



ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΟΡΙΑΣ & ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ - ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ

«Μεθ’ ορμής ακάθεκτου»

Ο Β’ Παγκόσμιος Πόλεμος
Μακριά από την Πατρίδα

Πτυχιακή Εργασία
Της
Δράκου Ευθυμίας
Ξ2015058

Επιβλέποντες καθηγητές: Σωτήριος Λίβας, Αναπληρωτής καθηγητής, Τμήμα Ξένων Γλωσσών Μετάφρασης και Διερμηνείας, Ιόνιο Πανεπιστήμιο

Σωτήριος Κεραμίδας, Επίκουρος καθηγητής, Τμήμα Ξένων Γλωσσών Μετάφρασης και Διερμηνείας, Ιόνιο Πανεπιστήμιο

ΚΕΡΚΥΡΑ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2021

«Μεθ' ορμής ακάθεκτου»

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος
Μακριά από την Πατρίδα

Περιεχόμενα

Πρόλογος.....	5
Μετάφρασμα	6
Πρωτότυπο κείμενο	18
Κειμενική ανάλυση.....	32
Γλωσσάρι.....	38
Βιβλιογραφία	40
Για την κειμενική ανάλυση:.....	40
Για το μετάφρασμα:	41

Πρόλογος

Το «Μεθ'ορμής ακάθεκτου» διαπραγματεύεται ολόκληρη την ιστορία του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού κατά την περίοδο 1821-1945. Πρόκειται για ένα ιστορικό βιβλίο, το οποίο εξιστορεί και παρουσιάζει με ιδιαίτερη και λεπτομερή περιγραφικότητα όλους τους αγώνες του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού έναντι των διαφόρων κατακτητών την εκάστοτε χρονική περίοδο. Δηλαδή από την εποχή της ελληνικής επανάστασης το 1821, κατά την Εποχή του Όθωνα (1833-1862), την περίοδο της Βασιλείας του Γεωργίου του Α' (1863-1881), την πορεία προς τον εκσυγχρονισμό (1881-1910), τους Βαλκανικούς Πολέμους (1911-1913), την περίοδο της Μεγάλης Κρίσης (1914-1922), του Μεσοπολέμου (1922-1936) και τέλος, την περίοδο του Α' Παγκοσμίου Πολέμου (1936-1941) αλλά και του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (1941-1944). Εγώ συγκεκριμένα, ασχολήθηκα με το τελευταίο κομμάτι της παραπάνω ιστορικής αναδρομής, την περίοδο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου (1941-1944). Στο κομμάτι αυτό, έγινε λόγος για το πώς αναδιοργανώθηκε και έδρασε το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό μακριά από την Πατρίδα, ποιες ήταν οι σχέσεις που είχαν αναπτύξει με τους τότε συμμάχους τους, τον ρόλο που συνετέλεσε η Ναυτική τους Εκπαίδευση, τις δυσκολίες που αντιμετώπισε κατά τις περιόδους εμπόλεμων καταστάσεων αλλά και τις «μάχες που κέρδισε» ο Στόλος καθώς και αρκετές ενδελεχείς πληροφορίες σχετικά με ιδιαίτερα σημαντικές ιστορικές στιγμές αλλά και προσωπικότητες εκείνης της περιόδου (1941-1944). Όλα τα παραπάνω στάθηκαν αρκετά στο να θεωρήσω πολύ ενδιαφέρον το εν λόγω ιστορικό βιβλίο, καθώς η δουλειά μου θα περιελάμβανε τόσο σημαντικές ιστορικές στιγμές.

Μετάφρασμα

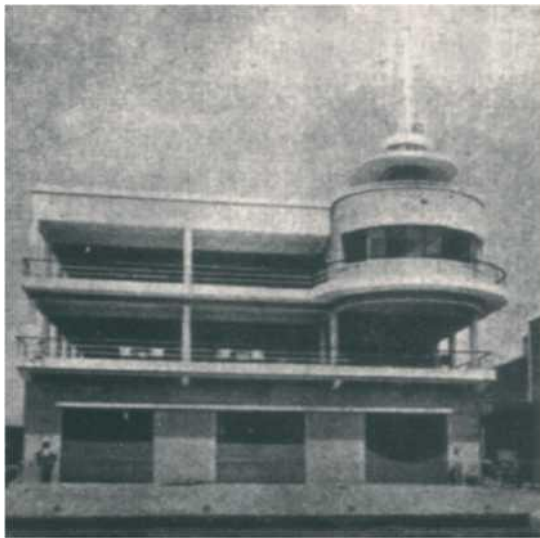
Chapter 10

World War II

Away from home (1941-1944)

The Greek Navy while being away from home is trying to be reorganized during War. Even though they have to deal with outdated ships and serious material issues, yet they manage to become a valuable ally for Great Britain's Royal Navy. It is characteristic that the Greek warships together with their captains', officers' and crew's willingness reach their limits and end up being concerned about repairs only when "it can't go further anymore". Both Greek and Merchant Navy become a global force by conducting military operations from the Atlantic to the Indian Ocean.

(The sailing club in Alexandria where the Fleet Headquarters was established)



Both British and Americans show their recognition regarding the fighting ability of Greek Navy cadres not only through laudatory comments but also by offering new ships to them. This way both officers and crew come into contact with new technology. However, while the army gains prestige and enters the new era, the political crisis comes to light. During the occupation of Greece, the National Liberation Front emerges as a dominant force, while people -including Greek Navy crew- think that the guerrillas are associated with the annihilation of the "klephts" (thieves) in 1821. As a result, the Greek government in Alexandria is considered not to express the will of the entire Greek population.

In 1944 a revolt will break out in Alexandria not only among the Greek Navy crew but in the army, as well. That was the reason for the wounds of the 1935 movement that had been covered by the war to reappear. Because of that revolt, the Greek Navy was about to lose its force once and for all. However, it is quickly suppressed and the Navy participates in all the great allied landings that led step by step to the defeat of

the Axis. Greek ships, warships and merchant ones take part in the landing at Anzio in the south of France and Normandy.



Sea cadets, in Alexandria. Naval History Department.

After many troubles, in 1944 the Navy returned to Greece undefeated. On the afternoon of October 17, Georgios Averof sailed to Faliro, followed by the other ships of the Greek Fleet. The Greek crew was warmly welcomed by the Greek people in Faliro and Piraeus. By the end of World War II, Greece was found to have a much stronger fleet than it had at the beginning of the war. This fleet made a decisive contribution to the Civil War, as it was impossible for Greek People's Liberation Army to develop naval forces.

Finally, it is worth mentioning that the integration of the Dodecanese in the national body (1948) symbolically marks the end of both this period and the national integration, too. All the Greek people now had a common homeland. Throughout the post-war period, the Navy needs to become the guarantor of Greek sovereignty in the Aegean, while successfully responding to the new challenges of the post-war era.

Reorganization and action over exile

a) The internal organization

The Navy in Alexandria of Egypt had to be reorganized as a system. New orders had to be issued on a wide range of issues. At the same time, the Greek ships had reached the limits of their endurance and the Greek Fleet had to be reinforced quickly with new ships. Finally, although Alexandria seemed to be a safe haven compared to other alternatives, such as the one in Malta, it was still a war zone. Aerial bombardments were frequent and the battleship G. Averof helped to counter them with his powerful anti-aircraft weapons.

On the other hand, in Alexandria there was a thriving Greek community, a fact considered to be a relief for the Navy. The Egyptian Greek community was financially developed, with businesses, schools, churches, institutions. In many areas the Greek language was spoken more than Arabic. The Greek community welcomed the heroes from homeland with such an enthusiasm. Everyone was so hospitable that all of the deckhands found a place to call home really soon.¹

At first place, the Ministry for Naval Affairs with the rear admiral Sakellariou as the Minister and the Fleet Headquarters with the rear admiral E. Kavvadias as the Commander were stationed on the battleship G. Averoff.² Then, in June, the Ministry was located in the building of the Greek consular harbormaster on Saad Zaghloul Street, next to the City Hall of Alexandria. At the end of August, he left the battleship and the Fleet Headquarters, with the latter being installed in the building of the Greek sailing club of Alexandria.³

The salaries of the staff as well as the allowances for specialties and the submarine service were organized in order to address the needs of living abroad. At the same time, the financial and the logistic services and the control of the naval expenses were organized as well with personnel who came from the literate men of the crew or from the Egyptian Greek people who were classified as volunteers. The task of organizing the navy financially became even more difficult due to the lack of officers because they, apart from those being already on the ships, were not in Alexandria. On June 23, 1941, the control service of the Ministry for the naval affairs was established, which undertook the financial supply of ships, the cost and the payroll control, the personnel as well as the clothing and material supply for repairs and maintenance of ships.⁴ On December 8, the main naval financial service was established with the task of offering financial supply to the ships and controlling their expenditures.

1 Dimitrakopoulos (2013)

2 I must confess that through such an emotion and a feeling of relief I stepped on the ship, which for us is now the largest piece of unoccupied Greek soil, and greeted all the assembled officers. I ordered immediately the telegraph about the raising of my signal. See Kavvadias (1950), 351 and when I arrived in Alexandria, the Ministry for the Naval Affairs consisting only of me and my Sub-Lieutenant, Mr. S. Sgouros, was stationed on the "AVEROF". The first thing I did was to exemplify them all through religious fanaticism so that they would adhere to the idea of our homeland liberation by performing their duties while staying disciplined. Due to the fact that I saw tendencies of monopoly exploitation during the war on behalf of many, who were aboard the Fleet on its way to Egypt, I strongly emphasized to the fact that not all the permanent executives, who had been in Egypt, would remain permanently in the army after returning back home, if they couldn't deal with the struggles of our war, nor the good ones from reservists or apostates of the movement in 1935, who had been recalled, could remain out of the permanent crew of our Navy. And in order to emphasize to the meaning of equality on 15th of May in 1944 I was a member of a group which was in favor of the apostates of the movement taken place in 1935 who served in the Fleet. See Sakellariou (1945), vol. B', 221.

3 Kavvadias (1950), 418

4 Sakellariou (1945), 221

World War II - Away from home (1941-1944)

Finally, in February 1942, the Logistics Service for all kinds of materials, clothing and food was established.

Due to anti-disciplinary incidents that took place in George Averof, in both Panther and Hephaestus, an Admiralty Court and a Naval Prison were activated under the Ionia command, while at the same time the Crew Management Service under Captain Golemis which was also housed in Ionia, successfully took over the organization of the junior staff. In fact, in order for crew to be distinguished, in December 1941 the Admiralty Court and the Naval Prison were settled in a building in Alexandria rented by the Navy.

The Navy's staff was constantly increasing. The crew on arrival in Alexandria consisted of 200 officers and about 2,500 non-commissioned officers and sailors. On January 1, 1942, the Navy rose to 250 officers and 3,500 non-commissioned officers and sailors. On May 1, 1942, the Navy numbered 300 officers and 4,500 non-commissioned officers and sailors. Finally on December 31, 1942 the Navy consisted of 350 officers and 5,500 non-commissioned officers and sailors.⁵

Regarding the health service, the Navy undertook the exclusive management of a branch in Kotsikeio Hospital of the Greek community in Alexandria. In addition, the Alexandria Resort was established, where the Fleet members were sent for a long leave, as they did not have families and relatives to take care of.

Finally, the class of exceptional qualifications was created. Through this measure, privileges of honorary distinction and higher pay were given to all the capable and morally blameless the junior staff.

a) Navy Apprenticeship⁶

At the beginning of 1942, it was decided the systematic operation of Hellenic Naval Cadets Academy in G. Averof. In March, entrance examination was announced in Alexandria. Candidates were young people who had left Greece. There were five winners, who along five others who have been meanwhile in Alexandria, traveled to Mumbai, where the ship had sailed, and with four other cadets already trained there, became the students of the Academy.

The Academy started its operation on May 17 in 1942 with 14 cadets in two classes. The class of 1939 was the third year and the five new ones were the first year. Administrative and teaching duties were assigned to the ship officers. The training period lasted five months and after examinations the cadets were promoted to the next class.

⁵ Ibid. 222-223

⁶ Fakidis (1996), pp. 125-130

The Academy in G. Averof stopped operating in October, because the Academy in Alexandria started operating. The cadets disembarked in Suez and reported for duty on 14th of November at the new Academy.

The organization and administration of the Hellenic Naval Cadets Academy in Alexandria undertaken by Captain Konstantinos Kontogiannis was first housed in one and then, in two villas, which were rented on Maleka Farinda Street in the Zizinia area. A neighboring plot was used as a sports ground. In August of 1942, examinations were announced for the classification of 25 cadets. Twenty one of them were successful; yet 12 more were added five months later following by a new series of tests. Five students speaking well enough the English language were sent to the British Naval Academy. There, after various actions of the successor Pavlos, an equal number of positions had been granted for Greek fellows.

During the first year, the Academy of Alexandria numbered 55 cadets, consisted of those of the G. Averof Academy, the cadets who left Greece and the newcomers. Its staff consisted of ten officers and the teaching staff of eight officers and six private professors. Any problems were quickly overcome and the Fleet Commander, Rear Admiral Alexander, described the School as exemplary.⁷

On June 30, 1943, the academic year ended and on July 10, the new flag bearers, 15 combatants and 5 engineers of the class of 1939 were sworn in. They were the first graduates of the Hellenic Naval Academy in Alexandria. From July 15 to September 15, the cadets boarded the G. Averof in Port Said for summer training, which included hands-on courses and destroyer cruises escorting convoys to the Eastern Mediterranean. Each second completed twenty days of voyage. At the same time, new entrance exams were held in Alexandria, in which five more probationers passed, while another five English students were sent to the British Naval School. Each sophomore completed twenty days of voyage. At the same time, new entrance examination was held in Alexandria, in which five more cadets passed, while five more English speaker trainees were sent to the British Naval Academy.

The operation of the Academy continued uninterrupted until the end of the War. However, on April 4 in 1944, insurgents occupied the Academy as part of Navy's revolt that had taken place during the same period. On April 21, the insurgents surrendered unconditionally. It should be mentioned that all the Navy officers gathered at the Hellenic Naval Academy in order to arrange the details for the planned repression of the revolt on the Navy ships through raid, consisted of 16 volunteer cadets, ones of whom was seriously injured by a machine gun.

