

ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Σχολή Ιστορίας & Μετάφρασης - Διερμηνείας

ΤΜΗΜΑ ΞΕΝΩΝ ΓΛΩΣΣΩΝ, ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΜΗΝΕΙΑΣ

**Μετάφραση από τα Ελληνικά προς τα Αγγλικά αποσπάσματος από το βιβλίο
«ΜΕΘ’ ΟΡΜΗΣ ΑΚΑΘΕΚΤΟΥ. ΕΠΙΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ 1821-
1945» και μεταφραστικός σχολιασμός.**

Αικατερίνη Κοντογούνη

Ξ2015029

Επιβλέποντες: Α’ Σωτήριος Λίβας

Β’ Σωτήριος Κεραμίδας

Κέρκυρα, Σεπτέμβριος 2020

1. Εισαγωγή

Το κείμενο που ανέλαβα να μεταφράσω και να σχολιάσω είναι ένα απόσπασμα από το βιβλίο «Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945» του Υποπλοιάρχου (Ο) ΠΝ Παναγιώτη Γέροντα. Πρόκειται για ένα βιβλίο με ειδικό και ιστορικό περιεχόμενο που αναφέρεται στην ιστορία του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού από το 1821 μέχρι το 1945 και αποτελεί δεύτερη έκδοση. Το κομμάτι το οποίο ανέλαβα να μεταφράσω και πάνω στο οποίο να κάνω μεταφραστικό σχολιασμό είναι οι σελίδες 415-439. Το κομμάτι αυτό αναφέρεται κυρίως στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και την Προετοιμασία και Μάχη στην Ελλάδα (1936-1941), όπως αναγράφεται και στα περιεχόμενα του βιβλίου. Το βιβλίο παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς περιγράφει όλες τις φάσεις συγκρότησης του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού και παρόλο την μεγάλη βιβλιογραφία του, ο αναγνώστης μπορεί να γνωρίσει καλά 200 χρόνια από την ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού σε έναν μόνο τόμο. Από μεταφραστικής πλευράς, το κείμενο είναι πληροφοριακού χαρακτήρα με ειδικό λεξιλόγιο και γλώσσα που συναντάται κυρίως σε παρόμοια κείμενα και άρα η μετάφραση του πρέπει και αυτή να ταιριάζει στο συγκεκριμένο πραγματολογικό και επικοινωνιακό πλαίσιο.

2. Πρωτότυπο Κείμενο



Ακολούθησαν σφοδρότατες αεροπορικές επιθέσεις στην περιοχή του Βόλου, ενώ ποντίστηκαν και μαγνητικές νάρκες από τον εχθρό γύρω από το λιμάνι του Βόλου. Από τις αεροπορικές προσβολές βυθίστηκαν πλοία της ΝΑΠ-4, ενώ διασώθηκαν δύο βοηθητικά και τέσσερα πετρελαιοκίνητα ιστιοφόρα που χρησιμοποιήθηκαν αργότερα για μεταφορά προσωπικού της ΝΑΠ-4 και του Οχυρού Βορείου Ευβοϊκού. Το πρωί της 2Γ^ς Απριλίου, ο εχθρός μπήκε στον Βόλο και ταυτόχρονα κατελήφθησαν ο Αλμυρός, το Σιγκρί και το Φτελιό, από το οποίο διέρχονταν εχθρικά τμήματα προς Στυλίδα, η οποία από το μεσημέρι έπαυσε να απαντά στις τηλεφωνικές κλήσεις.

Με πρωτοβουλία του διοικητή δόθηκε το εκτελεστικό σήμα για την εφαρμογή της διαταγής του προέδρου της Κυβερνήσεως. Αυτή έγινε με τάξη και επιτυχημένα, ενώ στις 25 Απριλίου, σύμφωνα με διαταγή του υποναύαρχου Οικονόμου, ο Διοικητής αν έλαβε την Ανωτέρα Διοίκηση Σχολών και εγκαταστάθηκε στον Σκαραμαγκά μέχρι την κατάληψή του από τους Γερμανούς.

Χαρούμενοι
λίγο πριν
τον Πόλεμο.
Δόκιμοι σε
εκδρομή
το 1939.
Υπηρεσία
Ιστορίας
Ναυτικού

**ια) Ναυτική Αμυντική Περιοχή Βόρειου
Αιγαίου
-Ναυτική Διοίκηση Θερμαϊκού (ΝΑΠ-5)**

Κατά τη διάρκεια του πολέμου, διοικητής της ήταν ο πλοίαρχος Εμμανουήλ Κορτέσης. Η ΝΑΠ-5 είχε συσταθεί από την περίοδο ειρήνης και είχε δικαιοδοσία επί των λιμένων και των ακτών που βρίσκονταν από τον Θερμαϊκό κόλπο μέχρι την Αλεξανδρούπολη και επί των νήσων Θάσου, Λέσβου, Χίου. Έδρα της Ν. Διοίκησης ήταν η Θεσσαλονίκη.

