAP-3. Indeed, within a very short time, was achieved the proper classification of the items sent, space saving, shipment of larger quantities and the faster loading and unloading, by using appropriate personnel originating from reserve officers of Hellenic Navy.

The Maritime Bureau provided navigation instructions to all ships to avoid collision with mines; which is indeed why it also maintained the mine barrages and waterways in optimum condition, while the minesweepers of the agency were tirelessly operating. It also rendered valuable services to HNGS and to every other department concerned, by providing information on time of departure or arrival of any ship and also the possible position of steamships in accordance with the respected plot. Hence, ships at sea were often alerted about the presence of hostile activity or appearance of hostile submarines close to their course. A semaphore station was installed in Psyttaleia in order to control ships and to regulate traffic at the barrage gates of entering and outgoing ships.

At the beginning of the war, the Office of Maritime Communications experienced difficulties and delays, due to accumulation of a significant number of reports from observations post, to reception of signals and orders acknowledgement and notably to the large number of lengthy cryptograms. This was induced by the inexperience of the communication personnel of NAP-3, which initially consisted of reservists; the existing personnel was reinforced by staff specialized in monitoring of crews and observation posts, not only in terms of replenishment, catering and clothing supply but also of machinery and radio apparatus repairs etc. However, despite the initial difficulties, this agency readjusted in no time and achieved excellent results, along with the network of observation posts, until the end of war.

²⁶ It is referring to Pericles Bouboulis who was actively involved in the Asia Minor Campaign, as a member of Naval Aviation.

Finally, the Office of Maritime Communications ensured the installation and maintenance of observation posts in various remote parts of Cyclades and Attica, Euboea and Peloponnese coastline; this agency also ensured the handling of dysfunctional and repaired communication devices, to and from the Radiotelegraphic Service of the Hellenic Navy, in order to avoid causing problems to the agencies. Lastly, few days before the war declaration, because of possible magnetic mine laying by Germans, the need for their identification became apparent. Thus, 25 observation posts were established, which achieved excellent results.

Until the German invasion, NAP-3 operated seamlessly, despite the encountered difficulties. The pace of work as well as its performance was sharply eased after the continuous air raids against the port and region of Piraeus, because due to the inadequate anti-aircraft defense of the installations of NAP-3 and to the damage caused by bombardments, the personnel wasn't able to work as usual.

On the night of 6th April, during an air raid against the port of Piraeus, the explosion of the British ship Clan Fraser occurred, which was loaded with ammunition, resulting in causing extensive damage along the port. The installations of NAP-3 were completely destroyed and five men were slightly injured. In order to avoid the termination of this agency, its immediate relocation was mandated, to the facilities of the Hellenic Naval Academy, which was accomplished within 24 hours and remained there until the end of war.

Even after the outbreak of hostilities with Germans, the morale of the staff of NAP-3 remained high. On Maundy Thursday, April 17th, a small number of the personnel went on indefinite leave of absence, which was however revoked the following day and all of them were ordered to reinstate to their service. The morale of the staff was such that despite the unfavorable news, all were reinstated within 48 hours and remained in their posts until 26 of April; actually many of them remained until the surrender of the agency.



Photo above: The -bombed-out by Germans- city of Piraeus.

Photo below: The German air raid on Piraeus, on 6 April 1941. The British cargo steamship SS Clan Fraser was situated in the port, loaded with explosives. The ship was hit and exploded resulting in damaging severely the port of Piraeus.



d) Anti-aircraft defense (AAA)

When Commander Christos Chatzikonstantis arrived at the AAA Service, on May 27th, it was in a mobilization mode, which was commanded by the HNGS and should be completed by 2/6/1940. During that period, the transport of material and ammunition was performed, along with the withdrawal of all those who have already served in conscripted ranks, even able seamen, telephone operators and administrators, with individual call-up orders.

The development of organized units was conducted accurately and swiftly thanks to the valuable contribution of Lieutenant-Commander D. Kiosses (Deputy Commander, Commander of Salamis Air Defense subsector), Sub-lieutenant S. Manolas and Ensign A. Kapsokavadis. By the expected due date, all the equipment and quartering material was already transferred to the designated positions.

The developed forces of the Athens- Salamis- Naval Station area, were tactically subjected to the jurisdiction of the Commander of the Area Air Defense Command/A (DAP/A), General Stais, and together formed the A2 unit, while those of the areas of Chalkida, Volos and Patras fell tactically under the respective NAPs and their Commanders.

The period from the mobilization until the beginning of the Greco-Italian war was of intensive efforts to achieve the following:

- The training of personnel under field conditions by conducting a series of day and night exercises along with respective lectures,
- The training of reserve officers. Especially, the gun emplacements of Psyttaleia constituted a training center during both, the time of peace and Greco-Italian war, where were trained 85 reserve officers, graduates of Schools of the National Technical University of Athens,
- The supplementation of quartering supplies,
- The improvement of protective equipment, in cases of operations or damages,
- The improvement of habitation in wooden and built boxes,
- The training of a number of men and NCOs for special posts, especially of reservists, in order to be used as cadres in case of increased needs.
- The training of approximately 50 new listeners and stereoscopic observers; listeners were used for the manning of ten new acoustic apparatus, six of which were allocated to coastal forts, three were used for the reinforcement of the Athens-Naval Station area and one was sent to Chalkida, while the stereoscopic observers were allocated to forts, fleet and AAA.

e) Salamis Naval Base

The Commanding Chief of this facility was Charalambos Delagrammatikas. According to his activity report, already since the summer of 1940, measures had been adopted to ensure that the Naval Station would be never caught unprepared.

In terms of personnel, the Naval Station was significantly disadvantaged compared to

other services and agencies, because although it was entrusted with a major part of the military preparedness task, it was never supplemented with appropriate cadres; instead it continued to operate with the existing personnel since the antebellum period. At the outbreak of war, the Station was reinforced with certain reservists and NCOs. The majority of the officers though, was originating from retired officers and NCOs, who after being recalled as officers, did not offer positive service, while the NCOs were continuously transferred to other agencies and the replacement reservists failed to meet the Naval Station's requirements. In addition there were no efficient specialized day-laborer technicians to fill vacancies that occurred at the workshops of the Naval Station, because they were recruited as draftees by the Army, while employed in commandeered plants of Piraeus, the work of which was increased.

Regarding the passive air defense, due to credit shortage, the Ministry of Naval Affairs had not approved the construction of underground bunkers. Therefore, by late October 1940, there were only some poor entrenchments in certain sites of the Naval Station available for the passive air defense. Because of the particularities of the ground, the most of them were filling with water from sewers, to the extent that they were rendered unusable. It therefore became necessary to use the basement of the incomplete building of the Central Naval Electric Station (KISN), as a shelter for the protection of personnel. Additionally, the basement of the depot was also used, even if there were still construction works in progress. As these shelters were insufficient, since the beginning of war and on, the Electric Substation of the coast on the one hand and the battleship Kilkis on the other, the site below the deck after unloading the existing ammunition, were also used.

Despite the difficulties, Salamis Naval Station coped successfully with the circumstances of wartime. The as quick as possible repair of ships as well as their unhindered supply, was achieved by restless and continuous work. Some of the major repairs carried out during war were the following:

- a) The repair of the Greek destroyer Vasilissa Olga, after a collision,
- b) The overhaul of the Greek destroyer Hydra, after terrible sea conditions,
- c) The repair –for similar reasons- of the Greek destroyer Spetsai,
- d) The repair of rudder and sternpost of the Greek submarine Nereus,
- e) The replacement of boiler pipes of the Greek destroyers Panthir and Aetos,
- f) The general inspection of the Greek submarine Glafkos, along with destroyers and torpedo boats and
- g) The serious but futile efforts expended to salvage the Greek destroyer Vasilefs Georgios²⁷.