In terms of crew training, a big issue arose due to the acquisition of new ships. A number of English textbooks and technical instructions had to be translated, and there were few English speakers who could do that. Still, there was another issue regarding the conciliation, the solution of which had been left entirely in the hands of British

⁷ Alexandris, K. (1952), 76

World War II - Away from home (1941-1944)

teams of beacons, radio operators and cryptographers aboard the Greek ships. That decision led the Greek staff to forget the Greek signals and at the same time to never learn the British ones, with which the communication between the ships was taking place.⁸ In order to resolve the above issues, non-commissioned officers were sent in rotation to special British schools at the British gym in Alexandria HMS Canopus. By the end of 1943, more than 600 officers and sailors had been trained.

At the same time, the number of new settlers, consisting of people who had left Greece but more than those recruited in the Middle East, was constantly increasing. For this purpose, the "Cambrite" camp was ceded by the British, which had been renamed as B.P. Elli. In addition, because among the refugees from Greece there were several children -mostly orphans-, who lived with the sailors, trained as sailors in disproportionate conditions, the decision was made to establish an Academy for sailors in a better place. Thanks to the Greek expatriates in Alexandria, a place with an extensive stadium was found in a house far away from the city center. Its administration was assigned to Lieutenant Commander A. Triantaphyllides.⁹ Finally, the academies for the soldier and the new settler specializations were established on G. Averof, which was then anchored in Port Said.

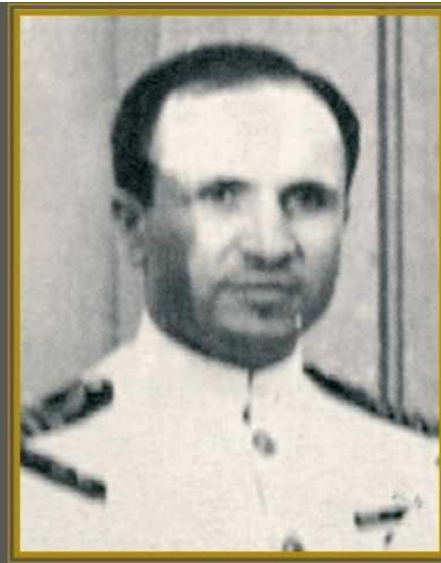
a) Fleet

When the Greek Fleet arrived in Alexandria, it was in a miserable condition in terms of its construction. Almost all the battleships were old and worn out. Therefore, their immediate repair was necessary. In collaboration with the British, the Greek Navy decided that, since they couldn't repair ships in Egypt due to the lack of tanks and craftsmen, Greek destroyers would sail in rotation to India for reconstruction and repairs, while the submarines and smaller ships would use the Red Sea port of Port Sudan. G. Averof and "Hephaestus" would sail to this port, the former not to be unnecessarily exposed to enemy aerial bombardment, while the latter to assist in the repair of submarines and torpedo boats. At the same time, G. Averof would participate in escorts in the Indian Ocean.

In the Greek destroyers in Calcutta or Mumbai, anti-submarine devices, one or two (for the Panther type) cannons and a group of torpedo tubes, a 3 " A / A cannon (except for the Panther type ships), two Oerlicon machine guns, two grenade launchers and three detonators would be installed with a load of 30-50 bombs on deck depending on the type of ship.

⁸ Ibid., 75.

⁹ Ibid., 76.



The submarine Glafkos at sea from Alexandria to Port Said for tanking. Naval History Department; at the right, Emmanuel Matthew: founder of the Magnetic and Acoustic Mine Neutralization Service and commander in the equipped ships he was boarding.

ιστιοφόρα επιχειρούσε στις ακτές της βορειοανατολικής Αφρικής και Μέσης Ανατολής.



Easter in Mumbai, 1942. At the back, the battleship George Averof. Archive Th / K Averof. World War II - Away from home (1941 -1944)



On the submarine *Triton* in Egyptian waters. Naval History Department.

It was finally decided the Hephaestus would take over the repair of Katsonis in Port Sudan, under the assistance of the workshop Aivata Railway. The repair lasted for almost a year. Due to the fact that the rest of the submarines were tanked or repaired, in the beginning only Nireus with Lieutenant Commander Livas as the captain could undertake a mission. The Greek submarine carried out a patrol in the Antalya-Kastelorizo area from May 26 to June 7 in order to prevent the transfer of enemy forces by sea to Syria, Palestine and Cyprus. The Greek submarine twice encountered Turkish ships towing barges twice, but British orders forbade not only the attack but the sailing, as well. The first success for the Navy in Alexandria came from the submarine Glafkos (Captain Lieutenant Commander Arslanoglou). The Greek submarine, on July 12, 1941, undertook its first patrol since the beginning of the war. In the northeast of Rhodes he encountered repeatedly Turkish ships. On July 21, he sank with 10 shots of his cannon a loaded sailboat of about 40 tons near Rhodes. On the same day, an enemy torpedo boat as well as an aircraft was seen by the Greek submarine exploring the area. The next day (22/7), Glafkos attacked another loaded sailing ship of 40 tons once again with his cannon. However, the Greek submarine sank immediately, because the enemies pursued it. At a short distance from it, a bottom bomb exploded without result, while an enemy torpedo boat was exploring the area. After the end of his mission, Glafkos sailed to Alexandria. This first success, however, was achieved with enormous mechanical difficulties. Electrical damage and small fires due to short circuits were frequent, while the right engine was completely obsolete yet repaired temporarily during the patrol.¹⁰

Greek submarines were in poor condition. Katsonis and Papanikolis needed a long overhaul and in particular for the first ones, thoughts were made about his decommissioning. The Nereus and Triton were worn out, but with repairs and tanking they could be reused. Glafkos had finally sailed from Greece in a hurry yet suffered serious damage on the way to Alexandria.

The praises of the English Admiral of the Fleet, when he heard the details, were not, however, unreasonable. Glafkos started sailing on the 12th of July having 5 fire rounds of electrical circuits during the patrol, 3 of which took place while diving. All the rudders were being rotated manually at any time and often operated through a portable lamp in the absence of main lighting. In the end, the motor became fully useless; therefore, there was only one engine underwater. Nevertheless, despite the precarious material, Arslanoglou remained close to Rodon seeing the Italian torpedo boat, which was detected even by the Rodon patrol aircraft, two miles from the port while watching the sailboat. Both sunken were shot by the cannon while the submarine emerging despite all the danger of being seen. See Kavvadias (1950), 418.



Above, left: The captain of the submarine Triton, Georgios Zepos together with members of the crew after the completion of the Antalya-Kastellorizo patrol 3-6 on 16/6/1941. Naval History Department. Above, right: The (Y5) submarine Triton emerges on the eve of arrival in Alexandria after a military patrol in the Dodecanese. From the left, the English reserve flag bearer Wood, liaison, the Executive Officer - Lieutenant I. Masouridis, the Commander - Lieutenant E. Kontogiannis, the Sub-lieutenant D. Batsis, 4th officer, the Sub-lieutenant (Mech.) Argyris Pallas, 1st engineer. August 3, 1941. Hellenic Maritime Museum. Below: Departures of Third Parties from Alexandria. Both the balloons of the port aerodrome and the auxiliary camouflage ships can be seen in the background. The Petty Officer Arm. Kousoulas and the Leading Seaman I. Kakandris. August 1941.



The success of the Greek submarine was accompanied by a congratulatory telegram from Admiral Cunningham¹¹ to the Greek Fleet Commander. At the same time, the Greek destroyers had undertaken escorts between Alexandria, Port Said, Haifa and Cyprus since May 15. The beginning was made by the Panther, Ierax and Aetos. The antiquity of the Greek ships created discomfort to the crew. When the Panther and the

Aetos returned from Port Said to Alexandria on May 17, and while the Panther was preparing to set sail again, the crew gathered on the porch and refused to obey, arguing that they could not travel on defective and old ships. The captain of the ship was replaced by the Executive Officer Nikitiadis, with whom he sailed from Alexandria to Port Said on return. Due to technical issues that faced, the ship was sent to Port Tewfik, where remained until September 2, 1941, for tanking and repair. The crew of Ierax was about to have the same attitude but this time that was dealt from the beginning through a referral by the governor, Lieutenant Cyrus, of some members of the crew to the Maritime Court. During that difficult period, Ierax and Aetos lift the heaviest weight of the escorts. V. Olga had not yet cleaned the pipes of his boilers, while Spetses and Koundouriotis were under repair.

German airstrikes were frequent in Alexandria. It has already been reported that Greek ships would be transported to Port Sudan for repairs and alterations. But apart from that, the removal of Greek ships from Alexandria would also protect them from the frequent German bombing.

In this context, the departure of G. Averof, Hephaestus, Katsonis and Sfendoni was set for June 30, 1941. Greek ships would sail from Alexandria to Suez, where they would wait for the permission of the British Admiralty to continue the voyage to Port Sudan. As soon as the departure order was notified to G. Averof, there was dissatisfaction on the part of the officers; yet this dissatisfaction did not increase despite the efforts of the flag bearer Iliomarkakis.¹²

When G. Averof finally sailed to Port Said on July 1, the new captain of the ship, Captain Kontogiannis, having been informed that the bearer Iliomarkakis would cause a revolt after sunset, he ordered non-commissioned officers he could trust to arrest Iliomarkakis while making him disembark to a boat of Aetos, which was waiting next to the ladder. Finally, Iliomarkakis was transferred to Alexandria for trial.

The British Admiralty approved in early August the proposal for operational use of G. Averof in the Indian Ocean region. The ship set sail from Port Sudan on August 21st and after a voyage of 698 miles arrived in Aden on the 25th of the same month. From there, by order of the British Admiral of East India, on September 3 it set sail for Mumbai, where it sailed on the 10th of the same month after a voyage of 1,677 miles. During the voyage, G. Averof, due to the poor condition of his boilers and unsuitable coals, could not develop a speed higher than 12 knots. In Mumbai, the ship was tanked and sailed from there on September 25, heading first to the Persian Gulf, where it received the German steamships confiscated in Iran, leading them to Mumbai, where it returned on October 4.

11 Sir Andrew Cunningham, the Commander in Chief, Mediterranean Fleet.

12 The flag bearer Iliomarkakis was one of the protagonists of the departure of G. Averof. He had a great influence on the ship.

Until the third 10-days of December, G. Averof was performing small test voyages outside his base. On December 22, it set sail from Mumbai, escorting a convoy of five ships bound to Singapore. It delivered the convoy south of Ceylon to a British cruiser and then escorted a navigator to Colombo, where it set sail on 25 December. Hardly now G. Averof could maintain a speed of 10 knots. It then set sail for Bombay after receiving another convoy.

The Spetses, commanded by Captain Georgios Blessas, had sailed from Alexandria to India on 23 July. First it sailed to Aden and then headed for Calcutta. The famous monsoons of the area were at full intensity, while the boilers of the ship were not in good condition. The captain did not listen to the English Admiral's encouragement in Aden to postpone the voyage, but wanted to repair his ship as soon as possible. Therefore, he set sail on 16 August, convincing the captain of the Australian destroyer Voyager. Initially, a terrible heat wave broke out, which seriously threatened the health of the crew. To deal with the situation, the crew was being watered with seawater from the pipes of the fire network. Then the ship faced very strong winds which forced it to take slopes of 30-35 degrees. Despite the encouragement of the Voyager's captain, as well as the ship's officers, to step in so that they protect themselves, the captain decided to continue his course. The Greek destroyer sailed to Mumbai on August 22 after sailing 1,884 miles and 137 hours. There were five days left for the crew to rest and repair the damage caused by the bad weather. From there, they sailed on August 28 to Colombo, where they departed on the 31st of the same month. The ship set sail from Colombo on September 5, but the destroyer had already exceeded its limits. Three boilers of the ship were useless and it barely managed to set sail to Madras on September 7. The ship finally sailed to Calcutta on September 12 after a total voyage of 6,190 miles. There, it underwent a long repair.

The destroyers V. Olga, Aetos, Ierax, Panther, Spetses (until July 23), Niki, Kountouriotis (after the 3rd of August), but also the torpedo boat Aspis (after the 31st of July) participate from June to August in escorts in Alexandria-Port Said-Cyprus-Haifa area.

World War II - Away from home (1941-1944)

Meanwhile, the British naval authorities had suggested to the Greek Fleet Commander Greek crew be manned by British oil-powered sailboats, which would be used to catch magnetic and acoustic mines. The Fleet Commander expressed the difficulty of finding Greek crew who would fight under the English flag. Both sides ended up modifying and maintaining these minesweepers by the British government, but manned by Greek Fleet personnel while flying the Greek flag.

Commander of this service was the reserve Lt. Matthew, who had come to Alexandria voluntarily, and had already worked closely with the British on minesweeper issues. Matthew went to Crete to find suitable sailboats and as soon as he escaped captivity,

he returned to Alexandria, where he organized a flotilla of five ships, while training the staff at the same time.

The Service for the Neutralization of Magnetic and Acoustic Mines raised the Greek flag in the first minesweeper, the sailing ship Sevasti, on June 16, while two days later the second one named Christos was received. The St. Georgios, Thalia and Lebanon were received on 22 August, 30 August and 9 November respectively.



The heroic lieutenant Nicholas Merlin.

Sevasti was carrying out minesweeping missions outside Alexandria from July 20 to October, when its engines were damaged and repaired until the end of 1941. It traveled 1,487 miles during its quarter of operation and remained at sea for 304 hours. Christos began its campaign on July 27, carrying out minesweepers outside Alexandria until November, when it was seconded to Marsa Matruh and continued its mission there until the end of 1941. Christos traveled 2,260 miles and remained at sea for 519 hours.

The St. George began its operation on September 2, mining outside Alexandria until the end of 1941, having traveled 1,326 miles and remained at sea for about 300 hours. It was the first to blow up an enemy mine in the port of Alexandria, a fact which received warm congratulations from the British.¹³ Thalia began operations on 4 September and by the end of 1941 it carried out minesweeping missions outside Alexandria having traveled 1,052 miles and remained at sea for 209 hours. Finally, Lebanon began operations on November 26 and was deployed for minefields in Syrian ports.