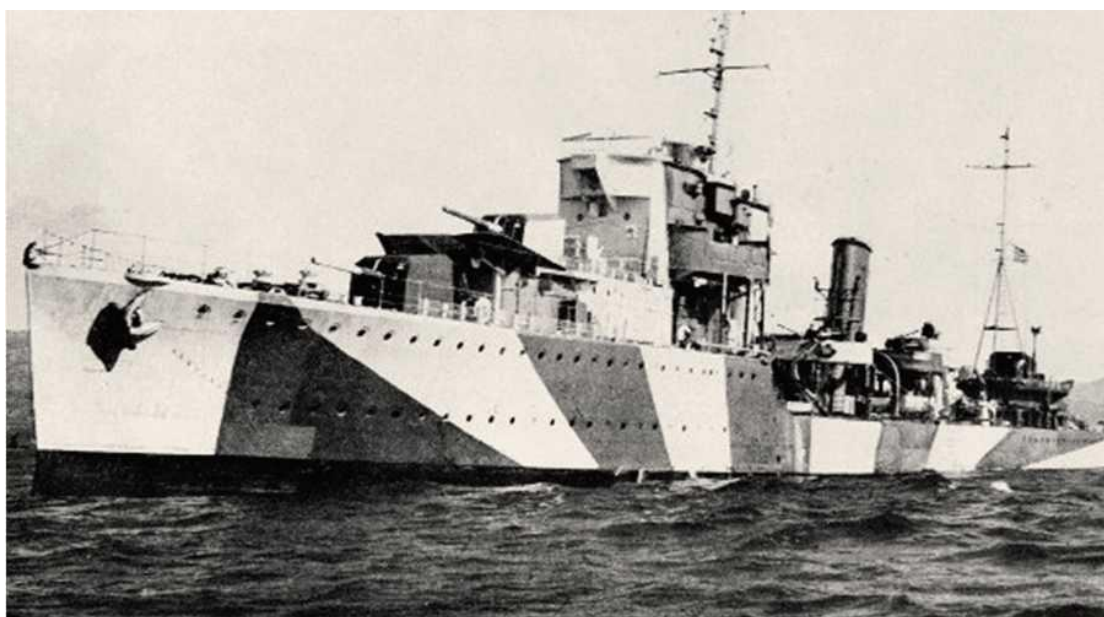
Κυριότερα καθήκοντα της Διοίκησης ήταν η οργάνωση των ζητημάτων επιστράτευσης, η οργάνωση του δικτύου επάκτιου επικοινωνίας, η οργάνωση και προετοιμασία των επάκτιων οχυρών, η οργάνωση παθητικής αεράμυνας, η προετοιμασία προς εφαρμογή των σχεδίων μεταφορών του πολέμου και η ρύθμιση των νηοπομπών σε συνεννόηση με ΓΕΝ, ΑΣ και ΑΝΔΒ/ΔΑ.

Η κήρυξη του πολέμου βρήκε τη ΝΑΠ-5 οργανωμένη και έτοιμη για πόλεμο:

- α) οργάνωση στρατολογικών ζητημάτων πλήρης και σε εφαρμογή
- β) δίκτυο επάκτιου επικοινωνίας ενεργό, επανδρωμένο, εφοδιασμένο και εκπαιδευμένο
- γ) παθητική αεράμυνα λιμένων σε ικανοποιητικό επίπεδο αλλά με προβλήματα, κυρίως λόγω δυσκολιών στη χρηματοδότηση των αναγκαίων έργων από τα εντεταλμένα λιμενικά ταμεία
- δ) σχέδια μεταφορών και επιστρατεύσεως έτοιμα.

Η ΝΑΠ-5 υπαγόταν στο ΓΕΝ για όλα τα ζητήματα που είχαν σχέση με τα καθήκοντά της, εκτός από αυτά που αφορούσαν την οργάνωση, προετοιμασία και εφοδιασμό των οχυρών Μικρού Εμβόλου, για τα οποία υπαγόταν στην ΑΔΠΑ. Σύμφωνα με το σχέδιο κινητοποίηση-

Το αντιτορπιλικό
Βασίλισσα Όλγα.
Από τα ενδοξότερα
πλοία του Πολε-
μικού Ναυτικού
στον Β' Παγκόσμιο
Πόλεμο. Υπηρεσία
Ιστορίας Ναυτικού.



σης, από την πρώτη φάση εφαρμογής, η ΝΑΠ-5 έπρεπε να μεταπέσει σε Ναυτική Διοίκηση Θεσσαϊκού (ΝΔΘ) με έδρα τη Θεσσαλονίκη και περιορισμένα καθήκοντα από την Αμφίπολη μέχρι τις αρχές Κισσάβου και Θεσσαϊκού Κόλπου. Στην υπόλοιπη παλαιά περιοχή της ΝΑΠ-5 θα τοποθετούνταν ανεξάρτητοι ναυτικοί διοικητές. Η διαταγή εκτελέστηκε εγκαίρως και τοποθετήθηκαν ανεξάρτητοι Διοικητές στις περιοχές Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Λήμνου και Ανατολικών Νήσων.

Με την κήρυξη του πολέμου μπήκε σε εφαρμογή το σχέδιο επιστράτευσης. Αρχισαν έτσι, οι μεταφορές επιστράτευσης από την περιοχή της ΝΔΘ στη Θεσσαλονίκη με βενζινόπλοια και μικρά πλοίαρχα. Από εκεί, ταυτόχρονα με την κινητοποίηση του στρατολογικού κέντρου προσέλευσης της Διοίκησης, αποστέλλονταν οι εφέδροι στους προορισμούς τους. Σύμφωνα με την αναφορά του διοικητού, πλοιάρχου Κορτέση, ο ενθουσιασμός των εφέδρων ξεπερνούσε κάθε προσδοκία. Μετά την επάνδρωση των οχυρών και των ναυτικών υπηρεσιών της περιοχής περίσσευε αρκετός αριθμός εφέδρων, για τους οποίους ο διοικητής ζήτησε διαταγές από το ΓΕΝ και χορήγησε στους πλεονάζοντες προσωρινά φύλλα αναστολής προσελεύσεως κρατώντας ένα 15% επιπλέον της οργανικής δύναμης. Η προσέλευση των εφέδρων συντελέστηκε εντός του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος των τριών ημερών, κατά τις οποίες δεν σημειώθηκε καμία προσβολή στο λιμάνι.

ιβ) Ναυτική Διοίκηση Ανατολικών Νήσων (ΝΑΠ-6)

Σύμφωνα με το σχέδιο του ΓΕΝ, σε περίοδο πολέμου τα νησιά Λήμνος, Μυτιλήνη, Χίος και Σάμος θα αποτελούσαν ενιαία Διοίκηση των Ανατολικών Νήσων με έδρα τη Μυτιλήνη. Μετά την κήρυξη του πολέμου, η Λήμνος απετέλεσε ξεχωριστή Ναυτική Διοίκηση, ενώ, λίγο αργότερα λόγω της απόστασης από τη Μυτιλήνη, έγινε ξεχωριστή Ναυτική Διοίκηση και η Σάμος. Απέμειναν λοιπόν, μόνο η Μυτιλήνη και η Χίος στη Διοίκηση των Ανατολικών Νήσων. Ο έφ. υποναύαρχος Δ. Λούνδρας, ο οποίος είχε για τον σκοπό αυτό ανακληθεί από την εφεδρεία, είχε ήδη κατατοπιστεί για το έργο του από το καλοκαίρι του 1940, αναλαμβάνοντας τη Διοίκηση των Ανατολικών Νήσων, και είχε επιβλέψει τη μεταφορά της 13^{ης} Μεραρχίας (Μεραρχία Αρχιπελάγους). Με την κήρυξη του ελληνο-ιταλικού πολέμου, ο υποναύαρχος Λούνδρας έφθασε στη Μυτιλήνη στις 12 Νοεμβρίου 1940 για να αναλάβει καθήκοντα. Η έδρα της Ναυτικής Διοίκησης εγκαταστάθηκε εκεί με ασημάντη δύναμη κατωτέρου μόνο προσωπικού, 2 υποκελευστών και 3 ναυτών και συμπληρώθηκε από προσωπικό του Λιμενικού Σώματος.