²⁷ The Greek destroyer Vasilefs Georgios was built at the Yarrow & Company's Shipyard in Scotland, in 1936-1938. After her arrival in Greece, she served as the flagship of the Destroyer Flotilla. She participated in the first (14-15/1/1940) and in the third (4-5/1/1941) raid in the Strait of Otranto. While anchored in Sofiko Bay, she was attacked by German aircrafts and suffered severe damages. She managed with difficulty to reach Salamis Naval Base, where due to German advance and to failure to repair her in time, her destruction was decided, which was never completed though, and the ship fell to the Germans, who then renamed her Hermes.

f) Radiotelegraphic Service of the Hellenic Navy (DRYN)

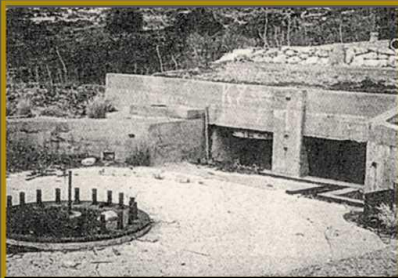
The Commander-in-Chief of this Service was Kyriakos Pezopoulos, who reports that during wartime (28/10/40-27/4/41) the Service had performed the following tasks:

- Maintenance and repair of the radio-telecommunication hardware of land stations and ships, along with the telephone network and equipment.
- Completion of the radio reception center of the Hellenic Naval War College and of the radio transmitter remote control. Then, both were transferred to the underground bunker of Mount Lycabettus.
- Installation of a transmitting center at Agia Paraskevi, in order to be used as a reserve in case of a potential destruction of the Votanikos Wireless Station.
- Completion of the observation posts network of Naval Defense Areas by installing various portable stations.
- For certain telecommunications, a 200 watt short-wave telephone transmitter was studied by Captain Pezopoulos and afterwards constructed by the crew of the Service. Although it was completed, it could never be tested because of the current events, and therefore remained in the Service's workshop.
- Construction of various rectifiers and installations of stations on warships and auxiliary vessels.
- For the first time in Greece, construction of hand-held Aldis-type signal lamps²⁸.
- Repair and maintenance of all the vehicles of Naval Services and
- Construction and maintenance of all the batteries and signal lamps used by land stations, warships, auxiliary vessels, observation posts and vehicles.

All the above mentioned tasks were operated by the Permanent Technical Staff of the Radiotelegraphic Service, which was supplemented with reservists and day laborer technicians, as to 20% more than its pre-war composition. Regarding the actions of this Service, the British Admiral Turk expressed to Chief of Staff his personal gratitude for the services rendered to the British Fleet, throughout the war and especially during the Battle of Cape Matapan²⁹. The depots were filled with spare parts and therefore no shortages occurred. On the contrary, in cases of emergency, material and spare parts were granted to the Army.

²⁸ A special signal lamp used not only for lighting but also for optical communication through flashes of light.

²⁹ The Battle of Cape Matapan was a naval engagement of extreme significance for the development of World War II, where the English Fleet decisively fought the Italians. Due to poor communication, the Greek Fleet was never able to participate in this battleship.



Northern Aegina Fortress



Fleves islet Naval Fortress



Salamis Naval Base after the German bombing. Naval History Department.

g) Saronic Gulf Naval Forts Command

Captain Georgios Pagkaras was the Commanding Officer of this Command and fell under Vice-Admiral Oikonomou, which encompassed:

- a) The Northern Aegina Fortress (BOA)
- b) The Southern Aegina Fortress (NOA)
- c) The Fleves islet Naval Fortress
- d) Three commandeered patrol cars
- e) The Naval Hospital of Aegina
- f) The Naval Command of Aegina.

The gun emplacements of the primary, secondary and anti-aircraft armament of Forts, the searchlights and the various means of communication were completed even before the Italian offensive and were already operational. Already installed and operational were also the fire direction systems of all Saronic Gulf Forts except that of Northern Aegina Fortress, where even though the fire direction instruments of the primary armament had already arrived from abroad, the competent technicians had not yet completed their emplacement; which actually was never completed –even by the end of war, because of the required intensive work of at least four months by specialized personnel. Because of that, the fire direction of the primary armament was executed in the most primitive manner, while the indirect fire was practically impossible. The following exercises and the measures applied concerning the indirect fire, improved the situation as possible, however the deficiencies in necessary instruments were crucial.

Since the problem of training NCOs was evident, who hadn't fired for a very long time – some of them even for twenty years- the Commander requested the superior authority to perform a series of fire trainings, which were never realized due to shortage of necessary waterborne vessels. During wartime, the heavy artillery of Saronic Gulf Forts was never used, nor was made any attempt for landing operation. The military action focused mainly on countering the air raids, which during the Greco-Italian war were rare but much more frequent and severe during the war with Germans. The Northern Aegina Fortress shot down three aircrafts and the Southern caused damage and may have shot down one.

h) Torpedo and Mine Warfare Command (DTN)

The Commander here was the reservist Captain Ioannis Chalikiopoulos. This agency worked feverishly and accomplished in full its mission. It armed all the vessels with torpedoes and ensured their inspection and maintenance; it also equipped warships and minelayers for mine laying and participated in these as well. A truly characteristic case was the successful mine laying operation between Corfu and Sarandë, which was led by the Commander of Torpedo and Mine Warfare Command, after the Sarandë occupation by Hellenic Army.

More specifically this Command:

- a) Equipped the ships with depth charges and the respective rack systems.
- b) Recovered or destroyed floating mines in various areas.
- c) Removed, under severe war conditions, the minefield of Preveza and during the final days of the German attacks; it removed the minefield of Kavalliani, as well as a part of the minefield between Moni islet and Methana.
- d) Organized rapidly the Magnetic Mine Marking and Disarming Service, during the German invasion.
- e) Arranged the maintenance and improvement of the layed barrages of approximately 18 km overall length.
- f) Installed a barrage at the entrance of Piraeus port within 24 hours and with completely any means available; an accomplishment that was congratulated by Admiral Turk.

On the eve of the Hellenic Fleet departure towards Alexandria, the Commander of Torpedo and Mine Warfare Command managed to gather the majority of the personnel at the Palaskas crew center in order to proceed with the manning of the Hellenic Fleet ships.

i) Naval Command of Crete (NAP-2)

Although the operation of a Naval Command on the island of Crete was scheduled, still there was no such preparation performed during peacetime, and there were no defensive constructions on the island. Only a surveillance network had been installed with its information center located in Chania and Heraklion.

With the declaration of the Greco-Italian war, reserve Rear-Admiral Pelias Ioannidis was sent to Crete, who settled as independent Naval Commander in Halepa, next to Chania, along with only one reserve NCO and two junior operators. The Commander's duties were mainly the surveillance of military transport and the safeguard of navigation throughout Cretan Sea and in the vicinity; also all naval agencies of the island were under his supervision, namely the Port Office, lighthouses and the radio of Chania, as well as the operation network. However, he was not provided any warships or auxiliary vessels. This degradation is explained by the fact that the entire defense of the island had been entrusted to the English, who landed a small military force and launched the installation of coastal and anti-aircraft artillery, mainly at Souda Bay, which was intended to become their base of operations. They also layed a barrage in the area and started to construct airports in Maleme and Heraklion. The activity of this Naval Command was limited only on coordinating the Greek and British operations.

The Naval Command of Crete seized the control of the local maritime transport and of that connecting with mainland of Greece, while also handled the clearance of mines that were carried along to Crete from the minefields of northern African coasts.

From the early days of November 1940, the enemy started bombing the island and the air-raids were a daily occurrence involving multiple casualties and damages.