Πρωτότυπο κείμενο

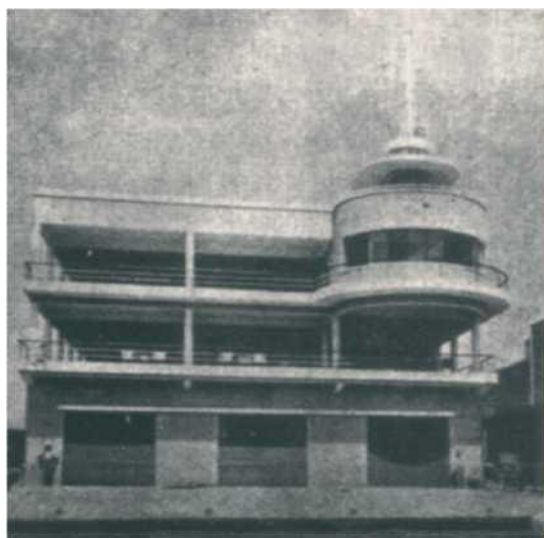
Κεφάλαιο ΙΟ

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος

Μακριά από την πατρίδα (1941-1944)

Το Πολεμικό Ναυτικό μακριά από την Πατρίδα αναδιοργανώνεται μέσα στις φλόγες του Πολέμου. Με απαρχαιωμένα πλοία και σοβαρά προβλήματα υλικού κατορθώνει να μεταβληθεί σε πολύτιμο σύμμαχο για το Βασιλικό Ναυτικό της Μ. Βρετανίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα ελληνικά πολεμικά πλοία με προθυμία κυβερνητών, αξιωματικών και πληρωμάτων φθάνουν στα όριά τους και καταλήγουν σε επισκευές μόνο «όταν δεν πάει άλλο». Το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό μαζί με το Εμπορικό καθίσταται παγκόσμιο και επιχειρεί από τον Ατλαντικό μέχρι τον Ινδικό ωκεανό.

(Ο Ναυτικός Όμιλος Αλεξανδρείας όπου εγκαταστάθηκε το Αρχηγείο Στόλου)



Η αναγνώριση των Βρετανών αλλά και των Αμερικανών δεν εκδηλώνεται μόνο με τα εγκωμιαστικά σχόλιά τους αλλά και με προσφορά νέων πλοίων στο Πολεμικό Ναυτικό, ακριβώς επειδή αναγνωρίζουν τη μαχητική ικανότητα των στελεχών του. Με αυτό τον τρόπο αξιωματικοί και πληρώματα έρχονται σε επαφή με τη νέα τεχνολογία. Ενώ όμως το Όπλο καταξιώνεται και περνάει στην νέα εποχή, τα σύννεφα της πολιτικής κρίσης πυκνώνουν. Στην κατεχόμενη Ελλάδα ως κυρίαρχη δύναμη αναδεικνύεται το ΕΑΜ, ενώ οι αντάρτες στη συνείδηση του κόσμου -μέσα σε αυτόν και τα πληρώματα του Πολεμικού Ναυτικού- συσχετίζονται με τον αγώνα των Κλεφτών του '21. Ως αποτέλεσμα η ελληνική κυβέρνηση στην Αλεξάνδρεια θεωρείται ότι δεν εκφράζει τη θέληση του συνόλου του ελληνικού λαού.

Το 1944 θα ξεσπάσει στην Αλεξάνδρεια στάση των πληρωμάτων των πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού. Παρόμοια στάση εκδηλώνεται την ίδια περίοδο και στον Στρατό. Στη στάση αυτή εμφανίζονται ξανά όλες εκείνες οι πληγές από το κίνημα του 1935 τις οποίες είχε σκεπάσει ο πόλεμος. Η ανταρσία των πληρωμάτων λίγο έλειψε να κοστίσει την ίδια την ύπαρξη του Ελληνικού Ναυτικού. Παρ' όλα αυτά η στάση καταστέλλεται και το Ναυτικό συμμετέχει σε όλες τις μεγάλες συμμαχικές αποβάσεις που οδήγησαν βήμα-βήμα στην ήττα του Άξονα. Ελληνικά πλοία, πολεμικά και εμπορικά, συμμετέχουν στην απόβαση στο Άντζιο στη νότια Γαλλία και στη Νορμανδία.



Ναυτικοί Δόκιμοι, στην Αλεξάνδρεια. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

Μετά από πολλές περιπέτειες, το 1944 το Πολεμικό Ναυτικό επέστρεψε στην Ελλάδα. Το Ελληνικό Ναυτικό που παρέμενε αήττητο. Το απόγευμα της 17^η Οκτωβρίου το Γ. *Αβέρωφ* έπλεε προς το Φάληρο ακολουθούμενο από τα υπόλοιπα πλοία του Ελληνικού Στόλου. Τα ελληνικά πληρώματα έτυχαν θερμής υποδοχής από τον ελληνικό λαό στο Φάληρο και τον Πειραιά. Με το πέρας του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, η Ελλάδα βρέθηκε να έχει έναν πολλαπλά ισχυρότερο στόλο από αυτόν που είχε στις παραμονές του πολέμου. Ο στόλος αυτός είχε καθοριστική συμβολή στον Εμφύλιο Πόλεμο, καθώς ήταν αδύνατον στον ΕΛΑΣ να αναπτύξει ναυτικές δυνάμεις.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η ενσωμάτωση των Δωδεκανήσων στον εθνικό κορμό (1948) δεν σηματοδοτεί συμβολικά μόνο το τέλος της συγκεκριμένης περιόδου, αλλά και το πέρας της εθνικής ολοκλήρωσης. Όλοι Οί Έλληνες αδερφοί είχαν πλέον μία κοινή πατρίδα. Στη μεταπολεμική περίοδο, το Πολεμικό Ναυτικό θα κληθεί να γίνει ο εγγυητής της ελληνικής κυριαρχίας στο Αιγαίο, ανταποκρινόμενο επιτυχημένα στις νέες προκλήσεις της μεταπολεμικής εποχής.

Αναδιοργάνωση και δράση στην εξορία

α) Η εσωτερική οργάνωση

Το Πολεμικό Ναυτικό στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου έπρεπε να αναδιοργανωθεί ως σύστημα. Χρειάστηκε να εκδοθούν νέες διαταγές για ένα ευρύ φάσμα θεμάτων. Παράλληλα, τα ελληνικά πλοία είχαν φτάσει στα όρια της αντοχής τους Κί έπρεπε γρήγορα ο Ελληνικός Στόλος να ενισχυθεί με νέα πλοία. Τέλος, αν και η Αλεξάνδρεια φαινόταν ασφαλές λιμάνι σε σχέση με άλλες εναλλακτικές, όπως της Μάλτας, δεν έπαινε να είναι εμπόλεμη ζώνη. Οί αεροπορικοί βομβαρδισμοί ήταν συχνοί και το θωρηκτό Γ. Αβέρωφ συνέβαλε στην αντιμετώπισή τους με τα ισχυρά αντιαεροπορικά του όπλα.

Από την άλλη, στην Αλεξάνδρεια υπήρχε ακμάζουσα ελληνική κοινότητα, πράγμα ανακουφιστικό για τα στελέχη του Ναυτικού. Η αιγυπτιώτικη ελληνική ομογένεια ήταν οικονομικά αναπτυγμένη, με επιχειρήσεις, σχολεία, εκκλησίες, ιδρύματα. Σε πολλές περιοχές η ελληνική γλώσσα ομιλείτο περισσότερο από την αραβική. Η ελληνική ομογένεια υποδέχθηκε με ενθουσιασμό τους ήρωες από την Ελλάδα. Όλοι, άνοιξαν τα σπίτια τους. Πολύ σύντομα όλοι, μέχρι τον τελευταίο ναύτη βρήκαν κάποιο σπίτι να τους *υιοθετήσει*.¹

Στην αρχή, το Υπουργείο των Ναυτικών με υπουργό τον υποναύαρχο Σακελλαρίου αλλά και το Αρχηγείο Στόλου με Αρχηγό τον υποναύαρχο Ε. Καββαδία εγκαταστάθηκαν στο θωρηκτό Γ. *Αβέρωφ*.² Στη συνέχεια, τον Ιούνιο, το Υπουργείο εγκαταστάθηκε στο κτήριο του ελληνικού Λιμενικού Προξενείου και τέλος, επί της οδού Σαάντ Ζαγκλούλ, δίπλα στο Δημαρχείο της Αλεξάνδρειας. Τέλη Αυγούστου έφυγε από το θωρηκτό και το Αρχηγείο Στόλου, το οποίο εγκαταστάθηκε στο κτήριο του ελληνικού Ναυτικού Ομίλου Αλεξάνδρειας.³

Οργανώθηκε η μισθοδοσία του προσωπικού, καθώς και τα επιδόματα ειδικοτήτων και υπηρεσίας υποβρυχίων με γνώμονα την αντιμετώπιση των αναγκών της διαβίωσης στο εξωτερικό. Παράλληλα οργανώθηκαν Οί οικονομικές υπηρεσίες, η επιμελητεία και ο έλεγχος των δαπανών του Πολεμικού Ναυτικού με προσωπικό που προέρχονταν από τους εγγράμματους άνδρες των πληρωμάτων των πλοίων ή από τους αίγυπτιώτες Έλληνες που κατετάγησαν ως εθελοντές. Το εγχείρημα της οικονομικής οργάνωσης του Ναυτικού γινόταν ακόμη πιο δύσκολο λόγω της έλλειψης οικονομικών αξιωματικών διότι αυτοί, εκτός από αυτούς που ευρίσκονταν στα πλοία, δεν είχαν κατέλθει στην Αλεξάνδρεια. Στις 23 Ιουνίου του 1941 συνεστήθη η Υπηρεσία Ελέγχου του Υπουργείου Ναυτικών, η οποία ανέλαβε τον εφοδιασμό των πλοίων με χρήματα, τη λογιστική παρακολούθηση των δαπανών, τον έλεγχο της μισθοδοσίας, την τροφοδοσία του προσωπικού καθώς και την προμήθεια ιματισμού και υλικών επισκευών και συντήρησης των πλοίων.⁴ Στις 8 Δεκεμβρίου ιδρύθηκε η Κεντρική Οικονομική Υπηρεσία του Ναυτικού με αποστολή τον χρηματικό εφοδιασμό των πλοίων και τον προέλεγχο των δαπανών τους.

1 Δημητράκοπουλος (2013).

2 Όμολογώ ότι με κάποια συγκίνηση και με αίσθημα άνακουφίσεως έπάτησα επί τον πλοίου, τό όποιον δι' ημάς ήτο πλέον τό μεγαλύτεροί' τεμάχιονΈλενθέρονΈλληνικοῦ εδάφους καί έχαιρέτιστα τους συγκεντρωμένους Αξιωματικούς. Διέταξα άμέσως να τηλεγραφηθή ή ύψωσις τού σήματός μου. Βλ. Καββαδίας (1950), 351 και Άμα τη άφίξει μου εις την Αλεξάνδρειαν, τό Υπουργείο των Ναυτικών άποτελούμενον μόνον έκ έμοῦ και τού Υπασπιστοῦ μου Υποπλοιάρχου, κ. Σ. Σγούρου, έγκατεστάθη επί τού «ΑΒΕΡΩΦ». Πρωταρχική μου ένέργεια ήτο να παραδειγματίσω τούς πάντας όπως μετά θρησκευτικού φανατισμού προσηλωθούν εις τήν ιδέαν τής άπελευθερώσεως τής Πατρίδας, με τήν έκτέλεσιν τού καθήκοντος καί μόνον, καί με τήν έδραϊαν τήρησιν τής πειθαρχίας. Επειδή μάλιστα, έβλεπα τάσεις μονοπωλιακής έκμεταλλεύσεως τού Άγώνος έκ μέρους πολλών, που έπέβαινον τού Στόλου κατά τήν κάθοδόν του προς Αίγυπτον, εντόνως τόνιζα ότι ούτε όλα τα μόνιμα στελέχη, που είχαν συγκεντρωθεί εις την Αίγυπτον θα παρέμεναν οριστικώς εις το Σώμα μετά την επάνοδόν μας εις τήν Πατρίδα, άν δέν ζφρόντιζαν να έξαρθούν εις τό ύψος τών απαιτήσεων τού άγώνος μας, ούτε οί καλοί έκ τών έφένδρων ή άποτάκτων τού κινήματος τού 1935, που είχαν άνακληθεί, θά ήτο δυνατόν νά παραμείνουν τελικώς έξω από τά μόνιμα στελέχη τού Ναυτικού μας. Καί διά να δώσω τον τόνο τής ισότητος ένήργησα τήν 15^η Μαΐου 1941, όμαδικά προαγωγάς τών άποτάκτων τού κινήματος τού 1935 που υπηρετούσαν εις τον Στόλον. Βλ. Σακελλαρίου (1945), τόμ. Β', 221.

3 Καββαδίας (1950), 418.

4 Σακελλαρίου (1945), 221.

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

Τέλος τον Φεβρουάριο του 1942 ιδρύθηκε η Υπηρεσία Επιμελητείας για τα κάθε είδους υλικά, ιματισμό και τρόφιμα.

Λόγω αντιπειθαρχικών κρουσμάτων που σημειώθηκαν στο *Γεώργιος Αβέρωφ*, στο *Πάνθηρ* και στο *Ήφαιστος* ενεργοποιήθηκε Ναυτοδικείο και Ναυτική Φυλακή επί του επιτάκτου *Ιωνία*, ενώ παράλληλα Υπηρεσία Διευθύνσεως Πληρωμάτων υπό τον πλοίαρχο Γολέμη, η οποία στεγαζόταν και αυτή στο *Ιωνία*, ανέλαβε με επιτυχία την οργάνωση του κατωτέρου προσωπικού. Για να μη συγχρωτίζονται μάλιστα τα καλά πληρώματα με τα φθοροποιά, τον Δεκέμβριο του 1941 το Ναυτοδικείο και η Ναυτοφυλακή εγκαταστάθηκαν σε νοικιασμένο από το Ναυτικό κτήριο στην Αλεξάνδρεια.