Στα νησιά υπήρχαν παρατηρητήρια και κέντρα πληροφοριών, αλλά δεν υπήρχε ούτε Α/Α, ούτε επάκτια οχύρωση ούτε διαθέσιμο πλωτό μέσο. Για την απόκρουση ενδεχόμενης αποβατικής ενέργειας σε κάθε νησί υπήρχε ένα εφεδρικό τάγμα ανεπαρκώς εξοπλισμένο με ελάχιστα πολυβόλα Σαιντ-Ετιέν, μερικά οπλοπολυβόλα και φορητά όπλα με 100 μόνο φυσίγγια το καθένα και γενικώς εφόδια που μόλις επαρκούσαν για τον εξοπλισμό των ανδρών. Η Ναυτική Διοίκηση προέβη στη συγκρότηση ομάδων ιδιωτών, οι οποίοι ήταν εξοπλισμένοι με ό,τι όπλο είχε ο καθένας, από κυνηγετικό μέχρι περιστροφικό, προκειμένου να αναληφθεί κάποια φύλαξη των ακτών, ιδίως κατά τη νύχτα. Οι προσπάθειες του ναυτικού διοικητού για συνεργασία με τη στρατιωτική διοίκηση προς ενιαία οργάνωση της άμυνας των νησιών προσέκρουσαν

στα πείσματα του στρατιωτικού διοικητού. Ο στρατιωτικός διοικητής, θέλοντας να συγκεντρώσει κάθε εξουσία στο άτομό του, απέφευγε κάθε συνεννόηση και εξέδιδε αυθαίρετα διαταγές ακόμα και προς τις Λιμενικές Αρχές. Ένα ολόκληρο τρίμηνο πέρασε ανεκμετάλλευτο με ακατάπαυστη εριστική αλληλογραφία για να αναγνωριστούν οι αρμοδιότητες του ναυτικού διοικητού. Αυτή η διάσταση μεταξύ Στρατού και Ναυτικού ήταν μία από τις αιτίες για τη σχεδόν ολοκληρωτική έλλειψη άμυνας στα νησιά, με αποτέλεσμα να παραδοθούν σχεδόν αμαχητί στην πρώτη γερμανική απόπειρα. Παράλληλα, ο ναυτικός διοικητής μάταια ζητούσε από το ΓΕΝ τη διάθεση κάποιων πολυβόλων και Α/Α πυροβόλων για τη στοιχειώδη αμυντική θωράκιση των νησιών, προφανώς λόγω εστίασης της προσοχής σε άλλες περιοχές της χώρας, οι οποίες θα αποτελούσαν τον πρώτο στόχο κάθε εχθρικής ενέργειας. Παρά τις δυσχέρειες όμως, κατά τη διάρκεια του ελληνο-ιταλικού πολέμου, η Χίος και η Μυτιλήνη ανταποκρίθηκαν πλήρως στα αιτήματα του Γενικού Στρατηγείου για αποστολή ανδρών και υλικού, ενώ οι νηοπομπές διεξήχθησαν ομαλά.

Μετά τον τρίτο μήνα του πολέμου άρχισαν οι αεροπορικές επιδρομές εναντίον στρατιωτικών στόχων και του λιμανιού της Μυτιλήνης, αλλά οι ζημιές ήταν ασήμαντες. Γενικά, οι αεροπορικές επιδρομές συνήθως γίνονταν μετά την αναχώρηση των νηοπομπών. Μία μόνο φορά, τα εχθρικά αεροσκάφη αιφνιδίασαν στο λιμάνι ένα μεταγωγικό με το συνοδό του, αλλά ο έγκαιρος έκπλους των δύο πλοίων, οι επιτυχείς ελιγμοί και τα Α/Α πυρά εξουδετέρωσαν την επίθεση.

Όταν ξέσπασε η γερμανική επίθεση φάνηκαν τα αποτελέσματα της έλλειψης συνεργασίας μεταξύ της στρατιωτικής και ναυτικής διοίκησης, καθώς οι λίγες δυνάμεις υπεράσπισης των νησιών βρέθηκαν απροετοίμαστες και απειθάρχητες και δεν κατέστη δυνατή η παραμικρή αντίσταση στον εχθρό. Παράλληλα, μετά τη συνθηκολόγηση του στρατού Μακεδονίας-Θράκης άρχισαν να φθάνουν στη Μυτιλήνη ομάδες διαλυμένων στρατιωτικών τμημάτων. Στις 14 με 15 Απριλίου του 1941 είχαν συρρεύσει στην πόλη της Μυτιλήνης πολλοί πρόσφυγες από τη Θράκη μαζί με 250 αξιωματικούς και περίπου 2.500 οπλίτες (κυρίως από τη μηχανοκίνητη μεραρχία και την Ταξιαρχία Έβρου). Τριακόσιοι μόνο από αυτούς έφεραν τον οπλισμό τους, οι υπόλοιποι ήταν σε άθλια κατάσταση, ρακένδυτοι και χωρίς ηθικό. Οι επίμονες παραστάσεις του ναυτικού διοικητή προς τις αρμόδιες στρατιωτικές Αρχές²³ για την επιβολή της τάξης δεν έπιασαν τόπο και εκδηλώθηκε στάση με διαθέσεις διαρπαγής και κατάληψης δημοσίων κτηρίων.