World War II- Preparation and the Battle of Greece (1936-1941)

Many English vessels were also hit, such as the cruiser Glasgow. On 22/3/1941, a severe air-raid was performed in the South of Crete, against a convoy escorted by the Greek destroyers Vasilefs Georgios and Kountouriotis. The Greek destroyers requested from the N. Command of Crete the immediate dispatch of aircrafts and a tugboat³⁰. Upon the initiative of the naval Commander of Crete, the English initially dispatched only one aircraft and then after an additional request, dispatched another one declaring that a third one would not be available.

After the advance of the German troops towards Greek mainland, the air-raids against the bases of Souda and Heraklion became much more frequent. At Souda Bay, were located many Greek and English merchant vessels. The HNGS had been repeatedly requested by the N. Commander of Crete to order the Greek vessels to flee to Alexandria, but the order came too late and did not concern all of them.

The departure of the Greek warships towards Alexandria can be characterized eventful³¹. The Minister of Naval Affairs, Admiral Sakelariou, stayed 2-3 days at Crete and then headed to Alexandria. Only the Greek destroyers Leon and Sfendoni remained at NAP-2, along with their crews. The N. Commander of Crete was ordered to consult –on naval questions- with the Prime Minister, who still remained on the island.

A week before the beginning of the Battle of Crete, the building of the Command was bombarded; therefore the Commander was staying there only during daytime, whereas he was staying in the village of Fournes overnight, 15 km. from Chania. The German offensive was launched on 20/5/41 in the morning, with their transport aircrafts dropping paratroopers over various locations of Crete (Souda Bay, Rethymno, Heraklion etc.), the landing of which was extremely fast. All the telegraphic and telephone communications were interrupted. It was the same day when the Maleme Airfield was conquered and was therefore used as the base of operations for the occupation of the rest of the island. The N. Commander was stranded at the village of Fournes and due to continuous bombarding of this area he escaped to a nearby cave along with his family and other citizens, where he was arrested by Germans. From that point began his personal venture, including imprisonments and interrogations on the island of Crete and Athens. Eventually, he was released on 27 September.

j) Higher Northwestern Aegean Naval Command (ANDV/DA) and Naval Defense Area of Euboea (NAP-4)

During the first days of war, operated the Higher Naval Command of the Northwestern Aegean, under which fell the N. Command of Thermaic Gulf (NDTH) and NAP-4, the latter based in the village of Oreoi, which was initially responsible for the facilitation of the navigation at the Trikeri barrage. The N. Commands of Volos, Chalkida, Skyros, the fortification of the North Euboean Gulf, all the observation posts from Mount Olympus to Skyros and the 11th Maritime Squadron of Fairey biplanes – based at Valtoudi cove-, all fell under the jurisdiction of NAP-4.

³⁰ Here, referring to the Greek tugboat, under English authority, Verenicos Irini.

³¹ Fokas (1953), vol. A, p. 458-63.

The Higher Northwestern Aegean Naval Command was entrusted to Captain Christoforos Konialis, who as the Senior Commandant of Naval Schools (ADS) had completed the implementation of the Hellenic Navy Personnel Mobilization Plan. The objective of this service was the coordination of the N. Command of Thermaic Gulf and NAP-4, of the transports of all kinds from Epirus Strait to Volos and Thessaloniki, along with the convoy formation towards Eastern Macedonia, Thrace and Eastern Aegean islands. Because of the increasing volume of transport and the appearance of hostile submarines, this N. Command was reinforced since 21/1/41, with the torpedo boats Niki and Aspis, in order to ensure secure transportation within N. Aegean and Sporades.



Christoforos Konialis, Naval History Department.

During the Greco-Italian war, there were no noteworthy hostilities within the area of NAP-4, while the air-raids against Volos were rare. Also, no attacks from surface vessels were materialized, while the hostile submarines attacked two or three convoys and individual warships, however without success. Nevertheless, small high-speed vessels of NAP-4 were continuously patrolling, mainly the region of Northern Sporades, while biplanes of the 11th Squadron, equipped with depth bombs, were monitoring the area, as an additional protection to any large convoys in transit. The night passages of the merchant ships were performed also unescorted. In the direction of Trikeri-Thessaloniki there was a swept path, which followed the west coast of Thermaic Gulf and the half of it was cleared from mines on daily basis by the minesweepers of the N. Command of Thermaic Gulf and the other half by NAP-4. The navigation service at the North Euboean Gulf was carried out smoothly by NAP-4 with the aid of the North Euboan fort.

During the second phase of war, the Commander appeared particularly active, mostly during crucial times, when secret orders had to be implemented, concerning the Army's withdrawal and the transfer or destruction of material, while the Germans advanced rapidly towards Thessaloniki after the collapse of the Greek front.

When, on the morning of 6 April 1941, the signal of the HNGS was received, concerning the outbreak of war with Germany, apart from various patrol vessels, minesweepers and other auxiliary vessels already being under the orders of this N. Command, five warships were also available in the area under the direct orders of the Commander (Aetos, Sfendoni, Niki, Doris, Alkyone), as well as other merchant vessels. Already since early March, the Commander had been informed by the Prime Minister of Greece, Alexandros Koryzis, that in case of hostile invasion from the North and descent towards the South, he had to serve the Military Authorities with all his powers and to maintain the active means of the N. Command of Thermaic Gulf, until the very last moment. Afterwards, he ought to destroy any material that could not be transported, as well as piers, docks and loading equipment of Thessaloniki Port, to remove any waterborne means which could not be destroyed and after receiving the transportable armament –as well as all the personnel- to sail South, notifying the HNGS about their specific site of arrival.



Alexandros Koryzis.

Concerning the Hellenic Army's withdrawal from Eastern Macedonia and Thrace or concerning any transport of military units from these regions, the MARITIME TRANSPORT PLAN was drawn up, according to which anchored merchant vessels, troop carriers and diesel-powered crafts would be available to Military Authorities for immediate loading of military staff and equipment, all along the coastal area from Alexandroupoli to Thessaloniki. On April 6, all the ships were in their position, fully equipped and ready to sail. There were cargo or steam ships in Alexandroupolis (1), Amphipolis (2), Ammouliani (2) and Thessaloniki (7); namely 12 steamships of total capacity of 20.000 men and also 87 diesel-powered crafts³² of approximately 6.000. At 16:20 of 8 April, the N.

Commander of Thermaic Gulf was ordered to enforce the secret order of the Prime Minister and its overall implementation- application is considered successful. Especially the abandonment of Megalo Emvolo (Karaburnu) Fort and the complete destruction of the material which could not be transported were performed with accuracy and as planned. Thanks to the orderliness and the admirable composure demonstrated by the crew, the loading of two searchlights and an aircraft acoustic locator was achieved, despite their high weight and the non-existent loading equipment. In addition, three quick firing guns of 75mm with their ammunition were loaded, although their transfer was not foreseen and instead their destruction had been decided. Surely, those people who strived for the transport of the Country's war material, as well as their Commanding Officer, Lieutenant Commander Ioannis Toumbas³³, whose prudent administration conferred superhuman strength to the crew, all deserve an honorable mention as a part of our History.

After the arrival at the village of Oreoi, the Commander received an order from HNGS, according to which the personnel of the N. Command of Thermaic Gulf should be transported to the Superior Command of Naval Schools and all the equipment to Salamis Naval Station, except two 37mm A/A guns, which were placed in Chalkida. Additionally, as regards the Naval Officers, he was ordered to keep only those he needed, and to order the rest of them to report at the Ministry of Naval Affairs.

On April 12, the Commander was ordered by the Prime Minister of Greece and Minister of Naval Affairs, Alexandros Koryzis, the following:

- a) To let the personnel to depart on regular leave and only a small number of civilian employees to remain for the guarding of buildings, facilities and equipment
- b) To destroy forts and A/A units, as well as armament and ammunition, of which the transport was impossible and
- c) To destroy and disable all the war material in deposition.

³² The N. Commander of Thermaic Gulf reports 65 diesel-powered crafts.