Το προσωπικό του Ναυτικού συνεχώς αυξανόταν. Το προσωπικό κατά τον κατάπλου στην Αλεξάνδρεια αποτελείτο από 200 αξιωματικούς και 2.500 περίπου υπαξιωματικούς και ναύτες. Την 1 Ιανουάριου 1942 η δύναμη του Ναυτικού ανήλθε στους 250 αξιωματικούς και 3.500 υπαξιωματικούς και ναύτες. Την 1 Μαΐου του 1942 η δύναμη ανήλθε στους 300 αξιωματικούς και 4.500 υπαξιωματικούς και ναύτες. Τέλος στις 31 Δεκεμβρίου 1942 σε 350 αξιωματικούς και 5.500 υπαξιωματικούς και ναύτες.⁵

Όσον αφορά την υγειονομική υπηρεσία το Πολεμικό Ναυτικό ανέλαβε την αποκλειστική διαχείριση ενός παραρτήματος του Κοτσικείου Νοσοκομείου της ελληνικής κοινότητας στην Αλεξάνδρεια. Επιπρόσθετα ιδρύθηκε το Αναπαυτήριο Αλεξανδρείας, όπου αποστέλλονταν τα σε μακρά άδεια στελέχη του Στόλου, δεδομένου ότι δεν είχαν οικογένειες και συγγενείς να τους περιθάλψουν.

Τέλος, δημιουργήθηκε η τάξη *εξαιρετικών προσόντων*. Με αυτό το μέτρο δίνονταν προνόμια τιμητικής διάκρισης και παραπάνω μισθοδοσία σε όλους τους ικανούς και ηθικά άμεμπτους του κατώτερου προσωπικού.

β) Η Ναυτική Εκπαίδευση⁶

Στις αρχές του 1942, αποφασίστηκε η συστηματική λειτουργία της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων στο Γ. *Αβέρωφ*. Τον Μάρτιο προκηρύχθηκαν στην Αλεξάνδρεια εισαγωγικές εξετάσεις. Υποψήφιοι ήταν νέοι που είχαν διαφύγει από την Ελλάδα. Επιτυχόντες ήταν πέντε, οι οποίοι μαζί με άλλους πέντε που είχαν στο μεταξύ συγκεντρωθεί στην Αλεξάνδρεια, ταξίδεψαν στη Βομβάη, όπου είχε καταπλεύσει το πλοίο και με άλλους τέσσερις δοκίμους που εκπαιδεύονταν ήδη εκεί αποτέλεσαν τους μαθητές της Σχολής.

Η Σχολή άρχισε τη λειτουργία της στις 17 Μαΐου 1942 με 14 δοκίμους σε δύο τάξεις. Τριτοετείς ήταν η τάξη του 1939 και πρωτοετείς οι πέντε καινούργιοι. Τα διοικητικά και καθηγητικά καθήκοντα είχαν ανατεθεί σε αξιωματικούς του πλοίου. Η εκπαιδευτική περίοδος διήρκεσε πέντε μήνες και κατόπιν εξετάσεων οι δόκιμοι προβιβάστηκαν στην επόμενη τάξη.

5 Ο.π., 222-223.

6 Φακίδης (1996), σσ. 125-130.

Η Σχολή στο Γ. *Αβέρωφ* διέκοψε τη λειτουργία της τον Οκτώβριο, γιατί άρχισε να λειτουργεί η Σχολή στην Αλεξάνδρεια. Οι δόκιμοι αποβιβάστηκαν στο Σουέζ και παρουσιάστηκαν στις 14 Νοεμβρίου στη νέα Σχολή.

Η οργάνωση και η διοίκηση της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων στην Αλεξάνδρεια αναλήφθηκε από τον πλοίαρχο Κωνσταντίνο Κοντογιάννη. Στεγαζόταν αρχικά σε μία και στη συνέχεια, σε δύο επαύλεις, που είχαν νοικιαστεί στην οδό Μαλέκα Φαρίντα της περιοχής Ζιζίνια. Ένα γειτονικό οικόπεδο χρησιμοποιήθηκε ως γήπεδο αθλοπαιδιών. Τον Αύγουστο του 1942 προκηρύχθηκαν εξετάσεις για την κατάταξη 25 δοκίμων. Πέτυχαν 21, στους οποίους προστέθηκαν πέντε μήνες αργότερα άλλοι 12 μετά από νέες εξετάσεις. Πέντε αγγλομαθείς εστάλησαν στη Βρετανική Ναυτική Σχολή. Εκεί, μετά από ενέργειες του διαδόχου Παύλου, είχαν παραχωρηθεί ισάριθμες θέσεις για Έλληνες υποτρόφους.

Τον πρώτο χρόνο η Σχολή της Αλεξάνδρειας είχε 55 δοκίμους, οι οποίοι αποτελούνταν από αυτούς της Σχολής του Γ. *Αβέρωφ*, τους δοκίμους που είχαν διαφύγει από την Ελλάδα και τους νεοεισελθόντες. Το επιτελείο της αποτελούνταν από δέκα αξιωματικούς και το διδακτικό προσωπικό από οκτώ αξιωματικούς και έξι ιδιώτες καθηγητές. Τα τυχόν προβλήματα ξεπεράστηκαν γρήγορα και ο Αρχηγός Στόλου υποναύαρχος Αλεξανδρής χαρακτήρισε τη Σχολή *υποδειγματική*.⁷

Στις 30 Ιουνίου 1943 ολοκληρώθηκε το εκπαιδευτικό έτος και στις 10 Ιουλίου έγινε η ορκωμοσία των νέων σημαιοφόρων, 15 μαχίμων και 5 μηχανικών της τάξης του 1939. Ήταν οι πρώτοι απόφοιτοι της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων στην Αλεξάνδρεια.

Από τις 15 Ιουλίου μέχρι τις 15 Σεπτεμβρίου, οι δόκιμοι επιβιβάστηκαν στο Γ. *Άβέρωφ* στο Πορτ Σάιντ για θερινή εκπαίδευση, η οποία περιελάμβανε πρακτικά μαθήματα και πλόες με αντιτορπιλικά που εκτελούσαν συνοδείες νηοπομπών στην Ανατολική Μεσόγειο. Κάθε δευτεροετής συμπλήρωσε είκοσι ημέρες πλου. Παράλληλα, έγιναν νέες εισαγωγικές εξετάσεις στην Αλεξάνδρεια, στις οποίες πέτυχαν άλλοι πέντε δόκιμοι, ενώ άλλοι πέντε αγγλομαθείς εστάλησαν στη Βρετανική Ναυτική Σχολή.

Η λειτουργία της Σχολής συνεχίστηκε απρόσκοπτα μέχρι το τέλος του Πολέμου. Μοναδική παραφωνία υπήρξε η κατάληψή της στις 4 Απριλίου του 1944 από στασιαστές στα πλαίσια της στάσης των πληρωμάτων του Πολεμικού Ναυτικού που είχε εκδηλωθεί την ίδια περίοδο. Στις 21 Απριλίου οι στασιαστές παραδόθηκαν άνευ όρων. Πρέπει να αναφερθεί ότι στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων συγκεντρώθηκαν όλοι οι αξιωματικοί του Ναυτικού για να ρυθμίσουν τις Λεπτομέρειες της σχεδιαζόμενης καταστολής της στάσης στα πλοία του Ναυτικού από άγλημα εμβολής. Στο άγλημα έλαβαν μέρος εθελοντικά 16 δόκιμοι εκ των οποίων ένας τραυματίστηκε σοβαρά από ριπή οπλοπολυβόλου.

Όσον αφορά την εκπαίδευση του προσωπικού, προέκυψε μεγάλο ζήτημα με την απόκτηση νέων πλοίων. Έπρεπε να μεταφραστεί ένα πλήθος αγγλικών εγχειριδίων και τεχνικών οδηγιών, ενώ οι αγγλομαθείς που θα μπορούσαν να τα μεταφράσουν ήταν πολύ λίγοι. Ακόμη, υπήρχε μεγάλο πρόβλημα στον τομέα της συνεννόησης, η επίλυση του οποίου είχε αφεθεί

7 Αλεξανδρή, Κ. (1952), 76.

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

ολοκληρωτικά στα χέρια βρετανικών ομάδων σηματορών, ασυρματιστών και κρυπτογράφων, που επέβαιναν στα ελληνικά πλοία, με αποτέλεσμα το ελληνικό προσωπικό να λησμονεί τα ελληνικά σήματα, χωρίς όμως παράλληλα να μαθαίνει τα βρετανικά, με τα οποία γινόταν η συνεννόηση μεταξύ των πλοίων.⁸ Για την επίλυση των παραπάνω ζητημάτων άρχισαν να αποστέλλονται εκ περιτροπής υπαξιωματικοί σε ειδικά βρετανικά σχολεία στο βρετανικό προγυμναστήριο στην Αλεξάνδρεια HMS *Canopus*. Μέχρι τέλους του 1943 πάνω από 600 υπαξιωματικοί και ναύτες είχαν περάσει από τα σχολεία αυτά.

Παράλληλα, ο αριθμός των νεοκατατασσόμενων οι οποίοι προέρχονταν από άτομα που είχαν διαφύγει από την Ελλάδα αλλά περισσότερο από εκείνους που στρατολογούνταν στη Μ. Ανατολή, αυξανόταν συνεχώς. Για αυτό τον σκοπό παραχωρήθηκε από τους Βρετανούς το στρατόπεδο Καμπρίτ, το οποίο είχε μετονομαστεί σε Β.Π. *Ελλη*. Επιπρόσθετα, επειδή ανάμεσα στους πρόσφυγες από την Ελλάδα υπήρχαν και αρκετοί παίδες -ως επί το πλείστον ορφανοί-, οι οποίοι συστεγάζονταν με τους ναύτες, εκπαιδευόμενοι ως ναυτόπαιδες σε μη ανάλογες συνθήκες, ελήφθη η απόφαση να συσταθεί Σχολή Ναυτόπαιδων σε πιο κατάλληλη θέση. Με τη βοήθεια των Ελλήνων ομογενών στην Αλεξάνδρεια, βρέθηκε θέση σε

οίκημα μακριά από το κέντρο της πόλης και με εκτεταμένο γήπεδο. Η διοίκησή της ανατέθηκε στον αντιπλοίαρχο Α. Τριανταφυλλίδη.⁹ Τέλος, οι σχολές ειδικεύσεως των κληρωτών και των νεοκατατασσόμενων εγκαταστάθηκαν επί του Γ. *Αβέρωφ* που ήταν τότε αγκυροβολημένο στο Πορτ Σάιδ.

γ)Στόλος

Ο Ελληνικός Στόλος κατά τον κατάπλου του στην Αλεξάνδρεια ευρισκόταν σε οικτρή κατάσταση όσον αφορά το υλικό. Σχεδόν όλα τα μάχιμα πλοία ήταν παλαιά και καταπονημένα. Ως εκ τούτου, ήταν αναγκαία η άμεση επισκευή τους. Σε συνεργασία με τους Βρετανούς, αποφασίστηκε αφού δεν ήταν δυνατή η επισκευή των πλοίων στην Αίγυπτο λόγω της ανεπάρκειας δεξαμενών, αλλά και τεχνιτών, τα ελληνικά αντιτορπικά να πλεύσουν εκ περιτροπής στην Ινδία για μετασκευή και επισκευές, ενώ για τα υποβρύχια και τα μικρότερα πλοία να χρησιμοποιηθεί το λιμάνι της Ερυθράς Θάλασσας Πορτ Σουδάν. Σε αυτό το λιμάνι θα κατέπλεαν το Γ. *Αβέρωφ* και το "*Ηφαιστος*, το μεν πρώτο για να μην εκτίθεται άσκοπα στους εχθρικούς αεροπορικούς βομβαρδισμούς, ενώ το δεύτερο για να συμβάλει στην επισκευή των υποβρυχίων και των τορπιλοβόλων. Παράλληλα, το Γ. *Αβέρωφ* θα συμμετείχε σε συνοδείες στον Ινδικό Ωκεανό.

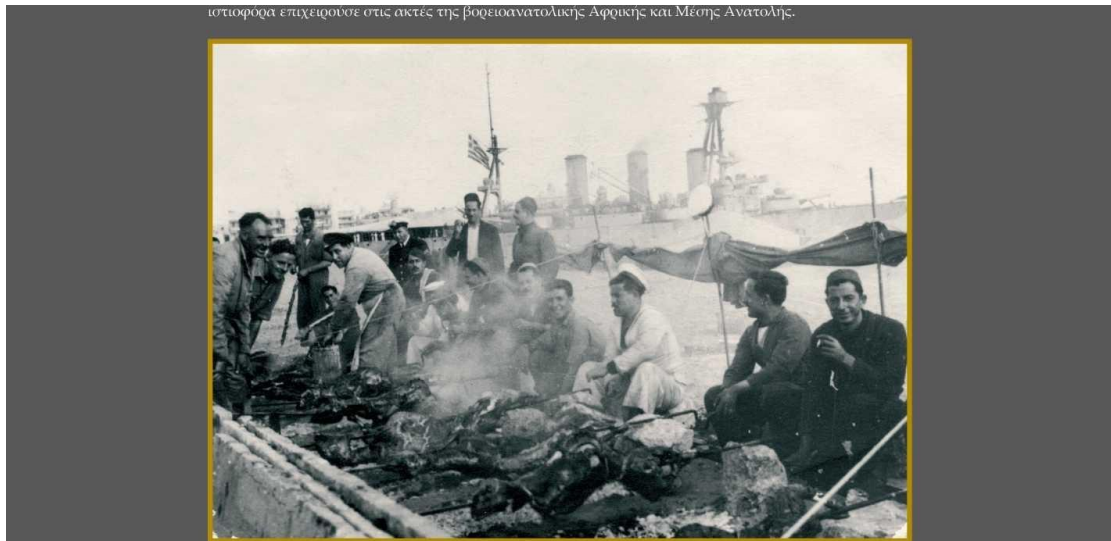
Στα ελληνικά αντιτορπικά στην Καλκούτα ή στη Βομβάη, θα γινόταν εγκατάσταση ανθυποβρυχιακών συσκευών, αφαίρεση ενός ή δύο (για τα τύπου *Πάνθηρ*) πυροβόλων και μιας ομάδος τορπιλοσωλήνων, εγκατάσταση ενός Α/Α πυροβόλου των 3" (εκτός των πλοίων τύπου *Πάνθηρ*), δύο πολυβόλων *Oerlicon*, δύο βομβιδοβόλων και τριών στο σύνολο αφετήρων με φορτίο 30-50 βομβών επί του καταστρώματος αναλόγως του τύπου του πλοίου.