23 Αναφορά Λούνδρα: Προβλέπων ότι η παρουσία τόσοσ' άτάκτων και προσφύγων ήτο δυνατόν νά έπιφέρει] άταξίαν έν τή πόλει, και έν σιπειτοήσει μετά τού στρατιωτικού Διοικητού, κ. Μάργαρη, έκάλεσα τον Διοικητήν τής Ταξιαρχίας Νέστου Συνταγματάρχη Καλήν καί τω συνέστησα τά κάτωθι:

1) Άπαντες οί Αξιωματικοί νά άνακατανεμηθού'ν εις τά διάφορα τμήματα καί νά προβού'ν εις διαλέξεις προς τούς στρατιώτας, τονωτικάς τού ήθικου των. Νά τούς οδηγού'ν εις στρατιωτικούς περιπάτους καί νά τούς συνοδεύ'ουν ύποχρεωτικώς στήν Εκκλησίαν i νά παρακολουθού'ν τας λειτουργίας τής Εβδομάδας τέυν Παθών, άπαγορευμένης πάσης άπομακρύνσεως έκ των στρατώνων άνευ ειδικής άδειας.

2) Νά όρισθή εις Συνταγματάρχη έπόπτης των Αξιωματικών έν τή πόλει, άπαγορε υμένης τής έμφανίσεως Αξιωματικών εις τά καφενεία καί τά κέντρα τής πόλεως κατά τας έργασίμους ώρας καί εις τά δημόσια κέντρα χαρτοποιίας.

3) Εζήτησα νά μοί άποσπάση ένα άνώτερον Αξιωματικό καί τρεις κατωτέρους ώς έπιτελείς μου.

4) Νά οργανώση εις λόχον άπαντες τούς ένοπλους άνερχομένους, ώς προελέχθη, εις 300 καί νά θέση τούτους ύπό τας διαταγάς άνωτέρου Αξιωματικού τού Στρατού.

Ο ναυτικός διοικητής έσπευσε άμεσα, και με κίνδυνο της ζωής του²⁴ έλαβε μέτρα για την καταστολή της, η οποία επιτεύχθηκε χωρίς την επέμβαση των ανωτέρων στρατιωτικών Αρχών που είχαν αποκλειστεί στη Στρατιωτική Λέσχη. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, οι πολιτικές και στρατιωτικές Αρχές της Μυτιλήνης αποφάσισαν να μην προβάλουν καμία αντίσταση στους Γερμανούς, με το επιχείρημα ότι έτσι θα αποφεύγονταν θύματα και ζημιές. Οι Γερμανοί κατέλαβαν τα νησιά αμαχητί. Ξεχωριστή και διαχρονική αξία έχουν τα λόγια του ναυτικού διοικητή που ξεχειλίζουν από πικρία: *Καί είναι μέν αληθές ότι διά τής μή προβολής ούδεμίας αντίστασεως άπεφεύχθησαν μεγάλαι ζημίαι καί θύματα, πάντως, όμως, ήμείς, οί εύρεθέντες εις τήν δυσχερή ταύτην θέσιν, δέν δυνάμεθα νά εϊμεθα υπερήφανοι. Η νήσος θά ώφειλε κατόπιν των μεγάλων φόρων, τούς όποιους, ώς εκ τού έξαιρέτου μεγάλου πλούτου της, προσφέρει εις τό Κράτος -περί τό δισεκατομμύριον έτησίως- νά έχη τήν άξίωσιν, όπως τούτο τής δώση καί τά αναγκαία μέσα άμύνης, έφ' όσον άλλωστε είχε χαρακτηρισθή καί ως ζώνη τών πρόσω (...).*

19) Ναυτική Διοίκηση Λήμνου

Και σε αυτό το νησί, παρά τη σπουδαιότητα της θέσης του, καμία μέριμνα δεν είχε ληφθεί για τη μόνιμη οχύρωση και άμυνα από την περίοδο της ειρήνης. Είχε μεν εγκατασταθεί Υπηρεσία επιτήρησης θάλασσας και αέρος, αλλά κατά την κήρυξη του πολέμου ήταν ανοργάνωτη και χωρίς το αναγκαίο προσωπικό. Το τηλεφωνικό δίκτυο ήταν παλαιό και με πολλές βλάβες, ενώ ο φορητός ασύρματος του Μούδρου ήταν μικρής εμβέλειας.

Στις 3 Νοεμβρίου 1940 ανέλαβε τη Ναυτική Διοίκηση Λήμνου ο έφεδρος υποναύαρχος Κωνσταντίνος Οικονόμου, αναλαμβάνοντας παράλληλα και τα καθήκοντα του ανώτερου στρατιωτικού διοικητού του νησιού. Σύμφωνα με διαταγή ΓΕΝ, κύρια αποστολή ήταν η με οποιαδήποτε μέσα αποτροπή κατάληψης του νησιού και ιδίως, του όρμου του Μούδρου. Η δύναμη υπεράσπισης συνίστατο από χωροφύλακες, το μικρό πλήρωμα του Λιμεναρχείου, περίπου πενήντα ναύτες και υπαξιωματικούς του δικτύου επιτήρησης κι ένα μόνο τάγμα πεζικού υπό τον ταγματάρχη Πέμπα, που είχε κατανεμηθεί σύμφωνα με το σχέδιο άμυνας στα πλέον ευπαθή σημεία του νησιού. Μετά από λίγες ημέρες το τάγμα μεταφέρθηκε στη Θεσσαλονίκη.

Το πρώτο μέλη μα του νέου διοικητή ήταν η συμπλήρωση και η οργάνωση του δικτύου επιτήρησης. Με τα υπάρχοντα μέσα επιτεύχθηκε η ικανοποιητική λειτουργία του μέχρι το τέλος των επιχειρήσεων. Η ενεργός αεράμυνα του όρμου και της κωμόπολης του Μούδρου επιτεύχθηκε με τα τέσσερα μοναδικά πολυβόλα Σαιντ-Ετιέν που διέθετε, ενώ η παθητική αεράμυνα οργανώθηκε με τα υπάρχοντα μέσα. Ο νέος διοικητής επέβαλε με διαταγή του σε όλες