³³ This officer was going to become a great figure of the war, especially because of his military action as the Captain of the Greek destroyer *Adrias*.

Γ' ΜΕΡΟΣ

Παρατηρήσεις επί της Μετάφρασης

Σε αυτό το σημείο πρόκειται να κατηγοριοποιηθούν και να αναλυθούν όλες οι δυσκολίες και τα μεταφραστικά προβλήματα που συνάντησα κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας. Η θεωρητική βάση πάνω στην οποία στηρίχτηκα και αποδείχθηκε χρήσιμη και αξιοποιήσιμη ήταν αυτή της θεωρίας του Σκοπού (Skopostheorie) του Vermeer, όπου ο τεχνικός όρος «σκοπός» που εκείνος εισάγει υποδηλώνει τους στόχους της μετάφρασης και της πράξης του μεταφράζειν. Σύμφωνα λοιπόν με την παραπάνω θεωρία, βασικό μέλημα του μεταφραστή είναι να γνωρίζει τον στόχο της μετάφρασης, ο οποίος θα είναι εκείνος που θα καθορίσει τις διάφορες μεταφραστικές στρατηγικές που πρέπει να εφαρμοστούν ώστε να παραχθεί ένα λειτουργικά επαρκές αποτέλεσμα/ ΚΣ (Reiß/Vermeer, 1991, σελ. 101, όπως αναφέρεται στο έργο του Olaf Immanuel Seel, 2015, σελ. 42).

Από το βιβλίο λοιπόν που συνέγραψε ο Vermeer με την Reiss, *Grundlegung einer allgemeinen Translationstheorie*, 1984 (Μτφ. Nord, 2014, σελ.107), αντλήθηκαν οι βασικοί «κανόνες» της θεωρίας αυτής όπως συνοψίζονται από τους ίδιους τους συγγραφείς:

1. Ένα “translatum” [μετάφρασμα] καθορίζεται από τον σκοπό του.
2. Ένα μετάφρασμα αποτελεί παροχή πληροφοριών σε μια κουλτούρα-στόχο και μια ΓΣ, ενώ οι πληροφορίες που παρέχει προέρχονται από μια κουλτούρα-πηγή και μια ΓΠ.
3. Ένα μετάφρασμα αντικατοπτρίζει με σαφήνεια μια παροχή πληροφοριών με μη αναστρέψιμο τρόπο (Μτφ. O. I. Seel, σελ.42)
4. Ένα μετάφρασμα πρέπει να είναι εσωτερικά συνεκτικό.
5. Ένα μετάφρασμα πρέπει να είναι συνεκτικό με το ΚΠ.
6. Οι παραπάνω κανόνες ισχύουν με ιεραρχική σειρά, με τον πρώτο κανόνα δηλαδή να υπερισχύει.

Υπεράνω κάθε κανόνα δηλαδή υπερισχύει ο σκοπός του μεταφράσματος, επομένως το ΚΣ οφείλει να εκπληρώσει το σκοπό που σκιαγραφεί η εκάστοτε εντολή έτσι ώστε να καθίσταται λειτουργικά και επικοινωνιακά επαρκές. Εν προκειμένω (εν απουσία δηλαδή

εντολής) θεωρήθηκε ως δεδομένο ότι η λειτουργία του ΚΠ και του ΚΣ θα είναι ίδια, άρα και ο σκοπός. Έτσι, στη δική μου περίπτωση το ΚΣ (όπως και το ΚΠ) αποσκοπεί να μεταδώσει το πλήρες αναφορικό και εννοιολογικό περιεχόμενο του ΚΠ, και μέσω της παράθεσης ιστορικών γεγονότων να πληροφορήσει το ευρύ αναγνωστικό κοινό.

Επιπλέον, όπως έχω ήδη προαναφέρει, σύμφωνα με την K. Reiss το παρόν κείμενο εμπίπτει στην κατηγορία των Γενικών Κειμένων καθώς χαρακτηρίζεται από τα παρακάτω ειδικά χαρακτηριστικά (όπως αναφέρεται στο έργο του O. I. Seel, 2015):

- Τον μειωμένο όγκο και βαθμό δυσκολίας ειδικών όρων,
- Τη μη αναγκαιότητα βαθιάς γνώσης της θεματικής των ΓΚ,
- Το ευρύ μη ειδικό κοινό ως κοινό-στόχος και
- Την πληθώρα γλωσσικών ιδιαιτεροτήτων.

Πολύ συνοπτικά δηλαδή, θα αναφέρω πως δεδομένης της μη εκτεταμένης χρήσης εξειδικευμένου ειδικού λεξιλογίου- στοιχείο που πρόκειται να αναλυθεί ενδελεχώς παρακάτω- το παρόν ΓΚ δεν προϋποθέτει εμπεριστατωμένες γνώσεις του μεταφραστή ή να είναι «ειδικός» επί του συγκεκριμένου θέματος (όπως λ.χ. θα συνέβαινε στην περίπτωση μετάφρασης ενός νομικού βιβλίου)- αναφέρεται σε ένα ευρύτερο κοινό σε αντιδιαστολή με τα ΕΚ που στοχεύουν σε περιορισμένο κοινό με εξειδικευμένες γνώσεις, και ενώ χαρακτηρίζεται από σχετικά απλή σύνταξη, δομή και τυπολογία παρουσιάζει πολιτισμικά εξειδικευμένα δεδομένα όπως κύρια ονόματα, τοπωνύμια, γεγονότα και ιστορικά δεδομένα. Σαφώς, όλα τα παραπάνω δεν σημαίνουν πως ένα ΓΚ θα πρέπει να υποτιμηθεί ή να θεωρηθεί ασήμαντο, καθώς ένας τέτοιος χειρισμός των γλωσσικών και πολιτισμικών αναγκών, θα μπορούσε να οδηγήσει σε λανθασμένη απόδοση.

Σχόλια επί της Δομής και της Σύνταξης

Αυτό που παρατήρησα στο ΚΠ είναι πως αποτελείται σε άλλα σημεία από (υπέρ-)

μακροπερίοδο λόγο, έως και μια ολόκληρη παράγραφος να αποτελεί μια περίοδο και σε άλλα σημεία από βραχυπερίοδο, μια περίοδος να αποτελείται από μια και μόνο κύρια πρόταση. Για το πρώτο ζήτημα, αποφασίστηκε να κατακερματιστούν οι πολύ μακροσκελείς περίοδοι, πχ. *«Ανωμαλία προέκυψε με τη δημιουργία και οργάνωση της ενεργού αεράμυνας της περιοχής Αθηνών-Πειραιώς-Νανστάθμον, η οποία, αν και ήταν αποκλειστικά έργο του Ναυτικού, ... στο επιτελείο του οποίου δεν υπήρχε ούτε ένας αξιωματικός του Ναυτικού.»* (τελευταία παρ. σελ.20 και η 1^η σελ.21), και να σχηματιστούν συντομότερες, αποσκοπώντας σε ένα περισσότερο ευνόητο για τον αναγνώστη μετάφρασμα.

Στην δεύτερη περίπτωση, προτιμήθηκε η σύμπτυξη δύο πολύ σύντομων προτάσεων, πχ. *«Κατά τον ελληνο-γερμανικό πόλεμο διενεργήθηκαν σφοδρότατοι βομβαρδισμοί σε όλες τις περιοχές της Δ. Ελλάδας. Αυτό είχε ως συνέπεια την απώλεια σχεδόν όλων των πλωτών μέσων.»* (1^η παρ. σελ.24), ώστε το μετάφρασμα να μην χαρακτηρίζεται από απότομο και κοφτό λόγο και να αποκτήσει καλύτερη ροή.