8 Ο.π., 75.

9 Ο.π., 76.



ά Το υποβρύχιο Γλαύκος εν πλω από την Αλεξάνδρεια προς το Πορτ Σαΐδ για τη διενέργεια δεξαμενισμού. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, δεξιά Ο Εμμανουήλ Ματθαίος. Ιδρυτής της Υπηρεσίας Εξουδετέρωσης Μαγνητικών καί Ακουστικών Ναρκών, της οποίας ως διοικητής επίβαίνοντας σε εξοπλισμένα



Πάσχα στη Βομβάη το 1942. Από πίσω το θωρηκτό Γεώργιος Αβέρωφ. Αρχείο Θ/Κ Αβέρωφ. Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος - Μακριά από την Πατρίδα (1941 -1944)



Επί του υποβρυχίου *Τρίτων* στα αιγυπτιακά ύδατα. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

Τελικά αποφασίστηκε να αναληφθεί από το "*Ηφαιστος*" στο Πορτ Σουδάν η επισκευή του *Κατσώνης*, με τη συνδρομή του συνεργείου σιδηροδρόμων της *Αίυατα*. Η επισκευή διήρκεσε σχεδόν ένα έτος.

Λόγω του ότι τα υπόλοιπα υποβρύχια δεξαμενίζονταν ή επισκευάζονταν, στην αρχή μόνο το *Νηρεύς* με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Λίβα μπορούσε να αναλάβει αποστολή. Το ελληνικό υποβρύχιο εκτέλεσε περιπολία στην περιοχή Αττάλειας-Καστελόριζου από της 26 Μαΐου μέχρι τις 7 Ιουνίου με αποστολή την παρεμπόδιση μεταφοράς διά θαλάσσης εχθρικών δυνάμεων στη Συρία, την Παλαιστίνη και την Κύπρο. Το ελληνικό υποβρύχιο συνάντησε δύο φορές τουρκικά πλοία που ρυμουλκούσαν φορτηγίδες, αλλά οι αγγλικές διαταγές απαγόρευαν όχι μόνο την επίθεση, αλλά και τη νηοψία. Η πρώτη επιτυχία για το Πολεμικό Ναυτικό στην Αλεξάνδρεια ήρθε από το υποβρύχιο *Γλαύκος* (κυβερνήτης πλωτάρχης Αρσλάνογλου). Το ελληνικό υποβρύχιο, στις 12 Ιουλίου του 1941, ανέλαβε την πρώτη του περιπολία από την έναρξη του πολέμου. Στα βορειοανατολικά της Ρόδου συνάντησε επανειλημμένους τουρκικά πλοία. Στις 21 Ιουλίου βύθισε με 10 βολές του πυροβόλου του έμπορτο ιστιοφόρο 40 περίπου τόνων πλησίον της Ρόδου. Την ίδια ημέρα εθεάθησαν από το ελληνικό υποβρύχιο εχθρικό τορπιλοβόλο, όπως και αεροσκάφος να ερευνούν την περιοχή. Την επομένη (22/7), το *Γλαύκος* προσέβαλε και άλλο έμπορτο ιστιοφόρο 40 τόνων και πάλι με το πυροβόλο του. Το ελληνικό υποβρύχιο στη συνέχεια καταδύθηκε αμέσως, διότι οι εχθροί το καταδίωκαν. Σε μικρή απόσταση από αυτό εξερράγη χωρίς αποτέλεσμα βόμβα βυθού, ενώ εχθρικό τορπιλοβόλο ερευνούσε την περιοχή. Το *Γλαύκος* μετά το πέρας της αποστολής του κατέπλευσε στην Αλεξάνδρεια. Αυτή η πρώτη επιτυχία όμως επιτεύχθηκε με τεράστιες μηχανικές δυσκολίες. Πυκνές ήταν οι ηλεκτρικές ζημιές και οι μικρές πυρκαγιές λόγω βραχυκυκλωμάτων, ενώ ο δεξιός κινητήρας αχρηστεύθηκε τελείως και επισκευάστηκε πρόχειρα κατά τη διάρκεια της περιπολίας.¹⁰

Τα ελληνικά υποβρύχια ήταν σε κακή κατάσταση. Τα *Κατσώνης* και *Παπανικολής* είχαν ανάγκη μακράς γενικής επισκευής και ιδίως για το πρώτο γίνονταν σκέψεις περί παροπλισμού του. Τα *Νηρεύς* και *Τρίτων* είχαν καταπονηθεί, αλλά με επισκευές και δεξαμενισμούς θα μπορούσαν να ξαναχρησιμοποιηθούν. Το *Γλαύκος* τέλος είχε αποπλεύσει βεβιασμένα από την Ελλάδα κι είχε υποστεί στον μέχρι Αλεξάνδρεια πλου σοβαρές βλάβες.

10 Δεν ήταν, εν τούτοις, άνευ αίτιο λογικού οι έπαινοι του Αγγλον Στολάρχου όταν έμαθον τάς λεπτομέρειας. Ο *Γλαύκος* εκίνησας την 12^η Ιουλίου, έσχε 5 πυρκαϊάς εξ ηλεκτρικών κυκλωμάτων κατά την περιπολίαν, ών αι 3 ενώ εύρίσκετο εν καταδύσει. Όλα τον τά πηδάλια έγένοντο εκ περιτροπής ανά πάσαν στιγμήν χειροκίνητα και πολλάκις έχειριζε με φορητάς λυχνίας ελλείψει κυρίου φωτισμού. Εις τό τέλος, ό εις κινητήρ ήχρηστεύθη τελείως και ύποβρυχίως διέθετε μόνον μίαν μηχανήν. Εν τούτοις, άψηφών τό επισφαλές τού υλικού τον, ό Αρσλάνογλου παρέμενε πλησίον τής "Ρόδον βλέπων τό Ιταλικόν τορπιλοβόλον, τό όποιον τον άνίχνενεν ώς και τά εκ Ρόδον άεροσκάφη περιπολίας, πλησιάσας μάλιστα εις δύο μίλλια από τό στόμιον τού λιμένος κατά τήν παρακολούθησιν ιστιοφόρου. Αμφότερα τά βνθισθέντα έβλήθησαν διά τού πυροβόλου, τού ύποβρυχιόν άναδνθέντος με όλον τον κίνδυνον να γίνη άντιληπτόν. Βλ. Καβαδίας (1950), 418.



Πάνω, αριστερά: Ο κυβερνήτης του υποβρυχίου *Τρίτων*, Γεώργιος Ζέπος μαζί με μέλη του πληρώματος μετά από την ολοκλήρωση της περιπολίας Αττάλειας-Καστελλόριζου 3-6 με 16/6/1941. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού. **Πάνω, δεξιά:** Το υποβρύχιο *Τρίτων* (Υ5) σε ανάδυση την παραμονή της αφίξεως στην Αλεξάνδρεια μετά από πολεμική περιπολία στα Δωδεκάνησα. Από αριστερά ο Αγγλος έφεδρος σημαιοφόρος Wood, σύνδεσμος, ο ύπαρχος υποπλοίαρχος Ι. Μασουρίδης, ο κυβερνήτης υποπλοίαρχος Ε. Κοντογιάννης, ο ανθυποπλοίαρχος Δ. Μπάτσης, Δ' αξιωματικός, ο ανθυποπλοίαρχος (Μηχ.) Αργύρης Πάλλας, α' μηχανικός. 3 Αυγούστου 1941. Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος. **Κάτω:** Απόπλους *Τρίτων* από την Αλεξάνδρεια. Διάκρίνονται στο βάθος τα αερόστατα της αεροζώνης του λίμενος και καμουφλαρισμένα βοηθητικά σκάφη. Εικονίζονται ο κελευστής Αρμ. Κούσουλας και ο δίοπος Η. Κακανδρής. Αύγουστος 1941.



Η επιτυχία του ελληνικού υποβρυχίου συνοδεύτηκε από συγχαρητήριο τηλεγράφημα του ναυάρχου *Cunningham*¹¹ προς τον Έλληνα Αρχηγό Στόλου. Παράλληλα, τα ελληνικά αντιτορπιλικά είχαν αναλάβει από τις 15 Μαΐου συνοδείες μεταξύ Αλεξάνδρειας, Πορτ Σάιδ, Χάιφας και Κύπρου. Η αρχή έγινε από τα *Πάνθηρ*, *Ιέραξ* και *Αετός*. Η παλαιότητα των ελληνικών πλοίων δημιουργούσε δυσφορία στα

πληρώματα. Όταν το *Πάνθηρ* μαζί με το Αετός στις 17 Μαΐου επέστρεψαν από το Πορτ Σάιντ στην Αλεξάνδρεια κι ενώ το *Πάνθηρ* ετοιμαζόταν και πάλι για απόπλου, το πλήρωμα μαζεύτηκε στο πρόστεγο και αρνήθηκε να υπακούσει υποστηρίζοντας ότι δεν μπορούσε να ταξιδεύει με ελαττωματικά και παλαιά πλοία. Ο κυβερνήτης του πλοίου αντικαταστάθηκε από τον ύπαρχο Νίκητιάδη, με τον οποίο εξετέλεσε πλου από Αλεξάνδρεια μέχρι Πορτ Σάιντ με επιστροφή. Το πλοίο όμως, εμφάνισε τεχνικά προβλήματα και γι' αυτό εστάλη στο Πορτ Τσουφίκ, όπου και παρέμεινε μέχρι τις 2 Σεπτεμβρίου του 1941 για δεξαμενισμό και επισκευή.

Παρόμοια κίνηση παρά λίγο να συμβεί και από το πλήρωμα του *Ιέραξ* αλλά αντιμετωπίστηκε εν τη γενέσει της με την παραπομπή από τον κυβερνήτη, αντιπλοίαρχο Κύρη, μερικών μελών του πληρώματος στο Ναυτοδικείο. Εκείνη τη δύσκολη περίοδο τα *Ιέραξ* και *Αετός* σηκώνουν το μεγαλύτερο βάρος των συνοδειών. Το *Β. Όλγα* δεν είχε καθαρίσει ακόμη τους αυλούς των λεβήτων του, ενώ τα *Σπέτσαι* και *Κουντουριώτης* ευρίσκονταν σε επισκευή.

Συχνοί ήταν οι γερμανικοί αεροπορικοί βομβαρδισμοί στην Αλεξάνδρεια. Έχει ήδη αναφερθεί ότι τα ελληνικά πλοία θα μεταφέρονταν για επισκευές και μετασκευές στο Πορτ Σουδάν. Εκτός όμως από αυτό τον λόγο, η απομάκρυνση των ελληνικών πλοίων από την Αλεξάνδρεια θα τα προστάτευε και από τους συχνούς γερμανικούς βομβαρδισμούς.

Στο πλαίσιο αυτό, ο απόπλους των Γ. Άβέρωφ, Ήφαιστος, Κατσώνης και Σφενδόνη ορίστηκε για τις 30 Ιουνίου του 1941. Τα ελληνικά πλοία θα απέπλεαν από την Αλεξάνδρεια για το Σουέζ, όπου και θα ανέμεναν την άδεια του Βρετανικού Ναυαρχείου για να συνεχίσουν τον πλου προς Πορτ Σουδάν. Μόλις κοινοποιήθηκε η διαταγή απόπλου στο Γ. Άβέρωφ εκδηλώθηκε δυσαρέσκεια εκ μέρους των αξιωματικών. Η δυσαρέσκεια αυτή δεν πήρε διαστάσεις παρά τις προσπάθειες του σημαιοφόρου Ηλιομαρκάκη.¹²

Όταν τελικά το Γ. Άβέρωφ κατέπλευσε στο Πορτ Σάιντ την 1^η Ιουλίου, ο νέος κυβερνήτης του πλοίου, πλοίαρχος Κοντογιάννης έχοντας πληροφορίες ότι ο σημαιοφόρος Ηλιομαρκάκης μετά τη δύση του ηλίου θα προκαλούσε στάση, με τη βοήθεια υπαξιωματικών της εμπιστοσύνης του τον συνέλαβε και τον αποβίβασε σε βενζινάκατο του Αετός, η οποία ανέμενε δίπλα στην κλίμακα. Ο Ηλιομαρκάκης μεταφέρθηκε στην Αλεξάνδρεια για να δικαστεί.

Το Βρετανικό Ναυαρχείο ενέκρινε στις αρχές Αυγούστου την πρόταση για επιχειρησιακή χρησιμοποίηση του Γ. Άβέρωφ στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού. Το πλοίο απέπλευσε από το Πορτ Σουδάν στις 21 Αυγούστου και μετά από πλου 698 μιλίων έφτασε στο Αντεν στις 25 του ίδιου μήνα. Από εκεί, κατόπιν διαταγής του Αγγλου ναυάρχου ανατολικών Ινδιών, στις

11 Sir Andrew Cunningham, ο Αρχηγός του Στόλου της Μεσογείου (*Commander in Chief, Mediterranean Fleet*).

12 Ο σημαιοφόρος Ηλιομαρκάκης ήταν ένας από τους πρωταγωνιστές της εξόδου του Γ. Άβέρωφ. Είχε μεγάλη επιρροή στο πλοίο.

3 Σεπτεμβρίου απέπλευσε συνοδευόμενο για τη Βομβάη, όπου κατέπλευσε στις 10 του ίδιου μήνα μετά από πλου 1.677 μιλίων. Κατά τον πλου, το Γ. *Αβέρωφ*, λόγω της κακής κατάστασης των λεβήτων του και των ακατάλληλων γαιανθράκων, δεν μπορούσε να αναπτύξει ταχύτητα μεγαλύτερη των 12 κόμβων. Στη Βομβάη το πλοίο δεξαμενίστηκε και από εκεί απέπλευσε στις 25 Σεπτεμβρίου κατευθυνόμενο πρώτα στον Περσικό Κόλπο, όπου παρέλαβε τα κατασχεθέντα στο Ιράν γερμανικά ατμόπλοια οδηγώντας τα στη Βομβάη, όπου επέστρεψε στις 4 Οκτωβρίου. Μέχρι το τρίτο δεκαήμερο του Δεκεμβρίου εκτελούσε μικρούς δοκιμαστικούς πλόες έξω από το ορμητήριό του. Στις 22 Δεκεμβρίου, απέπλευσε από τη Βομβάη συνοδευοντας νηοπομπή πέντε πλοίων με κατεύθυνση τη Σιγκαπούρη. Αυτήν τη νηοπομπή παρέδωσε νότια της Κεϋλάνης σε βρετανικό καταδρομικό και στη συνέχεια, συνοδύσε ένα οπλιταγωγό στο *Colombo*, όπου κατέπλευσε στις 25 Δεκεμβρίου. Μετά βίας πλέον το Γ. *Αβέρωφ* μπορούσε να διατηρήσει ταχύτητα 10 κόμβων. Στη συνέχεια, κατέπλευσε για τη Βομβάη, αφού παρέλαβε άλλη νηοπομπή.