24 Αναφορά Λούνδρα; Εγώ ό ίδιος επέβην τον αυτοκινήτου μου, δπερ έν τώ μεταξύ είχε καταφθάσει καί κατε νθόνθην προς τό Στρατηγειόνϊνα εκείθεν δώσω διαταγάς προς τον Διοικητήν τοῦ Έμπέδου καθόσον ώς έπληροφορήθην τόσον ό Στρατηγός Μάργαρης, όσο και ό Συνταγματάρχης Καλής είχαν αποκλεισθεί εις τήν Στρατιωτική Λέσχην και δέν ήδόναντο να έξέλθουν αυτής. Διερχόμενος τήν παραλιακήν οδόν ήκονσα τιν φράσιν «Βαράτε του Ναυάρχου» καί ταντοχρόνως πλήθος πυροβολισμών νά ρίπτωνται έκ τών πέριξ, οῖτινες όμως δεν έθιζαν ονδένα, καθόσον τό σκότος δεν επέτρεπε καλήν σκόπευσιν. Εφθασα εις τό Στρατηγειόν καί έσπενσα άμέσως να δώσω διαταγάς καί εις τον Διοικητήν του Έμπέδου διά τιν άποστολήν περιπόλων έξ έντόπιων στρατιωτών εις τά διάφορα σημεία, εις ά κατά τάς πληροφορίας μου ήσαν συγκεντρωμένοι οί άτακτοι. Μετά ήμίσειαν ώραν κατέφθασε εις τό Στρατηγειόν καί ό Στρατηγός Μάργαρης.

τις Λιμενικές, Αστυνομικές και Τελωνειακές Αρχές τον έλεγχο στις εξαγωγές τροφίμων και στη διάθεση καυσίμων (βενζίνης, φωτιστικού και ακάθαρτου πετρελαίου, ελαίου λιπάνσεως). Ο έλεγχος αυτός αφορούσε και τον απόπλου κατάπλου των πλοίων, τα φορτία τους και τις αναχώρησεις-αφίξεις επιβατών. Το αποτέλεσμα ήταν η επάρκεια τροφίμων και καυσίμων στο νησί μέχρι το τέλος του ελληνο-ιταλικού πολέμου.

Από τον Νοέμβριο του 1940 μέχρι τον Απρίλιο του 1941 ο ανοχύρωτος όρμος του Μούδρου χρησιμοποιήθηκε ως λιμάνι συγκεντρώσεως και σταθμός των νηοπομπών από τα Δαρδανέλια. Επίσης, χρησιμοποιήθηκε και ως ενδιάμεσος σταθμός μεμονωμένων πλοίων πλεόντων προς και από τα Στενά. Τα φορτηγά και τα αντιτορπιλικά που επρόκειτο να τα συνοδεύσουν παρέμεναν πολλές φορές στον όρμο για μεγάλο χρονικό διάστημα, όταν η κατάσταση της θάλασσας δεν επέτρεπε τον απόπλου τους, αλλά δεν σημειώθηκε καμία εχθρική επιδρομή από θάλασσα ή αέρα. Επιπλέον, από τις αρχές Δεκεμβρίου του 1940, ο όρμος Μούδρου χρησιμοποιήθηκε ως προσωρινή βάση των υδροπλάνων που εκτελούσαν τις ανθυποβρυχιακές συνοδείες των νηοπομπών από και προς τα Δαρδανέλια. Αξίζει να σημειωθεί ότι καθ' όλο το διάστημα του πολέμου το νησί δεν είχε αεροδρόμιο. Αυτό που είχε χρησιμοποιηθεί κατά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο είχε εγκαταλειφθεί, ενώ οι απόπειρες και οι μελέτες για επανενεργοποίησή του που είχαν γίνει κατά καιρούς δεν είχαν αποτέλεσμα.

Κατά τις 9-10 Μαρτίου εστάλη στο νησί λόχος πεζικού υπό τον έφεδρο λοχαγό Α. Δημητρώπουλο. Οι άντρες αυτοί, 169 συνολικά, ήταν θεραπευμένοι τραυματίες του Αλβανικού Μετώπου με όπλα χωρίς ξιφολόγχη, με οκτώ οπλοπολυβόλα και τέσσερα πολυβόλα από ιταλικά λάφυρα. Ο λόχος αυτός ετέθη υπό τις διαταγές του νέου διοικητή. Προς το τέλος του Μαρτίου προσήλθε και δύναμη 60 χωροφυλάκων από τη Θράκη.

Περί το τέλος Μαρτίου οι αναγνωριστικές πτήσεις εχθρικών αεροσκαφών πλήθυναν, ενώ παράλληλα πληροφορίες βρετανικών στρατιωτικών πηγών ανέφεραν ότι περίπου 7.000 Εερμανοί αλεξιπτωτιστές είχαν συγκεντρωθεί σε νότια παραμεθόρια πόλη της Βουλγαρίας. Προς απόκρουση της επικείμενης γερμανικής επίθεσης, στις 4 Απριλίου 1941 (δύο ημέρες πριν από τη γερμανική επίθεση) αποβιβάστηκε στον Μούδρο βρετανικό τάγμα 650 ανδρών με πολλά βαρέα και ελαφρά πολυβόλα, 12 άρματα μάχης και 20 αυτοκίνητα. Παράλληλα, εκφορτώθηκε αρκετή ποσότητα πυρομαχικών και υλικών. Όμως στις 12 Απριλίου, κατόπιν διαταγής, το τάγμα επιβιβάστηκε σε μεταγωγικό και εγκατέλειψε το νησί.

Από το πρωί της 9^{ης} Απριλίου άρχισε η αποβίβαση διαλυμένων τμημάτων στρατού της ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης στη Θάσο, από όπου, ύστερα από τηλεγράφημα του νέου διοικητή, επιβατηγά με τη συνοδεία του αντιτορπιλικού Αετός πήγαν να τους παραλάβουν. Η Θάσος κατελήφθη στις 15 Απριλίου. Στη συνέχεια, ο νέος διοικητής πληροφορήθηκε ότι ελληνικά τμήματα είχαν φθάσει στην Ιερισσό και στις ακτές του Αθω. Παρά τις δυσχέρειες, με κάποια πλοιάρια επιτεύχθηκε η μεταφορά αυτών των στρατευμάτων αρχικά στη Λήμνο και στη συνέχεια στη Μυτιλήνη και στην Κύμη. Σύμφωνα με τον νέο διοικητή, μεταξύ 15-21 Απριλίου, επιτεύχθηκε η μεταφορά 200 αξιωματικών και 5.000 ανδρών, οι περισσότεροι από τους οποίους ήταν άοπλοι και ασύντακτοι, επηρεάζοντας έτσι το ηθικό της ελληνικής δύναμης που υπεράσπιζε το νησί.