Τέλος, θα αναφέρω απλά πως το ΚΠ χαρακτηρίζεται από εναλλαγή μεταξύ ενεργητικής και παθητικής φωνής σε όλη την έκτασή του, όπου ως επί το πλείστον έχει υιοθετηθεί η ίδια ακολουθία, ωστόσο όπου αυτό κρίθηκε χρήσιμο και απαραίτητο έχει γίνει μετατροπή στην άλλη από το πρωτότυπο φωνή.

Μετάφραση των ειδικών αξιωμάτων και βαθμών, ναυτικών υπηρεσιών και οργανισμών

Ίσως το πιο οφθαλμοφανές ζήτημα το οποίο έγινε αντιληπτό ακόμα και από την πρώτη ανάγνωση του ΚΠ, ήταν αυτό της απόδοσης των αξιωμάτων και βαθμών και βεβαίως οι διάφοροι οργανισμοί και υπηρεσίες του Ναυτικού. Όσον αφορά το πρώτο μέρος παρατήρησα το εξής: ενώ από τη μια πλευρά, οι περισσότεροι τίτλοι ήταν διεθνώς παγιωμένοι και ως εκ

τούτου δεν ήταν ιδιαίτερα δύσκολη η εύρεση της ακριβούς αντιστοιχίας στην αγγλική γλώσσα, όπως για παράδειγμα ο βαθμός του *Ναύαρχου* (σελ.17)³⁴: *Admiral*, του *Πλωτάρχη*(σελ.18) :*Lieutenant- Commander* κλπ., από την άλλη, διαπίστωσα μετά από αντίστοιχη έρευνα πως υπήρχαν βαθμοί και αξιώματα τα οποία είχαν πολλαπλές αποδόσεις, καθώς στο Ναυτικό της εκάστοτε χώρας αποδίδεται διαφορετικά, όπως για παράδειγμα η περίπτωση του *Ανθυποπλοιάρχου* (σελ.27) όπου στη Μ. Βρετανία αποδίδεται ως *Sub-lieutenant* ενώ στις Η.Π.Α. ως *Lieutenant-junior-grade*, του *Σμήναρχου* (σελ.14) όπου στα αγγλικά Μ.Β. αποδίδεται ως *Group Captain* ενώ στα αγγλικά Η.Π.Α. ως *Colonel*. Το ίδιο παρατηρήθηκε να συμβαίνει και με τα κυβερνητικά σώματα όπως το *Υπουργείο Εθνικής Άμυνας* (σελ.18) : αποδίδεται αντίστοιχα ως *Ministry of National Defense* και *Department of National Defense*.

Σε κάθε τέτοια περίπτωση διττών αποδόσεων, έχει προτιμηθεί η απόδοση των όλων των όρων στην αγγλική γλώσσα της Μ.Β., ώστε να διασφαλιστεί η ομοιογένεια και η συνοχή του κειμένου. Επιπλέον, η προτίμηση αυτή ενισχύθηκε λόγω της άμεσης εμπλοκής και παρουσίας της Μεγάλης Βρετανίας σε αυτόν τον αγώνα της Ελλάδος. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί πως σε περίπτωση που η μεταφραστική εντολή όριζε διαφορετικό ζητούμενο ή διασαφήνιζε πως θα είχε στόχο το αναγνωστικό κοινό των Η.Π.Α, οι επιλογές μας σαφώς θα προσαρμόζονταν στην αντίστοιχη αυτή ανάγκη.

Σχετικά με το δεύτερο μέρος του ζητήματος, το πρόβλημα που προέκυψε ήταν πως πέραν των διαφόρων υπουργείων που αναφέρονται στο κείμενο και έχουν καθιερωμένη διεθνής απόδοση χωρίς να παρουσιάζουν κάποια ιδιαίτερη δυσκολία απόδοσης, πχ. *Υπ. Εθνικής Άμυνας*, *Υπ. Ναυτικών*, *Υπ. Συγκοινωνιών*, υπάρχουν και σώματα τα οποία συστάθηκαν και λειτούργησαν μόνο στην Ελλάδα, δημιουργώντας έτσι πρόβλημα όσον αφορά την όσο το δυνατόν πλησιέστερη απόδοση, η οποία ουσιαστικά βασίστηκε στην κρίση του μεταφραστή κατόπιν έρευνας σε παράλληλα κείμενα τα οποία οδήγησαν σε μια γενική

³⁴ Οι αναγραφόμενες σελίδες παραπέμπουν στο απόσπασμα του ΚΠ, όπως έχει προσαρμοστεί στις σελίδες της παρούσας εργασίας.

εικόνα σύνθεσης τίτλων υπηρεσιών. Αυτό συνέβη για παράδειγμα με τη *Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Οικονομικών* (σελ. 11) αλλά και με τη *Σχολή Σημαιοφόρων Ναυπηγών και Ηλεκτρολόγων* (σελ.12), όπου ως ορθότερες κρίθηκαν οι αποδόσεις το *School of Potential Financial Ensigns* και *School of Naval Architecture and Electro-technical Ensigns* αντίστοιχα. Το ίδιο συνέβη με το *Γραφείο και Υπηρεσία Ελέγχου Ναυσιπλοΐας* (σελ.23), στην περίπτωση του οποίου προτιμήθηκε η παράλειψη του όρου «υπηρεσία» και αποδόθηκε ως *Navigation Control Bureau*.

Μετάφραση ειδικών ναυτικών- στρατιωτικών όρων

Μολονότι λοιπόν, το κείμενο αυτό δεν χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη εκτεταμένης ειδικής ορολογίας -σε αντίθεση με το ΕΚ- η παρουσία όρων σχετικών με την παρούσα θεματολογία είναι εμφανής. Αυτό σημαίνει πως συνολικά η μετάφραση έθεσε αρκετές ορολογικές δυσκολίες οι οποίες απαίτησαν ενδελεχή έρευνα αρχικά ως προς την κατανόηση και δευτερευόντως ως προς την απόδοσή τους. Δεδομένου ότι ουδεμία γνώση και σχέση κατέχω σχετικά με οποιοδήποτε τομέα της Εθνικής Άμυνας, το συνολικό μεταφραστικό εγχείρημα αποτέλεσε μια πρόκληση καθώς ακόμη και ο πιο εύκολος, θεωρητικά, όρος απαιτεί έρευνα για την κατανόησή του. Οι περισσότεροι όροι εντοπίστηκαν εύκολα σε ειδικά λεξικά (πυροβολικό, torpille κλπ.) , ωστόσο οι πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις ορολογίας οι οποίες πέραν της απόδοσης, ήταν ιδιαίτερα δύσκολη και η κατανόηση του τι ακριβώς σημαίνουν είναι: οι *βόμβες φραγμάτων* (σελ.13)- *bouncing bombs*, οι *τηλεμετρητές στερεοσκοπικών διαστημόμετρων* (σελ. 27)- *stereoscopic observers*, ο *αφετήρας* (σελ. 32)- *rack system*, οι *ανορθωτικές συσκευές ηλεκτρικού ρεύματος* (σελ. 29)- *rectifiers*, ο *ηχητικός εντοπιστήρας αεροσκαφών* (σελ. 35)- *aircraft acoustic locator* κ.α.. Οι όροι αυτοί λόγω της φύσης τους ήταν εξολοκλήρου ακατανόητοι και εκτός από αρκετή πολύωρη έρευνα χρειάστηκε πολλαπλή διασταύρωση σε παράλληλα κείμενα ώστε να προκύψει επιβεβαιωμένα πλέον το αποτέλεσμα της απόδοσης.