Το *Σπέτσαι* με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Γεώργιο Μπλέσσα είχε αποπλεύσει από την Αλεξάνδρεια με κατεύθυνση την Ινδία στις 23 Ιουλίου. Πρώτα κατέπλευσε στο Αντεν και κατόπιν, κατευθύνθηκε προς την Καλκούτα. Οι φημισμένοι μουσώνες της περιοχής ευρίσκονταν σε πλήρη ένταση, ενώ οι λέβητες του πλοίου δεν βρίσκονταν σε καλή κατάσταση. Ο κυβερνήτης δεν άκουσε τις παροτρύνσεις του Αγγλου ναυάρχου στο Αντεν για αναβολή του πλου αλλά θέλοντας να επισκευάσει το πλοίο του όσο το δυνατόν πιο γρήγορα, απέπλευσε στις 16 Αυγούστου, πείθοντας γι' αυτό και τον κυβερνήτη του αυστραλιανού αντιτορπιλικού *Voyager*. Αρχικά, ενέσκηψε φοβερός καύσωνας, ο οποίος απείλησε σοβαρά την υγεία του πληρώματος. Για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση, το πλήρωμα βρεχόταν με θαλασσινό νερό από τους σωλήνες του δικτύου πυρκαγιάς. Στη συνέχεια το πλοίο αντιμετώπισε πολύ ισχυρούς ανέμους οι οποίοι το ανάγκαζαν να λαμβάνει κλίσεις 30-35 μοιρών. Παρά τις παροτρύνσεις του κυβερνήτη του *Voyager*, όπως και των αξιωματικών του πλοίου, να ποδίσουν για να προφυλαχθούν, ο κυβερνήτης αποφάσισε να συνεχίσει την πορεία του. Το ελληνικό αντιτορπιλικό κατέπλευσε στη Βομβάη στις 22 Αυγούστου μετά από πλου 1.884 μιλίων και 137 ωρών. Εκεί παρέμειναν πέντε μέρες για την ανάπαυση του πληρώματος και την αποκατάσταση των ζημιών που είχε προκαλέσει η κακοκαιρία. Από εκεί, απέπλευσαν στις 28 Αυγούστου για το *Colombo*, όπου κατέπλευσαν στις 31 του ίδιου μήνα. Το πλοίο απέπλευσε από το *Colombo* στις 5 Σεπτεμβρίου, αλλά το αντιτορπιλικό είχε ήδη ξεπεράσει τα όριά του. Τρεις λέβητες του πλοίου αχρηστεύθηκαν και κατάφερε μετά βίας να καταφύγει στο Μαντράς στις 7 Σεπτεμβρίου. Τελικά το πλοίο κατέπλευσε στην Καλκούτα στις 12 Σεπτεμβρίου μετά από συνολικό πλου 6.190 μιλίων. Εκεί, τέθηκε σε μακρά επισκευή.

Τα αντιτορπιλικά *Β. Όλγα*, *Αετός*, *Ιέραξ*, *Πάνθηρ*, *Σπέτσαι* (μέχρι 23 Ιουλίου), *Νίκη*, *Κουντουριώτης* (μετά την 3^η Αυγούστου), αλλά και το τορπιλοβόλο *Ασπίς* (μετά την 31^η Ιουλίου) συμμετέχουν από Ιούνιο μέχρι Αύγουστο σε συνοδείες στην περιοχή Αλεξάνδρεια-Πορτ Σάϊδ-Κύπρος-Χάιφα.

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

Εν τω μεταξύ, από τις βρετανικές ναυτικές αρχές είχε προταθεί στον Έλληνα Αρχηγό Στόλου ελληνικά πληρώματα να επανδρώσουν βρετανικά πετρελαιοκίνητα ιστιοφόρα, τα οποία θα χρησιμοποιούνταν για αλιεία μαγνητικών και ακουστικών ναρκών. Ο Αρχηγός Στόλου εξέφρασε τη δυσκολία ευρέσεως ελληνικών πληρωμάτων που θα πολεμούσαν κάτω από την αγγλική σημαία. Οι δύο πλευρές κατέληξαν τα ναρκαλιευτικά αυτά να μετασκευάζονται και να συντηρούνται από την αγγλική κυβέρνηση, αλλά να επανδρώνονται από προσωπικό του Ελληνικού Στόλου και να φέρουν την ελληνική Σημαία.

Διοικητής της υπηρεσίας αυτής τέθηκε ο έφεδρος αντιπλοίαρχος Ματθαίου, ο οποίος είχε έρθει εθελοντικά στην Αλεξάνδρεια, και είχε ήδη συνεργαστεί στενά με τους Βρετανούς σε θέματα ναρκαλιείας. Ο Ματθαίου μετέβη στην Κρήτη για να βρει κατάλληλα ιστιοφόρα και μόλις διαφεύγοντας την αιχμαλωσία, επέστρεψε στην Αλεξάνδρεια, όπου οργάνωσε στολίσκο από πέντε πλοία, ενώ παράλληλα εξασκούσε το προσωπικό.

Η υπηρεσία *Εξουδετέρωσης Μαγνητικών και Ακουστικών Ναρκών* (EMAN) ύψωσε την ελληνική σημαία στο πρώτο ναρκαλιευτικό, το ιστιοφόρο *Σεβαστή*, στις 16 Ιουνίου, ενώ δύο μέρες μετά παρελήφθη το δεύτερο, το *Χρηστός*. Τα υπόλοιπα *Άγ. Γεώργιος*, *Θάλεια* και *Λίβανος* παρελήφθησαν αντίστοιχα στις 22 Αυγούστου, στις 30 Αυγούστου και στις 9 Νοεμβρίου.



Ο ηρωικός υποπλοίαρχος Νικόλαος Μέρλιν.

Το *Σεβαστή* εκτελούσε αποστολές ναρκαλιείας έξω από την Αλεξάνδρεια από τις 20 Ιουλίου μέχρι τον Οκτώβριο, οπότε υπέστη βλάβη των μηχανών του και τέθηκε σε επισκευή μέχρι το τέλος του 1941. Διήνυσε κατά το τρίμηνο της δράσης του 1.487 μίλια και έμεινε εν πλω 304 ώρες. Το *Χρήστος* ξεκίνησε τη δράση του στις 27 Ιουλίου εκτελώντας ναρκαλιεία έξω από την Αλεξάνδρεια μέχρι τον Νοέμβριο, όταν και

αποσπάστηκε στη Μάρσα Ματρούχ και συνέχισε την αποστολή του εκεί μέχρι το τέλος του 1941. Διήνυσε μέχρι τότε 2.260 μίλια και παρέμεινε εν πλω 519 ώρες.

Το *Άγ. Γεώργιος* ξεκίνησε τη δράση του στις 2 Σεπτεμβρίου ναρκαλιεύοντας έξω από την Αλεξάνδρεια μέχρι το τέλος του 1941, έχοντας διανύσει 1.326 μίλια και παραμένει εν πλω περίπου 300 ώρες. Ήταν το πρώτο που κατάφερε να ανατινάξει εχθρική νάρκη στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας, πράγμα το οποίο απέσπασε τα θερμά συγχαρητήρια των Βρετανών.¹³ Το *Θάλεια* ξεκίνησε τη δράση του στις 4 Σεπτεμβρίου και μέχρι το τέλος του 1941 διενήργησε ναρκαλιεία έξω από την Αλεξάνδρεια έχοντας διανύσει μέχρι τότε 1.052 μίλια και παραμένει εν πλω για 209 ώρες. Τέλος, το *Λίβανος* άρχισε τη δράση του στις 26 Νοεμβρίου και διατέθηκε για ναρκαλιεία στα λιμάνια της Συρίας.

Κειμενική ανάλυση

Είναι φανερό ότι οι δυσκολίες στη μετάφραση προκύπτουν, οποτεδήποτε δεν μπορούν να εφαρμοστούν μεταξύ γλώσσας αφετηρίας και γλώσσας αφίξεως ισοδυναμίες του τύπου 1:1, ισοδυναμίες πρωτίστως λεξικής ή συντακτικής καταγωγής, διότι η κατά λέξη μετάφραση θα μπορούσε να συνεπαχθεί αρνητικό αποτέλεσμα και μάλιστα σε πολλαπλό επίπεδο – από το επίπεδο της Σημασιολογίας έως το επίπεδο της Αισθητικής. (Κεντρωτής, 1996:296). Γι' αυτόν το λόγο, πρέπει να είμαστε ιδιαίτερα προσεκτικοί με το να μην παραβλέψουμε σημαντικά λάθη, να μην προβούμε σε προτιμησιακές αλλαγές σε υφολογικό επίπεδο και να μην καταλήξουμε σε μετάφραση που δεν είναι φυσική.

Σε γενικές γραμμές, το εν λόγω κείμενο αφετηρίας ήταν ευκόλως κατανοητό, με ελάχιστη ορολογία, χωρίς ιδιαίτερες επιχώριες συμβάσεις (που συνήθως δυσκολεύουν τη μεταφραστική διαδικασία, καθώς πρέπει να εξετάσεις τον κάθε πολιτισμό, ξεχωριστά) αλλά και χωρίς περίπλοκο ή ιδιαίτερο ύφος. Άλλωστε, πλέον τα εργαλεία είναι πολυάριθμα και ευκόλως προσβάσιμα για έναν μεταφραστή, γεγονός που έχει οδηγήσει στην άμεση επίλυση των διαφόρων μεταφραστικών προβλημάτων. Ωστόσο, η απλή γνώση της γλώσσας ως σύνολο πεπερασμένου αριθμού λεξιλογικών τεμαχίων και συντακτικών μηχανισμών χωρίς τη γνώση των πολιτισμικών στοιχείων που αντικατοπτρίζει η χρήση μιας συγκεκριμένης λέξης ή χρήση ενός συγκεκριμένου συντακτικού μηχανισμού και χωρίς συνείδηση με ποιον τρόπο αυτά τα στοιχεία γεννούν σημασία σε έναν ξένο πολιτισμό, καταδικάζει σε αποτυχία κάθε απόπειρα διαπολιτισμικής επικοινωνίας (Βλαχόπουλος, 2010:87-88). Συγκεκριμένα, το παραπάνω κείμενο περιλαμβάνει ειδικούς όρους Ναυτιλίας, τους οποίους έπρεπε αρχικά να αναζητήσουμε στα ελληνικά προκειμένου να κατανοήσουμε το περιεχόμενο του κειμένου και έπειτα, να προβούμε στη μεταφορά αυτών στη γλώσσα-στόχο. Αξιοσημείωτα παραδείγματα αποτελούν οι εξής λέξεις-φράσεις: «σηματωρός», «ασυρματιστής», «κρυπτογράφος», «τορπιλοβόλο», «βομβιδοβόλο», «ανθυποβρυχιακή κατασκευή», «άγημα εμβολής», «παροπλισμός», «ναρκαλιευτικό», «ναυτοδικείο», «νηοπομπή», «αντιτορπιλικό», «οπλιταγωγός», «τορπιλοσωλήνας» κτλ. Επομένως, όπως γίνεται αντιληπτό πρόκειται για ένα λεξιλόγιο έντονης πληροφορικότητας, οι σημασίες του οποίου βρίθουν εκτεταμένης έρευνας και κατανόησης. Πιο αναλυτικά, η διάσταση της γλώσσας που χρησιμοποιείται για τη μετάδοση μίας πληροφορίας είναι η λογική και το περιεχόμενο αποτελεί το κύριο στοιχείο στο οποίο εστιάζεται η επικοινωνία (Munday, 2004:124). Γι' αυτό, είναι σημαντικό «ο μεταφραστής ειδικών κειμένων πρέπει να έχει επαρκείς γνώσεις με το θέμα που πραγματεύεται το προς μετάφραση κείμενό του ώστε να μπορεί να χειριστεί το κείμενο και να γνωρίζει που και πως θα βρει τις επιπρόσθετες πληροφορίες που είναι απαραίτητες, να είναι καλός ερευνητής» (Κεραμίδας, 2015:92), καθώς είναι εμφανές πως κοινή και ειδική γλώσσα

συνυπάρχουν σε ένα ειδικό κείμενο όχι ως δύο αυτόνομα γλωσσικά συστήματα αλλά ως μία ενότητα.

Αναπόσπαστο κομμάτι αυτής της έρευνας λοιπόν θεωρείται η αναζήτηση, εύρεση και τελικά, χρήση παράλληλων κειμένων. Σύμφωνα με το μεταφραστή κ. Παναγιώτη Κελάνδρια, ως παράλληλα κείμενα νοούνται «κείμενα στις γλώσσες αφετηρίας και υποδοχής ίδιας πληροφορικότητας που έχουν παραχθεί υπό λιγότερο ή περισσότερο παρόμοιες επικοινωνιακές καταστάσεις. Είναι γενικά αποδεκτό πως τα παράλληλα κείμενα (κείμενα με την ίδια καταστασιακότητα και πληροφορικότητα) βοηθούν πολύ το μεταφραστή ως προς την καλύτερη κατανόηση του εκάστοτε κειμενικού περιβάλλοντος. Αυτό συμβαίνει διότι έχεις τη δυνατότητα να μελετήσεις αρκετά κείμενα με τον ίδιο νοηματικό πυρήνα μεν, έχοντας στην κατοχή σου περισσότερες πληροφορίες για το συγκεκριμένο κειμενικό περιβάλλον δε. Συγκεκριμένα, στις περιπτώσεις, όπου υπήρξε μία μικρή δυσκολία απόδοσης κάποιων λέξεων-εκφράσεων, χρησιμοποίησα τις αποδόσεις, τις οποίες συνάντησα ως επί το πλείστον στα παράλληλα κείμενα, τα οποία είναι τα εξής: <https://www.hellenicnavy.gr/en/history-tradition/history-of-hellenic-navy.html> (κείμενο με την εξιστόρηση γεγονότων του πολεμικού ναυτικού από την επίσημη ιστοσελίδα του), https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_Hellenic_Navy (ιστορία ελληνικού πολεμικού ναυτικού από τη Βικιπαίδεια), <http://www.hellenicaworld.com/Greece/Military/en/HistoryOfHellenicNavy.html> (ιστοσελίδα με ειδικό περιεχόμενο, την ιστορία του ελληνικού πολεμικού ναυτικού).

