



ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ

**ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ
«ΜΕΘ’ΟΡΜΗΣ ΑΚΑΘΕΚΤΟΥ. ΕΠΙΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ
ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ 1821-1945» (ΣΕΛ.512-531)**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΟΛΓΑ ΜΠΑΜΠΑΝΙΩΤΗ
Ξ2017067**

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

ΚΕΡΚΥΡΑ
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2022

**ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ «ΜΕΘ'ΟΡΜΗΣ ΑΚΑΘΕΚΤΟΥ. ΕΠΙΤΟΜΗ
ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ 1821-1945»
(ΣΕΛ.512-531)**

Πίνακας περιεχομένων

Πρόλογος.....	6
1. Μετάφρασμα.....	7
2. Πρωτότυπο.....	28
3. Σχολιασμός.....	49
3.1. Εισαγωγή.....	49
3.2.Ανάλυση Κειμένου-Πηγή.....	50
3.2.1. Είδος Κειμένου.....	50
3.2.2. Λειτουργία κειμένου.....	51
3.2.3. Σκοπός κειμένου.....	51
3.3. Μεταφραστικά προβλήματα.....	52
3.3.1. Πραγματολογικά προβλήματα.....	53
3.3.2. Πολιτισμικά προβλήματα.....	53
3.3.3. Γλωσσικά προβλήματα.....	54
3.3.4. Ιδιάζοντα προβλήματα.....	55
4. Επίλογος.....	56
5. Γλωσσάρι.....	56
6.1. Βιβλιογραφία.....	69
6.2. Ιστογραφία.....	69
6.3. Λεξικά – Γλωσσάρια.....	71

Πρόλογος

Το παρόν έγγραφο αποτελεί Πτυχιακή Εργασία της Όλγας Μπαμπανιώτη, προπτυχιακής φοιτήτριας του τμήματος Ξένων Γλωσσών Μετάφρασης και Διερμηνείας του Ιονίου Πανεπιστημίου. Εκπονήθηκε κατά το ακαδημαϊκό έτος 2021-2022 υπό την επίβλεψη των καθηγητών της Επιτροπής Εποπτείας, κ. Σωτηρίου Λίβα και κ. Σωτηρίου Κεραμίδα. Αντικείμενο της Πτυχιακής Εργασίας αποτελεί η μετάφραση και ο μεταφραστικός σχολιασμός αποσπάσματος του βιβλίου «Μεθ' ορμής Ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945» με συγγραφέα τον Υποπλοίαρχο (Ο) Παναγιώτη Γέροντα ΠΝ, σε Β' έκδοση της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού του Πολεμικού Ναυτικού. Συγκεκριμένα, μεταφράστηκαν και σχολιάστηκαν οι σελίδες 512 με 531. Το βιβλίο παρουσιάζει την ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού από το 1821 έως το 1945. Στο απόσπασμα έγινε μετάφραση από την ελληνική στην αγγλική γλώσσα. Στις παρακάτω σελίδες ακολουθούν το μετάφρασμα, το πρωτότυπο, ο μεταφραστικός σχολιασμός και το γλωσσάρι ειδικών όρων.

1. Μετάφρασμα



Lieutenant Nikolaos
Roussen on the bridge
of H/S Papanikolis by
the end of 1943.
Hellenic Maritime
Museum.

At noon on March 15, while patrolling the strait of Rhodes, it spotted again a large yawl. At 13:35 the Greek submarine emerged beside the sailing ship. A detachment was landed comprising English officers and the midshipman Perrakis, who was ordered to ensure that the sailing ship would be at Prinari bay during the afternoon. There *Papanikolis* would supply it with food and fuel. At the same time, it also picked up the sailing ship's captain to gather information and then dived and monitored the sailing ship with a periscope. However, enemy fast attack crafts appeared, picked it up and led it to the port of Rhodes. The captain could do nothing because the sailing ship³⁴ carried 140 tonnes of ammunition and the detachment³⁵.

In the afternoon of March 16, while patrolling the area between Nisyros and Symi, it sank the Italian 40-tonnes sailing ship *Fiametta*. Two days later, in the morning of March 18,

Papanikolis sank another Italian 30-tonnes sailing ship called *Rinda*. On March 20,

³⁴ It was Agios Dimitrios.

³⁵ The Submarine Commander in the order No. A/189 for this specific patrol mentions: Captain Lieutenant Roussen executed it with determination and very conscientiously as per usual. The seizure of the sailing ship was also executed with great skill and the chances of discovering the H/S were minimized, but as the captain mentions in his report, this could not take place during the day in an area, where the transiting ships would be undoubtedly under constant surveillance by the enemy observatories and patrols. The reservist midshipman after the end of his captivity reported: (...) we (the detachment) started to have a problem moving *Papanikolis* as the crew, having seen the H/S, started to jump into the sea, leaving only one sailor on board. (...) It immediately became obvious, that we could not manage to move the ship alone, so we sent the only remaining sailor with the boat of *Papanikolis* to collect the various swimming crew members, spending 20 precious minutes. (...) They started the engine (...) a new complication occurred, when water started flowing in from a breach on the port side of the ship, where it had been rammed by the H/S during the emersion (...). We stopped and a fast attack craft picked us up and brought us to Rhodes, where we were locked up in the Fortress and were continuously and exhaustively examined for ten days. After that we were led to the Prison Camp Apollon. Then midshipman Perrakis recites his adventures in Italian and German prisons. See. HNGS War Diary, 15/3/43

the submarine headed back to the base, completing its patrol.

Navigated by commander V. Laskos, *Katsonis* entered his patrol sector through the strait of Kasos-Crete in the afternoon of March 28. It then landed agents at the point of Ieraka in the Peloponnese. On April 1 it spotted, near cape Maleas, three small sailing ships and emerged forcing two of them to approach, while the third drifted apart. As soon as the submarine's captain was informed that the three sailing ships were carrying oil and raisins for the Athenian mess, he let them continue on their course.

But before drifting away, one sailor from the sailing ships jumped on the deck of *Katsonis* and begged on his knees to join them. It was Christoforos Mitsialis, who was very well acquainted with the surrounding coasts as well as the movements of the enemy ships. They kept him as a volunteer enlisted soldier, and the crew called him "the booty"³⁶. The new sailor immediately gave important information to the captain of *Katsonis*. A large German mine layer was expected in the port of Gytheio. The submarine wanted to exploit this information and at noon on April 2 arrived outside of Gytheio. Inside the port was an Italian 400-tonnes sailing ship, followed by the German mine layer, which entered the port before the submarine could open fire. However, the German mine layer was seen to be moving and mooring vertically to the mouth of the port, providing satisfactory target for a torpedo attack. The Greek submarine turned around and, at a distance of 400 meters from the mouth of the port, momentarily emerged and fired three torpedoes against the side of the German ship. The target was shoot and the submarine immediately turned and drifted away³⁷.

After this feat, *Katsonis* continued its patrol and on April 5 reached the island of Kythnos. There it faced bad weather. Blizzard and low visibility. At 9:30 a steamer seemed to approach from the south, sailing along and close to the coast. At 10:00, the Greek submarine fired against the steamer three torpedoes from a 400- meter distance. Then it emerged and fired its gun against the semi-submerged ship, which was trying to run aground to the coast. With five gunshots, the ship was completely sunk. On the sea surface, two boats were salvaging the shipwrecked. The sunken steamer was a

³⁶ Tsoukalas (2009), 26.

³⁷ When *Katsonis* sailed back a few days later to Beirut, British information sheet announced the achievement: On April 2nd, an allied submarine fired a torpedo against an Axis ship in Gytheio, which carried torpedoes and depth bombs. The torpedo exploded on the platform and blew up two ships with ammunition. The power of the explosion caused the sinking of the enemy ship and the killing of 20 Italian soldiers on the platform. The onshore guns opened fire. The Italians panicked. See. Tsoukalas (2009), 29

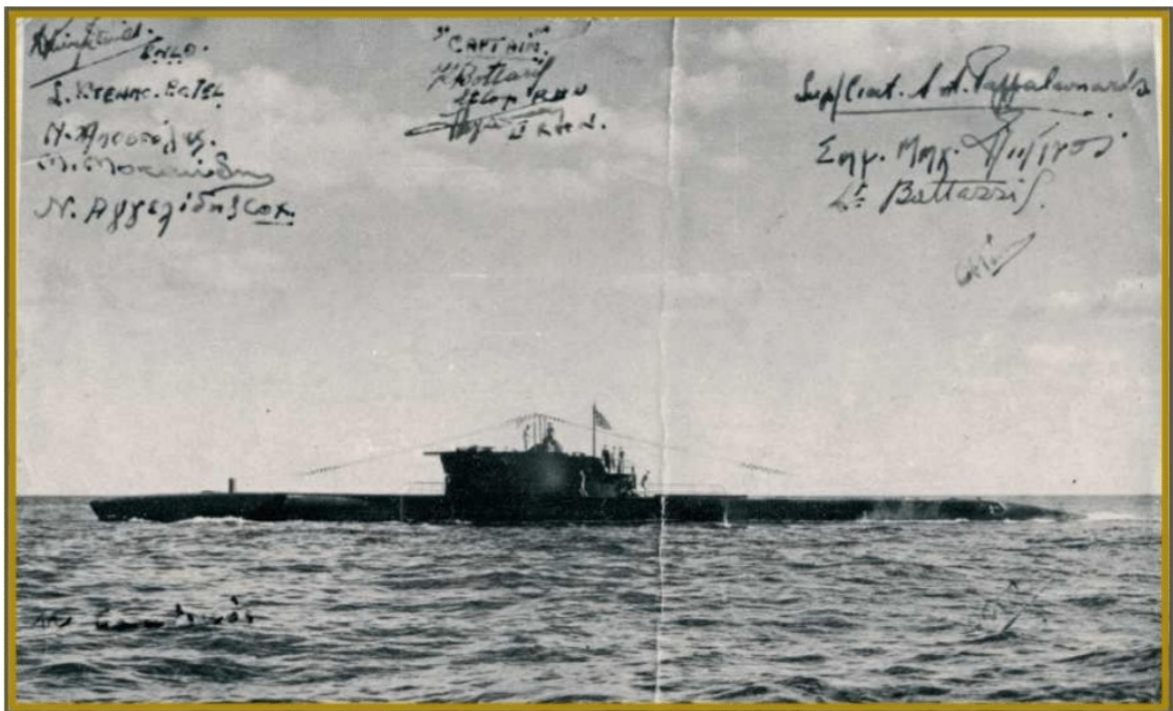
Spanish merchantman of 1,500 tonnes and was loaded up to the safety line. *Katsonis* then headed for Falkonera and finally arrived to Beirut on April 10.

Concerning the deliveries of the new ships, the ten shipments of officers and crews sent by the Hellenic Navy from Alexandria to Great Britain, had arrived successfully. However, great adventures awaited the eleventh shipment, led by Commander Spanidis. That mission boarded the *Empress of Canada*, a British requisitioned ocean liner converted into a 21,500-tonnes troopship, which sailed from Durban, South Africa, heading to Freetown, Sierra Leone, on the west coast of Africa. It was sailing unaccompanied and its passengers were a motley crew of allied military forces, 500 Italian prisoners and many women, mostly volunteer nurses. At midnight on March 13 the ship found itself 700 miles from Freetown. There it was torpedoed by a submarine at its starboard, in the engine room. Moments after the explosion of the torpedo, the lights went out, the engines stopped, and the ship inclined. The confused passengers ran in panic to the boats. Only the Greek mission personnel remained, on the orders of the chief, lined up on deck awaiting for instructions. When the captain finally made signal to abandon the ship, Spanidis also ordered the Greeks to board in adjacent boats. However, the moment they fell into the sea, they began to make water, because the drought had opened the joints, but also because most of them were overloaded. The Greek officers were the last to get on the boats and each had his own adventure. Spanidis got on a boat, which began to leak, so he and the other Greek passengers were forced to dive into the sea to prevent it from capsizing.

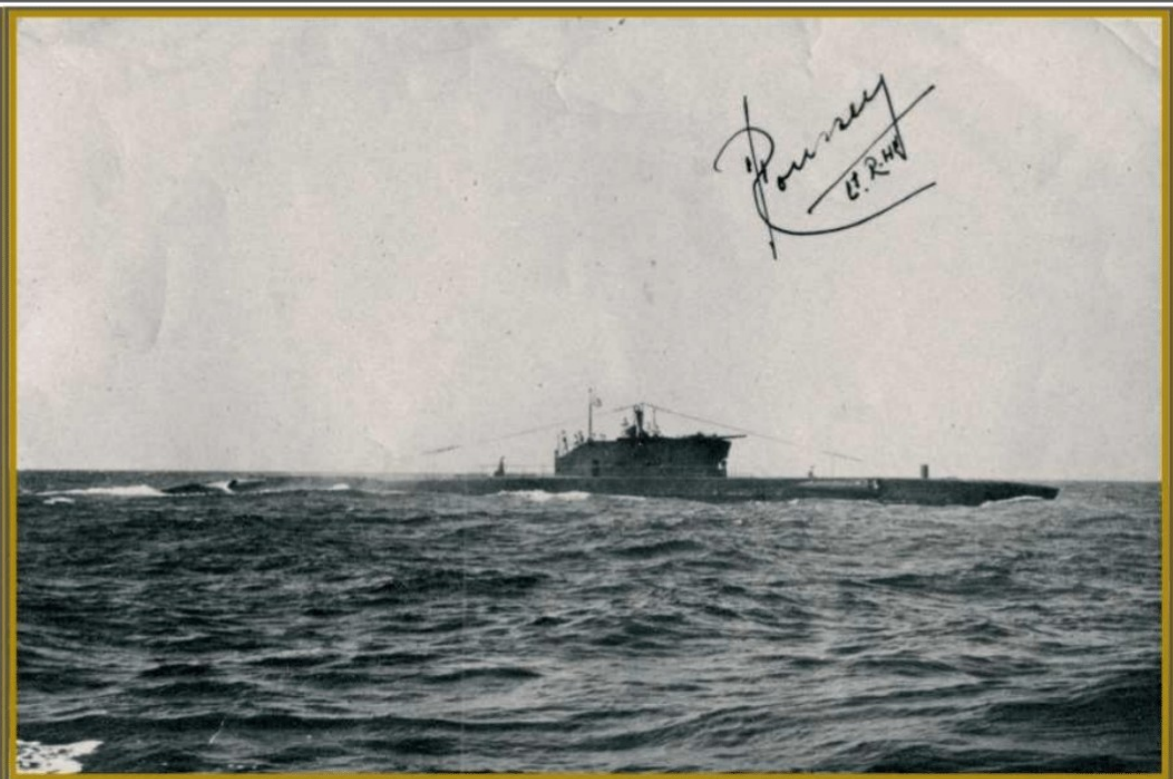
While the *Empress of Canada* was given the final blow from the enemy submarine with two more shots and was sinking, Spanidis managed to get into another boat, which also capsized and found himself in the sea once again. During the night people were drowning, others were calling for help and many were being devoured by the numerous sharks. It was only at sunset on March 15 that the British destroyer *Boreas* and two corvettes arrived to rescue the shipwrecked. *Boreas* salvaged the shipwrecked, including Commander Spanidis and 12 officers, 14 petty officers and 101 sailors of the Greek mission, on the same day and then departed, while the two corvettes remained for two more days. When the Greek mission reached Freetown, it was verified that one petty officer and 23 sailors had been lost. Midshipman Psillas, who had been bitten by a shark, and two sailors were hospitalized to Freetown. The rescued officers were accommodated in the *Edinburgh Castle* troopship, while the crews stayed in comfortable facilities ashore. The Greek mission personnel then

boarded the troopship *Mauritania* which, although unaccompanied, managed to sail to Britain safely.

The Hellenic Fleet continued to gain strength slowly. The 15th crew mission manned four new minesweepers (BYMS), as well as four landing ships. The receipt of the ships took place from June to August 1943. The BYMS were wooden minesweepers of approximately 270 tonnes. They had been built in the United States, on City Island, New York, at Robert Jacob's shipyards, and were fueled with two diesel engines, which developed a 15-knots speed. These four ships were received in Great Britain.



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



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

They passed through Tobruk while sailing to Alexandria on September 1 and remained in the service of the Hellenic Navy for 25 years. These were *Paralos* (Captain Lieutenant Commander Fifas), *Karteria* (Captain Lieutenant Spyromilios), *Salaminia* (Lieutenant Voultsos) and *Afroessa* (Lieutenant Denezakos)³⁸. Later, five more Norwegian minesweepers type Whalep were received. They were given the names *Alfeios*, *Pineios*, *Acheloos*, *Eurotas* and *Spercheios*. The four landing ships, *Chios*, *Lesvos*, *Samos* and *Lemnos*, were granted by the United States. In addition, six tenders were delivered: F.T. 13, 11, 12, 24, 15 and 28. The tenders were manned by the Merchant Navy and the aid of Captain Skoufopoulos. The landing ships and tenders joined the fleet only later, arriving in the Mediterranean in November and December 1943. Finally, on June 12 1943, a new antisubmarine ship was delivered to the Hellenic Navy by the President Roosevelt of the United States, which was given the name *King George II*.

At the end of March 1943 the Hellenic Navy changed its leadership. On March 24 the Ministry of Naval Affairs was assigned to the Egyptian jurist Georgios Roussos, while the leadership of the fleet was assigned to the Naval Attaché in London, Captain K. Alexandris. Rear Admirals Kavvadias and Sakellariou were put at the disposal of the Ministry. Kavvadias and Sakellariou had managed to keep a united, organized and combatant Navy in unprecedented difficult conditions. The new leadership was required to keep the acquired and advance them, but new challenges were looming up for them.

The new Fleet Commander first restored the headquarters back to Alexandria. The new Commander underestimated the lavishness of Alexandria, as a factor shaking the discipline, and instead considered it a place, where he would have more direct contact with the British Commodore. Thus, the headquarters of the Fleet Commander was moved on May 6 and settled in the Greek Yacht Club building³⁹.

The new Navy leadership had also a different perception of governance. There was this notion that the only way to neutralize the propaganda, which led the crews to strike (which had already erupted in the Army), was to eliminate the reasons of its

38Giourgias (2013).

39 One of the first issues that had to be solved was that of the base of the headquarters. Port Said(...) had the basic disadvantage, that it made impossible for the continuous personal communication, that was required, between the A.S., the Ministry of Naval Affairs and the British Commodore, under whose orders our fleet appertained in terms of war operations. (...)I realized from my first visit to the temporarily acting, due to indisposition of Admiral Harwood, the duties of the Chief of Eastern Mediterranean Admiral Sir Ralph Leatham, that he too could not see the point of isolating the headquarters in Port Said. I proposed to the Ministry the quicker restoration in Alexandria, which was held on May 6th.

empowerment. Committees were composed to fix past injustices, and attention was given to the crews' living conditions⁴⁰.

As far as war operations were concerned, the destroyers *Ierax*, *Spetses* and *Aetos* were conducting escorts in the Eastern Mediterranean region (Beirut, Haifa, Famagusta, Port Said, Alexandria), while the *V. Olga* with the newest destroyers participated very actively in escorts, but also in the blockade of the North African coast.

The destroyers *V. Olga* (Captain Lieutenant Commander Blessas), *Adrias* (Captain Commander Toumpas) and *Kanaris* (Captain Lieutenant Commander Damilatis) with 8 British destroyers covered a convoy, which from April 29 to May 4 sailed from Alexandria to Malta. This convoy was severely hit by air raids, which mostly aimed for the main part of it. Two ships sunk. The first was the British troopship *Erinpura*, which carried 700 British colonial soldiers, of whom 300 were drowned and the rest were rescued by the nearby destroyers. The second was the tanker *British Trust*, whose crew was also rescued. After the two ships sunk and while the destroyer *Adrias* was dealing with the salvaging of the shipwrecked (116 in total), an antiaircraft balloon from one of the sinking ships got tangled in the right propeller of the Greek destroyer, causing immobilization to the engine. The propeller was freed after an hour's effort. The rescued shipwrecked received every treatment on *Adrias*. The Greek crew generously gave away their clothing, while the ship's officers and lieutenants accommodated them in their quarters. The corvette *Sachtouris* (Captain Commander G. Manolatos) participated in that convoy, but it was merged with another corvette on April 30 heading for Benghazi and was not present in the above incident.

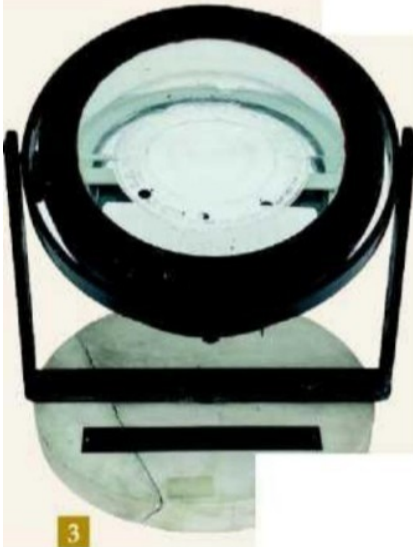
40 In this direction also operated the Ministry of Naval Affairs by the following administrative measures: a) passage of a law finally solving the issue of the restoration of all officers and petty officers, who had been removed from the active service for political reasons from 1933 (...) b) establishment of a Committee for the examination of the above third class petty officers relevant to promotions, that had been given from the descent to the Middle East based on criteria largely arbitrary and not designated by current provisions.c) amendment of the extremely strict and thorough, even under normal circumstances, organizational orders, which classified the seamen into categories, the application of which had caused numerous complaints.d) provision of an additional allowance to improve the food supply for leading seamen and seamen serving on board, which was later reviewed in the higher ranks. All these measures, as well as several others related to the prosperity of men, to their entertainment during their trips ashore, to their communication with their families in Greece and to the formation of capital for their assistance, were not late to bear fruit. Contributing to the more favorable general situation created in the Mediterranean, the stream of officers, petty officers (both permanent and reserve), as well as leading seamen and seamen who had previously served in the navy, came from Greece with renewed tension See Alexandris (1952),77 and (i.e. the Chief of the Fleet) therefore sought to increase the already excessive expressions of affection of the Greek communities towards the crews and established a special relevant service at the Fleet Headquarters, the Phys.Ed.E. (Physical Education and Entertainment). It took care of providing free tickets to the cinemas, the organization of performances ashore and on board, as well as sport meetings between the English and Greek Fleet teams. Fokas (1953), vol. B1, 231



1



2



3

1.Flag of submarine Papanikolis.
Hellenic Maritime Museum.

2.Seal of submarine Papanikolis.
Hellenic Maritime Museum.