Υπήρξαν επίσης ορισμένοι όροι οι οποίοι εκ πρώτης όψεως ίσως να μην καθιστούν απαραίτητη την έρευνα σε εξειδικευμένα συγκεκριμένα και χαρακτηρίζονται ως απλές,

καθημερινές λέξεις, εντούτοις αποκτούν εντός του συγκεκριμένου θεματικού πλαισίου την δική τους διαφορετική απόδοση όπως για παράδειγμα: *τα στελέχη* (σελ.27): *cadres* αντί για *members*, *οικίσκος* (σελ. 27): *boxes* αντί για *lodges* κλπ. Σε αυτή την περίπτωση, χρειάστηκε ιδιαίτερη προσοχή, καθώς λόγω της δυσκολίας εντοπισμού τέτοιων περιπτώσεων, η οποιαδήποτε λέξη ίσως να αποδοθεί στο ΚΣ με τον καθημερινό όρο που ο μεταφραστής έχει ήδη αποθηκευμένο στο μνημονικό του χωρίς να ανατρέξει σε κάποιο ειδικό λεξικό, καταλήγοντας σε ένα λανθασμένο ή ακατάλληλο αποτέλεσμα για το εκάστοτε συγκείμενο.

Απόδοση Συντομευμένων Μορφών Όρων

Ένα αρκετά συχνό φαινόμενο στον γραπτό λόγο είναι η χρήση μια συντομευμένης μορφής ενός όρου αντί για την πλήρη μορφή αυτού για λόγους συντομίας και γλωσσικής οικονομίας. Η συντομομορφή αυτή μπορεί να είναι είτε ανεξάρτητη ή εξηρημένη και παριστάνει την ίδια έννοια ενώ χρησιμοποιείται ως συνώνυμο την πλήρους μορφής. Οι εξηρημένες συντομομορφές μπορούν να διαχωριστούν στις παρακάτω κατηγορίες:

- Συντομογραφία
- Συντετμημένη μορφή
- Συνοπτική μορφή
- Αρκτικόλεξο και
- Ακρώνυμο.

(Βαλεοντής, Κ. 2003, σελ. 2).

Στο παρόν απόσπασμα συνάντησα πληθώρα από συντομογραφίες, αρκτικόλεξα και ακρώνυμα. Γενικά η ύπαρξη ακρωνύμων και συντομογραφιών στα κείμενα αποτελεί ένα από τα (πολλά) προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει ένας μεταφραστής, κι ενώ η χρήση τους να εξυπηρετεί τους συντάκτες και τους αναγνώστες –καθώς εξυπηρετεί στην εξοικονόμηση χώρου και χρόνου - αποτελούν σπαζοκεφαλιά για τον μεταφραστή, ο οποίος συνήθως θα δαπανήσει (πολύτιμο) χρόνο αναζητώντας τα σε βάσεις δεδομένων είτε αναζητώντας τον σωστότερο δυνατό τρόπο αντιμετώπισής τους στο κείμενο.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τις συντομογραφίες, αυτές «δημιουργούνται με παράλειψη τμήματος λέξης, ολόκληρης λέξης ή λέξεων και/ή τμημάτων λέξεων που αποτελούν έναν όρο ή ένα όνομα ενώ άλλοτε γίνονται ομαδοποιήσεις γραμμάτων μικρών φράσεων.[...] Οι συντομογραφίες γράφονται συντομότερα από τις αντίστοιχες πλήρεις μορφές, αλλά προφέρονται όπως ακριβώς και εκείνες» (Βαλεοντής, 2003). Το κείμενο αυτό παρουσιάζει αρκετές συντομογραφίες όπως για παράδειγμα: *τχ.*, *ο.π.*, *Α.Φ.*, *βλ.*, *Υ/Β*, *σ.σ.* *Α/Τ* κ.α., για την απόδοση των οποίων αξιοποιήθηκε το διαδίκτυο απ' όπου και αντλήθηκαν οι απαραίτητες πληροφορίες. Εξ' αυτών, άλλες αποδόθηκαν επίσης με συντομογραφία ενώ άλλες με πλήρη μορφή, πχ.: *ο.π.* → *op. cit.* ενώ *τχ.* → *Issue*.

Σχετικά με τα αρκτικόλεξα και τα ακρωνύμια, δυστυχώς η διαφορά μεταξύ τους είναι αρκετά ασαφής και ταυτόχρονα φαίνεται πως πολλοί συντομογραφικοί συνδυασμοί δεν πληρούν αυστηρά ούτε τον έναν ούτε τον άλλον από τους παρακάτω ορισμούς. Αυτοί είναι:

- **αρκτικόλεξο, το:** συντομογραφία που σχηματίζεται από τα αρχικά γράμματα πλήρων λέξεων (συνήθ. επωνυμιών). (Λεξικό της κοινής νεοελληνικής, 1998).
Επίσης συνήθως προφέρεται με τα ονόματα των γραμμάτων του: π.χ. (πι-χι), ΔΣ (δέλτα- σίγμα)
- **ακρωνύμιο, το:** συντομογραφία που σχηματίζεται από τα αρχικά γράμματα λέξεων³⁵ (συνήθ. επωνυμιών). (ο.π.). Αυτό, προφέρεται πάντοτε συλλαβικά σαν κανονική λέξη: ΟΤΕ, ΑΣΕΠ κ.α.

Παρ' όλα αυτά, παρουσιάζονται και «υβριδικές» περιπτώσεις όπου οι συντομομορφές δεν είναι ούτε αμιγώς αρκτικόλεξα ούτε ακρώνυμα (ΑΦΜ→α-φι-μι), με αποτέλεσμα λοιπόν αυτό να αποτελεί ένα ενδιαφέρον αλλά και περίπλοκο θέμα, καθώς φαίνεται εν τέλει πως στα ελληνικά οι λέξεις «*αρκτικόλεξο*», «*ακρωνύμιο*» και «*ακρώνυμο*» χρησιμοποιούνται ως συνώνυμες μεταξύ τους κι ας υπάρχει πρακτικά διαφορά. Γι' αυτόν τον λόγο δεν θα προβώ

³⁵ Παρότι αναφέρω τον ακριβή ορισμό όπως δίνεται από το Λεξικό της κοινής Νεοελληνικής, ίσως να ήταν πιο ευνόητο εάν στον ορισμό του ακρωνυμίου υπήρχε η διαφοροποίηση «από τα άκρα των λέξεων» ως αντιδιαστολή με τον ακριβώς παραπάνω ορισμό.

σε ενδελεχή και αυστηρή κατηγοριοποίηση αυτών που συνάντησα στο κείμενο και ως εκ τούτου εφεξής θα χρησιμοποιώ για αυτά τον όρο «ακρώνυμο» ως γενικό όρο-«ομπρέλα».

Στο παρόν κείμενο λοιπόν ακολούθησα δύο στρατηγικές αντιμετώπισης των ακρώνυμων που συνάντησα. Στην πρώτη περίπτωση κατατάσσονται εκείνα τα ελληνικά ακρώνυμα που θεωρούνται καθιερωμένα, όπου συνεπώς κατόπιν μεταφράσεως της ανεπτυγμένης μορφής ακολούθησε σε παρένθεση το καθιερωμένο και εδραιωμένο αγγλικό ακρώνυμο το οποίο είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί διεθνώς· αυτό συνέβη με το ακρώνυμο του *Γενικού Επιτελείου Ναυτικού/ ΓΕΝ*, η απόδοση του οποίου είναι καθιερωμένη και έτσι είναι αποδεκτό και απαραίτητο να χρησιμοποιήσουμε το αγγλικό ακρώνυμο *HNGS*. Από την άλλη βέβαια, συνάντησα και ακρώνυμα τα οποία δεν είναι εδραιωμένα (οι περισσότερες των περιπτώσεων), για τα οποία έγινε απλή μεταγραφή με λατινικούς χαρακτήρες καθώς χωρίς αυτή η οποιαδήποτε αγγλική (αυθαίρετη συνήθως) μετάφραση της πλήρους μορφής, πιθανόν να οδηγήσει σε αναζήτηση τελείως διαφορετικής ή ανύπαρκτης υπηρεσίας, σε περίπτωση που ο αποδέκτης θελήσει να το χρησιμοποιήσει.