Επειδή μετάφραση σημαίνει αναζήτηση, έρευνα, προβληματισμός είναι εύλογο πως κατά τη μεταφραστική διαδικασία θα προκύψουν διάφορες δυσκολίες τόσο σε λεξιλογικό όσο και σε μορφολογικό επίπεδο. Ωστόσο, οι δυσκολίες με τις οποίες ερχόμαστε αντιμέτωποι δεν θα πρέπει να αποτελούν τροχοπέδη για το μεταφραστικό έργο, διότι για κάθε πρόβλημα υπάρχει και μία λύση. Ένα από τα προβλήματα που αντιμετώπισα είναι η παρουσία συνδυασμού λέξεων, οι οποίες δημιουργούσαν εκφράσεις στη γλώσσα-πηγή (την ελληνική) που δεν υπήρχε όμως σχετική απόδοση αυτών στη γλώσσα-στόχο (την αγγλική). Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι τα εξής: «Υπηρεσία Εξουδετέρωσης Μαγνητικών και Ακουστικών Ναρκών», «έμφορτο ιστιοφόρο», «λιμενικό προξενείο», «έμφορτο ιστιοφόρο», «άγημα εμβολής» κτλ. Δηλαδή, οι συγκεκριμένες εκφράσεις ή γενικά, οι συγκεκριμένοι συνδυασμοί λέξεων δεν υπήρχαν ως αυτούσιοι συνδυασμοί σε κάποια μηχανή αναζήτησης ορολογίας. Γι' αυτόν το λόγο, αναζήτησα αρχικά μεμονωμένα τις αποδόσεις των λέξεων στη γλώσσα-στόχο και έπειτα, μετά από έρευνα σε παράλληλα κείμενα του διαδικτύου και σύμφωνα με την απόδοση που είχα ήδη βρει, κατέληξα σε ανάλογη σύνθεση αυτών των όρων. Έπειτα, υπήρξαν κάποια τυπογραφικά λάθη εκ μέρους του συντάκτη του κειμένου, τα οποία πιστεύω πως προήλθαν είτε λόγω σύγχυσης μεταξύ νέας ελληνικής και καθαρεύουσας είτε απλά λόγω μεγάλου όγκου συγγραφής κειμένου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα εξής: «καί» (ο συμπλεκτικός σύνδεσμος «και», οποίος δε θα πρέπει να τονίζεται σε καμία περίπτωση), «οί» (το άρθρο «οι», το οποίο δε θα πρέπει επίσης να τονίζεται σε καμία περίπτωση),

«πλεόσουν» (αντί για τη σωστή λέξη «πλεύσουν»), «σχολή», «πλοίαρχο», «επαύλεις» (κεφαλαίο γράμμα στη μέση της λέξης), «Λίγοι» και «Λεπτομέρειες» (κεφαλαίο γράμμα στην αρχή της λέξης χωρίς να χρειάζεται, καθώς και οι δύο αυτές λέξεις βρίσκονταν στη μέση της πρότασης και όχι στην αρχή), «Μάρσα Ματρούχ» (αντί για «Μέρσα Ματρούχ», πόλη στην Αίγυπτο). Ωστόσο, θεωρώ πως τα παραπάνω τυπογραφικά λάθη δεν ήταν καθόλου σοβαρά, καθώς μπόρεσα εύκολα να βρω που βρίσκεται το εκάστοτε λάθος και να το διορθώσω. Αν υπήρχαν λάθη ορθογραφικά ή γραμματικά ίσως αυτό τότε να δυσχέραινε το έργο μου πολύ περισσότερο. Παράλληλα, σε κάποια σημεία του παραπάνω κειμένου-πηγή, ο συντάκτης χρησιμοποίησε την καθαρεύουσα γλώσσα, γεγονός που δυσχέραινε τη μεταφραστική διαδικασία, αφού έπρεπε πρώτα να αποκωδικοποιηθεί η ίδια η γλώσσα-πηγή, δηλαδή η καθαρεύουσα στη νέα ελληνική και έπειτα, να προβώ στη μετάφραση αυτής. Έπρεπε κοινώς να αποσαφηνίσω αρχικά το νόημα της καθαρεύουσας, καθώς είναι μία αρκετά παλαιή μορφή της ελληνικής γλώσσας, την οποία δεν έχω χρησιμοποιήσει ποτέ και με την οποία δεν είμαι επομένως καθόλου εξοικειωμένη. Και δεν αναφέρομαι τόσο στις μεμονωμένες λέξεις που συνάντησα, εκείνες ήταν αρκετά εύκολο να τις κατανοήσω. Αναφέρομαι περισσότερο στις υποσημειώσεις του κειμένου-πηγή, οι οποίες «φιλοξενούσαν» ολόκληρη παράγραφο σε αυτή τη συγκεκριμένη μορφή της ελληνικής γλώσσας, με την οποία δεν έχω έρθει ποτέ σε επαφή. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα εξής: «ομιλείτο», «αποτελείτο», «ομολογώ ότι με κάποιαν συγκίνησιν...» (2^η υποσημείωση κειμένου), «Δεν ήσαν, έν τούτοις, άνευ αίτιο λογικού...» (1^η υποσημείωση κειμένου). Επομένως, υπήρξαν δυσκολίες τόσο στην απόδοση του συναισθηματικού τόνου μιας λέξης όσο και στην απόδοση του χρώματος που προσδίδουν στον λόγο αρχαϊκές, ιδιωματικές, σπάνιες ή πρωτόπλαστες λέξεις.

Είναι κοινώς αποδεκτό πως η χρήση της κοινής γλώσσας, σε αντίθεση με την χρήση της λεγόμενης ειδικής γλώσσας, καταλαμβάνει ένα σημαντικό μέρος ενός ειδικού κειμένου. Οι όροι, οι οποίοι είναι αναμφίβολα ειδικοί, ονομάζονται «ανώδυνοι» όροι, ενώ εκείνοι, οι οποίοι προέρχονται από την κοινή γλώσσα και χρησιμοποιούνται για παράδειγμα, και σε ένα ειδικό κείμενο με διαφορετικό απλώς νόημα και ίσως μερικές φορές η απόδοσή τους να δημιουργεί σύγχυση, ονομάζονται «επώδυνοι». Μερικά παραδείγματα «επώδυνων όρων» από το εν λόγω κείμενο-πηγή είναι τα εξής: «όπλο», «στάση», «άξονας». Οι συγκεκριμένες λέξεις έχουν ένα τελείως διαφορετικό εννοιολογικό περιεχόμενο στην καθημερινή κοινή γλώσσα, ωστόσο στο παραπάνω κείμενο με την ειδική ορολογία Ναυτιλίας αποκτούν εντελώς διαφορετικό νόημα. Για παράδειγμα, η λέξη «Όπλο», την οποία συναντάμε στο κείμενο με κεφαλαίο γράμμα, δε δηλώνει «το καθετί που χρησιμεύει για την άμυνα ή την επίθεση» αλλά το στρατιωτικό μάχιμο σώμα, δηλαδή στη συγκεκριμένη περίπτωση, ολόκληρη η δυναμική του Πολεμικού Ναυτικού. Η λέξη «στάση» δε δηλώνει το «σταμάτημα ή την προσωρινή διακοπή» αλλά την «εξέγερση, την ανταρσία». Τέλος, η λέξη «Άξονας», η οποία αναγράφεται στο κείμενο-πηγή επίσης με κεφαλαίο γράμμα δε δηλώνει «νοητή ευθεία γραμμή γύρω από την οποία κινείται ή βρίσκεται συμμετρικά κάποιο αντικείμενο» (Βικιλεξικό, 2018) αλλά έχει τη σημασία της συμμαχίας σε

περιόδους εμπόλεμης κατάστασης, όπως συμβαίνει και στη συγκεκριμένη περίπτωση. Επιπροσθέτως, θα ήταν εύλογο να αναφερθώ στα κυρία ονόματα, τα οποία βρίθουν του αποσπάσματος, στα οποία εργάστηκε. Η δυσκολία έγκειται στο ότι, εν πρώτοις, έπρεπε να τα αναζητήσω τους κανόνες μεταγραφής και ταυτόχρονα, να ελέγξω αν κάποιο από αυτά έχει ειδική-καθιερωμένη γραφή στην αγγλική γλώσσα, και όχι άπλα φωνητική μεταγραφή. Γενικά, τα κύρια ονόματα, τα οποία, σύμφωνα με τις μεταφραστικές αρχές, ανήκουν στα πραγματολογικά προβλήματα, σχετίζονται με τους εξωγλωσσικούς παράγοντες της μετάφρασης. Για παράδειγμα: υποναύαρχος «Σακελλαρίου», «Ε. Καββαδίας», πλοίαρχος «Γολέμης», «Κωνσταντίνος Κοντογιάννης», αντιπλοίαρχος «Α. Τριανταφυλλίδη», υποναύαρχος «Αλεξανδρής», κυβερνήτης πλωτάρχης «Αρσλάνογλου», «Ι. Μασουρίδης», «Γεώργιος Ζέπος», «Δ. Μπάτσης», «Αρμ. Κούσουλας», «Η. Κακανδρής», σημαιοφόρος «Ηλιομαρκάκη». Μάλιστα, το συγκεκριμένο κείμενο είχε την εξής ιδιομορφία όσον αφορά τα κύρια ονόματα: δεν αφορούσαν μόνο πραγματικά υπαρκτά πρόσωπα, αλλά και πλοία/καράβια, καθώς τότε ήταν αρκετά σύνηθες το φαινόμενο να δίνονται ονόματα μεγάλων προσωπικοτήτων πχ σε πλοία/καράβια κ ειδικά πολεμικά, διότι υπήρχε η αντίληψη πως με αυτόν τον τρόπο τιμούνταν τα εκάστοτε πρόσωπα. Δίνονταν επίσης ονόματα, τα οποία μπορεί να είχαν τότε μια ιδιαίτερη σημασία, να σήμαιναν κάτι συγκεκριμένο την εκάστοτε περίοδο ή να αφορούσαν κάποιο στοιχείο της χώρας, πχ ελληνικά νησιά, Θεούς κτλ. Σχετικά παραδείγματα αποτελούν οι εξής αναφορές: «Γ. Αβέρωφ», «Πάνθηρ», «Ήφαιστος», υποβρύχια «Κατσώνης – Παπανικολής», πλοίο «Β. Όλγα και Σπέτσαι», πλοίο «Θάλεια και Χρήστος». Στη συγκεκριμένη περίπτωση λοιπόν, αποφάσισα να προβώ σε μεταγραφή των παραπάνω ελληνικών ονομάτων των πλοίων κ όχι σε μετάφραση. Δηλαδή, μετέγραψα τους ελληνικούς χαρακτήρες σε λατινικούς χωρίς να τους μεταφράσω. Για παράδειγμα, το πλοίο εν ονόματι «Αετός» ενώ βρίσκει στην αγγλική πραγματικότητα την απόδοσή του ως “eagle”, ωστόσο στο μετάφρασμά μου επέλεξα τη μεταγραφή του ως “Aetos”, καθώς κάνοντας μια μικρή έρευνα θα διαπιστώσουμε πως με αυτόν τον τρόπο είναι ευρέως γνωστό όχι μόνο στην ελληνική αλλά και στην αγγλική πραγματικότητα και κείμενα. Ίσως έτσι να διατηρείται ακόμη περισσότερο η αυθεντικότητα αυτών των ιστορικών γεγονότων. Παράλληλα με τη μεταγραφή όλων των παραπάνω κύριων ονομάτων, υπήρξε και το ζήτημα της μεταγραφής αρκετών τοπωνυμίων. Πρόκειται για ιστορικό-πληροφοριακό κείμενο, το οποίο, κατά της διάρκειας της εξιστόρησης γεγονότων, μαχών, αγώνων, είναι λογικό να περιείχε αρκετά τοπωνύμια προκειμένου να τοποθετήσει τον αναγνώστη στο εκάστοτε χρονικό αλλά και τοπικό πλαίσιο. Μερικά από αυτά είναι: «Άντζιο», οδός «Σαάντ Ζαγκλούλ», «Πορτ Τεουφίκ», οδός «Μαλέκα Φαρίντα της περιοχής Ζιζίνια», «Πορτ Σάιδ», «περιοχή Αττάλειας-Καστελόριζου», «Μέρσα Ματρούχ». Το ίδιο συχνή στα ειδικά κείμενα είναι και η χρήση των αρκτικόλεξων, τα οποία διαφέρουν από τις συντομογραφίες στο ότι μπορούν να διαβαστούν ως ολοκληρωμένη λέξη (Κελάνδριας, 2007:99). Σχετικά παραδείγματα αποτελούν τα εξής: «EMAN» (Εξουδετέρωση Μαγνητικών και Ακουστικών Ναρκών), «EAM» (Εθνικό Απελευθερωτικό Μέτωπο), «ΕΛΑΣ» (Ελληνικός Λαϊκός Απελευθερωτικός Στρατός), που ενώ στην ελληνική πραγματικότητα αποδίδονται πιο συχνά ως αρκτικόλεξα παρά ως συνδυασμός λέξεων, ωστόσο στην αγγλική πραγματικότητα

δεν υπάρχει τις περισσότερες φορές η ανάλογη συντομογραφία, όπως ακριβώς συνέβη και στη συγκεκριμένη περίπτωση. Γι' αυτόν το λόγο, ενώ στην ελληνική γλώσσα θα μπορούσε κανείς να πει πως πρόκειται για έναν παγιωμένο και σύντομο τρόπο γραφής των παραπάνω παραδειγμάτων, ωστόσο στην αγγλική γλώσσα και στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεν ίσχυε το ίδιο. Έπρεπε λοιπόν να αναζητήσω ξεχωριστά την κάθε λέξη και στη συνέχεια, να προβώ σε έναν συνδυασμό αυτών, ο οποίος φυσικά θα είχε και την ανάλογη ισχύ σύμφωνα πάντα με διάφορα άλλα συναφή κείμενα με αυτούσιο ή παρόμοιο περιεχόμενο. Τέλος, αξίζει να αναφερθούν και οι μεταφορές του κειμένου που αποτέλεσαν τροχοπέδη κατά τη μεταφραστική διαδικασία. Στην προκειμένη περίπτωση ο μεταφραστής μπορεί να μεταφράσει είτε κυριολεκτικά (μεταφέροντας δηλαδή τη μεταφραζόμενη μεταφορά αυτούσια από τη γλώσσα αφετηρίας) είτε μεταφορικά (δίνοντας δηλαδή είτε την ανάλογη μεταφορική έκφραση, που πιθανόν υπάρχει στη γλώσσα αφίξεως, είτε επινοώντας αυτός μια ανάλογη μεταφορική έκφραση) (Κεντρωτής, 1996:333). Αξιοσημείωτα παραδείγματα μεταφορών αποτελούν τα εξής: «όταν δεν πάει άλλο», «εμφανίζονται ξανά όλες εκείνες οι πληγές», «τις οποίες είχε σκεπάσει ο πόλεμος», «λίγο έλειψε να κοστίσει», «το Πολεμικό Ναυτικό θα κληθεί να γίνει ο εγγυητής της ελληνικής κυριαρχίας στο Αιγαίο», «άνοιξαν τα σπίτια τους», «βρήκαν κάποιο σπίτι να τους υιοθετήσει» «μοναδική παραφωνία υπήρξε», «τα πλοία ήταν παλαιά και καταπονημένα».