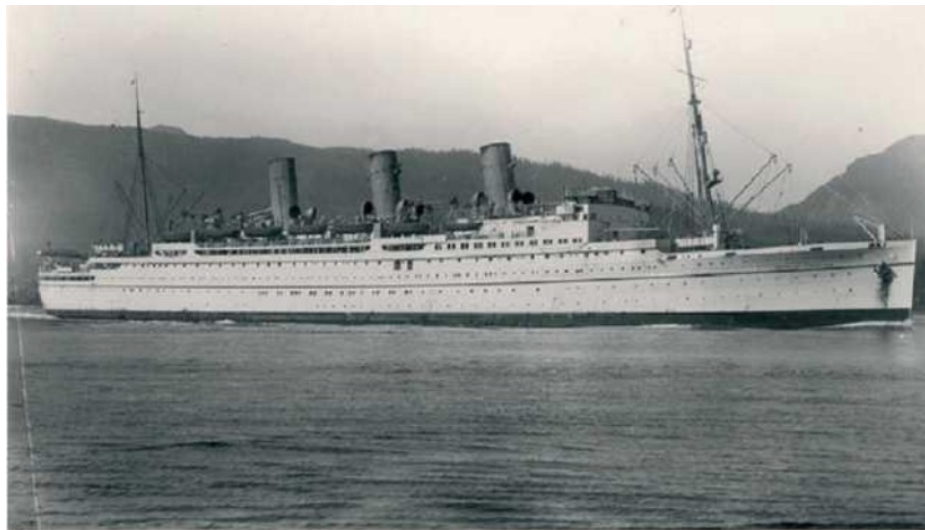
3.Bridge compass of submarine Papanikolis.
Hellenic Maritime Museum.

V. Olga patrolled with British destroyers in the Sicily-Tunis strait from May 5-6, as part of the North African coast blockade, aiming to prevent the escape of enemy troops. Between May 16-17 the Greek and two British destroyers patrolled the coast of Tunis. This time it carried out, by the British Commodore's command, a small amphibious operation. In the morning of May 17 it approached the islet of Zebretta (near Cape Bon) and disembarked an armed 10-men detachment under the executive officer, Lieutenant N. Ritsos. The detachment searched the islet and the lighthouse thoroughly and returned to the ship after two hours having found nothing suspicious. Then *V. Olga* arrested two Germans, a warrant officer and a soldier, inside a boat near Zebra Island.

On June 1, *V. Olga* and the British destroyer, *Jervis*, sailed from Malta to the east Sicilian coast. While they were on their way, they were advised of sailing at all costs to Cape Spartivento, where a British aircraft had spotted three ships and an escort heading south. At 1:30 on June 2 the allied ships indeed encountered the enemy. At 01:38, *Jervis'* searchlight illuminates the merchant ship and simultaneously with *V. Olga* opens fire against it. The shots were successful and the merchant ship burst into flames. Afterwards, *Jervis* also sank an Italian torpedo boat.

Shortly after, at 01:50, while sailing on a production line, the allied destroyers spotted an enemy destroyer on their left. They illuminated it with their searchlights and fired against it. The enemy ship took a vertical course in order to ram *V. Olga*. Captain Lieutenant Commander Blessas turned left avoiding

the ramming, literally ravaging the enemy destroyer's deck with its machine guns. The Greek ship could not shoot with the big machine guns, due to the great inclination during the sharp turn when avoiding the ramming. However, when the stern of the Greek ship was very close to the enemy ship, the third machine gun fired independent successful shots, at the initiative of the gun crew leader, which destroyed the bridge. Finally, the two allied destroyers finished off the enemy ship. When it burst into flames and the destruction was ensured they sailed away at a 29- knot speed. The enemy destroyer was the Italian *Castore* (652 tonnes, constructed in 1932-33). The comments from the British naval authorities were glowing. The British destroyer governor in his report No. 620/0897 from 2/6 concludes very characteristically with the following words:



I consider that lieutenant commander G.Blessas DSO R.H.N., backed me up in the most able manner and great credit is to him for the way he
To Empress of Canada*handled and fought his*

*ship*⁴¹.

The British Vice Admiral of Malta particularly praised the fact that the two allied ships cooperated in an effective way without exchanging signals. Specifically:

*It is considered that the almost complete absence of signalling is positive proof of the efficiency of these two officers*⁴².

Finally, the Mediterranean Commodore himself, in an extract from his report No. 00255/9 from 19/6, which was also disclosed to the Hellenic Fleet Commander, states:

This was a spirited and well fought action which reflects great credit on lieutenant commander Blessas D.S.O.-R.H.N., and his ship's company.

Finally, the Hellenic Fleet Commander also praised the Leading Seaman and third gun commander, Liaskos, for his successful initiative. The destroyers *Miaoulis* (Captain Lieutenant Commander Nikitiadis) and *Pindos* (Captain Lieutenant Commander Fifas) participated in the blockade of the North African coast. On May 11, *Miaoulis* captured 3 German aviators, 1 officer and 2 petty officers sailing on a raft. Later on, it salvaged from a small fishing boat 4 Germans, 2 petty officers and 2 soldiers, and

⁴¹HNGS War Diary ,2/6/43.

⁴²Ibid.

finally captured 13 Italians (3 officers, 10 petty officers and soldiers) and 2 German soldiers on a boat. On May 12, *Pindos* initially arrested 15 Germans, 1 petty officer and 14 soldiers sailing on a boat from Tunis, and then 4 German soldiers on another boat. Finally, the destroyer *Kanaris* under the commands of Lieutenant Commander Damilatis blocked, with a British naval force, the area around the Bon Peninsula and Zebra Island. The German-Italian force of the island was forced to surrender in the early morning hours. 120 German and Italian officers and soldiers surrendered, while 7 officers and 31 soldiers and sailors were picked up by the Greek ship.

The time had now come for the Allies to reach Europe through Italy. The first objective targets were the Italian islands, Pantellaria and Lampedusa. *V. Olga* also participated in this operation. Rear Admiral Alexandris states⁴³.

During the voyage of 10-12/6/43 it participated (*V. Olga*) in the operation for the seizure of Pantellaria and Lampedusa with the British Naval Force, consisting of 4 cruisers and 7 destroyers. During the operation, the naval force was under attack by twenty-four enemy aircrafts, whose entire bombs were fired upon the ship. The ship was constantly surrounded by water columns, so that an English destroyer⁴⁴ momentarily assumed that it had been seriously shot and tried to moor on its side. Bomb fragments were found on board. But no damage or loss. With the rest of the naval force, the ship started firing from a 2,300-meter distance against Pantelleria, while at the same time it was being hit by the artilleries. After a few shots against the artillery, it was silenced. The whole naval force was heavily bombarded by enemy aircrafts, which were mainly directed against the troopships and landing crafts without any success. The landing on the island of Pantellaria was executed. Then it sailed along the British Naval Force to the island of Lampedusa. Over a 10,000-meter distance from the island, it participated in the bombardment of the port and artilleries, being shot at the same time by the island's artilleries. The bombardment was repeated four times, after which the island hoisted white flags and the landing began. During this landing the ship suffered no loss or damage.

43 HNGS War Diary, 11/6/1943

44 The destroyer Nubian Fokas (1953), vol. B', 240



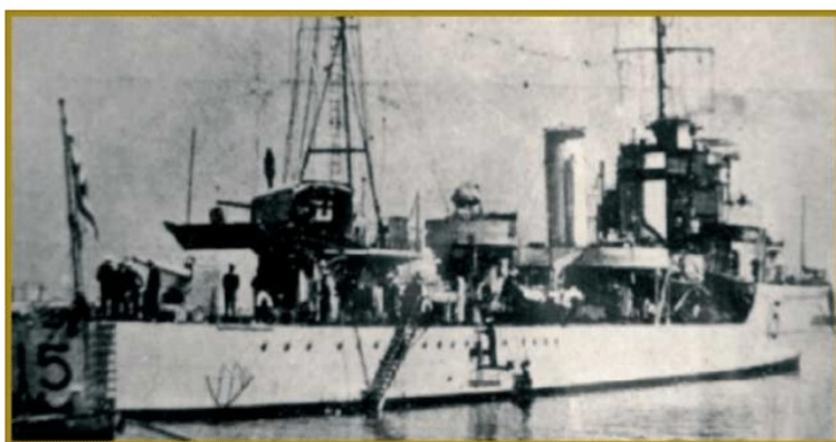
Fleet Commander, Admiral
Konstantinos Alexandris.
Naval History Department.



George Blessas. Captain of V. Olga.
Naval History Department.



The minesweeper Afroessa. Naval History Department.



V. Olga. Naval History Department.

The Italian destroyer Castore.
Collection Giorgio Parodi



COLLEZIONE GIORGIO PARODI R.N. " CASTORE "- 1942

During this period there are reports for only two patrols by Greek submarines. *Papanikolis*, under the commands of Lieutenant Roussen, carried out the first of these patrols from April 30 to May 13. During this time it landed agents in Crete and then sank two sailing ships. *Katsonis* set sail under the commands of Lieutenant Commander Laskogias to patrol on May 21. It initially landed agents in two different missions. The first, at an unspecified location and the second, northerly of Kymi on 27/5. Then it arrived in Skopelos on 29/5. While in the Skiathos strait- Sipiada point it spotted and sank a steamer of over 1,000 tonnes, which was under the Spanish flag. The Spanish captain and four Greek sailors were salvaged from the submarine. On June 1, *Katsonis* continued the patrol and crossed the strait of Samos-Ikaria. In the port of Karlovasi it spotted an Italian equipped cargo ship of over 7,000 tonnes. The ship was anchored in a way that it was barely visible, while the conditions were not ideal for an attack. The Greek submarine commander waited long enough for the ship to leave the port, but was forced to leave in order to recharge its batteries. It was planned to return on 2/6, awaiting the highly anticipated departure of the cargo ship. After quite some time the captain lost his patience and decided to open fire while still in port. He fired two torpedoes, one of which deviated from its target due to a gyroscope malfunction and exploded on the jetty. The other entered the port but did not explode. The submarine returned to its base, after this unsuccessful attempt, facing once again materiel problems, familiar to all the older ships of the Hellenic Fleet⁴⁵.

In the Ministry of Naval Affairs, during the governmental change in April, G. Roussos was replaced by Sofoklis Venizelos, who established, under his chairmanship, a Supreme Naval Council, with the following members: the Chief of the Hellenic Fleet, the General Director of the Ministry, Captain Mezeviris, who at the

45 To Captain Commander Laskos, officers, petty officers and sailors of *Katsonis*, I express my full gratification and cordial congratulations, for fighting under such tragic conditions of materiel operation with such brilliant results, of which all Greeks are proud. Minister of Navy 261200/June 1943. See. Fokas (1953), vol. B', 246.

time descended from Greece and was promoted to Rear Admiral and the liaison in Cairo Matesis.

As we have seen, the first step of the great allied leap into Europe through Italy was the seizure of Pantellaria and Lampedusa islands, which Mussolini considered to be the strongholds of Italian naval supremacy. The next step was the landing in Sicily. The allied naval force operated under the command of the English Mediterranean Admiral Sir Andrew Cunningham. This force consisted of 2,000 troopships, landing ships and landing crafts, which would be accompanied by hundreds of various warships. Meanwhile in Alexandria, Port Said and other ports on the North African coast, there was a the feverish ship movement.

The Greek warships, especially the newest, held a very active role. But even older destroyers, as for example the torpedo-boats *Niki* and *Aspis*, were used in daily escorts of a preparatory form from the Syrian ports to Port Said and from there to Alexandria. From the first days of July the large troopship convoys began to move from the Egyptian ports to the west. In these escorts participated the ships *Pindos* and *Miaoulis*. On July 4, *V. Olga* arrived in Alexandria, having been included in the naval covering force. From there it sailed to the landing operation front. There was this belief that the Italian Fleet would fight the ultimate battle and therefore the Hellenic Fleet Commander and the British destroyer governor of the covering force came aboard to encourage their crew⁴⁶.

But there was no response from the Italian fleet. The allied convoys, that carried the first wave of the landing force, arrived at 2:30 on July 10 at the specified location on the foreshore of the south and east coast of Sicily and immediately began the landing. The Italian onshore resistance was weak and the landing proceeded normally. At 7.30 the allied military forces began to march inland.

The Greek ships *Pindos*, *Kanaris*, *Miaoulis* and *Adrias*, after escorting the convoys to the landing positions, took over, along with the British destroyers, antisubmarine patrols, during which they suffered multiple aircraft and onshore artillery attacks without any consequence. On July 12 the destroyer *Kanaris*, after completing its patrol, was ordered to escort the monitor⁴⁷ *Erebus*, which was heading to bombard the fortified naval base in Augusta. The British ship along with two cruisers began the bombardment as soon as they arrived off the port, while *Kanaris* (Captain Lieutenant

46 The British officers' speeches are designated by austerity and concreteness even when they are about to encourage. Rear Admiral Alexandris reports: When he saw me on board, he asked me for permission to speak to the crew, which I was happy to give him. With a few striking words he then told them, that the operation that was about to begin aimed at the capture of Italy and therefore it was possible that the Italian Fleet would not continue to remain a passive viewer inside its strongholds. "If he decides to give battle during the day," he continued, "we shall face with him as we know. If he again prefers to avoid the battle during the day, we shall force him to fight at night, when our superior organization and training will possibly give us better chances of destroying him." But the last words of the English Commander also show a serious weakness of the Italian Fleet at the time. The Italians, clung to the perceptions of World War I, believed that the night battle should always be avoided because it held the unexpected. The German Vice Admiral Weichold in his book *The War in the Mediterranean* notes this aversion of Italian naval leaders to the night battle, which had become a dogma. Alexandris, K (1952), p. 97.

47 Monitor warship: Type of warship that was neither very armored nor very fast. However, it carried a very large gun with the equivalent turret.

Commander Damilatis and destroyer commander Captain Vlachopoulos aboard) was ordered to approach the port entrance for recognition. The captain of the Greek destroyer asked for permission to send an armed motor boat into the port. Permission was granted and while the motor boat was proceeding towards the port, it was caught in a barrage of fire from enemy battery. *Kanaris* returned the fire and sailed into the port to collect the motor boat, which meanwhile had landed men ashore, who had even captured some Italians. While leaving the port, the Greek warship received an unsuccessful fusillade of enemy fire. Then it took over an antisubmarine search off the port of Augusta, during which it was unsuccessfully attacked by enemy bombers. *Miaoulis* (Captain Lieutenant Commander Nikitiadis), in the morning of July 12, rescued and towed a British destroyer, that had been hit by an aircraft bomb, to Malta. Afterwards, along with *Adrias* (Captain Commander Toumpas), it took over the patrol off Augusta. During this patrol, on July 14, *Adrias* rescued a pilot of a downed British fighter and then three aviators, part of an American aircraft crew, that had been downed by enemy onshore artillery. On July 17, *V. Olga*, with the British battleship *Warspite*, a cruiser and seven destroyers, participated in the severe bombardment of Catania as backup to the allied advance from the north along the east coast. Corvette *Sachtouris* (Captain Commander Manolatos) had sailed from Port Said as part of a convoy escort on July 3. It was then detached from it to transfer 251 shipwrecked of a torpedoed convoy troopship to Benghazi, to which it sailed back after the transfer was completed. On July 18 it participated in the convoy escort to Syracuse, where it sailed on July 25.

The conquest of Sicily had been achieved by August 17, while the Italian Fleet remained passive. Meanwhile, a political crisis had erupted in Italy. Mussolini had been forced to resign on July 25. The new government under Marshal Badoglio had begun capitulation discussions with General Eisenhower with the highest of secrecy. Nonetheless, the existence of German forces on the Italian peninsula required operations against Italy. The first objectives were the seizure of Foggia airport, which would be useful for the bombardments against Germany, and Naples for the use of its port. For the achievement of these objectives, two landing operations were conducted. The first was to seize Reggio and Villa San Giovanni in Calabria across from Messina. This operation was completed very quickly resulting in the army, under General Montgomery, reaching the neck of the Calabrian peninsula on September 10. The second operation with the objective of seizing Naples was conducted on September 9 with a large-scale landing operation east of Salerno. Five divisions and 600 ships of all categories, including 250 warships, were used. The landing of the first wave was successfully conducted under the direct cover of the fleet's artillery but was then halted. German Field Marshal Kesserling opposed such fierce resistance where eventually the position of the allied troops was crucial. While the situation finally stabilized, progress was not the expected. The naval ships *Pindos* and *V. Olga* took part in this allied operation.

Pindos, after participating in an escort from Tripoli to Salerno, by which it suffered an

air raid and fired on aircrafts, took part in the landing operations. It took over patrols, escorted British cruisers and all these under persistent and continuous enemy air raids. Apart from various attacks, against possible submarine positions, *Pindos* during its escort (20-24 September), rescued Sublieutenant Tripodis, who had fallen into the sea due to aircraft damage. *V. Olga* was part of Force V, sailing close to the landing positions.

The joyful message of Italy's surrender was on broadcast in the evening of September 8, a few hours before the landing at Salerno. However the joy of the allied forces was cut off abruptly by a fierce German air raid, about an hour later. Some of the main terms imposed by the Allies on the Italians was the surrender of the entire Italian fleet, so that it would not fall into German hands and not be destroyed by the bombardments. To fulfill this term, all Italian warships were ordered to sail from their bases on the night of 8-9 September and head for the nearest allied ports of Bon, Augusta and Malta. As a badge of their compliance, the Italian warships should have raised large black pennants.

Upon these commands, the greater part of the Italian Fleet sailed from the port of Spezia in the evening of September 8 and the next morning sailed to the western coast of Corsica. In the afternoon of the same day a squadron of German Ju 88 aircrafts attacked vigorously the Italian ships. The Italian Fleet suffered losses including the Italian flagship and the battleship *Roma*, which sank and drifted a number of personnel including the Italian Admiral. The battleship *Italia* also suffered major damage but along with the other battleship *Vittorio Veneto*, 5 cruisers and 7 destroyers sailed to the North African coast, while the light cruiser *Regolo* with 6 destroyers took refuge in the Balearic Islands. There, *Regolo* and 4 destroyers were seized by the Spanish, while 2 managed to escape.

The main part of the Italian Fleet, that sailed on the North African coast, met with a detached British squadron from Salerno's landing force for this purpose, near Cape Bon. This squadron consisted of the battleships *Valiant* and *Warspite* and 7 destroyers including *V. Olga*. The past opposing fleets had sailed together to Bizerte, where they encountered the destroyer *Hampden*, on which the English Commodore Sir Andrew Cunningham and General Eisenhower were aboard. The surrendered Italian ships then sailed to Malta, where on September 2 the official record of the surrender was signed in Admiral Cunningham's office by the Italian Admiral.

On September 10 the Italian warships that had surrendered in Taranto also sailed to Malta. The destroyer *Adrias* joined the escort just outside the port of Malta. After the record of surrender of the Italian Fleet was signed to Malta, the two most powerful Italian battleships with four cruisers and an equal number of destroyers were decided to be sent to Alexandria, where the two battleships would be disarmed. The Italian Fleet was expected to reach Alexandria on September 16. The previous afternoon, the British Eastern Mediterranean Fleet Commander Sir John Cunningham notified the Hellenic Fleet Commander that the next morning he would raise his signal on the British minesweeper and sail to encounter the powerful part of the Italian Fleet. He was inviting him to accompany him aboard a minesweeper. The Hellenic Fleet Commander chose as his flagship one of the four new minesweepers that had arrived

in Alexandria, *Karteria*. Thus, he united the glorious past with the heroic present of the Hellenic Navy, as the ship bore the name of the steamer that fought in the Greek Revolution and was then commanded by the passionate English philhellene, Astigx. In the morning of September 16, the British minesweeper *Durby* and the Greek ship *Karteria*, having raised the signals of the English and Greek Admiral, sailed from Alexandria to encounter the defeated enemy. The two minesweepers approached the Italian ships, which were honoring the victorious signals of the English and Greek Admiral. When the arrival to Alexandria was completed the Hellenic Fleet Commander sent the following signal to the English Admiral:

It was a long and memorable day. Thank you.

To receive the characteristic reply:

Yes. And I hope we'll be together when all of these recur with the German Fleet⁴⁸.

The Hellenic Navy, despite the small number of ships, many of which were in poor condition, regarding the materiel, had become a respectable navy sailing from the Atlantic to the Indian Ocean. It was an equal ally of the British and that shows the recognition of the sacrifices and more importantly the skills of the Hellenic Navy officers. The Hellenic Navy was sailing victoriously in the Mediterranean waters, while Italy was shamefully defeated.

While the Hellenic Navy was at the apex of its glory, the joy would be cut short by the heroic end of two of its naval units. The submarine *Katsonis* and the destroyer *V. Olga*.

According to the report of *Katsonis*' executive officer I. Tsoukalas⁴⁹, the submarine sailed from Beirut to the northwest Aegean in the afternoon of 5/9/1943.

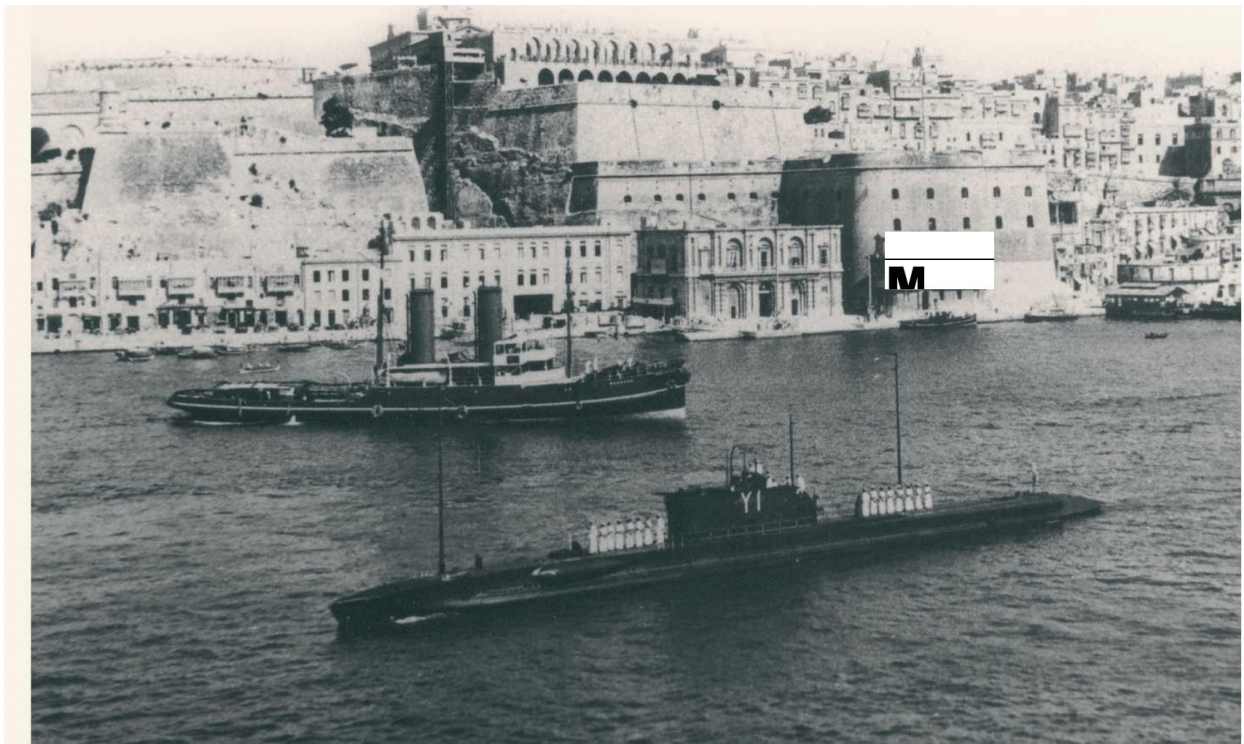
At once many damages occurred in the old materiel, which the crew repaired after strenuous endeavor. The left electric motor, although it showed temporary improvement, then showed poor insulation, resulting in the patrol continuing with one engine.