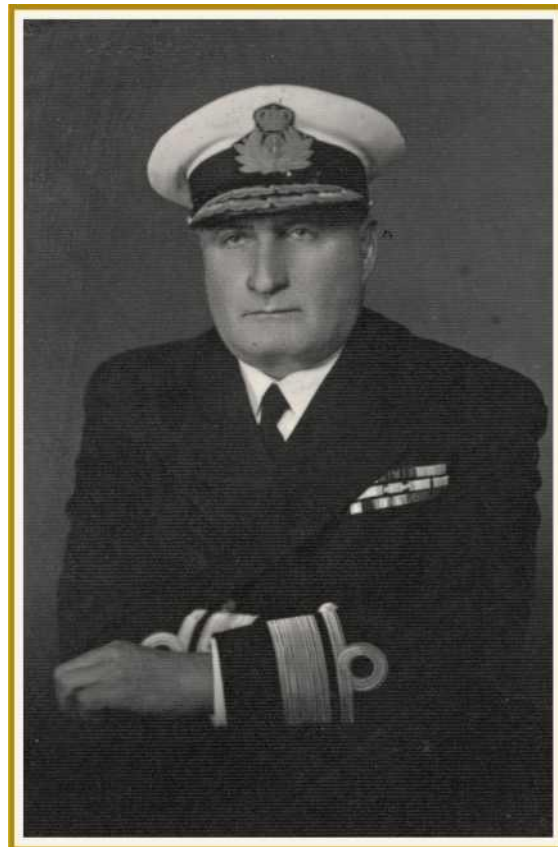
Στις 19 Απριλίου κατελήφθη και η Σαμοθράκη. Στις 21 Απριλίου ο νέος διοικητής συγκέντρωσε τις δυνάμεις του στην ανατολική ακτή από όπου αναμενόταν η γερμανική απόβαση.

Στις 23 Απριλίου έλαβε από Γερμανό συνταγματάρχη τηλεσίγραφο με το οποίο του ζητούσε την άμεση παράδοση του νησιού άνευ αντίστασης. Ακόμη, υπήρχε η απειλή ότι σε περίπτωση αντίστασης, και μόνο η δράση των στούκας θα μετέτρεπε το νησί σε ερείπια, ενώ τονιζόταν ότι τυχόν κακομεταχείριση του μεταφορέα του τηλεσίγραφου θα είχε ολέθριες συνέπειες για τον λαό του νησιού. Ο νέος διοικητής αποφάσισε να μη δώσει καμία απάντηση, αλλά να πολεμήσει με τις ελάχιστες διαθέσιμες δυνάμεις του κι έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα για την επικείμενη σύγκρουση. Διέταξε να καούν όλα τα εμπιστευτικά και απόρρητα έγγραφα, να καταστραφούν οι μεγάλες ποσότητες καυσίμων και να διανεμηθεί στον πληθυσμό και στους άνδρες το υλικό των αγγλικών αποθηκών, ο ιματισμός και τα τρόφιμα. Αντιπροσωπεία των πολιτικών Αρχών του νησιού με επικεφαλής τον μητροπολίτη και τον νομάρχη επισκέφθηκε το βράδυ της 23^{ης} Απριλίου τον νέο διοικητή και υπέβαλε παράκληση για αποφυγή άσκοπης αιματοχυσίας και καταστροφών, προτείνοντας τη χωρίς αντίσταση

παράδοση του νησιού. Ο νέος διοικητής, όμως, ήταν ανένδοτος στην απόφασή του, την οποία και ανακοίνωσε στους αξιωματικούς του, δηλώνοντας ότι θα πολεμούσε πλάι τους και ότι θα είχε την ίδια τύχη με τον τελευταίο στρατιώτη.

Το πρωί της 25^{ης} Απριλίου εξαπολύθηκε εχθρική επίθεση κατά της Λήμνου με απόβαση από τρία σημεία ταυτόχρονα. Ο γερμανικός στρατός απόβασης ήταν εφοδιασμένος με όλμους, βαρέα πυροβόλα και μοτοσικλετιστές. Κατά τη διάρκεια της απόβασης, τα μικρά ελληνικά τμήματα ενεπλάκησαν σε μάχη, ενώ παράλληλα βάλλονταν από πέντε γερμανικά βομβαρδιστικά. Η απόβαση των εχθρικών στρατιωτικών τμημάτων και η προέλασή τους προς την πρωτεύουσα του νησιού ήταν ταχύτατη, με αποτέλεσμα να μην επιτραπεί συγκέντρωση των ελληνικών τμημάτων. Το γερμανικό σύνταγμα που διενήργησε την επίθεση ήταν το επίλεκτο σύνταγμα Λειψίας 3.500 ανδρών. Παρά ταύτα, τα ελληνικά τμήματα πολέμησαν γενναία, καθήλωσαν για πολλές ώρες τον εχθρό και προξένησαν πολλές απώλειες. Με την πίεση όμως της συντριπτικής υπεροχής της γερμανικής δύναμης, οι ελληνικές δυνάμεις συνεπύχθησαν στο ακρωτήριο Αγία Ειρήνη νότια του Μούδρου.

Η αίτηση για διάθεση πλωτών μέσων από τη Ν.Δ. Ανατολικών Νήσων δεν έτυχε απάντησης. Μετά από σκληρό αγώνα και λόγω της έλλειψης τροφής και νερού, αποφασίσθηκε να προσπαθήσει να διαφύγει καθένας μόνος του. Στις 28 Απριλίου 1941 ο νέος διοικητής μαζί με λίγους αξιωματικούς της Ν. Διοίκησης συνελήφθησαν από τους Γερμανούς, μετεφέρθησαν στη Θεσσαλονίκη και αφέθησαν ελεύθεροι την 1^η Μαΐου.



Ο Επαμεινώνδας Καββαδίας. Αρχηγός Στόλου μέχρι το 1943. Υπηρέσεια Ιστορίας Ναυτικού.