Έπειτα, σχετικά με το μορφολογικό κομμάτι του παραπάνω κειμένου, το ζήτημα που με απασχόλησε ήταν η εκτεταμένη χρήση μακροπερίοδου λόγου. Είναι εύλογο πως, όταν πραγματευόμαστε ένα ειδικό κείμενο, το οποίο είναι κατά βάση πληροφοριακό, ο συντάκτης του κειμένου χρησιμοποιεί κυρίως μακροπερίοδο λόγο, διότι μέσω αυτού αναλύεται διεξοδικά η συνθετότητα της σκέψης του και παρουσιάζεται μια πληθώρα πληροφοριών σχετικά με το αντικείμενο του εκάστοτε ειδικού κειμένου. Γι' αυτό το λόγο, το γεγονός αυτό καθιστά ακόμη πιο περίπλοκη τη μεταφορά ενός κειμένου από ένα γλωσσικό σύστημα σε ένα άλλο γλωσσικό σύστημα, καθώς από γλώσσα σε γλώσσα απουσιάζει η πλήρης αντιστοιχία στο επίπεδο της σύνταξης και της μορφολογίας ενός κειμένου. Έπειτα, αξίζει να αναφερθούν και τα προβλήματα που αντιμετώπισα σε συντακτικό επίπεδο, καθώς και στους τρόπους αντιμετώπισης αυτών. Είναι γνωστό πως οι δυσκολίες αυτές προκύπτουν από τη διαφορετική σειρά των λέξεων σε κάθε γλώσσα και συγκεκριμένα στην αγγλική, όπως η διαφορετική θέση του ρήματος, η διατήρηση της δυναμικής θέσης μιας λέξης, η emphatic τοποθέτηση μιας λέξης στην αρχή του λόγου και γενικά, ο κανόνας Υποκείμενο-Ρήμα-Αντικείμενο (Y-P-A). Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τον παραπάνω κανόνα, είναι γνωστό ότι η ελληνική γλώσσα επιτρέπει την «παραβίαση» ή την εναλλαγή αυτής της «συντακτικής κανονικότητας», τοποθετώντας «άναρχα», με βάση τα αγγλικά δεδομένα, πολλούς συντακτικούς όρους. Το γεγονός αυτό δεν αποτελεί κίνδυνο, καθώς οφείλεται στην ευελιξία του ελληνικού συντακτικού. Αντιθέτως, η αγγλική γλώσσα δεν παρουσιάζει την ίδια προθυμία και ευκολία στην εναλλαγή των συντακτικών όρων, γεγονός που την καθιστά «αυστηρή γλώσσα» και συνεπώς δυσχεραίνει κατά πολύ την μεταφραστική διαδικασία, ιδιαίτερα ενός ελλινόφωνου

μεταφραστή. Για να αντιμετωπιστεί το παραπάνω πρόβλημα, κατέφυγα είτε στη δημιουργία παρατακτικής σύνδεσης, χρησιμοποιώντας τόσο συμπλεκτικούς και διαζευκτικούς όσο και αντιθετικούς συνδέσμους καθώς και στη δημιουργία πολλών και μικρότερων προτάσεων, καθώς όλα τα προαναφερθέντα προβλήματα που έχουν να κάνουν με τη σύνταξη, αποτελούν μεταφραστικά προβλήματα συνδεόμενα με το ζεύγος γλωσσών και τους ενδοκειμενικούς παράγοντες. Ωστόσο, η χρήση ελάχιστων αλλά σχετικών εικόνων καθ' όλη την έκταση του κειμένου, που σκοπό είχαν να «ξεκουράσουν» λίγο τον αναγνώστη από την πληθώρα πληροφοριών, θεωρώ πως το κατέστησαν ακόμη πιο ενδιαφέρον, δίνοντας μια διαφορετική αλλά εξίσου σημαντική προοπτική στο κείμενο και σε ένα γενικότερο πλαίσιο, απομάκρυναν πλήρως τη μονοτονία της ανάγνωσης. Χωρίς το στοιχείο της εικόνας, μερικές φορές τα κείμενα δεν έχουν νόημα ή δε μεταφέρουν αποτελεσματικά το μήνυμά τους. Γεγονός που γίνεται ιδιαίτερα αντιληπτό ειδικά σε περιπτώσεις ιστορικών αναδρομών, με πληροφορίες των οποίων ο μέσος αναγνώστης δεν είναι καθόλου εξοικειωμένος και θα υπήρχε μια μικρή δυσκολία στην κατανόηση αυτών.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα προαναφερθέντα, είναι γεγονός πως «οι δυσκολίες στη μετάφραση ξεκινούν από το αναμφισβήτητο γεγονός ότι το κάθε κείμενο χωριστά αποτελεί κατά το μάλλον ή ήττον πυκνή ύφανση πολύπλοκων αλληλεπιδράσεων δομών και λειτουργιών» (Κεντρωτής, 1996:293). Σύμφωνα με το μεταφραστή κ. Μιχάλη Πολίτη, το μεταφραστικό εύρημα, ως δημιουργία μιας ιδεώδους λύσης, η οποία ξεπερνά τα όρια της αναμενόμενης απόδοσης στη γλώσσα-στόχο, επιδιώκει να ανταποκριθεί στα γλωσσικά, συντακτικά, μορφολογικά, υφολογικά και πραγματολογικά χαρακτηριστικά του πρωτοτύπου. Η ανεύρεση της ιδανικής επίλυσης ενός δυσπρόσιτου προβλήματος δεν είναι αποτέλεσμα τυχαίων μεταφραστικών συγκυριών, αλλά, κυρίως, μιας λογικής διεργασίας.

Γλωσσάρι

Ελληνικός όρος	Αγγλικός όρος	Ονομασία πηγής	Υπερσύνδεσμος ή αναφορά πηγής
Ανθυποπλοίαρχος	Sub-Lieutenant	Wikipedia	https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BD%CE%B8%CF%85%CF%80%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%BF%CF%82
Αντάρτης	Guerrilla	Wordreference	https://www.wordreference.com/engr/guerrilla
Αντιτορπιλικό	Destroyer	Πεντάγλωσσο λεξικό ναυτικών όρων	https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Απόβαση	Landing	Wordreference	https://www.wordreference.com/gren/%CE%B1%CF%80%CF%8C%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%B7
Απόπλους	Departure	Πεντάγλωσσο λεξικό ναυτικών όρων	https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Αρχηγείο	Headquarter	Πεντάγλωσσο λεξικό ναυτικών όρων	https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Βασιλικό Ναυτικό	Royal Navy	Πεντάγλωσσο λεξικό ναυτικών όρων	https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Δίοπος	Leading Seaman	Wikipedia	https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%AF%CE%BF%CF%80%CE%BF%CF%82
Εθνικό Απελευθερωτικό Μέτωπο (ΕΑΜ)	National Liberation Front	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/National_Liberation_Front_(Greece)
Ελληνικός Λαϊκός Απελευθερωτικός Στρατός (ΕΛΑΣ)	Greek People's Liberation Army	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/Greek_People%27s_Liberation_Army
Εμπορικό Ναυτικό	Merchant Navy	Πεντάγλωσσο λεξικό ναυτικών όρων	https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Εμφύλιος Πόλεμος	Civil War	Πεντάγλωσσο λεξικό ναυτικών όρων	https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Κατάπλους	Arrival	Πεντάγλωσσο λεξικό ναυτικών όρων	https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Κελευστής	Petty Officer	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/Petty_officer

Ναρκαλιεία	Minesweeping	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/Minesweeping
Ναρκαλιευτικό	Minesweeper	Wordreference	https://www.wordreference.com/gren/%CE%BD%CE%B1%CF%81%CE%BA%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%B5%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C
Ναυτικός Δόκιμος	Sea Cadet	Wordreference	https://www.wordreference.com/engr/cadet
Ναυτικός Όμιλος	Yacht club	Wordreference	https://www.wordreference.com/gren/%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82+%CF%8C%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%BF%CF%82
Ναυτοδικείο	Court of admiralty	Πεντάγλωσσο λεξικό ναυτικών όρων	https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Ναυτόπαιδο	Deckhand	Wordreference	https://www.wordreference.com/engr/deckhand
Νηοπομπή	Convoy	Wordreference	https://www.wordreference.com/engr/convoy
Οπλιταγωγός	Troopship	Πεντάγλωσσο λεξικό ναυτικών όρων	https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Πετρελαιοκίνητο ιστιοφόρο	Motorsailer	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/Motorsailer
Πολεμικό Ναυτικό	Hellenic Navy	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/Hellenic_Navy
Στόλαρχος	Admiral of the Fleet	Wikipedia	https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B9%CE%BD%CE%B1%CF%8D%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%BF%CF%82
Σχολή Ναυτικών Δοκίμων	Hellenic Naval (Cadets) Academy	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/Hellenic_Naval_Academy
Τορπιλοβόλο	Torpedo boat	Wikipedia	https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A4%CE%BF%CF%81%CF%80%CE%B9%CE%BB%CE%BF%CE%B2%CF%8C%CE%BB%CE%BF

Τορπιλοσωλήνας	Torpedo tube	Πεντάγλωσσο λεξικό ναυτικών όρων	https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
Υπαρχος	Executive Officer	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/Executive_officer
Υπηρεσία Διευθύνσεως Πληρώματος	Crew management services/Crewing	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/Crew_management
Υπηρεσία Ναυτικού	Ministry for Naval Affairs	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/Ministry_for_Naval_Affairs_(Greece)
Υπηρεσία Επιμελητείας	Logistic services	Glosbe	https://el.glosbe.com/el/en/%CF%85%CF%80%CE%B7%CF%81%CE%B5%CF%83%CE%AF%CE%B1%20%CE%B5%CF%80%CE%B9%CE%BC%CE%B5%CE%BB%CE%B7%CF%84%CE%B5%CE%AF%CE%B1%CF%82
Υποναύαρχος	Rear admiral	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/Rear_admiral
Υποπλοίαρχος	Lieutenant	Wikipedia	https://en.wikipedia.org/wiki/Lieutenant_(navy)

Βιβλιογραφία

Για την κειμενική ανάλυση:

- Jeremy Munday (2001), *Μεταφραστικές Σπουδές θεωρίες και εφαρμογές (Μετάφραση Άγγελος Φιλιππάτος)*, Αθήνα, Εκδόσεις Μεταίχμιο
- Γιώργος Κεντρωτής (1996), *Θεωρία και Πράξη της Μετάφρασης*, Αθήνα, Εκδόσεις Διάυλος
- Παναγιώτης Ι. Κελάνδριας (2007), *Η Μετάφραση των Οικονομικών Κειμένων*, Αθήνα, Εκδόσεις Διάυλος
- Σ. Γ. Κεραμίδας (2015), *Ζητήματα Ορολογίας στην Τεχνική Μετάφραση*, Αθήνα, Εκδόσεις Διάυλος
- Στέφανος Βλαχόπουλος (2010), *Μετάφραση και Δημιουργικότητα*, Αθήνα, Εκδόσεις Κλειδάριθμος

Για το μετάφρασμα:

- Ηλεκτρονικά ειδικά λεξικά με ναυτική ορολογία
 1. <http://www.shippingtv.gr/to-γλωσσάρι-των-ναυτικών/>
 2. https://www.eef.edu.gr/media/2475/e_j00010.pdf
 3. <https://www.iims.gr/wp-content/uploads/2017/10/Conceptual-Dictionary-of-Shipping-Terms-AN-Giannakis-in-greek-Sample.pdf>
 4. <https://www.google.ae/amp/s/greeklawinenglish.wordpress.com/2014/01/04/%25CE%25BF%25CF%2581%25CE%25BF%25CE%25BB%25CE%25BF%25CE%25B3%25CE%25B9%25CE%25B1-%25CE%25BD%25CE%25B1%25CF%2585%25CF%2584%25CE%25B9%25CE%25BA%25CE%25BF%25CF%2585-%25CE%25B4%25CE%25B9%25CE%25BA%25CE%25B1%25CE%25B9%25CE%25BF%25CF%2585/amp/>
- D N Stavropoulos (2008), *Oxford Greek-English Learner's Dictionary*, Oxford, Revised edition
- Μηχανή αναζήτησης “Google”
- Μεταφραστική βάση “Glosbe”
- Λεξικό ελληνικών όρων «Βικιλεξικό»
- Παράλληλα κείμενα
 1. https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_Hellenic_Navy
 2. <https://www.hellenicnavy.gr/en/history-tradition/history-of-hellenic-navy.html>
 3. <http://www.hellenicaworld.com/Greece/Military/en/HistoryOfHellenicNavy.html>