The submarine landed Colonel Fradello, due to the delays, in the predetermined point on the southeast coast of Evia 24 hours later. After completing the mission, it drifted apart and at midnight encountered two small sailing ships off Skyros. *Katsonis* forced them to stop with gunfire. The crews gave some important information: First, that at the cove of Skiathos docked a German minesweeper of 1,000 tonnes during the night. Second, that the large French transport ship *Simfra*, commandeered by the Germans, was about to sail from the port of Thessaloniki.

At 4 in the morning of September 14 an order was received to change the patrol. Specifically to sail north of Ikaria to prevent German reinforcements to be sent to Samos after the capitulation of the Italians. So the captain decided to continue the patrol at the northern end of Skiathos awaiting the *Simfra*. All of September 14 was spend to fruitless patrol. At noon two floating mines detached from the allied minefield were spotted. The submarine avoided them. At about 19:30, *Katsonis* stopped a sailing ship, from which received the information that the smoke visible on the horizon was coming from a large transport ship from Thessaloniki.

⁴⁸Fokas (1953), vol. B', 272

⁴⁹ HNGS War Diary



Submarine Katsonis in Malta. Naval History Department.



Submarine Katsonis after a patrol in the Eastern Aegean. Naval History Department.

However, during the dive a failure was also presented to the right electric motor due to malfunction in the control levers. For that reason it was decided, after a quick repair of the right electric motor, to use the left electric motor without restriction. It was already 8 at night and nothing was visible through the periscope. The captain ordered the surfacing and sailed with both engines at full speed against the enemy, while the gun crew took its place⁵⁰. When the submarine was 2,000 meters from the enemy ship, it transmitted a recognition signal. It was a German corvette and not the expected merchant ship. A rapid dive to periscope depth was immediately ordered, while the captain rushed to ask for information for the position of the nearby minefield. It was already dark and the bright moonlight did not enable the periscopic observation. The 1,000-tonnes German corvette under Lieutenant Friedrich Vollheim approached and dropped three bombs over the submarine with little time in between. The bombs exploded next to the submarine causing major damage. The captain then ordered a general ballast expulsion and surfacing. The submarine surfaced normally but the opening of the turret descent blocked and it required the use of an iron lever to get the captain, officers and gun crew to the bridge. The men of submarine began to fire with the gun successfully against the corvette, while the Germans, after being astounded at first by the Greek courage, retaliated with heavy fire against the submarine. Petty officer Charidis and the midshipman Lambrinoudis, who was the grandson of Pavlos Kountouriotis, were heavily wounded. The gun sniper, Chief Petty Officer Stamou, was mortally wounded, while the captain himself rushed to the gun. However, an enemy bullet killed the heroic captain and Lieutenant Troupakis.

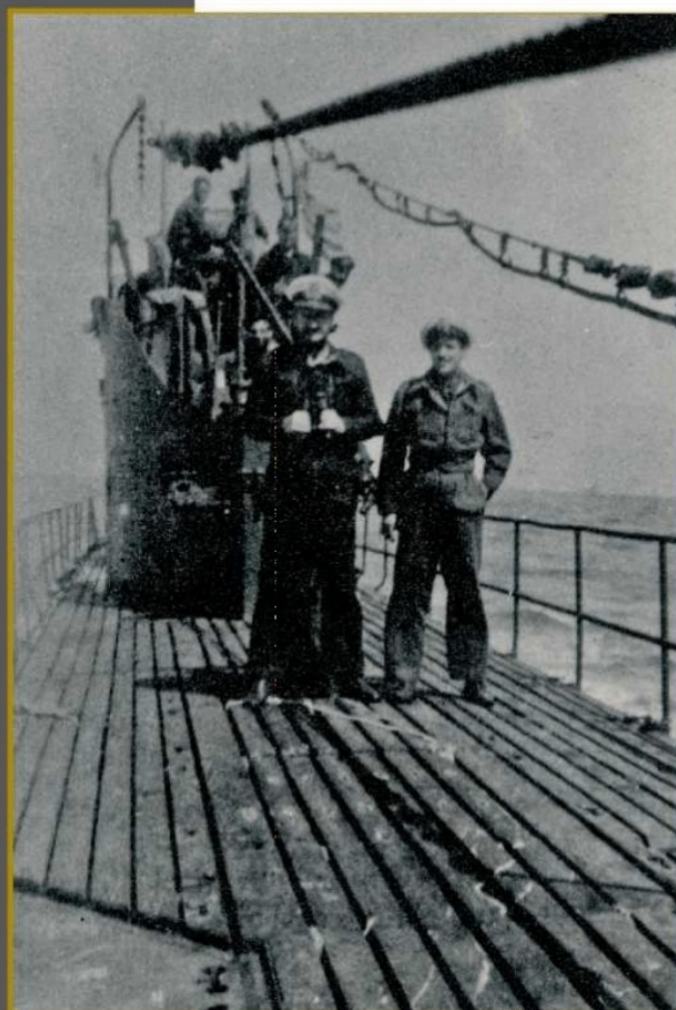
⁵⁰ The gun crew consisted of Lieutenant Troupakis, Lieutenant Mikonios and Midshipman Lambrinoudis



Vasilios Laskos.
Naval History Department



On board the submarine Katsonis. Captain Vasilios Laskos with crew members. L. Stamos, L. Tsigros, N. Panagiotopoulos can be seen. Naval History Department.



The captain of Katsonis Vasilios Laskos along with the executive officer, Ilias Tsoukalas. Naval History Department.

Executive officer Tsoukalas tried to move the engines inside the ship. He ordered the abandonment of the ship and the few remaining men attempted to come out. The last four got stuck in the lower turret passage and despite the efforts they could not be freed. The executive officer desperately tried to free the trapped men, but failing to do so, took the last measures to speed up the submarine sinking. In the darkness and smothering smoke, he met the British liaison and the petty officers Anastopoulos and Selakis, who were also trapped inside the ship. They managed to free the officers' descent, after desperate struggle, from which they were the last to exit the deck and fell into the sea just before the submarine sank completely. There were 32 casualties⁵¹ and 15⁵² were captured by the Germans. Executive officer Lieutenant Tsoukalas, as well as petty officers Tsigros and Antoniou managed to swim to Skiathos and from there return to Middle East.

The following is an extract from the report of Lieutenant Horgan, who was the British liaison on the submarine:

I was interrogated by the Captain Lieutenant Commander Vollheim and the Executive Officer, who was wounded. They had gained great respect from the battle that the Greeks took on and paid tribute to the leadership and the courage of Captain Laskos. One of our bullets put the gun of the stern out of battle, killing one crewman and wounding several others, including the executive officer.

I consider the loss of the submarine *Katsonis*, the Captain, the Officers and men as the greatest loss of the Hellenic Navy. Captain Laskos fell as he wished, fighting against the raiders of his beloved country. During my short-termed service under his command, I formed great respect of his leadership and superiority. The Officers and men made me feel completely at home and were invaluable assistants. My only distress is that I can hardly remember the Officers by name, due to my short acquaintance with them, but I feel that with the death of Stefanos (Troupakis) and Pavlos (Lambrinoudis) I have lost not only fellow officers, but also personal friends.

V. Olga participated in the operations of the Allies in the Dodecanese area immediately after the capitulation of Italy. The Greek destroyer along with the British *Faulknor* and *Eclipse* took over a war patrol in the strait of Karpathos, aiming to destroy a German convoy. An encounter with the enemy took place and after a small

51 Captain V.Laskos, Lieutenant Commander S.Mikonios, Lieutenant Commander S.Troupakis, Sub Lieutenant P.Labrinoudis, Sub Lieutenant K.Xenos, Sub Lieutenant M.Kavaloudis, Midshipman H.Chrisocheris, Midshipman N.Papagiotizas, Master Chief Petty Officer D.Maraletos, Master Chief Petty Officer L.Stamos, Master Chief Petty Officer P.Magiatis, Master Chief Petty Officer V.Rantos, Chief Petty Officer N.Mantonakakis, Chief Petty Officer A.Vlachakis, Petty Officer a1 D.Kouvelis, Petty Officer a1 E.Tsatsaris, Petty Officer a1 K.Sellakis, Petty Officer a1 P.Tsakonas, Petty Officer a1 I.Oikonomou, Petty Officer a1 A.Krestas, Petty Officer b1 E.Platidis, Petty Officer b1 S.Xepapadeas, Petty Officer b1 Ch.Alexiou, Petty Officer b1 N.Thymaras, Petty Officer b1 M.Limnaios, Leading Seaman Ch.Mitsialis (the famous volunteer, "the booty"), Leading Seaman G.Lentzakis, Leading Seaman N.Moschonas, Leading Seaman A. Fountoulakos, Leading Seaman D.Printzos, Leading Seaman A.Zografos, Leading Seaman N.Kourmouzis. Fokas (1953), HNGS War Diary, Hellenic Submariners Association.

52 Chief Petty Officer G.Dimitropoulos, Chief Petty Officer I.Papadakis, Petty Officer A. Anastopoulos, Petty Officer V. Boutis, Petty Officer S.Ginis, Petty Officer M.Giokas, Petty Officer Ch.Manopoulos, Petty Officer K.Maleas, Petty Officer S.Tokatlidis, Petty Officer S.Charidis, Petty Officer A.Fragoulis, Leading Seaman G.Giannelis, seaman D.Anagnostopoulos, seaman Ch.Vakalopoulos, seaman K.Stamoulis. The English liaison Lieutenant Horga was also imprisoned.

scuffle the German ships were sunk⁵³. After this operation, *V. Olga* with two British destroyers transferred military personnel and war materiel on 22/9 to Leros, which had been temporarily seized by the Allies⁵⁴. On September 25 it sailed from Alexandria with the British destroyer *Intrepid*. After a hostile patrol in the strait of Kasos, it reached Leros in the morning of September 26 and docked at Lakki. A few minutes later, swarms of enemy aircrafts attacked *V. Olga* and the British warship⁵⁵. The aircrafts were numerous, while the islands' A/A guns manned by Italians fired sparsely and ineffectively.

53 Unfortunately, information about this engagement are incomplete and contradictory. On one hand we have two signals of the liaison officer. In the first one he states that "*FAULKNOR*, *ECLIPSE* and *V. OLGA* sank two medium displacement enemy ships, including an oil tanker and a small escort", and in the second that "a merchant ship was sunk, while the escorting torpedo...".

54 Alexandris' Report. HNGS War Diary

55 Ibid.

2. Πρωτότυπο



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

Κατά το μεσημέρι της 15 Μαρτίου, ενώ περιπολούσε στο στενό της Ρόδου, εντόπισε πάλι ένα μεγάλο δικάταρτο ιστιοφόρο. Στις 13:35 το ελληνικό υποβρύχιο ανεδύθη δίπλα στο ιστιοφόρο και αποβίβασε άγημα καταλήψεως αποτελούμενο από Άγγλους αξιωματικούς καθώς και τον σημαιοφόρο Περράκη, στον οποίο έδωσε την εντολή να φροντίσει να ευρίσκεται το ιστιοφόρο κατά το απόγευμα στον όρμο Πρινάρι, όπου το Παπανικολής θα το εφοδίαζε με τρόφιμα και καύσιμα. Παράλληλα, παρέλαβε και τον κυβερνήτη του ιστιοφόρου για να συλλέξει πληροφορίες. Κατόπιν, καταδύθηκε παρακολουθώντας με το περισκόπιο το ιστιοφόρο. Όμως τότε έκαναν την εμφάνισή τους εχθρικές τορπιλάκατοι που το παρέλαβαν και το οδήγησαν στο λιμάνι της Ρόδου. Ο κυβερνήτης δεν μπορούσε να κάνει τίποτα διότι το ιστιοφόρο³⁴ έφερε 140 τόνους πυρομαχικών αλλά και το άγημα κατάληψης³⁵.

Στις 16 Μαρτίου το απόγευμα, ενώ περιπολούσε στην περιοχή μεταξύ Νίσυρου και Σύμης βύθισε το ιταλικό ιστιοφόρο Fiametta εκτοπίσματος 40 τόνων. Δύο ημέρες αργότερα, το πρωί της 18ης Μαρτίου, το Παπανικολής βύθισε και άλλο ιταλικό ιστιοφόρο 30 τόνων

34Ήταν το Αγ. Δημήτριος.

35Ο διοικητής Υποβρυχίων στην υπ' αρ. Α/189 διαταγή τον για την συγκεκριμένη περιπολία αναφέρει: 'Ο Κυβερνήτης υποπλ/χος Εουσσέν εξέτελεσεν ταύτην ως συνήθως μετά άποφασιστικότητος καί λίαν εύσυνειδήτως. Επίσης,ή σύλληψις τον ιστιοφόρου συνετελέσθη μέ μεγάλην έπιδεξιότητα καί οι πιθανότητες εντοπισμού του Υ/Β ήλαττώθησαν εις τό ελάχιστον, άλλ' όπως καί ό Κυβερνήτης εκθέτει εις τήν αναφοράν του αυτή δεν εδει να συντελεσθή εν ήμέρα εις περιοχήν,όπου είναι βέβαιον ότι τά εκείθεν διερχόμενα πλοία θα εύρίσκοντο υπό συνεχήν παρατήρησιν υπό των παρατηρητηρίων καί των περιπολικών του έχθρου. Ό έφεδρος σημαιοφόρος μετά τό πέρας τής αιχμαλωσίας του ανέφερε: (...) ήμεις (σ.σ. το άγημα κατάληψης) ήρχισαμεν άντιμετωπίζοντες τό πρόβλημα κινήσεως του Π/Κ καθ' όσον τό πλήρωμάτου άμα τή θέα του Υ/Β άρχισε να πηδά εις τήν θάλασσαν παραμείναντος επ' αύτοϋ μόνον ενός ναύτου.(...) Ευθύς άμέσως κατεδείχθη ότι δεν θα κατωρθούτο ή ύφ' ήμών μόνον κινήσις του σκάφους δι' ό καί άπεστείλαμεν τον μόνον παραμείναντα ναύτην μετά τής λέμβου του Π/Κ να περισυλλέγει τά διάφορα κολυμβώντα μέλη του πληρώματος,δαπανηθέντων ουτω 20 λεπτών λίαν πολυτίμων. (...) Έκκινήσαντες τήν μηχανήν (...) νέα περιπλοκή παρουσιάσθη ότε ύδατα ήρχισαν εισρέοντα εκ ρήγματος επί τής άριστεράς παρειάς του σκάφους, όπου τούτο είχεν έμβολισθεί παρά τού Υ/Β κατά τήν άνάδυσιν (...). Εκκρατήσαμεν καί μία τορπιλλάκατος παρέβαλε,μας παρέλαβεν καί μας ώδήγησε εις Εόδον, όπου ένεκλείσθη εις τό Φρούριον καί έξητάσθην συνεχώς καί έξαντλητικώς επί δεκαήμερον μεθ' ό ώδηγήθη εις Στρατόπεδον κρατουμένων ΑΠΟΛΛΩΝΑ. Στη συνέχεια, ο σημαιοφόρος Περράκης αναφέρει τις περιπέτειές του στις ιταλικές και γερμανικές φυλακές. Βλ. Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ, 15/3/43

ονόματι Rinda. Στις 20 Μαρτίου, το υποβρύχιο κατευθύνθηκε προς τη Βάση ολοκληρώνοντας την περιπολία του.

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

Πριν απομακρυνθούν όμως, ένας ναύτης από τα ιστιοφόρα πήδηξε στο κατάρωμα του Κατσώνης και παρακάλεσε γονατιστός να τον πάρουν μαζί. Ήταν ο Χριστόφορος Μητσιάλης,ο οποίος γνώριζε πολύ καλά τις ακτές της περιοχής καθώς και τις κινήσεις των εχθρικών πλοίων. Τον κράτησαν, τον ονόμασαν πρότακτο και το πλήρωμα τον αποκαλούσε το λάφυρο³⁶. Αμέσως ο νέος ναύτης έδωσε μια σημαντική πληροφορία στον κυβερνήτη του Κατσώνης. Μια μεγάλη γερμανική ναρκοθέτιδα αναμενόταν στο λιμάνι του Γυθείου. Θέλοντας να εκμεταλλευθεί την πληροφορία το μεσημέρι της 2ας Απριλίου, το υποβρύχιο έφτασε έξω από το Γύθειο. Μέσα στο λιμάνι βρισκόταν ένα ιταλικό ιστιοφόρο 400 τόνων, ενώ αργότερα έκανε την εμφάνισή της και η γερμανική ναρκοθέτιδα, η οποία μπήκε στο λιμάνι πριν προλάβει το υποβρύχιο να βάλει εναντίον της. Όμως παρατηρήθηκε ότι η γερμανική ναρκοθέτιδα μεθόρμισε και πρυμνοδέτησε κάθετα προς το στόμιο του λιμανιού, παρέχοντας ικανοποιητικό στόχο για τορπλική προσβολή. Το ελληνικό υποβρύχιο έκανε στροφή και σε απόσταση 400 μέτρων από το στόμιο του λιμανιού, ανέβηκε προς στιγμήν στην επιφάνεια και έβαλε τρεις τορπίλες εναντίον της πλευράς του γερμανικού σκάφους. Ο στόχος εβλήθη και το υποβρύχιο άμεσα έστριψε και απομακρύνθηκε³⁷.

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

36 Τσουκαλάς (2009), 26.

37 Όταν μετά από λίγες μέρες το Κατσώνης επανέπλευσε στην Βηρυτό βρετανικό δελτίο πληροφοριών ανήγγελλε το κατόρθωμα: Την 2α Απριλίου, συμμαχικών υποβρυχίων έβαλε τορπίλην εναντίον πλοίου τού Αζονος εις Γύθειον, τό οποίον έφερε τορπίλας καί βόμβας βυθού. Ή τορπίλη έξερράγη εις τό κρηπίδωμα και άνετίναξε δύο πλοιάρια με πυρομαχικά. Ή δύναμις τής έκρήξεως προεκάλεσε τήν βύθισιν τού εχθρικού πλοίου καί τον επί τού κρηπιδώματος φόνον 20 Ιταλών στρατιωτών. Τά έπάκτια πυροβόλα άνοιξαν πύρ. Οί Ιταλοί πανικοβλήθησαν. Βλ. Τσουκαλάς (2009), 29

πληρωμάτων, που είχε αποστείλει το Πολεμικό Ναυτικό από την Αλεξάνδρεια στη Μ. Βρετανία, είχαν φθάσει επιτυχώς. Μεγάλες περιπέτειες όμως ανέμεναν την ενδέκατη με επικεφαλής τον αντιπλοίαρχο Σπανίδη. Η εν λόγω αποστολή επιβιβάστηκε στο Empress of Canada, βρετανικό επιταγμένο υπερωκεάνιο που είχε μετατραπεί σε οπλιταγωγό 21.500 τόνων, το οποίο ανεχώρησε από το Durban της Νότιας Αφρικής κατευθυνόμενο για το Freetown της Σιέρα Λεόνε, στις δυτικές ακτές της Αφρικής. Το πλοίο έπλεε ασυνόδευτο, ενώ οι επιβάτες του αποτελούσαν ένα ετερόκλητο πλήθος από στρατιωτικούς συμμαχικών δυνάμεων, 500 Ιταλούς αιχμαλώτους και πολλές γυναίκες κυρίως εθελόντριες νοσοκόμες. Στις 13 Μαρτίου κατά το μεσονύκτιο και ενώ βρισκόταν 700 μίλια από το Freetown εβλήθη με τορπίλη από υποβρύχιο στη δεξιά πλευρά του, στο μηχανοστάσιο. Λίγο μετά την έκρηξη της τορπίλης, έσβησαν τα φώτα, οι μηχανές κράτησαν και το πλοίο πήρε κλίση. Σύγχυση προκλήθηκε στους επιβάτες, οι οποίοι έτρεξαν πανικόβλητοι προς τις λέμβους. Μόνο το προσωπικό της ελληνικής αποστολής, κατόπιν διαταγής του επικεφαλής, παρέμενε παρατεταγμένο στο κατάστρωμα εν αναμονή οδηγιών. Όταν ο κυβερνήτης του πλοίου επιτέλους σήμανε εγκατάλειψή του, διέταξε και ο Σπανίδης την επιβίβαση των Ελλήνων σε παρακείμενες λέμβους, οι οποίες, μόλις έπεσαν στη θάλασσα, άρχισαν να μπάζουν νερά, διότι από την ξηρασία είχαν ανοιγμένους τους αρμούς, αλλά και διότι οι περισσότερες ήταν φορτωμένες υπέρ το δέον. Οι Έλληνες αξιωματικοί κατέβηκαν τελευταίοι στις λέμβους και ο καθένας έζησε τη δική του περιπέτεια. Ο ίδιος ο Σπανίδης ανέβηκε σε λέμβο, η οποία άρχισε να διαρρέει και γι' αυτό αναγκάστηκε μαζί με τους άλλους Έλληνες συνεπιβαίνοντες να βουτήξει στη θάλασσα για να μην ανατραπεί.