ιδ) Ανώτερα Διοίκησης Σχολών (ΑΔΣ)

Η Ανώτερα Διοίκηση Σχολών είχε το καθήκον πριν από την κήρυξη του πολέμου να μελετήσει τις ανάγκες επάνδρωσης πλοίων και υπηρεσιών. Για τον σκοπό αυτό, ο Ανώτερος Διοικητής Σχολών, πλοίαρχος Χριστόφορος Κονιάλης, συνέστησε το Γραφείο Επιστράτευσης υπό τον αντιπλοίαρχο Δημήτριο Μουραμπά για την παρακολούθηση των εφεδρειών υπαξιωματικών και ναυτών οι οποίοι θα καλούνταν να συμπληρώσουν τα κενά μετά τον καθορισμό των μονίμων υπαξιωματικών και υπηρετούντων ναυτών σε περίπτωση κινητοποίησης. Για τον λόγο αυτό συντάχθηκαν ειδικά βιβλία και στατιστικοί πίνακες απόδοσης εφέδρων ναυτών κατά Κλάσεις-Νομούς και Ειδικότητες, ενώ για τους έφεδρους υπαξιωματικούς συντάχθηκε λεπτομερής Επετηρίδα που είχε και τις διευθύνσεις τους για να καλούνται και να ελέγχεται η επαγγελματική και σωματική ικανότητά τους. Όλοι οι έφεδροι υπαξιωματικοί με γνωστές διευθύνσεις πέ- ρασαν τον έλεγχο και χωρίστηκαν σε ικανούς, χρησιμοποιήσιμους και μη χρησιμοποιήσιμους.

Μέσα σε ελάχιστο χρόνο (το Γραφείο Επιστράτευσεως ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 1940) ολοκληρώθηκε η προετοιμασία επιστράτευσης και καταρτίστηκαν:

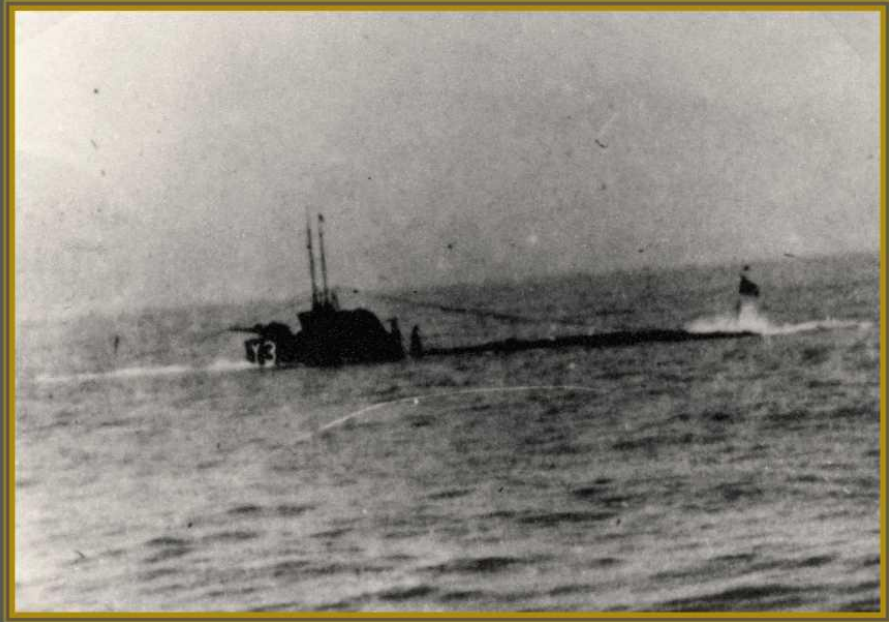
- α) Πίνακες σύνθεσης κατωτέρου προσωπικού των πλοίων και των υπηρεσιών
- β) Πίνακες εφέδρων που θα γινόταν η κλήση τους μετά από αιτήματα των πλοίων ή των Υπηρεσιών για τη συμπλήρωση κενών μετά τον καθορισμό των θέσεων των μονίμων. Χάρη στην καλή οργάνωση του Κέντρου Κατάταξης, κατορθώθηκε το σχέδιο επιστράτευσεως να εφαρμοστεί ταχύτατα χωρίς να παρεμποδισθεί από τους αλληπάλληλους συναγερούς και τις συνεχείς αεροπορικές επιδρομές στην περιοχή. Μέσα στις τρεις πρώτες ημέρες παρουσιά- σθηκαν και κινητοποιήθηκαν 5.300 ναύτες και 450 υπαξιωματικοί. Το σύνολο του κατώτερου προσωπικού που κινητοποιήθηκε ανήλθε στα 17.525 άτομα.

ιε) Στόλος

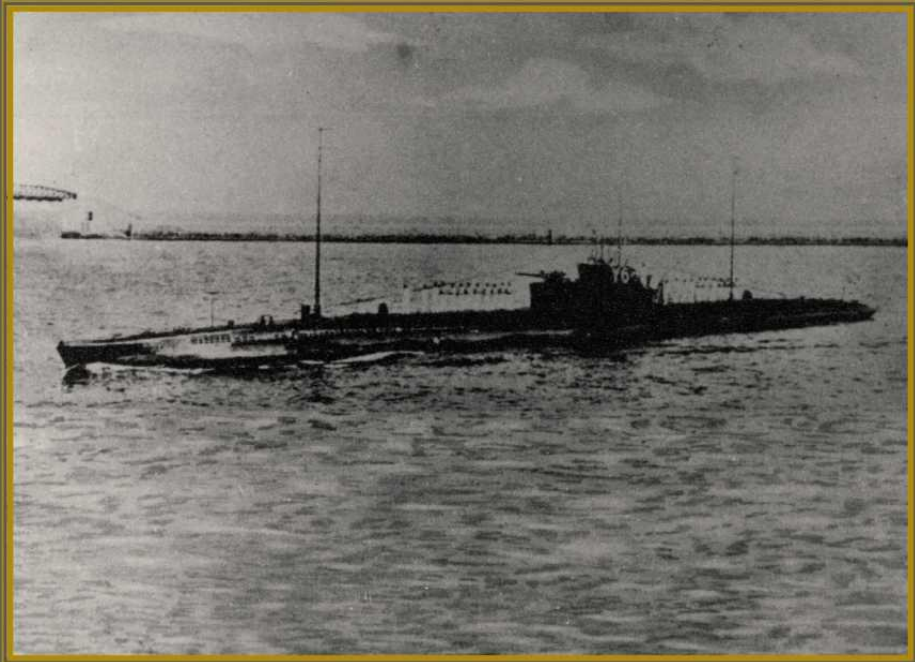
Για την ολοκλήρωση του ναυτικού προγράμματος που είχε περικοπεί έπρεπε να ναυπηγηθούν άλλα τέσσερα αντιτορπιλικά, ούτως ώστε μαζί με τα τέσσερα ήδη υπάρχοντα ιταλικής κατασκευής να αποτελέσουν έναν πλήρη στολίσκο ταχύτητας άνω των 34 κόμβων,²⁵ ενώ γενικά αποδεκτό ήταν το αγγλικό μοντέλο του 1926.²⁶ Τα δύο²⁷ αντιτορπιλικά που τελικά