Μια τελευταία παρατήρηση σχετικά με τα ακρώνυμα αποτελεί η συχνότητα επαναλήψεώς τους και πως αυτή αντιμετωπίστηκε. Η γενική γραμμή που ακολούθησα ήταν στην πρώτη εμφάνιση του όρου η απόδοσή του στα αγγλικά με το ακρώνυμο σε παρένθεση (μεταφρασμένο ή μεταγεγραμμένο, ανάλογα την περίπτωση και σύμφωνα με όσα προαναφέραμε στην προηγούμενη παράγραφο), και στις επόμενες εμφανίσεις χρησιμοποιήθηκε το ακρώνυμο μόνον στην περίπτωση των *HNGS*, *NCO*, *AAA* και *A/A*, διότι είναι διεθνώς καθιερωμένα και ευνόητα, αλλά και στην περίπτωση του ακρώνυμου *NAP*- και ας είναι μεταγραφή- καθώς λόγω της συχνής επανάληψής του είναι ευκολότερο για τον αναγνώστη να απομνημονεύσει την έννοιά του και επιπλέον κρίθηκε απαραίτητη η εξοικονόμηση χώρου και χρόνου. Δεν συνέβη το ίδιο με τα ακρώνυμα των όρων: *Ανωτέρα Διοίκηση Σχολών (ΑΔΣ)*, *Ανωτέρα Διοίκηση Παράκτιας Άμυνας (ΑΔΠΑ)*, *Ραδιοτηλεγραφική Υπηρεσία Ναυτικού (ΔΡΥΝ)* κ.α. καθώς σε κάθε τέτοια περίπτωση μη καθιερωμένου διεθνώς ακρώνυμου προτιμήθηκε σε κάθε επανεμφάνιση του όρου η χρήση της πλήρους

μεταφρασμένης μορφής και όχι του μεταγεγραμμένου ακρωνυμίου (θυσιάζοντας χώρο και χρόνο), ώστε να μην χρειάζεται κάθε φορά ο αναγνώστης να ανατρέχει σε προηγούμενες σελίδες για να θυμηθεί τι ακριβώς σημαίνει το εκάστοτε ακρώνυμο .

Απόδοση τύπων πλοίων

Είναι αλήθεια πως γενικά η απόδοση των διαφόρων τύπων πλοίων που συνάντησα στο κείμενο δεν αποτέλεσε ιδιαίτερα προβλήματα, ίσως τουναντίον έκανε την μεταφραστική διαδικασία πιο ενδιαφέρουσα από άποψη εμπλουτισμού των γενικών μου γνώσεων. Η διαδικασία εντοπισμού των αποδόσεων θα μπορούσε να χαρακτηριστεί εύκολη ακόμη και μόνο με την χρήση ειδικού λεξικού στρατιωτικών όρων. Ενδεικτικά θα αναφέρω κάποιους εξ' αυτών: *θωρηκτό*→*battleship*, *καταδρομικό*→*cruiser* και *τορπιλοβόλο*→*torpedo boat*.

Υπάρχει ωστόσο ένα σημείο στο κείμενο, στο οποίο θεωρώ πως αξίζει να αναφερθώ καθώς αποτελεί μια ενδιαφέρουσα ιδιαιτερότητα. Συγκεκριμένα στη σελ. 19, γίνεται αναφορά στο *τουρκικό θωρηκτό Φετχί Μπουλέντ*, το οποίο όμως αποφάσισα να αποδώσω στα αγγλικά ως *Turkish ironclad Fethi-Bülend* και όχι ως *battleship*. Η *Θωρακοβάρις* (Ironclad) ήταν ένα πολεμικό πλοίο, συγκεκριμένα ατμοκίνητη κανονιοφόρος με θωράκιση στα πυροβολεία και στη γέφυρα, που αποτέλεσε τον πρόδρομο του θωρηκτού. Αν και δεν είναι εύκολο να οριστεί ξεκάθαρα το τέλος της *Θωρακοβάρεως*, καθώς χρησιμοποιήθηκε και κατά τον Α'ΠΠ. θεωρείται γενικά πως προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα άρχισαν να εισάγονται οι όροι «θωρηκτό» (*battleship*) και «θωρακισμένο καταδρομικό» (*armored cruiser*) αντικαθιστώντας και εξαλείφοντας τον όρο «θωρακοβάρις». Έτσι λοιπόν, αποφάσισα στο συγκεκριμένο σημείο ο όρος «θωρηκτό» του ΚΠ να αποδοθεί ως “*ironclad*”, τυπικά παρεκκλίνοντας από το πρωτότυπο αλλά αποδίδοντας τον ακριβή τύπο του συγκεκριμένου πλοίου.

Μετάφραση Υποσημειώσεων

Ενώ κατά την πρώτη γνωριμία μου με το κείμενο δημιουργήθηκε η εντύπωση πως η απόδοση των υποσημειώσεων θα ήταν ουσιαστικά ένα διάλλειμα –θεωρητικά λόγω ευκολίας- από τη μετάφραση του κυρίως κειμένου, στην πράξη αποδείχθηκε το άκρως αντίθετο. Στο πρώτο μέρος του κειμένου οι υποσημειώσεις αφορούν κυρίως διάφορα Διατάγματα αναφέροντας τη συγκεκριμένη έκδοση αυτού στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (σελ. 12 και 13). Για την απόδοση αυτών χρειάστηκε να καθιερωθεί, κατόπιν έρευνας, ένα είδος υποδείγματος ορθής απόδοσης της φράσης «*Περί.... Έφημερις τής Κυβερνήσεως, τχ. -, Α. Φ. -. Ημερομηνία.*», και στη συνέχεια πιστής εφαρμογής του σε όποια επανεμφάνιση της φράσης, με τις αντίστοιχες προσαρμογές βεβαίως.

Στο δεύτερο μέρος του κειμένου, οι υποσημειώσεις περιλαμβάνουν κυρίως αποσπάσματα από λόγους πολιτικών και αξιωματικών του Ναυτικού εκείνης της εποχής (π.χ. ο λόγος του Μεταξά σελ. 16 ή του Σακελλαρίου σελ. 17 κ.α.) ή αναφορές σε ιστορικά γεγονότα της εποχής (σελ. 16). Και στις δύο περιπτώσεις η βασική δυσκολία ήταν το γεγονός πως οι υποσημειώσεις αυτές χαρακτηρίζονται από πυκνό λόγο, περιλαμβάνουν δηλαδή όλες τις πληροφορίες συμπεκνωμένες σε πολύ μικρό τμήμα κειμένου. Σχετικά ωστόσο με την πρώτη κατηγορία, η χρήση της καθαρεύουσας αποτέλεσε βασική τροχοπέδη με αποτέλεσμα την απώλεια κατά τη μεταφραστική διαδικασία του επακριβούς ύφους που αυτή προσδίδει.

Τέλος, οφείλω να αναφέρω πως η αρίθμηση των υποσημειώσεων δεν ακολουθεί αυτή του πρωτότυπου κειμένου, καθώς για παράδειγμα στις πρώτες σελίδες του αποσπάσματος απαριθμούνται ως συνέχεια του συνολικού κειμένου (112,113), αντίθετα στο μετάφρασμα ξεκινάνε από 1,2,3 ως αρίθμηση ενός αυτόνομου κειμένου και όχι αποσπάσματος.