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

Ο Ελληνικός Στόλος συνέχισε αργά αργά να ενισχύεται. Η ΓΕ αποστολή πληρωμάτων

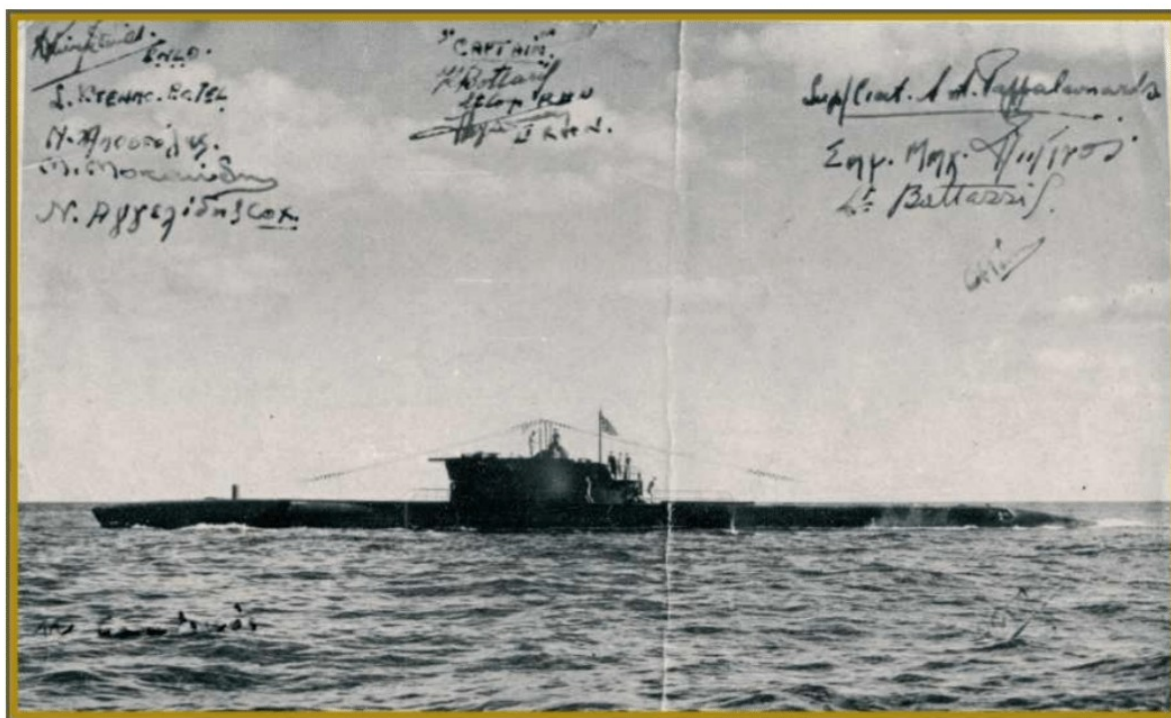
επάνδρωσε τέσσερα καινούργια ναρκαλιευτικά (BYMS), καθώς και τέσσερα αρματαγωγά. Η παραλαβή των πλοίων έγινε από τον Ιούνιο μέχρι τον Αύγουστο του 1943. Τα BYMS ήταν ξύλινα ναρκαλιευτικά των 270 περίπου τόνων. Είχαν κατασκευαστεί στις Ηνωμένες Πολιτείες, στο City Island της Νέας Υόρκης στα ναυπηγεία Robert Jacob και κινούνταν με δύο μηχανές diesel, που ανέπτυσαν ταχύτητα 15 κόμβων. Τα τέσσερα αυτά πλοία παρελήφθησαν στη Μ. Βρετανία και περνώντας από το Τόμπρουκ, κατέπλευσαν στην Αλεξάνδρεια την 1η Σεπτεμβρίου και παρέμειναν στην υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού για 25 χρόνια. Αυτά ήταν τα Πάραλος (κυβερνήτης πλωτάρχης Φοίφας), Καρτερία (κυβερνήτης υποπλοίαρχος Σπυρομήλιος), Σαλαμινία (υποπλοίαρχος Βούλτσος) και Άφρόεσσα (υποπλοίαρχος Δενεζάκος)³⁸. Αργότερα, παρελήφθησαν πέντε ακόμη ναρκαλιευτικά νορβηγικής προελεύσεως τύπου Whaler, στα οποία δόθηκαν τα ονόματα Αλφειός, Πηνειός, Αχελώος, Ευρώτας και Σπερχειός. Τα τέσσερα αρματαγωγά που παραχωρήθηκαν από τις Ηνωμένες Πολιτείες ήταν τα Χίος, Λέσβος, Σάμος και Λήμνος. Επιπρόσθετα, παραδόθηκαν και έξι βοηθητικά πλοία τα F.T 13, 11, 12, 24, 15 και 28. Τα βοηθητικά σκάφη επανδρώθηκαν με άνδρες του Εμπορικού Ναυτικού με μέριμνα του πλοίαρχου Σκουφόπουλου. Τα αρματαγωγά και τα βοηθητικά άργησαν να ενωθούν με τον Στόλο, φθάνοντας στη Μεσόγειο τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του 1943. Τέλος, στις 12 Ιουνίου 1943 παραδόθηκε στο ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό από τον πρόεδρο των Ηνωμένων Πολιτειών Roosevelt, νέο ανθυποβρυχιακό πλοίο, στο οποίο δόθηκε το όνομα Βασιλεύς Γεώργιος II.

Στα τέλη Μαρτίου 1943 η ηγεσία του Πολεμικού Ναυτικού άλλαξε. Στις 24 Μαρτίου το Υπουργείο των Ναυτικών ανατέθηκε στον Αιγυπτιώτη νομικό Γεώργιο Ρούσσο, ενώ η αρχηγία του Στόλου στον Ναυτικό Ακόλουθο στο Λονδίνο πλοίαρχο Κ. Αλεξανδρή. Οι υποναύαρχοι Καββαδίας και Σακελλαρίου ετίθεντο στη διάθεση του Υπουργείου. Οι Καββαδίας και Σακελλαρίου είχαν κατορθώσει να κρατήσουν ένα Ναυτικό ενωμένο, οργανωμένο και μάχιμο σε πρωτόγνωρα δύσκολες συνθήκες. Η νέα ηγεσία κλήθηκε να κρατήσει τα κεκτημένα και να τα προωθήσει. Νέες προκλήσεις όμως θα ορθώνονταν μπροστά στο Πολεμικό Ναυτικό.

Το πρώτο πράγμα που έκανε ο νέος Αρχηγός Στόλου ήταν να επαναφέρει την έδρα του και πάλι στην Αλεξάνδρεια. Τη χλιδή της Αλεξάνδρειας, ως παράγοντας που κλόνιζε την πειθαρχία, ο νέος Αρχηγός την υποτιμούσε, ενώ αντίθετα θεωρούσε ότι εκεί θα είχε πιο άμεση επαφή με τον Βρετανό Στόλαρχο. Έτσι, η έδρα του Αρχηγού Στόλου μεταφέρθηκε στις 6 Μαΐου και εγκαταστάθηκε στο κτήριο του ελληνικού Ναυτικού Ομίλου της πόλης³⁹.

38 Γιούργας (2013).

39 Ένα από τα πρώτα ζητήματα που είχε ανάγκη λυσεως ήτο τό τής έδρας τού Αρχιρ'είου. Τό Πόρτ Σάιδ(...) παρουσίαζε βασικόν μειονέκτημα, ότι καθίστα αδύνατον την συνεχή προσωπικήν επικοινωνίαν που έπρεπε να υπάρχη μεταξύ Α.Σ., Υπουργείου Ναυτικών καί Αγγλου Στολάρχου, υπό τας διαταγάς του όποιου υπήγετο από απόψεως πολεμικών επιχειρήσεων ό στόλος μας. (...) Επειδή δέ έκ τής πρώτης μου έπισκέψεως προς τον τότε άσκούντα προσωρινώς, λόγω άσθενείας τού Ναυάρχου Harwood, τά καθήκοντα τού Αρχηγού τής Ανατ. Μεσογείου άντιναύαρχο sir Ralph Leatham άντελήφθην ότι καί αυτός δεν έβλεπε τον λόγον τής έν Πόρτ Σάιδ άπομονώσεως τού Αρχηγείου μας, είσηγήθην εις τό Υπουργείον την ταχυτέραν έπαναφοράν τού εις τήν Αλεξάνδρεια, ήτις καί έπραγματοποιήθη την 6νΜάιου. Βλ. Αλέξαν-δρος(1952), 72.



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



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

Συναφές με το προηγούμενο είναι ότι η νέα ηγεσία του Ναυτικού είχε άλλη αντίληψη και στον τρόπο της διοίκησης. Υπήρχε η άποψη ότι για να εξουδετερωθεί η προπαγάνδα που καλούσε τα πληρώματα σε στάση (η οποία ήδη είχε ξεσπάσει στον Στρατό), έπρεπε να εξαλειφθούν οι λόγοι ενδυνάμωσής της. Συστάθηκαν επιτροπές για να διορθώσουν αδικίες του παρελθόντος, ενώ δόθηκε βάση στις συνθήκες ζωής των πληρωμάτων⁴⁰.

Όσον αφορά τις πολεμικές επιχειρήσεις, τα αντιτορπιλικά Ιέραξ, Σπέτσαι και Αετός εκτελούσαν συνοδείες στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου (Βηρυτός, Χάιφα, Αμμόχωστος, Πορτ Σάϊντ, Αλεξάνδρεια), ενώ το Β. Όλγα μαζί με τα νεώτερα αντιτορπιλικά συμμετείχαν πολύ ενεργά σε συνοδείες, αλλά και στον αποκλεισμό των βορειοαφρικανικών ακτών.

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

40 Προς την κατεύθυνση τούτην εϊργάσθη και τό Ύπουργειον των Ναυτικών διά των κάτωθι Διοικητικών μέτρων : α) ψηφίσεως Νόμου λύοντος τελειωτικώς τό ζήτημα τής άποκαταστάσεως όλων των άξιωματικών καί ύπαξιωματικών, που είχαν άπομακρυνθή τής ένεργού Υπηρεσίας διά πολιτικούς λόγους από τού 1933 καί έντείθεν (...) β) συστάσεως Επιτροπής διά τήν εξέτασιν παραπάνω Γ Ύπαξιωματικών σχετικών με προαγωγάς, πού' είχαν ένεργηθή από τής καθόδου εις Μ. Ανατολήν βάσει κριτηρίων έν πολλοίς αύθαιρέτων καί μή προβλεπομένων παρά των κειμένων διατάξεων, γ) τροποποιήσεως των ύπεράγαν αύστηρων καί σχολαστικών, άκόμα καί δι' όμαλάς συνθήκας, οργανωτικών Διαταγών, πού' διείποντά τού χαρακτηρισμού των ναυτών εις κατηγορίας, των όποιων ή εφαρμογή είχε προκαλέσει πληθύν παραπόνων, δ) παροχής προσθέτου έπιδόματος προς βελτίωσιν τής τροφοδοσίας των επί πλοίων ύπηρετούντων λ' διόπων καί ναυτών πού έπεξετάσθη άργότερα καί εις τούς άνωτέρους βαθμούς. Όλα αύτά τά μέτρα, καθώς καί διάφορα άλλα σχετικά με τήν εύμάρειαν των άνδρων, μέ τήν ψυχαγωγίαν των κατά τάς έξόδους εις τήν ξηράν, με τήν έπικοινωνίαν των προς τάς έν τή ύποδούλω Έλλάδι οίκογένειάς των καί τόν σχηματισμόν κεφαλαίου διά τήν παροχήν προς αύτάς βοηθημάτων, δεν έβράδυναν να φέρουν τούς καρπούς των. Συντελούσης καί τής δημιουργηθείσης εύμενεστέρας γενικής καταστάσεως έν Μεσογείω, τό ρεύμα καθόδου έξ Ελλάδος άξιωματικών, ύπαξιωματικά η' (μονίμω Γ καί έφέδρων), αλλά καί διόπων καί ναυτών προϋπηρετησάντων έν τώ Β. Ναυτικω, προσέλαβε νέαν έντασιν. Βλ. Αλεξανδρή (1952), 77 καί Έπεζήτησε (σ.σ. ο Αρχηγός Στόλου) λοιπόν, νά έπαυζήσιν τάς ήδη ύπερβολικάς έκδηλώσεις στοργής των έλληνικών παροικιών προς τά πληρώματα καί ιδρυα εν εις τό Αρχηγείο τού στόλου ειδικήν σχετικήν ύπηρεσίαν, τήν Φ. Α. Ψ. (Ψυσι κι) Αγωγή-Ψυχαγωγία). Αύτή εφρόντιζε διά τήν παροχήν δωρεάν εισιτηρίων εις τούς κινηματογράφους, τήν όργάνωσιν παραστάσεων εις τήν ξηράν καί επί των πλοίων, καθώς καί άθλητι κάτι' συναντήσεων μεταξύ' ομάδων τού άγγλικού καί τού ελληνικού στόλου. Βλ. Φωκάς (1953), τόμ. Β1, 231

πλοίου. Η κορβέτα Σαχτούρης(κυβερνήτης αντιπλοίαρχος Γ. Μανωλάτος) συμμετείχε στην παραπάνω νηοπομπή αλλά στις 30/4 συνενώθηκε με άλλη με κατεύθυνση τη Βεγγάζη και δεν ήταν παρούσα στα παραπάνω.



Το Β. Όλγα εκτέλεσε περιπολίες με βρετανικά αντιτορπιλικά στο στενό Σικελίας - Τύνιδας από 5-6 Μαΐου, στα πλαίσια του αποκλεισμού των βορειοαφρικανικών ακτών με σκοπό την παρεμπόδιση διαφυγής εχθρικών στρατευμάτων. Μεταξύ 16-17 Μαΐου το ελληνικό αντιτορπιλικό μαζί με δύο βρετανικά εκτέλεσε περιπολία στις ακτές της Τύνιδας αλλά αυτήν τη φορά κατόπιν διαταγής του Βρετανού Στολάρχου προέβη σε μικρή αποβατική επιχείρηση. Το πρωί της 17ης Μαΐου πλησίασε στη νησίδα Zebretta(παρά το ακρωτήριο Bon) και απεβίβασε ένοπλο άγημα 10 ανδρών υπό τον ύπαρχο, υποπλοίαρχο Ν. Ρίτσο. Το άγημα ερεύνησε λεπτομερώς τη νησίδα και το κτήριο του φάρου και μη βρίσκοντας κάτι ύποπτο μετά από δίωρο επέστρεψε στο πλοίο. Στη συνέχεια το Β. Όλγα συνέλαβε παρά τη νησίδα Zebra δύο Γερμανούς, έναν ανθυπασπιστή και έναν στρατιώτη που επέβαιναν σε λέμβο.



1.Σημαία υποβρυχίου Παπανικολής. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.

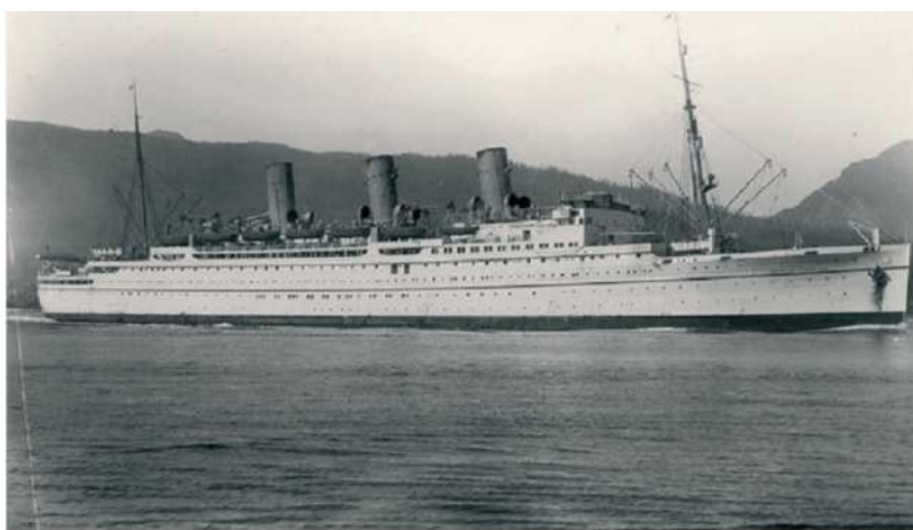
2.Σφραγίδα υποβρυχίου Παπανικολής.Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.

3.Πυξίδα γέφυρας υποβρυχίου Παπανικολής. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος

Την 1η Ιουνίου το Β. Όλγα μαζί με το βρετανικό αντιτορπιλικό Jervis απέπλευσαν από τη Μάλτα για τις ανατολικές σικελικές ακτές. Ενώ βρίσκονταν καθ' οδόν, ειδοποιήθηκαν να πλεόσουν πάση δυνάμει προς το ακρωτήριο Spartivento,όπου από βρετανικό αεροσκάφος είχαν εντοπιστεί τρία πλοία και ένα συνοδό να πλέουν προς νότο. Κατά τις 1:30 της 2ας Ιουνίου τα συμμαχικά πλοία όντως συναντούν τον εχθρό. Στις 01:38, ο προβολέας του Jervis φωτίζει το εμπορικό σκάφος και ταυτόχρονα με το Β. Όλγα ανοίγει πυρ εναντίον του. Οι βολές υπήρξαν επιτυχείς και το εμπορικό σκάφος τυλίχθηκε στις φλόγες. Στη συνέχεια, το Jervis βύθισε και ένα ιταλικό τορπιλοβόλο.

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

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



To Empress of Canada

Τα σχόλια των βρετανικών ναυτικών αρχών ήταν διθυραμβικά. Ο Βρετανός διοικητής αντιτορπιλικών στην υπ' αριθμόν 620/0897 από 2/6 αναφορά του καταλήγει πολύ χαρακτηριστικά με τα ακόλουθα

λόγια:

I consider that lieutenant commander G.Blessas DSO R.H.N., backed me up in the most able manner and great credit is to him for the way he handled and fought his ship⁴¹.

Ο Βρετανός αντιναύαρχος της Μάλτας εξήρε ιδιαίτερα το γεγονός ότι τα δύο συμμαχικά πλοία συνεργάστηκαν αποτελεσματικά χωρίς ανταλλαγή σημάτων.

Συγκεκριμένα:

It is considered that the almost complete absence of signalling is positive proof of the efficiency of these two officers⁴².

Τέλος, ο ίδιος ο Στόλαρχος της Μεσογείου σε απόσπασμα της υπ' αριθμόν 00255/9 έκθεσής του από 19/6, το οποίο κοινοποιήθηκε και στον Έλληνα Αρχηγό Στόλου αναφέρει τα εξής:

This was a spirited and well fought action which reflects great credit on lieutenant commander Blessas D.S.O.-R.H.N., and his ship's company.

Τέλος, από τον Έλληνα Αρχηγό Στόλου επαινέθηκε και ο δίοπος πυροβολητής Λιάσκος, αρχηγός του 3ου πυροβόλου για την επιτυχή πρωτοβουλία του. Στον αποκλεισμό των βορειο αφρικανικών ακτών συμμετείχαν και τα αντιτορπιλικά

⁴¹ Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ, 2/6/43.

⁴² Ο.π.

Μιαονλης (κυβερνήτης πλωτάρχης Νικητιάδης) και Πίνδος (κυβερνήτης πλωτάρχης Φοίφας). Το Μιαονλης,στις 11 Μαΐου αιχμαλώτισε 3 Γερμανούς αεροπόρους, 1 αξιωματικό και 2 υπαξιωματικούς, οι οποίοι έπλεαν πάνω σε σχέδια. Αργότερα περισυνέλεξε από μικρή αλιευτική λέμβο 4 Γερμανούς, 2 υπαξιωματικούς και 2 στρατιώτες,ενώ τέλος συνέλαβε 13 Ιταλούς (3 αξιωματικούς, 10 υπαξιωματικούς και στρατιώτες) και 2 Γερμανούς στρατιώτες, οι οποίοι ευρίσκονταν σε λέμβο. Το Πίνδος, στις 12/5 συνέλαβε αρχικά 15 Γερμανούς, 1 υπαξιωματικό και 14 στρατιώτες, οι οποίοι ευρίσκονταν σε λέμβο που έπλεε από την Τύνιδα και στη συνέχεια 4 ακόμη Γερμανούς στρατιώτες, οι οποίοι ευρίσκονταν σε άλλη λέμβο. Τέλος το αντιτορπλικό Κανάρης με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Δαμηλάτη μαζί με βρετανική ναυτική δύναμη απέκλεισε περιοχή γύρω από τη χερσόνησο Bon και τη νησίδα Zebra. Τις πρώτες πρωινές ώρες αναγκάστηκε σε παράδοση η επί της νήσου γερμανοϊταλική δύναμη. Παραδόθηκαν 120 Γερμανοί και Ιταλοί αξιωματικοί και στρατιώτες, ενώ παρελήφθησαν από το ελληνικό πλοίο 7 αξιωματικοί και 31 στρατιώτες και ναύτες.

Ήρθε όμως, η ώρα του άλματος των συμμάχων στην Ευρώπη διά μέσου της Ιταλίας. Πρώτοι αντικειμενικοί στόχοι ήταν τα ιταλικά νησιά Παντελαρία και Λαμπεδούσα. Στην επιχείρηση αυτήν συμμετείχε και το Β. Ολγα. Ο υποναύαρχος Αλεξανδρής αναφέρει⁴³:

Κατά τον πλούν τής 10ης-12ης/6/'43 μετέσχεν (σ.σ. το Β. Όλγα) τής επιχειρήσεως καταλήψεως Παντελαρίας και Λαμπεδούσης μετά τής Αγγλικής Ναυτικής Δυνάμεως, αποτελουμένης εκ 4 καταδρομικών και 7 αντιτορπιλικών. Κατά τήν επιχείρησιν, ή Ναυτική Δύναμις υπέστη επίθεσιν εξ είκοσιτεσσάρων εχθρικών αεροσκαφών, άπασαι αί βόμβαι τών οποίων έβλήθησαν κατά τού πλοίου. Τό πλοίον περιεβάλλετο συνεχώς από στήλας ύδατος,ώστε προς στιγμήν να νομισθή υπό ενός Αγγλικού άντ/κου⁴⁴ ότι έβλήθη καιρίως καί τούτο έχείρισεν προς παραβολήν εις τήν πλευράν αυτού. Επί τού πλοίου εύρέθησαν θραύσματα βομβών. Ούδεμίαν ζημίαν ή άπώλειαν υπέστη. Μετά τής λοιπής Ναυτικής Δυνάμεως ήρχισεν βάλλον εξ άποστάσεως 2.300 μέτρων κατά τής νήσου Παντελαρίας, βαλλόμενον συγχρόνως υπό τών πυροβολείων. Μετά τινας βολάς κατά τού πυροβολείου, τούτο έσίγησεν. Όλόκληρος ή Ναυτική Δύναμις υπέστη ισχυρόν βομβαρδισμόν υπό έχθρικών άεροσκαφών, στρεφόμενων κυρίως έναντίον τών οπλιταγωγών καί άποβατικών άνευ άποτελέσματος. Ή άπόβασις επί τής νήσου Παντελαρίας έξετελέσθη. Εν συνεχεία,συνέπλευσε μετά τής Αγγλικής Ναυτικής Δυνάμεως προς κατάληξιν τής νήσου Λαμπεδούσης. Έξ άποστάσεως 10.000 μέτρων από τής νήσου,συμμετέχει εις τον βομβαρδισμόν τού Λιμένος καί τών πυροβολείων, βαλλόμενον υπό τών πυροβολείων τής νήσου. Ό βομβαρδισμός επανελήφθη τετράκις, μεθ' ό ή νήσος ύψωσε λευκάς σημαίας καί ήρχισεν άκολούθως ή άπόβασις. Κατά τήν άπόβασιν ταύτην ούδεμία άπώλειαν ή ζημίαν υπέστη τό πλοίο. Αυτή την περίοδο αναφέρονται μόνο δύο περιπολίες ελληνικών υποβρυχίων. Το Παπανικολής με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Ρουσσέν εκτέλεσε την πρώτη από αυτές

43 Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ,11/6/1943

44Το αντιτορπιλικό Nubian Φωκάς (1953), τόμ. Β', 240

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

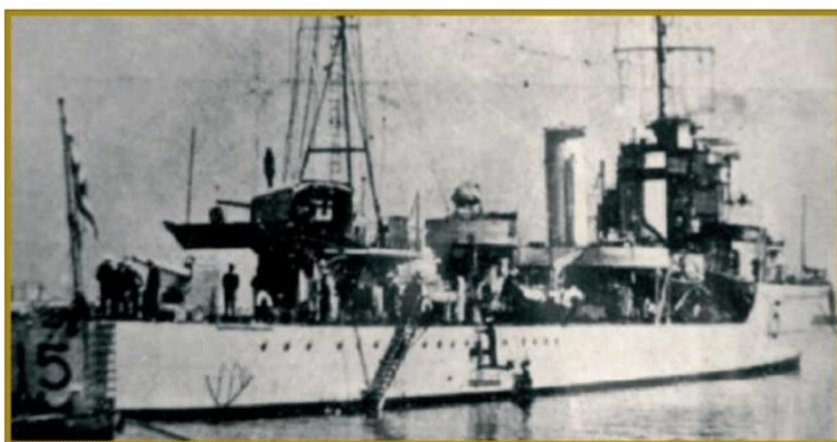
Στις 1 Ιουνίου, το Κατσώνης συνεχίζοντας την περιπολία του διήλθε από το στενό Σάμου-Ικαρίας. Στο λιμάνι του Καρλοβάσου εντόπισε ιταλικό εξοπλισμένο φορτηγό άνω των 7.000 τόνων. Το εν λόγω σκάφος ήταν αγκυροβολημένο με τέτοιο τρόπο ώστε μόλις φαινόταν, ενώ οι συνθήκες επίθεσης δεν ήταν βολικές. Ο κυβερνήτης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



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



Το ναρκαλιεύτικό Αφρόδεσσα. Τπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Το Βασίλισσα Ολγα. Τπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

Το ιταλικό
αντιτορπιλικό Castore.
Συλλογή Giorgio Parodi



COLLEZIONE GIORGIO PARODI R.N. " CASTORE "- 1942

αντιμετωπίζοντας και πάλι προβλήματα υλικού, τα οποία άλλωστε ταλάνιζαν όλα τα γηραιά πλοία του Ελληνικού Στόλου⁴⁵.

Στο Υπουργείο Ναυτικών κατά την κυβερνητική μεταβολή του Απριλίου, ο Γ. Ρούσσος αντικαταστάθηκε από τον Σοφοκλή Βενιζέλο, ο οποίος και συνέστησε υπό την προεδρία του ανώτατο ναυτικό συμβούλιο, στο οποίο συμμετείχαν ως μέλη: ο Αρχηγός Στόλου, ο γενικός διευθυντής του Υπουργείου, ο πλοίαρχος Μεζεβίρης, ο οποίος κατήλθε εκείνη την εποχή από την Ελλάδα προαχθείς σε υποναύαρχο και ο σύνδεσμος στο Κάιρο Μάτεσις.

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

Στα ελληνικά πολεμικά πλοία, ιδίως τα νεότερα, επιφυλασσόταν ένας πολύ ενεργός ρόλος. Αλλά ακόμα και τα παλαιότερα αντιτορπιλικά, όπως τα τορπιλοβόλα Νίκη και Άσπις, χρησιμοποιήθηκαν σε καθημερινές συνοδείες προπαρασκευαστικής μορφής από τα λιμάνια της Συρίας προς το Πορτ Σάϊντ και από εκεί στην Αλεξάνδρεια. Από τις πρώτες ημέρες του Ιουλίου άρχισαν να κινούνται από τα αιγυπτιακά λιμάνια προς τα δυτικά οι μεγάλες νηοπομπές οπλιταγωγών, στων οποίων τις συνοδείες συμμετείχαν το Πίνδος και το Μιαούλης. Στις 4 Ιουλίου το Β. Όλγα έχοντας συμπεριληφθεί στη ναυτική δύναμη κάλυψης, κατέφτασε στην Αλεξάνδρεια για να

⁴⁵Εις κυβερνήτην άντιπλοίαρχον Λάσκον, αξιωματικούς, ύπαξιωματικούς καί ναύτας Κατσώνη εκφράζω την πλήρη εύαρέσκειαν καί τά θερμά συγχαρητήρια μου συγχαρητήρια, διότι μάχονται υπό τοιαύτας τραγικάς συνθήκας λειτουργίας υλικού με τόσον λαμπρά άποτελέσματα, διά τά οποία ύπερφηφανεύομεθα όλοι οί Έλληνες. Υπουργός Ναυτικών 261200/ Ιούνιος 1943. Βλ. Φωκάς (1953), τόμ. Β', 246.

αποπλεύσει από εκεί για το μέτωπο της αποβατικής επιχείρησης. Υπήρχε η πεποίθηση ότι ο Ιταλικός Στόλος θα έδινε τον υπέρ πάντων αγώνα και γι' αυτό τον λόγο, ο Έλληνας Αρχηγός Στόλου και ο Βρετανός διοικητής των αντιτορπιλικών της δύναμης κάλυψης επιβιβάστηκαν στο πλοίο για να εμψυχώσουν το πλήρωμά του⁴⁶. Αντίδραση όμως από τον Ιταλικό Στόλο δεν υπήρξε. Οι συμμαχικές νηοπομπές που μετέφεραν το πρώτο κύμα της αποβατικής δύναμης, έφθασαν στις 2:30 της 10ης Ιουλίου στα καθορισθέντα σημεία των αιγιαλών της νότιας και ανατολικής ακτής της Σικελίας και άρχισαν αμέσως την απόβαση. Η ιταλική επάκτια αντίσταση ήταν ασθενής και η απόβαση προχώρησε κανονικά. Στις 7.30 τα συμμαχικά στρατιωτικά τμήματα άρχισαν να προελαύνουν προς το εσωτερικό.

Τα ελληνικά πλοία Πίνδος, Κανάρης, Μιαούλης και Αδρίας, αφού συνόδευσαν τις νηοπομπές μέχρι τις θέσεις αποβάσεως, ανέλαβαν μαζί με τα βρετανικά αντιτορπιλικά ανθυποβρυχιακές περιπολίες, κατά τη διάρκεια των οποίων υπέστησαν επανειλημμένες επιθέσεις αεροσκαφών και επάκτιων πυροβολείων χωρίς όμως κάποια συνέπεια. Στις 12 Ιουλίου το αντιτορπιλικό Κανάρης, αφού ολοκλήρωσε την περιπολία του, διατάχθη να συνοδεύσει τον μονίτορα⁴⁷ Εϊβυϊΐδ, που κατευθυνόταν προς την οχυρωμένη ναυτική βάση της Αυγούστας για να τη βομβαρδίσει. Όταν έφθασαν προ του λιμένα το βρετανικό πλοίο άρχισε μαζί με δύο καταδρομικά τον βομβαρδισμό, ενώ το Κανάρης (κυβερνήτης πλωτάρχης Δαμηλάτης, επέβαινε και ο διοικητής αντιτορπιλικών πλοίαρχος Βλαχόπουλος) διατάχθηκε να πλησιάσει στην είσοδο του λιμένα για αναγνώριση. Ο κυβερνήτης του ελληνικού αντιτορπιλικού ζήτησε άδεια να αποστείλει οπλισμένη βενζινάκατο εντός του λιμένος. Η άδεια χορηγήθηκε και ενώ η βενζινάκατος προχωρούσε προς το λιμένα, δέχτηκε καταιγισμό πυρός από εχθρική πυροβολαρχία. Το Κανάρης, ανταποδίδοντας το πυρ, εισέπλευσε μέσα στον λιμένα για να παραλάβει τη βενζινάκατο, η οποία εν τω μεταξύ είχε αποβιβάσει άνδρες στη στεριά, που είχαν μάλιστα συλλάβει και μερικούς Ιταλούς. Κατά τη διάρκεια του έκπλου του, το ελληνικό πολεμικό δέχθηκε ομοβροντία ανεπιτυχούς εχθρικού πυρός. Στη συνέχεια, ανέλαβε ανθυποβρυχιακή έρευνα έξω από το λιμάνι της Αυγούστας, κατά την οποία υπέστη επίθεση εχθρικών βομβαρδιστικών χωρίς όμως αποτέλεσμα.

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

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

Το Μιαούλης(κυβερνήτης πλωτάρχης Νικητιάδης), το πρωί της 12ης Ιουλίου διέσωσε και ρυμούλκησε στη Μάλτα ένα βρετανικό αντιτορπιλικό που είχε βληθεί από βόμβα αεροπλάνου. Στη συνέχεια μαζί με το Αδρίας (κυβερνήτης αντιπλοίαρχος Τούμπας) ανέλαβε περιπολία έξω από την Αυγούστα. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιπολίας, στις 14 Ιουλίου, το Αδρίας διέσωσε πιλότο καταρριφθέντος βρετανικού καταδιωκτικού και κατόπιν τρεις αεροπόρους, πλήρωμα αμερικανικού αεροσκάφους που είχε καταρριφθεί από εχθρικό επάκτιο πυροβολείο. Στις 17 Ιουλίου, το Β. Όλγα,μαζί με το βρετανικό θωρηκτό Warspite,ένα καταδρομικό και επτά αντιτορπιλικά, συμμετείχε στον σφοδρό βομβαρδισμό της Κατάνης για υποβοήθηση της προς βορρά κατά μήκος της ανατολικής ακτής συμμαχικής προέλασης. Η κορβέτα Σαχτούρης(κυβερνήτης αντιπλοίαρχος Μανωλάτος) είχε αποπλεύσει από το Πορτ Σάιντ ως μέρος συνοδείας νηοπομπής στις 3 Ιουλίου. Απεσπάστηκε όμως από αυτή για να μεταφέρει στη Βεγγάζη 251 ναυαγούς ενός торπιлисθέντος οπλιταγωγού της νηοπομπής,στην οποία επανέπλευσε μετά το πέρας της μεταφοράς. Στις 18 Ιουλίου έλαβε μέρος στη συνοδεία νηοπομπής προς τις Συρακούσες, όπου και κατέπλευσε την 25η Ιουλίου.

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

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

Το Πίνδος,αφού συμμετείχε σε συνοδεία από Τρίπολη μέχρι Σαλέρνο, κατά την οποία υπέστη αεροπορική προσβολή και έβαλε κατά αεροσκαφών, έλαβε μέρος στις επιχειρήσεις της απόβασης. Ανέλαβε περιπολίες, συνόδευσε βρετανικά καταδρομικά

και όλα αυτά κάτω από επίμονες και συνεχόμενες αεροπορικές επιθέσεις του εχθρού. Εκτός από διάφορες επιθέσεις,εναντίον πιθανών θέσεων υποβρυχίων, το Πίνδος κατά τη διάρκεια συνοδείας του (20-24 Σεπτεμβρίου), διέσωσε τον ανθυποσηναγό Τρίποδη, ο οποίος είχε πέσει στη θάλασσα λόγω βλάβης του αεροσκάφους του. Το Β. Όλγα αποτέλεσε μέρος της Δύναμης V, διαδρομώντας πλησίον των θέσεων της απόβασης.

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

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

Το κύριο μέρος του Ιταλικού Στόλου που έπλεε στις βορειο αφρικανικές ακτές συναντήθηκε με βρετανική μοίρα αποσπασμένη από την αποβατική δύναμη του Σαλέρνο γι' αυτό τον σκοπό, παρά το ακρωτήριο Bon. Αποτελείτο αυτή η μοίρα από τα θωρηκτά Valiant και Warspite και 7 αντιτορπιλικά μεταξύ αυτών και το Β. Όλγα. Οι μέχρι χθες αντίπαλοι στόλοι έπλευσαν μαζί μέχρι την Μπιζέρτα, από όπου είχε βγει προς συνάντησή τους το αντιτορπιλικά Hampledon επί του οποίου ευρίσκονταν ο Άγγλος Στόλαρχος Sir Andrew Cunningham και ο στρατηγός Αϊζενχάουερ. Στη συνέχεια τα παραδοθέντα ιταλικά πλοία έπλευσαν προς τη Μάλτα, όπου την 11 Σεπτεμβρίου υπεγράφη στο γραφείο του ναυάρχου Cunningham από τον Ιταλό ναύαρχο το επίσημο πρακτικό της παράδοσης.

Στις 10 Σεπτεμβρίου κατέπλευσαν στη Μάλτα και τα ιταλικά πολεμικά που είχαν παραδοθεί στον Τάραντα. Λίγο έξω από το λιμάνι της Μάλτας ενώθηκε με τη συνοδεία και το αντιτορπιλικό Άδρίας. Ύστερα από την υπογραφή του πρακτικού της παράδοσης του Ιταλικού Στόλου στη Μάλτα, αποφασίστηκε τα δύο ισχυρότερα ιταλικά θωρηκτά με 4 καταδρομικά και ισάριθμα αντιτορπιλικά να σταλούν στην

Αλεξάνδρεια, όπου τα δύο θωρηκτά θα αφοπλίζονταν. Ο Ιταλικός Στόλος αναμενόταν να φθάσει στην Αλεξάνδρεια στις 16 Σεπτεμβρίου. Το απόγευμα της προηγούμενης, ο Βρετανός Αρχηγός του Στόλου της Ανατολικής Μεσογείου Sir John Cunningham ειδοποίησε τον Έλληνα Αρχηγό Στόλου ότι το επόμενο πρωί θα ύψωνε το σήμα του επί βρετανικού ναρκαλιευτικού και θα έπλεε προς συνάντηση του ισχυρού αυτού τμήματος του Ιταλικού Στόλου. Τον καλούσε λοιπόν να τον συνοδεύσει επιβαίνοντας και αυτός ενός ναρκαλιευτικού. Ο Έλληνας Αρχηγός Στόλου εξέλεξε ως ναυαρχίδα του ένα από τα 4 καινούργια ναρκαλιευτικά που είχαν καταφθάσει στην Αλεξάνδρεια, το Καρτερία, ενώνοντας έτσι το ένδοξο παρελθόν με το ηρωικό παρόν του Πολεμικού Ναυτικού, καθώς το πλοίο έφερε το όνομα του ατμοπλοίου που επιχείρησε στην Ελληνική Επανάσταση και το οποίο κυβερνούσε τότε ο θερμός Άγγλος φιλέλληνας Λστιγξ.

Το πρωί της 16ης Σεπτεμβρίου, το βρετανικό ναρκαλιευτικό Durby και το ελληνικό Καρτερία έχοντας επηρμένα τα σήματα του Άγγλου και του Έλληνα ναυάρχου, απέπλευσαν από την Αλεξάνδρεια για να συναντήσουν τον ηττημένο εχθρό. Τα δύο ναρκαλιευτικά πλησίασαν στα ιταλικά πλοία, τα οποία απέδιδαν τις κεκανονισμένες τιμές στα νικηφόρα σήματα του Άγγλου και Έλληνα ναυάρχου. Όταν ολοκληρώθηκε ο κατάπλους στην Αλεξάνδρεια ο Έλληνας Αρχηγός Στόλου έστειλε στον Άγγλο ναύαρχο το ακόλουθο σήμα:

Ήτο μία μεγάλη και αλησμόνητος ημέρα. Σάς εύχαριστώ.

Για να λάβει τη χαρακτηριστική απάντηση:

Ναι. Και ελπίζω να είμεθα μαζί, όταν έπαναληφθή μέ τον γερμανικόν στόλον⁴⁸.

Το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, παρά τα ολιγάριθμα πλοία εκ των οποίων πολλά ήταν σε κακή κατάσταση όσον αφορά το υλικό, είχε γίνει ένα σεβαστό ναυτικό που έπλεε από τον Ατλαντικό μέχρι τον Ινδικό Ωκεανό. Ήταν ένας ισότιμος σύμμαχος των Βρετανών και το παραπάνω γεγονός δείχνει την αναγνώριση των θυσιών αλλά κυρίως των ικανοτήτων των στελεχών του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Το Ελληνικό Ναυτικό έπλεε νικηφόρο στα νερά της Μεσογείου, ενώ η Ιταλία είχε ντροπιαστικά ηττηθεί.

Ενώ το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό λοιπόν ευρισκόταν στο μεσουράνημα της δόξας του, η χαρά θα κοβόταν απότομα από το ηρωικό τέλος δύο ναυτικών μονάδων του.

Του υποβρυχίου Κατσώνης και του αντιτορπιλικού Β. Όλγα. Σύμφωνα με την αναφορά του υπάρχου του Κατσώνης Η. Τσουκαλά⁴⁹, το υποβρύχιο απέπλευσε από τη Βηρυτό το απόγευμα της 5/9/1943 για το βορειοδυτικό Αιγαίο. Αμέσως παρουσιάστηκαν πολλές βλάβες στο γηραιό υλικό του, οι οποίες αντιμετωπίστηκαν μετά από επίπονη προσπάθεια του πληρώματος. Ο αριστερός ηλεκτροκινητήρας, αν και προσωρινά έδειξε κάποια βελτίωση, στη συνέχεια παρουσίασε και πάλι κακή μόνωση, με αποτέλεσμα η περιπολία να συνεχιστεί με έναν κινητήρα.

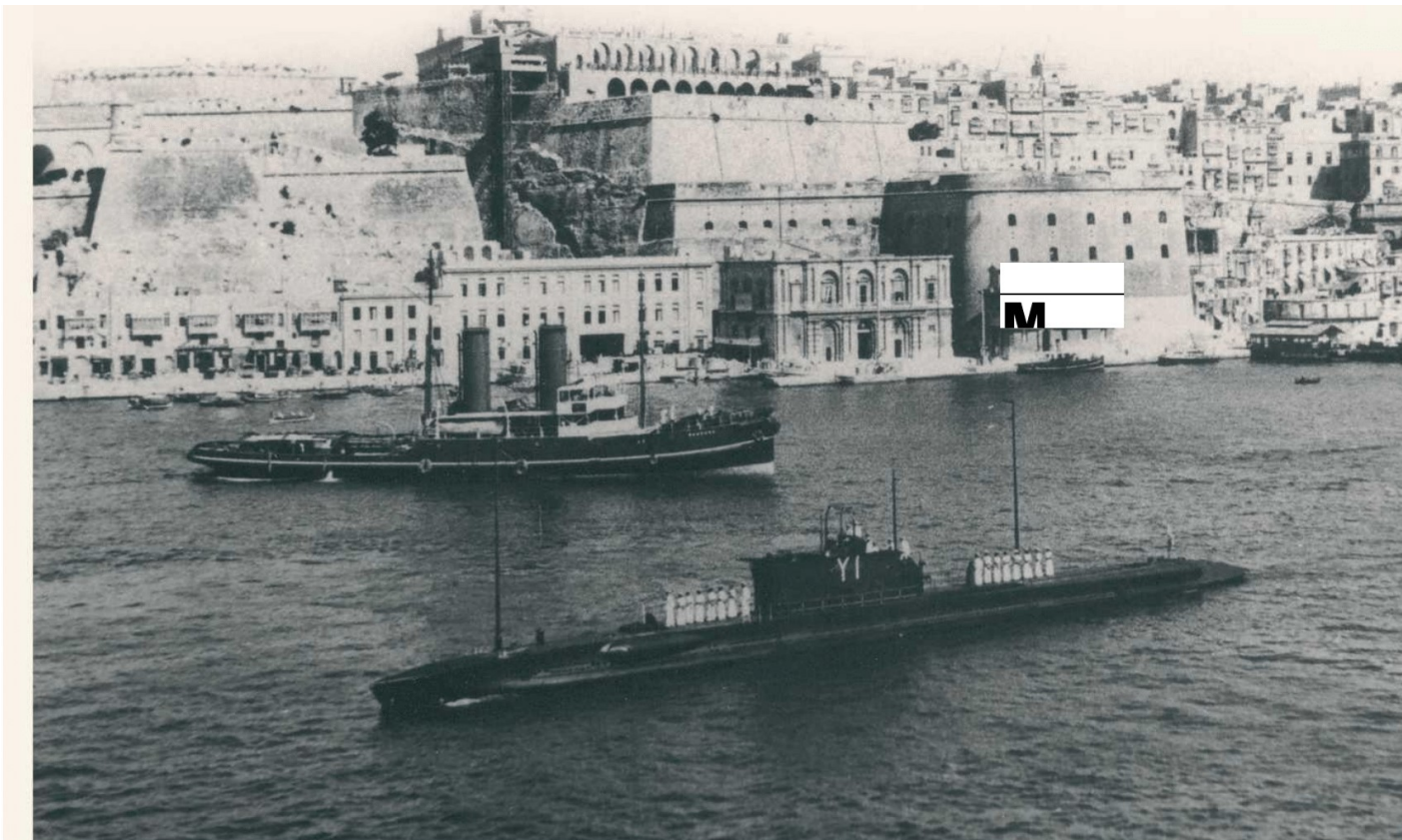
Λόγω των καθυστερήσεων το υποβρύχιο αποβίβασε τον συνταγματάρχη Φραδέλο στο προκαθορισμένο σημείο των νοτιοανατολικών ακτών της Εύβοιας 24 ώρες αργότερα. Μετά την ολοκλήρωση της αποστολής απομακρύνθηκε και κατά το μεσονύκτιο συνάντησε ανοικτά της Σκύρου δύο μικρά ιστιοφόρα. Με βολές

48 Φωκάς (1953), τόμ. Β', 272

49 Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ

πυροβόλου, το Κατσώνης τα ανάγκασε να σταματήσουν. Τα πληρώματα έδωσαν δύο σημαντικές πληροφορίες: Πρώτον, ότι στον ορμίσκο της Σκιάθου λιμενιζόταν τη νύχτα γερμανικό ναρκαλιευτικό εκτοπίσματος 1.000 τόνων. Δεύτερον, ότι από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης επρόκειτο να αποπλεύσει το επιτεταγμένο από τους Γερμανούς μεγάλο γαλλικό μεταγωγικό Ξήψα.

Αν και στις 4 το πρωί της 14ης Σεπτεμβρίου ελήφθη διαταγή για αλλαγή της περιπολίας, να πλεύσει δηλαδή βόρεια της Ικαρίας για την παρεμπόδιση αποστολής γερμανικών ενισχύσεων στη Σάμο μετά τη συνθηκολόγηση των Ιταλών, ο κυβερνήτης αποφάσισε να παραμείνει σε περιπολία στο βόρειο άκρο της Σκιάθου αναμένοντας το Sim.fr α. Όλη η 14^η/9 αναλώθηκε σε άκαρπη περιπολία. Κατά το μεσημέρι εντοπίστηκαν δύο επιπλέονσες νάρκες που είχαν αποσπασθεί από συμμαχικό ναρκοπέδιο, τις οποίες απέφυγε το υποβρύχιο. Κατά τις 19:30, το Κατσώνης σταμάτησε ιστιοφόρο από το οποίο έλαβε την πληροφορία ότι ο καπνός που φαινόταν στον ορίζοντα προερχόταν από μεγάλο μεταγωγικό που ερχόταν από τη Θεσσαλονίκη.



Κατά τη διάρκεια της κατάδυσης όμως παρουσιάστηκε βλάβη και στον δεξιό ηλεκτροκινητήρα προερχόμενη από εμπλοκή των χειριστικών μοχλών. Για αυτό αποφασίστηκε, μετά από πρόχειρη επισκευή του δεξιού ηλεκτροκινητήρα, να χρησιμοποιηθεί χωρίς περιορισμό ο αριστερός ηλεκτροκινητήρας. Ήταν ήδη 8 το βράδυ και από το περισκόπιο δεν φαινόταν τίποτα. Ο κυβερνήτης διέταξε ανάδυση και έπλευσε εν επιφάνεια και με τις δύο μηχανές ολοταχώς εναντίον των εχθρών, ενώ

η ομοχειρία πυροβόλου κατέλαβε τη θέση της⁵⁰. Όταν το υποβρύχιο βρισκόταν σε απόσταση 2.000 μέτρων από το εχθρικό πλοίο, αυτό εξέπεμψε σήμα αναγνώρισεως. Δεν ήταν το αναμενόμενο εμπορικό πλοίο, αλλά γερμανική κορβέτα. Διετάχθη αμέσως ταχεία κατάδυση σε περισκοπικό βάθος, ενώ ο κυβερνήτης έσπευσε να ζητήσει πληροφορίες για τη θέση του κοντινού ναρκοπεδίου. Είχε ήδη νυχτώσει και το έντονο σεληνόφως δεν επέτρεπε περισκοπική παρατήρηση.