Αντίστροφη μετάφραση

Ένα τελευταίο ζήτημα της παρούσας εργασίας αποτελεί η αντίστροφη μετάφραση. Η πεποίθηση πως οι μεταφραστές μπορούν να κατακτήσουν στο ύψιστο επίπεδο μόνο την μητρική τους γλώσσα και συνεπώς πως πρέπει να μεταφράζουν μόνον προς αυτήν και όχι προς μια δεύτερη γλώσσα, είναι αναμφισβήτητη ευρέως διαδεδομένη. Ίσως η βασικότερη

αιτία που έχει οδηγήσει σε αυτή την παραδοχή είναι το γεγονός πως οι μεταφραστές κατέχουν ένα πιο θεμελιώδες γλωσσικό και πολιτισμικό υπόβαθρο της μητρικής τους γλώσσας εν συγκρίσει με αυτό μιας δεύτερης ή και τρίτης, με αποτέλεσμα η μετάφραση προς τη μητρική γλώσσα του μεταφραστή να είναι/θεωρείται περισσότερο πετυχημένη.

Σύμφωνα με τον Newmark, όπως ένας αλλοδαπός έτσι και ένας μεταφραστής ακόμη και αν κατοικεί στην χώρα της ΓΣ είναι σχεδόν βέβαιο πως θα προβεί σε λάθη σχετικά με τις ιδιωματικές φράσεις και τις λεξιλογικές συνάψεις και η γραφή του θα είναι αφύσικη και ξενική (“unnatural and non-native”) (Newmark, 1981, όπως αναφέρεται στο έργο της Nike Pokorn, 2005, σελ. 25). Πράγματι, η αντίστροφη μετάφραση αποτελεί πρόκληση για έναν μεταφραστή καθώς η μεταφραστική διαδικασία απαιτεί αισθητά περισσότερο χρόνο, πιο ενδεδειγμένη έρευνα σε λεξιλογικό επίπεδο αλλά και σε επίπεδο ορθογραφίας, γραμματικής και κυρίως συντακτικού διότι δεν είναι μια διαδικασία που προκύπτει φυσικά όπως θα συνέβαινε στην ορθή μετάφραση · επιπλέον, απαιτεί περισσότερο προσεκτική επιμέλεια και επανεξέταση του μεταφράσματος.

Πέραν του υψηλού βαθμού δυσκολίας όμως που προκύπτει, μπορεί να γίνει αποδεκτό πως η ποιότητα, η ευφράδεια και η αποδοχή μιας μετάφρασης από το αναγνωστικό κοινό της ΓΣ εξαρτάται κυρίως από τις ικανότητες και δεξιότητες του εκάστοτε μεταφραστή, τις μεταφραστικές στρατηγικές που θα ακολουθήσει και σαφώς τη γνώση και των δύο πολιτισμών(της ΓΠ και ΓΣ).

Αξιολόγηση της μετάφρασης και Επίλογος

Η μετάφραση του παρόντος κειμένου αποτέλεσε μια διαδικασία συνεχούς έρευνας και αναζήτησης σε ειδικά λεξικά, βιβλιογραφία και παράλληλα κείμενα και συνεχούς επανεξέτασης του ΚΣ. Η προσπάθεια αυτή θα μπορούσε να θεωρηθεί ως η κοντινότερη προσέγγιση στο ΚΠ, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν υπάρχουν παραλλαγές όσον αφορά τη δομή, τη σύνταξη και το ύφος. Έγινε ενδεδειγμένη προσπάθεια αντιμετώπισης -όσο το δυνατόν καλύτερα- των μεταφραστικών προβλημάτων που συναντήθηκαν, πάντα με βάση τα αποτελέσματα της έρευνάς μου και το απαραίτητο θεωρητικό υπόβαθρο, με στόχο ένα ορθό

και αξιοπρεπές μετάφρασμα χωρίς εννοιολογικές ή/και δομικές παρεκκλίσεις και κυρίως χωρίς παρανοήσεις.

Η αντίστροφη μεταφραστική διαδικασία προς τα αγγλικά του παρόντος κειμένου, παρά το γεγονός πως στηρίχθηκε στις διάφορες θεωρίες της μετάφρασης, στηρίχθηκε κυρίως σε προσωπικές κρίσεις και επιλογές, τις οποίες είναι απαραίτητο να επικαλείται ένας μεταφραστής ώστε να παράγει ορθές και αποδεκτές μεταφράσεις. Επιπλέον, θεωρώ πως ο άμεσος στόχος της παρούσας εργασίας που είναι η εφαρμογή και εξάσκηση των αποκτηθέντων γνώσεων και δεξιοτήτων κατά τη διάρκεια του κύκλου σπουδών μου στο Τμήμα Ξένων Γλωσσών, Μετάφρασης και Διερμηνείας, εκπληρώθηκε, και πλέον η ολοκλήρωση της φοίτησής μου επισφραγίζεται με το παρόν πόνημα.

Βιβλιογραφικές αναφορές

Munday, J. (2002), *Μεταφραστικές σπουδές, θεωρίες και εφαρμογές*, Αθήνα: METAIXMIO.

Navy Department Office of Naval records and Library, Historical section. (1920). *The Northern Barrage and other mining activities*. Washington Government Printing Office.

Nord, C. (2014). *Η μετάφραση ως στοχευμένη δραστηριότητα. Εισαγωγή στις λειτουργικές προσεγγίσεις*, Αθήνα: ΔΙΑΥΛΟΣ.

Pokorn, N. K. (2005), *Challenging the Traditional Axioms*. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins Publishing Company

Reiss, K./Vermeer, H. J. [1984], 21991, *Towards a General Theory of Translational Action*. (C. Nord, Trans.). Tübingen: Niemeyer (Linguistische Arbeiten, 147)

Seel, O. (2015), *Εισαγωγή στη γενική μετάφραση*. [ηλεκτρ. βιβλ.] Αθήνα:Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών. Διαθέσιμο στο:
<http://hdl.handle.net/11419/2568>

Βαλεοντής, Κ. (2003, Νοέμβριος), *Ελληνικά αρκτικόλεξα και ακρώνυμα υπό το πρίσμα των σύγχρονων επικοινωνιακών αναγκών*. ΕΛΕΤΟ – 4ο Συνέδριο «Ελληνική Γλώσσα και Ορολογία» Αθήνα, 30, 31 Οκτωβρίου και 1 Νοεμβρίου 2003. Ανακτήθηκε από:
http://www.eleto.gr/download/Conferences/4th%20Conference/4th_12-39-ValeontisKostas.pdf

Έντυπα Λεξικά:

Oxford English-Greek learner's dictionary (2008). Αθήνα: Oxford University Press

Oxford Greek- English learner's dictionary (2008). Αθήνα: Oxford University Press

United States. Department of the Army (1953) *Military Terms, Abbreviations, and Symbols: Dictionary of United States Army Terms*. U.S. Government Printing Office.

Γιαννούτσος, Θ. (1996) *Σύγχρονο Διακλαδικό Άγγλο-Ελληνικό, Έλληνο-Άγγλικό Λεξικό*
Στρατιωτικής Ορολογίας, Αθήνα: Τουρίκη

Ηλεκτρονικά Λεξικά:

<http://www.translatum.gr/dictionary/download-greek.htm>

<https://dictionary.cambridge.org/>

<https://el.glosbe.com/en/el>

<https://www.linguee.com/>

<https://www.merriam-webster.com/>

<https://www.wordreference.com/engr/>

Λοιπές βοηθητικές ιστοσελίδες:

- <http://greekarchivesinventory.gak.gr/index.php/fp8m-4dkx-3ykt>
- <http://www.hna.gr/el/>
- <http://www.mezeviris.gr/admiralnew.html>
- <http://www.ww2wrecks.com/portfolio/bunker-archaeology-the-305-mm-naval-guns-ww2-emplacements-by-konstantinos-kirimis/>
- <https://archive.hnsa.org/ships/vernico.htm>
- <https://rarehistoricalphotos.com/aircraft-detection-radar-1917-1940/>
- <https://uboa.net/allies/warships/class/482.html>
- <https://www.haf.gr/en/structure/hafsc/telecommunications-electronic-means-plant/>
- <https://www.hellenicnavy.gr/el/>
- <https://www.naval-history.net/WW2aaRN-PayTables00Ranks-Badges.htm>