Το υποβρύχιο Κατσώνης μετά από περιπολία στο Ανατολικό Αιγαίο. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού

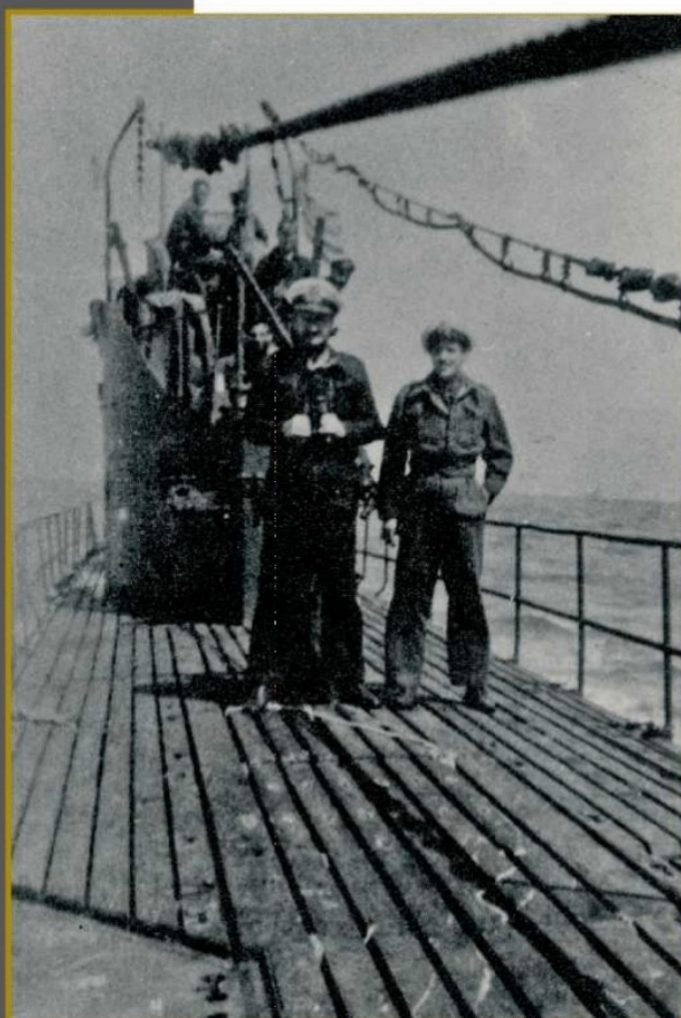
Η γερμανική κορβέτα εκτοπίσματος 1.000 τόνων υπό τον υποπλοίαρχο Friedrich Vollheim πλησίασε κι έβαλε πάνω από το υποβρύχιο τρεις δέσμες βομβών με ελάχιστη χρονική διαφορά μεταξύ τους. Οι βόμβες εξερράγησαν δίπλα στο υποβρύχιο προκαλώντας μεγάλες ζημιές. Τότε ο κυβερνήτης διέταξε γενική εκδίωξη έρματος και ανάδυση. Το υποβρύχιο ανέβηκε κανονικά στην επιφάνεια αλλά το άνοιγμα της καθόδου του πυργίσκου

παρουσίασε εμπλοκή και χρειάστηκε η χρήση σιδερένιου μοχλού για να κατορθώσουν να ανέβουν στη γέφυρα ο κυβερνήτης, οι αξιωματικοί και η ομοχειρία. Οι άνδρες του υποβρυχίου με το πυροβόλο άρχισαν να βάλουν επιτυχώς κατά της κορβέτας, ενώ οι Γερμανοί, αφού στην αρχή σάστισαν από το ελληνικό θάρρος, ανταπέδωσαν με σφοδρό πυρ κατά του υποβρυχίου. Τραυματίστηκε βαριά ο υποκελευστής Χαρίδης καθώς και ο σημαιοφόρος Λαμπρινούδης, ο οποίος ήταν εγγονός του Παύλου Κουντουριώτη. Ο σκοπευτής του πυροβόλου κελευστής Στάμου τραυματίστηκε θανάσιμα, ενώ στο πυροβόλο έσπευσε και ο ίδιος ο κυβερνήτης. Ένα εχθρικό βλήμα όμως σκότωσε τον ηρωικό κυβερνήτη και τον υποπλοίαρχο Τρουπάκη.

⁵⁰ Η ομοχειρία αποτελούνταν από τον υποπλοίαρχο Τρουπάκη, τον υποπλοίαρχο Μυκόνιο και τον επίκουρο σημαιοφόρο Λαμπρινούδη



Ο Βασίλειος Λάσκος.
Υπηρεσία Ιστορίας
Ναυτικού.



Επί του υποβρυχίου Κατσώνης. Ο κυβερνήτης Βασίλειος Λάσκος μαζί με μέλη του πληρώματος.
Διακρίνονται οι Λ. Στάμου, Λ. Τσίγκρος, Ν. Παναγιωτόπουλος. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού. Ο κυβερνήτης του Κατσώνης
Βασίλειος Λάσκος μαζί με τον ύπαρχο, Ηλία Τσουκαλά. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

Ο ύπαρχος Τσουκαλάς ευρισκόταν στο εσωτερικό του σκάφους προσπαθώντας να κινήσει τις μηχανές. Διέταξε εγκατάλειψη πλοίου και οι λίγοι άνδρες που είχαν απομείνει επιχείρησαν να βγουν. Οι τέσσερις τελευταίοι από αυτούς σφηνώθηκαν στην κάτω δίοδο του πυργίσκου και παρά τις προσπάθειες δεν κατέστη δυνατόν να απελευθερωθούν. Ο ύπαρχος προσπάθησε απελπισμένα να απελευθερώσει τους εγκλωβισμένους, αλλά μην κατορθώνοντάς το, έλαβε τα τελευταία μέτρα για την ταχύτερη βύθιση του υποβρυχίου. Μέσα στο σκοτάδι και τον αποπνικτικό καπνό, συνάντησε τον Βρετανό σύνδεσμο και τους υποκελευστές Αναστόπουλο και Σελάκη που είχαν επίσης αποκλειστεί μέσα στο σκάφος. Παλεύοντας απεγνωσμένα κατάφεραν να απελευθερώσουν την κάθοδο των αξιωματικών από την οποία εξήλθαν στο κατάστρωμα τελευταίοι και έπεσαν στη θάλασσα λίγο πριν το υποβρύχιο βυθιστεί εντελώς. Οι απωλεσθέντες ανέρχονται σε 32⁵¹, ενώ 15⁵² συνελήφθησαν από τους Γερμανούς. Ο ύπαρχος υποπλοίαρχος Τσουκαλάς, καθώς και οι υπαξιωματικοί Τσίγκρος και Αντωνίου κατόρθωσαν κολυμπώντας να φτάσουν στη Σκιάθο και από εκεί να επιστρέψουν στη Μ. Ανατολή.

Ακολουθεί απόσπασμα της αναφοράς του υποπλοιάρχου Ηοι⁵βη, ο οποίος ήταν ο Βρετανός σύνδεσμος στο υποβρύχιο:

Άνεκρίθην υπό τού Κυβερνήτου Πλωτάρχου νοΐκή καί τού Υπάρχου, όστις ήτο τραυματισμένος. Ούτοι είχαν άποκομίσει μεγάλην έκτίμησιν από τήν μάχην την άναληφθείσαν υπό των Έλλήνων και απέδωσαν φόρον τιμής εις τήν ήγεσίαν και τό θάρρος τού Κυβερνήτου Λάσκου. Ένα από τά βλήματά μας έθεσεν εκτός μάχης τό πυρμαϊόν τούς πυροβόλον φονεύσαν έναν άνδρατού πληρώματος και τραυμάτισαν πλείστους άλλους, συμπεριλαμβανομένου και τού Υπάρχου.

Θεωρώ τήν άπώλειαν τού Τ/Β Κατσώνης μετά τού Κυβερνήτου, τών Αξιωματικών και τών άνδρών, ως τήν μεγαλυτέραν άπώλειαν τήν όποιαν υπέστη τό Έλληνικόν Ναυτικόν. Ο Κυβερνήτης Λάσκος, έπεσεν όπως τό έπεθύμει, πολεμών έναντίον τών έπιδρομέων τής λατρευτής τού πατρίδας. Κατά τήν διάρκειαν τής βραχείας ύπηρεσίας μου υπό τάς διαταγάς του, έσχημάτισα μίαν ύψιστην έκτίμησιν διά τήν ικανότητα ήγεσίας καί τήν άνωτερότητά του. Οί Αξιωματικοί καί οί άνδρες με έκαμναν να αισθάνομαι τελείως ως εύρισκόμενον μεταξύ ιδικών μου καί μου ήσαν πολύτιμοι βοηθοί. Η μόνη μου λύπη είναι ότι είχα μίαν τόσον βραχείαν γνωριμίαν μετ'

51 Πλοίαρχος Β. Λάσκος, πλωτάρχης Σ. Μυκόνιος, πλωτάρχης Σ. Τρουπάκης, ανθυποπλοίαρχος Π. Λα-μπρινούδης, ανθυποπλοίαρχος Κ. Ξένος, ανθυποπλοίαρχος Μ. Καβαλούδης, σημαιοφόρος Η. Χρυσοχέρης, σημαιοφόρος Ν. Παπαγιώτζας, αρχικελευστής Δ. Μαραλέτος, αρχικελευστής Λ. Στάμου, αρχικελευστής Π. Μαγιάτης, αρχικελευστής Β. Ράντος, κελευστής Ν. Μαντωνακάκης, κελευστής Α. Βλαχάκης, υποκελευστής α1 Δ. Κουβέλης, υποκελευστής α1 Ε. Τσατσάρης, υποκελευστής α1 Κ. Σελ-λάκης, υποκελευστής α1 Π. Τσάκωνας, υποκελευστής α1 Ι. Οικονόμου, υποκελευστής α1 Α. Κρέστας, υποκελευστής β1 Ε. Πλατίδης, υποκελευστής β1 Σ. Ξεπαπαδέας, υποκελευστής β1 Χ. Αλεξίου, υπο-κελευστής β1 Ν. Θυμαράς, υποκελευστής β1 Μ. Αημναίος, δίοπος Χ. Μητσιάλης (ο περίφημος εθελοντής, «το λάφυρο»), δίοπος Γ. Λεντζάκης, δίοπος Ν. Μοσχονάς, δίοπος Α. Φουντουλάκος, δίοπος Δ. Πρίντζος, δίοπος Α. Ζωγράφος, δίοπος Ν. Κουρμούζης. Φωκάς (1953), Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ, Ελληνικός Σύνδεσμος Υποβρυχίων.

52 Κελευστής Γ. Δημητρόπουλος, κελευστής Ι. Παπαδάκης, υποκελευστής Α. Αναστόπουλος, υποκελευστής Β. Μπούτης, υποκελευστής Σ. Γκίνης, υποκελευστής Μ. Γκιόκας, υποκελευστής Χ. Μανόπουλος, υποκελευστής Κ. Μαλέας, υποκελευστής Σ. Τοκατλίδης, υποκελευστής Σ. Χαρίδης, υποκελευστής Α. Φραγκούλης, δίοπος Γ. Γιαννέλης, ναύτης Δ. Αναγνωστόπουλος, ναύτης Χ. Βακαλόπουλος, ναύτης Κ. Σταμούλης. Επίσης συνελήφθησαν αιχμάλωτοι ο Αγγλος σύνδεσμος υποπλοίαρχος Horga

αυτών, μετά δυσκολίας δύναμαι να διαμνημονεύσω τούς Αξιωματικούς κατ' όνομα, όμως αισθάνομαι ότιμέ τον θάνατο τού Στεφάνου (Τρουπάκη) καί τού Παύλου (Λαμπρινούδη) έχασα όχι μόνο συναδέλφους Αξιωματικούς, αλλά καί προσωπικούς φίλους.

Το Β. Όλγα συμμετείχε στις επιχειρήσεις των Συμμάχων στην περιοχή των Δωδεκανήσων αμέσως μετά τη συνθηκολόγηση της Ιταλίας. Το ελληνικό αντιτορπιλικό μαζί με τα βρετανικά Faulknor και Eclipse ανέλαβε πολεμική περιπολία στο στενό της Καρπάθου, με σκοπό την καταστροφή γερμανικής νηοπομπής. Πραγματοποιήθηκε η συνάντηση με τον εχθρό και ύστερα από μικρή συμπλοκή τα γερμανικά πλοία βυθίστηκαν⁵³. Μετά την επιχείρηση αυτή, το Β. Όλγα με δύο βρετανικά αντιτορπιλικά μετέφεραν στις 22/9 στρατιωτικό προσωπικό και πολεμικό υλικό στη Λέρο, η οποία είχε πρόσκαιρα καταληφθεί από τους Συμμάχους⁵⁴. Στις 25 Σεπτεμβρίου απέπλευσε από την Αλεξάνδρεια μαζί με το βρετανικό αντιτορπιλικό Intrepid. Μετά από επιθετική περιπολία στο στενό της Κάσου, έφθασε το πρωί της 26ης Σεπτεμβρίου στη Λέρο και προσορμίστηκε στο Λακκί. Λίγα λεπτά μετά, σμήνη εχθρικών αεροσκαφών επιτέθηκαν κατά του Β. Όλγα και του βρετανικού πολεμικού⁵⁵. Τα αεροσκάφη ήταν πολυάριθμα ενώ τα Α/Α πυροβόλα του νησιού που ήταν επανδρωμένα από Ιταλούς έβαλαν αραιά και αναποτελεσματικά.

53 Δυστυχώς οι πληροφορίες για αυτήν τη συμπλοκή είναι ελλιπείς και αντικρουόμενες. Από τη μία έχουμε δύο σήματα του αξιωματικού συνδέσμου, όπου στο μεν πρώτο αναφέρει ότι «FAULK NOR, ECLIPSE και Β. ΟΛΕΑ εβύθισεν δύο εχθρικά σκάφη μέσου εκτοπίσματος, εξ ων το εν πετρελαιοφόρον καθώς και εν μικρόν συνοδόν», στο δε δεύτερο ότι «εμπορικό πλοίο βυθίστηκε, ενώ το συνοδεύον τωρ

54 Έκθεση Αλεξανδρή. Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ
55 Ο.π.

3. Σχολιασμός

3.1. Εισαγωγή

Αντικείμενο αυτής της Πτυχιακής Εργασίας είναι απόσπασμα από το βιβλίο ναυτικής ιστορίας «Μεθ' ορμής ακαθέκτου. Επίτομη ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945» του συγγραφέα Υποπλοιάρχου (Ο) Παναγιώτη Γέροντα ΠΝ, σε β' έκδοση της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού.

Το συγκεκριμένο απόσπασμα προς μετάφραση αναφέρεται σε γεγονότα του 1943. Μεγάλο μέρος των γεγονότων αφορά και τις επιτυχίες των υποβρυχίων “Παπανικολής” και “Κατσώνης”. Τη βύθιση των ιστιοφόρων “Fiametta” και “Rinda”, την επίθεση κατά της γερμανικής ναρκοθετίδας στο Γύθειο και του ισπανικού εμπορικού ατμόπλοιου έξω από τη Κύθνο. Επιπλέον ο συγγραφέας αναφέρει μια πολύ σημαντική αποστολή με επικεφαλής τον αντιπλοίαρχο Σπανίδη στο βρετανικό επιταγμένο υπερωκέανιο “Empress of Canada”, όπου κατέληξε σε εγκατάλειψη του μετά από έκρηξη torπίλης. Το απόσπασμα αναφέρεται λεπτομερώς στην ενίσχυση του Ελληνικού Στόλου από καινούργια πλοία, καθώς και στις αλλαγές ηγεσίας του Υπουργείου Ναυτικών και έδρας του Στόλου. Οι πολεμικές επιχειρήσεις αποτελούν μεγάλο κομμάτι του αποσπάσματος. Τα αντιτορπιτικά “Β. Όλγα”, “Αδριάς”, “Πίνδος”, “Κανάρης” και “Μιαούλης” συμμετείχαν πολύ ενεργά. Στη νηοπομπή από την Αλεξάνδρεια, στην αποβατική επιχείρηση στη νησίδα Zebretta, στη καταστροφή του ιταλικού “Castore”, στην αιχμαλωσία αξιωματικών και στρατιωτών, καθώς και στη πολύ σημαντική επιχείρηση κατάληψης των νησιών Παντελαρία και Λεμπεδούσα. Τα υποβρύχια συνεχίζουν τις περιπολίες εκτελώντας αποστολές αποβίβασης και βυθίζοντας ατμόπλοια. Ο συγγραφέας δίνει μεγάλη έμφαση σε γεγονότα μετά την κατάληψη των νησιών Παντελαρία και Λαμπεδούσα τον Ιούλιο 1943. Κάποια από αυτά είναι ο βομβαρδισμός της βάσης Αυγούστας, ο βομβαρδισμός της Κατάνης, η κατάληψη της Νάπολι, ο κατάπλους των ναρκαλιευτικών “Durby” και “Καρτερία” από την Αλεξάνδρεια, αλλά και το “τέλος” ,όπως αναφέρει, του υποβρυχίου “Κατσώνης” και του αντιτορπιλικού “Β. Όλγα”.

Το απόσπασμα περιέχει και κάποια αυτούσια σχόλια από τον Βρετανό αντιναύαρχο της Μάλτας, τον Στόλαρχο της Μεσογείου και αναφορές του υποναύαρχου Αλεξάνδρη και του υποπλοιάρχου Horgan.

Επίσης είναι σημαντικό να γίνει αναφορά σε κάποια από τα πλοία του αποσπάσματος που έπαιξαν τόσο βασικό ρόλο στα γεγονότα της περιόδου εκείνης. Αυτά είναι τα υποβρύχια “Παπανικολής” και “Κατσώνης” και τα αντιτορπιτικά “Β. Όλγα” και “Κανάρης”.

Σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του Πολεμικού Ναυτικού το όνομα “Παπανικολής” προέρχεται από τον Δημήτριο Παπανικολή, πυρπολητή που έδρασε κατά την Επανάσταση του 1821. Το πρώτο υποβρύχιο ήταν γαλλικής σχεδίασης και ναυπήγησης και παρελήφθη από το Πολεμικό Ναυτικό το 1927. Η δράση του έγινε

στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο με δεκατέσσερις πολεμικές περιπολίες στην Αδριατική και στο Αιγαίο Πέλαγος από τις 28 Οκτωβρίου 1940 μέχρι 13 Οκτωβρίου 1944. Στη διάρκεια των περιπολιών του βύθισε εχθρικά πλοία συνολικού εκτοπίσματος 13.000 τόνων. Το 1945 παροπλίστηκε λόγω παλαιότητας. Το δεύτερο ήταν αμερικανικής σχεδίασης και ναυπήγησης. Παραλήφθηκε το 1972 και παρέμεινε στην υπηρεσία μέχρι το 1993.

Το υποβρύχιο "Κατσώνης" έλαβε το όνομά του από τον Έλληνα αξιωματικό του τσαρικού στρατού Λάμπρο Κατσώνη και ήταν το δεύτερο σκάφος με αυτό το όνομα. Υπήρξε ένα από τα έξι υποβρύχια του Πολεμικού Ναυτικού στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του Πολεμικού Ναυτικού εκτέλεσε συνολικά τέσσερις πολεμικές περιπολίες στην Αδριατική από τον Οκτώβριο του 1940 μέχρι τον Απρίλιο του 1941. Στη δεύτερη φάση του πολέμου, από τον Μάιο του 1941 μέχρι τον Οκτώβριο του 1944 εξετέλεσε τρεις πολεμικές περιπολίες, παράλληλα με άλλες ειδικές αποστολές, από βάσεις της Μ. Ανατολής. Στις 14/9/1943 με Κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Βασίλειο Λάσκο ενεπλάκη με γερμανικό καταδιωκτικό υποβρύχιο και μετά από καταδίωξη αναγκάστηκε σε ανάδυση. Μετά από ανταλλαγή πυρών εμβολίστηκε και βυθίστηκε βόρεια της Σκιάθου.

Το αντιτορπιλικό "Βασίλισσα Όλγα", σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Πολεμικού Ναυτικού κατασκευάστηκε στα αγγλικά ναυπηγεία Yarrow το 1936-38. Συμμετείχε στις επιχειρήσεις 1940-1943. Μέχρι τον Απρίλιο του 1942 πήρε μέρος σε συνοδείες νηοπομπών, αλλά και στην πρώτη και τρίτη επιδρομή στο Στενό του Οτράντο μέχρι τη κατάληψη της Ελλάδας από όπου διέφυγε μετά στη Μέση Ανατολή. Μεταξύ Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου του 1941, πραγματοποίησε μετασκευή στην Καλκούτα. Το 1942 επανήλθε στη Μεσόγειο. Συμμετείχε σε επιχειρήσεις στο Tobruk, στη Βεγγάζη, στη Παντελαρία, στη Σικελία και στην Αστυπάλαια. Το Β. Όλγα τελικά βυθίστηκε από γερμανική αεροπορική επιδρομή στις 26 Σεπτεμβρίου 1943, ενώ ήταν αγκυροβολημένο στον όρμο Λακκί της Λέρου.

Το αντιτορπιλικό "Κανάρης", σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Πολεμικού Ναυτικού, αγοράστηκε από το αμερικανικό ναυτικό το 1972, ενώ ναυπηγήθηκε το 1945.

Παρελήφθη 1 Ιουλίου 1972 στο Norfolk της Virginia των ΗΠΑ από τον Αντιπλοίαρχο Κ. Ζωγράφο. Κατέπλευσε στην Ελλάδα στις 29 Μαρτίου 1973. Ανήκε στη δύναμη της Διοίκησης Αντιτορπιλικών. Παροπλίστηκε στις 15 Σεπτεμβρίου 1993.

3.2.Ανάλυση Κειμένου-Πηγή

3.2.1. Είδος Κειμένου

Αρχικά σημαντικό για την ανάλυση οποιουδήποτε κειμένου είναι ο προσδιορισμός του είδους. Το κείμενο είναι ιστορικό-αφηγηματικό με ναυτική και στρατιωτική ορολογία. Κάποια παραδείγματα αυτής της ορολογίας είναι τα εξής: "άγημα κατάληψης", "δίοπος", "ναρκοθετίδα", "πρυμνοδετώ", "υποναύαρχος", "ανθυποβρυχιακό" και πολλά άλλα.

3.2.2. Λειτουργία κειμένου

Ο σχολιασμός και η ανάλυση του κειμένου-πηγή δεν θα μπορούσε να μην περιέχει, επίσης, τον προσδιορισμό της λειτουργίας του κειμένου. Οι λειτουργίες της γλώσσας, σύμφωνα με τον K.Bühler, είναι τρεις: αναφορική, εκφραστική και κλητική, και όπως προσθέτει αργότερα ο Roman Jakobson, φατική. Τα είδη αυτά μας βοηθούν να κατανοήσουμε και να αναλύσουμε οποιοδήποτε μεταφραστικό κείμενο. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η λειτουργία του κειμένου-πηγή είναι αναφορική καθώς “...εμπεριέχει την αναφορά στα αντικείμενα και φαινόμενα του πραγματικού κόσμου ή κάποιου άλλου...Μπορεί να αναλυθεί σύμφωνα με τη φύση του αντικειμένου του εξωτερικού κόσμου ή του αντικειμένου αναφοράς.” (Nord C., 2014). Συγκεκριμένα, τα αντικείμενα και τα φαινόμενα αναφοράς είναι τα ελληνικά υποβρύχια, αντιτορπιλικά και άλλα πλοία του στόλου, τα οποία συμμετείχαν σε ναυτικές επιχειρήσεις. Οι υπολειτουργίες της αναφορικής βασικής λειτουργίας είναι: πληροφοριακή, μεταγλωσσική, κατευθυντική και διδακτική. Εδώ το κείμενο φαίνεται να έχει μια πληροφοριακή λειτουργία, καθώς πληροφορεί τον αναγνώστη για ναυτικές επιχειρήσεις που ενεπλάκη το Πολεμικό Ναυτικό στη διάρκεια του 1943, καθώς και άλλες παρεμφερείς υποθέσεις του ναυτικού (π.χ. αλλαγή ηγεσίας του Πολεμικού Ναυτικού). Επιπλέον έχει και μια διδακτική λειτουργία, καθώς οι αναγνώστες έρχονται σε επαφή με νέα πεδία γνώσης. Αυτά είναι η ναυτιλία, η ναυπηγική και μέρος της ιστορίας του ελληνικού στόλου.

3.2.3. Σκοπός κειμένου

“Ο σκοπός του κειμένου μπορεί να οριστεί ως μια “μεταβλητή του δέκτη” (Reiss και Vermeer 1984:101). Αυτό σημαίνει ότι ο δέκτης είναι ο βασικός παράγοντας που καθορίζει τον Σκοπό του μεταφράσματος” (Nord C., 2014). Στο συγκεκριμένο απόσπασμα, λαμβάνοντας υπόψη αυτή την διαπίστωση, ο δέκτης του κειμένου είναι το ελληνικό κοινό που ενδιαφέρεται για την ναυτική ιστορία της Ελλάδας και τα επιτεύγματα του Πολεμικού Ναυτικού. Επιπλέον είναι άτομα, συμπεραίνοντας από την ειδική ορολογία του κειμένου-πηγή, με γνώσεις πάνω στο πεδίο των ναυτιλιακών ή του συγκεκριμένου κεφαλαίου της ελληνικής ιστορίας. Αναλόγως ο δέκτης του αγγλικού κειμένου, πάλι λαμβάνοντας υπόψη την ειδική αυτή φύση του κειμένου, είναι άτομα με γνώση της ιστορίας της Ελλάδας. Το κείμενο-πηγή με το μετάφρασμα, λοιπόν δεν θα μπορούσαν να παρουσιάζουν κάποια πολύ σημαντική διαφορά και γι’ αυτό τον λόγο η κυριολεκτική μετάφραση χρησιμοποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό. Ο σκοπός του κειμένου, άλλωστε, είναι η περιγραφή κάποιων ιστορικών γεγονότων και δεν μπορεί να υπάρξει αλλαγή σε αυτό. Είναι να πληροφορήσει το κοινό και να διδάξει γεγονότα και λεπτομέρειες που ίσως δεν γνώριζε. Το ύφος των κειμένων είναι επίσημο λόγω της χρήσης της καθαρεύουσας, σε σημεία

που παραθέτονται επίσημες αναφορές (“Ανεκρίθην υπό τού Κυβερνήτου Πλωτάρχου...άλλά και προσωπικούς φίλους.”). Θα μπορούσε επίσης να χαρακτηριστεί τεχνικό με τη χρήση ειδικής ναυτικής ορολογίας (“...η γερμανική ναρκοθέτιδα μεθόρμισε και πρυμνοδέτησε κάθετα προς το στόμιο του λιμανιού...”, “...επάνδρωσε τέσσερα καινούργια ναρκαλιευτικά (BYMS), καθώς και τέσσερα αρματαγωγά...”, “περισκόπιο”, “η ομοχειρία πυροβόλου”). Στο μεγαλύτερο τους μέρος, όμως, και τα δύο κείμενα έχουν απλό ύφος με κάποιες πιο ζωντανές αφηγήσεις (“Κατά τη διάρκεια της νύχτας άνθρωποι πνίγονταν...πολλοί κατασπαράσσονταν από καρχαρίες που αφθονούσαν στην περιοχή.”, “...ένας ναύτης από τα ιστιοφόρα πήδηξε στο κατάστρωμα του Κατσώνης και παρακάλεσε γονατιστός να τον πάρουν μαζί.”). Η γλώσσα του κειμένου-πηγή χαρακτηρίζεται από βραχυπερίοδο λόγο και ειδική ορολογία. Ένα σημαντικό στοιχείο, ωστόσο, αυτού του αποσπάσματος είναι η χρήση της καθαρεύουσας σε κάποια σημεία. Η καθαρεύουσα είναι φυσικά ένα από τα στοιχεία που δεν διατηρήθηκαν στο κείμενο-στόχος σε αντίθεση με την γλώσσα του υπόλοιπου αποσπάσματος.

Ο χώρος και ο χρόνος του κειμένου-πηγή είναι τα εν λόγω ιστορικά γεγονότα κατά τη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου και ειδικότερα στο διάστημα του 1943 σε νησιά της Ελλάδας, της Ιταλίας, στην Αλεξάνδρεια και άλλες περιοχές της Μεσογείου. Αυτές οι πληροφορίες του κειμένου, όπως και οι δέκτες, δεν άλλαξαν κατά τη μετάφρασή του, καθώς αποτελούν και αυτά βασικά χαρακτηριστικά του. Το μέσο μετάδοσης είναι το βιβλίο που γράφεται για να μεταφέρει τα ιστορικά γεγονότα μέσα από τις περιγραφές και τις αφηγήσεις του συγγραφέα, από έγκυρες πηγές μέσα από φωτογραφίες και αναφορές. Τέλος η αιτία δημιουργίας του είναι ακριβώς η επιθυμία του συγγραφέα να αφηγηθεί αυτά τα γεγονότα στα οποία συμμετείχε ο Ελληνικός Στόλος. Όλα αυτά φυσικά διατηρήθηκαν εξίσου και στο μετάφρασμα.

3.3. Μεταφραστικά προβλήματα

Μια λειτουργική ιεράρχηση των μεταφραστικών προβλημάτων αντιμετωπίζει τα προβλήματα μέσα από μια *κατά κατιούσα σειρά* αναλυτική διαδικασία, όπως ορίζεται από την Nord. Σε αυτή τη διαδικασία ο μεταφραστής εστιάζει αρχικά στο πραγματολογικό επίπεδο, να συνεχίζει στο πολιτισμικό και στο τέλος στο γλωσσικό επίπεδο.(Nord C., 2014).

Η Nord στο βιβλίο της διακρίνει τα μεταφραστικά προβλήματα σε τέσσερις κατηγορίες:

Πραγματολογικά προβλήματα, τα οποία ανακύπτουν από τις διαφορές των περιστάσεων του κειμένου-πηγή και κειμένου-στόχος και μπορούν να εντοπιστούν με τη σύγκριση των εξωκειμενικών παραγόντων (πομπός, δέκτης, χρόνος, χώρος, κίνητρο, κειμενική λειτουργία). (Nord C., 2014).

Πολιτισμικά προβλήματα, που απορρέουν από τις διαφορές στις νόρμες και τις συμβάσεις στη λεκτική και μη λεπτική συμπεριφορά των κειμένων.(Nord C., 2014).

Γλωσσικά προβλήματα, που προκύπτουν από δομικές διαφορές στο λεξιλόγιο, τη σύνταξη και τα υπερτεμαχικά στοιχεία των δυο γλωσσών.(Nord C., 2014).

Ιδιάζοντα προβλήματα, τα οποία είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με ένα συγκεκριμένο κείμενο-πηγή, οι λύσεις των οποίων δεν μπορούν να γενικευτούν και να εφαρμοστούν σε παρόμοιες περιπτώσεις και έτσι ο μεταφραστής πρέπει να δράσει δημιουργικά. (Nord C., 2014).

3.3.1. Πραγματολογικά προβλήματα

Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω τα πραγματολογικά προβλήματα μπορούν να εντοπιστούν με τη σύγκριση των εξωκειμενικών παραγόντων, τον πομπό, τον δέκτη, τον χώρο και τον χρόνο, το κίνητρο και τη κειμενική λειτουργία. Στο συγκεκριμένο απόσπασμα σίγουρα αξίζει να αναφερθεί η διαφορά μεταξύ των δεκτών του κειμένου-πηγή και κειμένου-στόχος. Το κείμενο-πηγή απευθύνεται στο ελληνικό κοινό, ενώ το κείμενο στόχος απευθύνεται στο αγγλικό κοινό. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω ένα σημαντικό πρόβλημα στο απόσπασμα ήταν τα ελληνικά ονόματα και τοποθεσίες και πως αυτές θα μπορούσαν να αποδοθούν στα αγγλικά. Όσον αφορά τις τοποθεσίες ήταν εύκολο να μεταφραστούν στα αγγλικά, καθώς οι περισσότερες από αυτές έχουν χρήση στην αγγλική (Κρήτη/Crete, Κάσος/Kasos, Αλεξάνδρεια/Alexandria, Τύνιδα/Tunis, Βυρητός/Beirut). Σε άλλες περιπτώσεις όμως, όπως οι ονομασίες πλοίων και σημαντικότερα ονομασίες προσώπων έπρεπε να γίνει προσαρμογή των ελληνικών χαρακτήρων στα αγγλικά. Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο αναζητήθηκαν αρχικά τα ονόματα σε επίσημες ιστοσελίδες του Πολεμικού Ναυτικού και άλλες έγκυρες πηγές, για να γίνει όσο το δυνατόν πιο σωστά η μεταγραφή τους. Παραδείγματα αυτής της μεταγραφής είναι τα ονόματα: Χρυσόχερης/Chrisocheris, Μανωλάτος/Manolatos, Μπλέσσας/Blessas, Μεζεβίρης/ Mezeviris, Ψύλλας/ Psillas και άλλα. Αντίστοιχα παραδείγματα από ονομασίες πλοίων είναι: Αλφειός/Alfeios, Ευρώτας/Eurotas, Αχελώος/Acheloos. Κάποια ονόματα που δεν μπορούσαν να βρεθούν σε πηγές μεταγράφηκαν με την ίδια λογική για να υπάρχει ομοιομορφία και να είναι κατανοητά στο αγγλικό κοινό. Τέλος, όσον αφορά τις υπόλοιπες ονομασίες Υπουργείων, ομίλων και συμβουλίων ακολουθήθηκε η ίδια διαδικασία. Σκοπός ήταν να βρεθούν αρχικά οι επίσημες μεταφράσεις τους και να μην γίνει μια ελεύθερη μετάφραση, καθώς κάποιοι αναγνώστες ίσως ήθελαν αργότερα να τις αναζητήσουν. Παραδείγματα τέτοιων αποδόσεων είναι: Υπουργείο Ναυτικών/Ministry of Naval Affairs, ανώτατο ναυτικό συμβούλιο/ Supreme Naval Council, Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας/ Hellenic Maritime Museum κ.α.

3.3.2. Πολιτισμικά προβλήματα

Τα πολιτισμικά προβλήματα, όπως αναφέρθηκε, εξαρτώνται από νόρμες και

συμβάσεις. Βασίζονται σε συγκεκριμένους πολιτισμούς και πολιτισμικές ομάδες και στις διαφορές τους.

Μια διαφορά που παρατηρήθηκε στο κείμενο είναι ο τρόπος που η κάθε γλώσσα γράφει τις ημερομηνίες. Στην ελληνική γλώσσα όταν θέλουμε να αναφέρουμε μια ημερομηνία συνήθως αναφέρουμε πρώτα τον αριθμό και μετά τον μήνα. Αντίθετα στην αγγλική πολλές φορές, όταν πρόκειται για αμερικανικά αγγλικά, παρατηρούμε το ανάποδο. Για παράδειγμα στο συγκεκριμένο απόσπασμα βλέπουμε: *“το πρωί της 26ης Σεπτεμβρίου”/ “in the morning of September 26”, “29 Απριλίου μέχρι τις 4 Μαΐου”/ “from April 29 to May 4”*. Επίσης κάποιες φορές μπορεί να χρησιμοποιηθούν στη γραφή της ημερομηνίας και τα τελευταία δύο γράμματα της προφοράς του αριθμού. Για παράδειγμα: *“Την 1η Ιουνίου”/ “On June 1st”*.

Το πιο βασικό πρόβλημα, ωστόσο, στο συγκεκριμένο απόσπασμα είναι η χρήση της καθαρεύουσας σε σημεία του κειμένου-πηγή. Ενδεικτικά έχουμε απόσπασμα αναφοράς του υποναύαρχου Αλεξανδρή *“Κατά τον πλούν τής 10ης-12ης/6/43 μετέσχεν (σ.σ. το Β. Όλγα) τής επιχειρήσεως καταλήψεως...Κατά τήν άπόβασιν ταύτην ούδεμία άπώλειαν ή ζημίαν υπέστη τό πλοίο.”* και απόσπασμα αναφοράς του υποπλοίαρχου Horgan *“Άνεκρίθην υπό τού Κυβερνήτου Πλωτάρχου καί τού Υπάρχου Vollheim...έχασα όχι μόνο συναδέλφους Αξιωματικούς, αλλά καί προσωπικούς φίλους.”* Η μορφή αυτή της γλώσσας, που χρησιμοποιήθηκε τόσο ευρέως τον 19ο και 20ο αιώνα στην Ελλάδα, δεν μπορεί σαφώς να μεταφερθεί στην αγγλική γλώσσα και να διατηρήσει οποιοδήποτε χαρακτηριστικό της, ούτε να μεταγραφεί καθώς η αγγλική γλώσσα δεν διαθέτει κάποια αντίστοιχη μορφή γλώσσας. Οπότε έγινε απλώς μια απλουστευμένη μετάφραση της καθαρεύουσας στα αγγλικά.

Ένα ακόμη πρόβλημα που παρουσιάστηκε αφορά τη μονάδα μέτρησης του τόνου. Στα αγγλικά η λέξη αυτή έχει δυο αποδόσεις, *“ton”* ή *“tonne”*. Η λέξη *“ton”* είναι μονάδα μέτρησης του βρετανικού συστήματος μέτρων. Χρησιμοποιείται ακόμη στη Βρετανία, που αντιστοιχεί σε 2.240 λίβρες, και στις ΗΠΑ, που αντιστοιχεί 2.000 σε λίβρες. Από την άλλη η λέξη *“tonne”* ή *“metric ton”*, είναι η μετρική μονάδα μέτρησης και χρησιμοποιείται σε αντιστοιχία με 1.000 κιλά. Για την αποφυγή, λοιπόν, κάποιας παρανόησης επέλεξα να χρησιμοποιήσω τη λέξη *“tonne”* στα αγγλικά ακολουθώντας το μετρικό μοντέλο μέτρησης. Άλλωστε ο Έλληνας συγγραφέας δεν ακολουθούσε το βρετανικό σύστημα μέτρων για να υπολογίσει τους τόνους.

3.3.3. Γλωσσικά προβλήματα

Στο απόσπασμα παρατηρήθηκαν επίσης και γλωσσικά προβλήματα, λεξιλογίου και σύνταξης. Αρχικά σε κάποιες περιπτώσεις η σύνταξη του ελληνικού κειμένου ήταν πιο ελεύθερη και σύνθετη, οπότε και επιλέχθηκε στα αγγλικά μια πιο συγκεκριμένη συντακτική σειρά. Για παράδειγμα: *“Τη χλιδή της Αλεξάνδρειας, ως παράγοντας που κλώνιζε την πειθαρχία, ο νέος Αρχηγός την υποτιμούσε, ενώ αντίθετα θεωρούσε ότι εκεί θα είχε πιο άμεση επαφή με τον Βρετανό Στόλαρχο”* μεταφράστηκε στα αγγλικά ως *“The new Commander underestimated the lavishness of Alexandria, as a factor*

shaking the discipline, and instead considered it a place, where he would have more direct contact with the British Commodore.”

Επιπλέον, όπως ειπώθηκε και παραπάνω το κείμενο χαρακτηρίζεται από βραχυπερίοδο λόγο. Σε κάποια σημεία, ωστόσο, υπήρχαν μεγάλες προτάσεις, οι οποίες στο αγγλικό κείμενο χωρίστηκαν για λόγους κατανόησης και συνοχής. Για παράδειγμα, “*Στις 13:35 το ελληνικό υποβρύχιο ανεδύθη δίπλα στο ιστιοφόρο και αποβίβασε άγημα καταλήψεως αποτελούμενο από Άγγλους αξιωματικούς καθώς και τον σημαιοφόρο Περράκη, στον οποίο έδωσε την εντολή να φροντίσει να ευρίσκεται το ιστιοφόρο κατά το απόγευμα στον όρμο Πρινάρι, όπου το Παπανικολής θα το εφοδιάζε με τρόφιμα και καύσιμα. Παράλληλα, παρέλαβε και τον κυβερνήτη του ιστιοφόρου για να συλλέξει πληροφορίες.*” στα αγγλικά μεταφράστηκε ως “*At 13:35 the Greek submarine emerged beside the sailing ship. A detachment was landed comprising English officers and the midshipman Perrakis, who was ordered to ensure that the sailing ship would be at Prinari bay during the afternoon. There Papanikolis would supply it with food and fuel.*”

Σύμφωνα με τη Nord, γλωσσικά μεταφραστικά προβλήματα παρατηρούνται σε περιπτώσεις που στη γλώσσα-στόχο υπάρχουν περισσότεροι από ένας όρος για ένα όρο της γλώσσας-πηγής (Nord C., 2014). Ένα από τα παραδείγματα στο απόσπασμα είναι η λέξη “*ναυαγός*”, που στα αγγλικά μπορεί να μεταφραστεί ως “*castaway*”, “*survivor*”, “*shipwrecked*”. Στο συγκεκριμένο απόσπασμα χρησιμοποιήθηκε η λέξη “*shipwrecked*”. Επιπλέον παρατηρούνται και προβλήματα σε περιπτώσεις που δεν υφίσταται ισοδύναμος όρος στη γλώσσα-στόχο (Nord C., 2014). Για παράδειγμα η λέξη “*πρότακτος*” δεν έχει στα αγγλικά ισοδύναμη λέξη και έτσι μεταφράστηκε περιφραστικά ως “*volunteer enlisted soldier*”, θέλοντας να γίνει απλώς η περιγραφή της σημασίας της λέξης από τα ελληνικά.

3.3.4. Ιδιάζοντα προβλήματα

Τέλος υπάρχουν τα ιδιάζοντα προβλήματα, που όπως αναφέρθηκε είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με το κείμενο-πηγή και δεν μπορούν να γενικευτούν και να εφαρμοστούν σε παρόμοιες περιπτώσεις. Ένα ιδιάζον πρόβλημα του συγκεκριμένου κειμένου-πηγή είναι τα τυπογραφικά λάθη σε ονομασίες και ημερομηνίες καθώς και παραλείψεις. Για παράδειγμα το αντιτορπιλικό “*Μιαούλης*” αναγράφεται στο κείμενο ως “*Μιαονλης*” στο απόσπασμα “*Στον αποκλεισμό των βορειο αφρικανικών ακτών... οι οποίοι έπλεαν πάνω σε σχεδία*”. Επίσης το υποβρύχιο “*Παπανικολής*” αναγράφεται σε πολλά σημεία ως “*Παηανικόλης*”. Κάποια ακόμα παραδείγματα είναι: “*... έπεσεν όπως τό έπεθύμει, ...*” αντί του “*επιθυμεί*”, “*Κυβερνήτης ύποπλ/χος Εουσσέν*” αντί για “*Ρουσσέν*”, “*είμεθα*” αντί για “*είμεθα*”, “*Εόδον*” αντί για “*Ρόδον*”, “*ήτο τό τής έδρας τού Αρχιρ'είου*”, αντί για “*Αρχηγείου*” καθώς και τυπογραφικά σε ημερομηνίες όπως “*Όλη η 14΄/9 αναλώθηκε σε άκαρπη περιπολία...*” αντί για “*Όλη η 14/9 αναλώθηκε σε άκαρπη περιπολία...*” και “*το απόγευμα της 28΄/9 Μαρτίου*” αντί για “*το απόγευμα της 28ης Μαρτίου*”. Ακόμη στο κείμενο υπάρχουν παραλείψεις όπως για παράδειγμα τα παρακάτω: “*FAULKNER, ECLIPSE και B. ΟΛΕΑ εβύθισεν δύο εχθρικά σκάφη μέσου*

εκτοπίσματος, εξ' ων το εν πετρελαιοφόρον καθώς και εν μικρόν συνοδόν», στο δε δεύτερο ότι «εμπορικό πλοίο βυθίστηκε, ενώ το συνοδεύον τωρ» και “Το Κατσώνης απέπλευσε με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Λάσκογια περιπολία στις 21 Μαΐου”. Ακόμη παρατηρούνται γραμματικά λάθη, όπως για παράδειγμα “Στις 12 Ιουλίου το αντιτορπιλικά Κανάρης, αφού ολοκλήρωσε την περιπολία του...” που γίνεται λάθος η χρήση του χρόνου του ουσιαστικού και “Στις 1 Ιουνίου...” αντί για “Στη 1 Ιουνίου, ...” όπου γράφεται λάθος ο αριθμός της αντωνυμίας. Για την επίλυση όλων αυτών των τυπογραφικών λαθών και παραλείψεων έγινε επίσης έρευνα στο διαδίκτυο, καθώς και δημιουργικότητα.

4. Επίλογος

Με βάση όλα τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η μετάφραση ενός τέτοιου κειμένου είναι μια απαιτητική διαδικασία. Ο μεταφραστής καλείται να κατανοήσει πλήρως, εκτός από τη γλώσσα του κειμένου-πηγή, που στη συγκεκριμένη περίπτωση είχε και την ιδιομορφία της καθαρεύουσας σε κάποια σημεία, αλλά και τη γλώσσα του κειμένου-στόχος. Εδώ φυσικά πρόκειται για την ελληνική και αγγλική γλώσσα. Θα πρέπει επιπλέον να είναι εξοικειωμένος με την έρευνα, στα θέματα ειδικής ορολογίας αλλά και διάφορων άλλων θεμάτων που πρόκειται να προκύψουν. Στο απόσπασμα αυτό ήταν, ακόμη, ιδιαίτερος σημαντικό να διατηρηθούν κάποια στοιχεία που αφορούν ιστορικά γεγονότα και δεδομένα. Αυτό προϋποθέτει ο μεταφραστής να κατανοεί και τις μεταφραστικές οδηγίες. Οπότε εκτός από τις γλώσσες εργασίας πρέπει να γνωρίζει τον πομπό και τον δέκτη στον οποίο απευθύνεται, ώστε να επιτυγχάνει τον σκοπό του κειμένου-στόχος. Ο σκοπός είναι το αγγλικό κοινό να γνωρίσει και να πληροφορηθεί περαιτέρω για ένα κομμάτι της ιστορίας του Πολεμικού Ναυτικού, σε ίδιο βαθμό που μπορεί να πληροφορηθεί και το ελληνικό κοινό.

Μέσα από όλη αυτή τη διαδικασία της μετάφρασης του συγκεκριμένου αποσπάσματος προσκομίστηκαν πολλές καινούργιες πληροφορίες. Αρχικά, όσον αφορά τη διαχείριση ενός τέτοιου κειμένου και των όποιων πραγματολογικών, πολιτισμικών, γλωσσικών και ιδιαζόντων προβλημάτων. Αλλά και μέσα από έρευνα που χρειάστηκε για την κατανόηση του κειμένου και της ειδικής ναυτικής ορολογίας.

5. Γλωσσάρι

Ελληνικός Όρος	Αγγλικός Όρος	Πηγή	Παράλληλο κείμενο
άγημα κατάληψης	detachment	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	“Alcatraz was the site of the first California lighthouse in 1854, welcomed a U.S. Army detachment in 1859 and became a military prison in 1868, according to History.com. Fox News, 11 Aug. 2022” (Detachment.”MerriamWebster.com Dictionary, Merriam-

			Webster, https://www.merriamwebster.com/dictionary/detachment (Accessed 16 Sep. 2022.)
άκρα	point	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
ακρωτήριο	cape	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	“Also, to the left and on the same side of the bay are emerging regions of Perea, Agia Triada and the Cape Megalo Embolo, where there is also the ATC and the great lighthouse of the bay entrance.” (Hellenic Navy.Naval Command of Northern Greece (NCNG) https://www.hellenicnavy.gr/en/organization/fleet-headquarters/fleet-headquarters-commands/naval-command-of-northern-greece-ncng.html)
ανθυπασιστής	warrant officer	IATE https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1	
ανθυποβρυχιακό	antisubmarine ship	Merriam Webster Dictionary https://www.merriam-webster.com/dictionary/antisubmarine	
ανθυποπλοίαρχος	sub lieutenant	BILC, TRI SERVICE WORD LIST, GREEK ENGLISH FRENCH https://www.natobilc.org/documents/Military%20Language/TriSvcBILC_005.pdf	
αντιπλοίαρχος	commander	BILC, TRI SERVICE WORD LIST, GREEK ENGLISH FRENCH https://www.natobilc.org/documents/Military%20Language/TriSvcBILC_005.pdf	
αντιτορπιλικό	destroyer	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	“The ship bearing his name, a John C. Butler-class destroyer (a type of escort ship), was commissioned in 1944 and was sunk by Japanese forces during the Battle of Samar later that year. Margaret Osborne, Smithsonian Magazine, 28 June 2022” (“Destroyer.” MerriamWebster.com Dictionary, Merriam-Webster,

			https://www.merriamwebster.com/dictionary/destroyer . Accessed 16 Sep. 2022).
ανώτατο ναυτικό συμβούλιο	Supreme Naval Council	Hellenic Navy website https://www.hellenicnavy.gr/en/organization/general-staff-of-hn/supreme-naval-council.html	
αποβατική επιχείρηση	amphibious operation	Αγγλο-ελληνικό λεξικό WordReference. https://www.wordreference.com/engr/amphibious	“The participation of the Corvettes KRIEZIS and TOBAZIS in the historical amphibious operation of Normandy in June 1944, which determined the final outcome of the War.” (Hellenic Navy. Hellenic Frigates Command – History https://www.hellenicnavy.gr/en/153-en/organization/fleet-headquarters/frigates-command/676-hellenic-frigates-command---history.html)
αποβατικό	landing craft	IATE https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1	“Losses in the patrol boat force could leave the Black Sea Fleet’s landing craft and other support vessels without adequate protection. David Axe, Forbes, 26 May 2022” (Landing craft.” Merriam-Webster.com Dictionary, Merriam-Webster, https://www.merriamwebster.com/dictionary/landing %20craft Accessed 16 Sep. 2022.)
αρχικελευστής	master chief petty officer	Military Wikia https://military-history.fandom.com/wiki/Master_Chief_Petty_Officer_of_the_Navy?so=search	“The FPB “Lieutenant KARATHANASIS” was named in honor of Lieutenant Christodoulos Karathanasis HN, Pilot of the Helicopter HN-21 who fell in the line of duty in January 1996 along with Lieutenant Panagiotis Vlachakos and Master Chief Petty Officer Ektoras Yalopsos during the Imia crisis”. (Hellenic Navy. Naming and Induction Ceremony in the Hellenic Navy of the Guided Missile Fast Patrol Boat (FPB) “Lieutenant KARATHANASIS” August 03,2020, Captain Dimitrios

			Lampiris HN https://www.hellenicnavy.gr/en/news/latest-news/item/13768-naming-and-inductionceremony-in-the-hellenic-navyof-the-guided-missile-fastpatrol-boat-fpb-lieutenantkarathanasis.html)
ατμόπλοιο	steamer	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΔΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
βενζινάκατος	motor boat	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΔΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
βοηθητικό πλοίο	tender	Αγγλο-ελληνικό λεξικό WordReference. https://www.wordreference.com/gre n/%CE%B2%CE%BF%CE %B7%CE%B8%CE%B7%CF %84%CE %B9%CE%BA%CF%8C %20%CF%80%CE%BB%CE%BF %CE%AF%CE%BF	
γυροσκόπιο	gyroscope	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΔΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
δεξιά πλευρά	starboard	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΔΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	“On the Staten Island Ferry on Friday, crowds swarmed the starboard side, snapping selfies as the boat cruised by the Statue of Liberty, which stood against a deep blue sky. <i>New York Times</i> , 2 July 2022” (“Starboard.” <i>Merriam-Webster.com Dictionary</i> , Merriam-Webster, https://www.merriam-webster.com/dictionary/starboard Accessed 16 Sep. 2022.)
δικάταρτο	yawl	Αγγλο-ελληνικό λεξικό WordReference. https://www.wordreference.com/	“The boat does not have an engine and sails using wind power, with maneuvering

		gren/%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%AC%CF%84%CE%B1%CF%81%CF%84%CE%BF	assistance from a 19-foot yawl boat that pushes against the stern, the website said. BostonGlobe.com, 1 Sep. 2022” (“Yawl.” Merriam-Webster.com Dictionary, Merriam-Webster, https://www.merriamwebster.com/dictionary/yawl Accessed 16 Sep. 2022.)
δίοπος	leading seaman	BILC, TRI SERVICE WORD LIST, GREEK ENGLISH FRENCH https://www.natobilc.org/documents/Military%20Language/TriSvcBILC_005.pdf	
ελαφρύ καταδρομικό	light cruiser	Glosbe.com. Το Ελληνικό- Αγγλικό λεξικό. https://glosbe.com/el/en/%CE%B5%CE%BB%CE%B1%CF%86%CF%81%CF%8D%20%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B1%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%8C	
έλικα	propeller	Αγγλο-ελληνικό λεξικό WordReference. https://www.wordreference.com/engr/propeller	“...it may well be stated to be a product of the industrial revolution's latter stage, embracing features such as the single screw propeller , ...”(Hellenic Navy. SUNBEAM II. https://www.hellenicnavy.gr/en/145-en/history-tradition/650-sunbeam-ii.html)
ετερόκλητο πλήθος	motley crew	Glosbe.com. Το Ελληνικό- Αγγλικό λεξικό. https://glosbe.com/el/en/%CF%85%CF%80%CE%B5%CF%81%CF%89%CE%BA%CE%B5%CE%AC%CE%BD%CE%B9%CE%BF	
θωρηκτό	battleship	Αγγλο-ελληνικό λεξικό WordReference. https://www.wordreference.com/gren/%CE%B8%CF%89%CF%81%CE%B7%CE%BA%CF%84%CF%8C	“The Japanese group consisted of four battleships —including the most powerful battleship afloat at the time, Yamato—eight cruisers, and 11 destroyers. Kyle Mizokami, Popular Mechanics, 28 June 2022” (“Battleship.”MerriamWebster.com Dictionary, Merriam-

			Webster, https://www.merriamwebster.com/dictionary/battleship . (Accessed 16 Sep. 2022.)
ιστιοφόρο	sailing ship	Directive (EU) 2017/2108 amending Directive 2009/45/EC on safety rules and standards for passenger ships (IATE)	
καταδρομικό	cruiser	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
κελευστής	chief petty officer	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
κορβέτα	corvette	Husseini, T., 'Top 10 naval corvettes by speed' (10.7.2020), Naval Technology, 8 April 2019 (IATE)	“Israel participated with three corvettes and a submarine, USA and France with an MPA respectively,...” (Hellenic Navy. Multinational exercise "NOBLE DINA 2022". March 27,2022. https://www.hellenicnavy.gr/en/news/latest-news/item/15186-multinational-exercise-nobledina-2022.html)
κυβερνήτης του πλοίου	captain	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
λάφυρο	booty	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
λέμβος	boat	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
λίμενοβραχίονας	jetty	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	“In Half Moon Bay, two people were swept off a jetty and into the water at Pillar Point Harbor after ignoring evacuation orders. Los Angeles Times, 23 June 2022” (“Jetty.” MerriamWebster.com

			Dictionary, Merriam-Webster, https://www.merriamwebster.com/dictionary/jetty Accessed 16 Sep. 2022.)
ναρκαλιευτικό	minesweeper	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
ναρκοθετίδα	mine layer	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	“The first MINE WARFARE vessels that were acquired by the, at that time, Hellenic Royal Navy were three Minelayers (PT boats), under the names of "AEGIALEIA" - "MONEMVASIA" and "NAFPLIA", which were bought in 1881 from England.” (Hellenic Navy. History. https://www.hellenicnavy.gr/en/156-en/organization/fleetheadquarters/mine-sweeperscommand/689-history.html)
ναυαρχίδα	flagship	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
ναύαρχος	admiral	STANAG 2116 (NATO codes for grades of military personnel), Babelport website http://www.babelport.com/articles/stanag2116.htm [3.12.2010] (IATE)	
ναύτης	sailor/seaman	BILC, TRI SERVICE WORD LIST, GREEK ENGLISH FRENCH https://www.natobilc.org/documents/Military%20Language/TriSvcBILC_005.pdf	
ναυτικός ακόλουθος	naval attaché	Glosbe.com. Το Ελληνικό- Αγγλικό λεξικό. https://glosbe.com/el/en/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82%20%CE%91%CE%BA%CF%8C%CE%BB%CE%BF%CF%85%CE%B8%CE%BF%CF%82	
Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος	Hellenic Maritime Museum	Hellenic Maritime Museum http://www.hmmuseum.gr/	

Ναυτικός Όμιλος	Yacht Club	Yacht Club of Greece https://ycg.gr/en/board-of-directors/	
νηοπομπή	convoy	BILC, TRI SERVICE WORD LIST, GREEK ENGLISH FRENCH https://www.natobilc.org/documents/Military%20Language/TriSvcBILC_005.pdf	
ομοβροντία	fusillade	Αγγλο-ελληνικό λεξικό WordReference. https://www.wordreference.com/gren/%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CE%B2%CF%81%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%AF%CE%B1	“Despite the fusillade , there were no injuries among the people nearby who were not involved in the gun battle, police said. oregonlive, 8 Aug. 2022” (“Fusillade.” MerriamWebster.com Dictionary, Merriam-Webster, https://www.merriamwebster.com/dictionary/fusillade . Accessed 16 Sep. 2022.)
οπλιταγωγό	troopship	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	“In the hours of darkness, a mighty concentration of ships, troopships , supply ships, warships, moved quietly up the Channel and made their rendezvous in the Bay of the Seine. Time, 6 June 2019” (“Troopship.” MerriamWebster.com Dictionary, Merriam-Webster, https://www.merriamwebster.com/dictionary/troopship . Accessed 16 Sep. 2022)
περισκόπιο	periscope	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
πλωτάρχης	lieutenant commander	OED (IATE) https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1	
πολεμικό πλοίο	warship	IATE https://iate.europa.eu/search/result/1656082350159/1	
προσαράσσω	run aground to	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	“Unfortunately the HS LESVOS on the 6th January 1944 during the voyage from England to Bizerta, which was its basis, run aground because of bad weather

			at islet "PLANE" and then was abandoned because the detachment was impossible” (Hellenic Navy. Amphibious Operations Command. https://www.hellenicnavy.gr/en/organization/fleet-headquarters/fleet-headquarters-commands/amphibious-operations-command.html)
πρυμνοδετώ	make fast to/ moor to	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	“The mission of NBNE is to facilitate mooring and provide logistic support to ships of the Hellenic Navy.” (Hellenic Navy. Mission of the Naval Base of Southern Euboean Gulf.” https://www.hellenicnavy.gr/en/organization/fleet-headquarters/fleet-headquarters-commands/naval-command-of-northerngreece-ncng.html)
πυργίσκος	turret	Αγγλο-ελληνικό λεξικό WordReference. https://www.wordreference.com/gren/%CF%80%CF%85%CF%81%CE%B3%CE%AF%CF%83%CE%BA%CE%BF%CF%82	
πυροβολαρχία	battery	Αγγλο-ελληνικό λεξικό WordReference. https://www.wordreference.com/gren/%CF%80%CF%85%CF%81%CE%BF%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%AF%CE%B1	
πυρομαχικά	ammunition	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
σημαιοφόρος	midshipman	0	
στενό	strait	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	0“The volcano sits in Kagoshima Bay, and fleeing residents escaped by ferry across a narrow strait to the main part of Kagoshima, a city of 590,000. Harold Maass, The Week, 25 July 2022” (“Strait.” MerriamWebster.com Dictionary, Merriam-Webster,

			https://www.merriamwebster.com/dictionary/strait . Accessed 16 Sep. 2022.)
στόλαρχος	commodore	STANAG 2116 (NATO codes for grades of military personnel), Babelport website http://www.babelport.com/articles/stanag2116.htm [3.12.2010] (IATE)	
στρατάρχης	field marshal	Glosbe.com. Το Ελληνικό- Αγγλικό λεξικό. https://glosbe.com/el/en/%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%AC%CF%81%CF%87%CE%B7%CF%82	
συνταγματάρχης	colonel	OED (IATE)	“Splashed across one wall of the exhibition is a reproduction of a 1786 painting that depicts the family of William Blair, a colonel in the East India Company. Brigit Katz, Smithsonian Magazine, 11 Aug. 2022” (“Colonel.” MerriamWebster.com Dictionary, Merriam-Webster, https://www.merriamwebster.com/dictionary/colonel . Accessed 16 Sep. 2022.)
τορπιλάκατος	fast attack craft	Military Wikia https://military.wikia.org/wiki/Fast_attack_craft	“On Tuesday 23 January 2018, fast attack craft MYKONIOS of the Hellenic Navy participated in an exercise with the Training Ship "SHALATEIN" of the Egyptian Navy, at the sea area of Saronic – Myrtoan.” (Hellenic Navy. Passing Exercise of Hellenic Navy and Egyptian Navy Units. January 31, 2018. https://www.hellenicnavy.gr/en/organization/fleet-headquarters/fleet-headquarters-commands/naval-command-of-northern-greece-ncng.html)
τορπιλικός	torpedo	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ Π.Ε. ΣΕΡΑΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
τορπιλοβόλο	torpedo boat	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ	“The crew had commenced

		NAYTIKΩN OPΩN Π.Ε. ΣΕΡΔΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	destroying classified materials and equipment, but the sailors could hold off the five torpedo boats and two aircraft only for so long. Abraham Mahshie, Washington Examiner, 20 Feb. 2020” (“Torpedo boat.” Merriam-Webster.com Dictionary, Merriam-Webster, https://www.merriamwebster.com/dictionary/torpedo %20boat . Accessed 16 Sep. 2022.)
υπαξιωματικός	petty officer	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ NAYTIKΩN OPΩN Π.Ε. ΣΕΡΔΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
ύπαρχος	executive officer	BILC, TRI SERVICE WORD LIST, GREEK ENGLISH FRENCH https://www.natobilc.org/documents/Military%20Language/TriSvcBILC_005.pdf	
υπερωκεάνιο	ocean liner	Glosbe.com. Το Ελληνικό- Αγγλικό λεξικό. https://glosbe.com/el/en/%CF%85%CF%80%CE%B5%CF%81%CF%89%CE%BA%CE%B5%CE%AC%CE%BD%CE%B9%CE%BF	“Once more, his foresight told him that a strong flow of immigration was likely, and he turned to ocean liners . He established 'Home Line', which, based in Genoa, managed four ocean liners that carried immigrants...” (Hellenic Navy. Eugenios Eugenidis (1882 - 1954) https://www.hellenicnavy.gr/en/145-en/history-tradition/652-eugenios-eugenidis-(1882---1954).html)
υποβρύχιο	submarine	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ NAYTIKΩN OPΩN Π.Ε. ΣΕΡΔΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
υποκελευστής	petty officer	ΠΕΝΤΑΓΛΩΣΣΟ ΛΕΞΙΚΟ NAYTIKΩN OPΩN Π.Ε. ΣΕΡΔΙΤΣΑ https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf	
υποναύαρχος	rear admiral	0	
υποπλοίαρχος	lieutenant	BILC, TRI SERVICE WORD LIST, GREEK ENGLISH FRENCH https://www.natobilc.org/	

		documents/Military%20Language/TriSvcBILC_005.pdf	
Υπουργείο των Ναυτικών	Ministry of Naval Affairs	Hellenic Navy https://www.hellenicnavy.gr/en/history-tradition/history-of-hellenic-navy.html	“In November 1935, the Ministry of Naval Affairs established the Superior Command of Coastal Defense, with jurisdiction in six (6) Naval Defensive Areas, as follows:...” (Hellenic Navy. History of Establishment https://www.hellenicnavy.gr/en/organization/fleet-headquarters/fleet-headquarters-commands/hellenic-navy-command-ionic-hnci/history-of-establishment.html)

6.1. Βιβλιογραφία

- Υποπλοίαρχος (ΕΦ/Ο) ΠΝ Παναγιώτης Γέροντας (2019). *Μεθ’ ορμής Ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945*», Β’ έκδοση. Αθήνα: Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού. Ανακτήθηκε από: <https://www.dropbox.com/scl/fi/ru6qlstklkr2inwgh1p9p/.docx?dl=0&rlkey=ojut6suj00x6mn607es3o9yqdl>
- Nord C. (2014). Η μετάφραση ως στοχευμένη δραστηριότητα. Εισαγωγή στις λειτουργικές προσεγγίσεις. (Σίμος Π. Γραμμενίδης, Δέσποινα Δ. Λάμπρου). Αθήνα: Διάυλος

6.2. Ιστογραφία

Ελληνική

- Γέροντας Π. (Νοέμβριος 03, 2020). *Οι περιπέτειες της 11ης αποστολής πληρωμάτων*. Geopolitics & Daily News. Ανακτήθηκε από: <https://geopolitics.iisca.eu/2020/11/03/%ce%bf%ce%b9-%cf%80%ce%b5%cf%81%ce%b9%cf%80%ce%ad%cf%84%ce%b5%ce%b9%ce%b5%cf%82-%cf%84%ce%b7%cf%82-11%ce%b7%cf%82-%ce%b1%cf%80%ce%bf%cf%83%cf%84%ce%bf%ce%bb%ce%ae%cf%82-%cf%80%ce%bb%ce%b7%cf%81%cf%89/>

- Μηχανή του Χρόνου. (2021, October 13). *Το υποβρύχιο κατσώνης εντοπίστηκε ανοιχτά της σκιάθου. Είχε βυθιστεί μετά από άνιση μάχη με γερμανικό πολεμικό*. Ανακτήθηκε από: <https://www.mixanitouxronou.gr/entopistike-to-ipovrichio-katsonis-pou-iche-vithisti-vd-tis-skiathou-meta-apo-iroiko-agona-me-germaniki-korveta-ta-ichni-tou-entopistikan-apo-to-idrografiko-oceanografiko-naftilos/>
- Πολεμικό Ναυτικό- Επίσημη Ιστοσελίδα. Υποβρύχιο Παπανικολής (S-120). Ο Στόλος Μας. Ανακτήθηκε από: <https://www.hellenicnavy.gr/el/o-stolos-mas/ypovryxia/typou-papanikolis/y-v-papanikolis.html>
- Πολεμικό Ναυτικό – Επίσημη Ιστοσελίδα. Υ-1 "Κατσώνης". Ιστορία. Ανακτήθηκε από: <https://www.hellenicnavy.gr/el/istoria/palaia-polemika-ploia/istoria/palaia-polemika-ploia/ellinika-ypovryxia-2ou-pp/36-1>
- Πολεμικό Ναυτικό – Επίσημη Ιστοσελίδα. Βασίλισσα Όλγα D-15 (1938-1943).Ιστορία. Ανακτήθηκε από: <https://www.hellenicnavy.gr/el/istoria/palaia-polemika-ploia/istoria/palaia-polemika-ploia/antitorpilika-greyhound/32-d-15-1938-1943>
- Πολεμικό Ναυτικό – Επίσημη Ιστοσελίδα. Κανάρης D-212 (1972-1993). Ιστορία. Ανακτήθηκε από: [https://www.hellenicnavy.gr/el/istoria/33-gr/istoria/palaia-polemika-ploia/antitorpilika-fram-i/112-kanaris-d-212-\(1972-1993\).html](https://www.hellenicnavy.gr/el/istoria/33-gr/istoria/palaia-polemika-ploia/antitorpilika-fram-i/112-kanaris-d-212-(1972-1993).html)

Αγγλική

- *Dates*. Cambridge Dictionary. Ανακτήθηκε από: <https://dictionary.cambridge.org/grammar/british-grammar/dates>
- What's the difference between ton and tonne? Which is heavier?(April 4, 2018) Asset Management Engineers. Ανακτήθηκε από: <https://www.asseteng.com.au/blog/whats-difference-ton-tonne-one-heavier/#:~:text=Let's%20be%20clear%20from%20the,not%20interchangable%20for%20each%20other.>
- Military Wikia. Master Chief Petty Officer of the Navy. Ανακτήθηκε από: https://military-history.fandom.com/wiki/Master_Chief_Petty_Officer_of_the_Navy?so=search
- Military Wikia. Fast attack crafts. Ανακτήθηκε από: https://military-history.fandom.com/wiki/Fast_attack_craft

- History of the Hellenic Navy. History-Tradition. Ανακτήθηκε από:
<https://www.hellenicnavy.gr/en/history-tradition/history-of-hellenic-navy.html>

6.3. Λεξικά – Γλωσσάρια

- Πεντάγλωσσο Λεξικό Ναυτικών Όρων Π.Ε. Σερδίτσα. Ανακτήθηκε από:
https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
- Bureau for International Language Co-ordination. TRI SERVICE WORD LIST. Greek, English, French. Ανακτήθηκε από:
https://www.natobilc.org/documents/Military%20Language/TriSvcBILC_005.pdf
- IATE. European Union Terminology. Ανακτήθηκε από:
<https://iate.europa.eu/home>
- Glosbe.com. Το Ελληνικό- Αγγλικό λεξικό. Ανακτήθηκε από:
<https://el.glosbe.com/el/en>
- Merriam-Webster dictionary. Ανακτήθηκε από:
<https://www.merriamwebster.com/>
- Αγγλο-ελληνικό λεξικό WordReference. Ανακτήθηκε από:
<https://www.wordreference.com/engr/>