26 Υπόστ.Οτει/Ιωιουιά.ΥοΒασιλενς Γεώργιος είχε διαστάσεις97,5/9,7/2,7 μέτρα, εκτόπισμα 1.414τον., πρόωση 34.000 Ιπρ, διπλέλικο, ταχύτητα 35 κόμβοι, οπλισμός 4 πυροβόλα των 5 ιντσών, 4 Α/Α πολυβόλα των 37 χλμ., 2 τετραπλοί Τ/Σ των 21 ιντσών, πλήρωμα 145. Παϊζής-Παραδέλης (1999).

27 Διά τήν συμπλήρωσιν τον περικοπέντος Ναυτικόν προγράμματος θά επρεπε νά ναυπηγηθώσιν από τον 1931 τουλάχιστον άλλα τέσσαρα άντιτορπιλικά, ώστε μετά τών τεσσάρων 'ιταλικής κατασκευής νά αποτελέσωσι πλήρη Στολίσκον ταχύτητας άνω τών 34 μιλίων. 'Επειδή έκτοτε έσχεδιάζετο ή ίδρυνσις ναυπηγείων εν Σκαραμαγκά, είχε τούτο συνδνασθή μέ τήν ναυπήγησιν τών δύο τουλάχιστον εξ αυτών εκεί και τούτο έν συνδνασμού μέ τήν περιωρισμένην πίστωση', μάς είχαν άγάγει εις τήν χιμαιρικήν άνα- ζήτησιν μικροτέρον και οίκονομικωτέρον τύπον άντιτορπιλικού από τόν ήδη από τού 1926 γενικώς πα- ραδεκτόν τού Αγγλικού Ναυτικού [...]. Καββαδίας (1950), 112 -113. Αυτή η αναζήτηση κράτησε τρία ολόκληρα χρόνια. Τελικά παρελήφθησαν τα Βασιλεύς Γεώργιος και Βασίλισσα Ολγα. Τα άλλα δύο αντιτορπιλικά, Βασιλεύς Κωνσταντίνος και Βασίλισσα Σοφία επρόκειτο να ξεκινήσει η ναυπήγησή τους στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά στις αρχές του 1941. Αυτή η τριετής καθυστέρηση στέρησε από το Πολεμικό Ναυτικό δύο πολύ σημαντικά πλοία.



Πρώτενς



Γλαύκος.

παρελήφθησαν, ονομάστηκαν *Βασιλεύς Γεώργιος* και *Βασίλισσα Όλγα*. Κατασκευάστηκαν στα βρετανικά ναυπηγεία *Yarrow* το 1936-1938. Το *Βασιλεύς Γεώργιος* χρησιμοποιήθηκε ως αρχηγίδα του στολίσκου των Αντιτορπιλικών.

Μετασκευές των υπαρχόντων πλοίων δεν έγιναν. Η κυριότερη ήταν η προσθήκη αντιαεροπορικών πυροβόλων, η αντικατάσταση όσο το δυνατόν περισσότερων των ελαφρών οριζοντίου βολής με αντιαεροπορικά. Σύμφωνα με τον ναύαρχο Καββαδία, αυτές οι μετασκευές ιδίως στα τορπιλοβόλα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν επιτυχείς λόγω και της ανεπάρκειας επαρκών αντιαεροπορικών ταχυβόλων. Τα τορπιλοβόλα εξάλλου ήταν υπερβολικά παλαιά (30-35 ετών). Ως η πιο επιτυχημένη εργασία δύναται να χαρακτηριστεί η βελτίωση του προωστηρίου συγκροτήματος των αντιτορπιλικών τύπου *Υδρα (Dardo)*. Όσον αφορά την αλλαγή αυλών λεβήτων, τηρείτο σειρά, αλλά η καθυστέρηση πιστώσεων είχε ως συνέπεια να μην γίνονται οι επισκευές στην ώρα τους και να αποσύρονται σε καιρό πολέμου αντιτορπιτικά για την πρόχειρη και επισφαλή μέθοδο²⁸ της μερικής αντικατάστασης αυλών. Όσον αφορά το θωρηκτό *Γ. Αβέρωφ*, οι αυλοί λεβήτων έπρεπε να είχαν αλλάξει από το 1934 αλλά τελικά παραγγέλθηκαν μόλις το 1939 στο Βέλγιο, όπου και βρέθηκαν κατά την εισβολή των Γερμανών.^{28 29} Συνέπεια της μη αλλαγής λεβήτων στο *Γ. Αβέρωφ* ήταν το να μην μπορεί στην πράξη να αναπτύξει ταχύτητα άνω των 14 μιλίων κι αυτό με τον κίνδυνο βλάβης ενός ή περισσότερων λεβήτων. Ουσιαστικά το *Γ. Αβέρωφ* καταδικάστηκε στο να έχει περιορισμένη πολεμική συμβολή στον πόλεμο.

Τα υποβρύχια από την άλλη, αν και το 1940 είχαν ηλικία 11 με 15 έτη (δηλαδή κοντά στο όριο), εντούτοις συντηρούνταν καλά λόγω της πολύ καλής οργάνωσης αυτής της υπηρεσίας. Στερούνταν όμως επαρκών αμοιβών εξαρτημάτων λόγω οικονομικών δυσχερειών. Αυτά παραγγέλθηκαν πολύ αργά από τη Γαλλία το καλοκαίρι του 1939. Όταν η Γαλλία έπεσε, τα κιβώτια παρέμειναν στις αποθήκες του λιμανιού της Μασσαλίας. Αυτό είχε ως συνέπεια να αυξηθεί αισθητά η χρονική διάρκεια επισκευής των υποβρυχίων.

Σύμφωνα με απόφαση του υπουργείου ο Στόλος θα χωριζόταν σε τρία τμήματα. Η Α' Μοίρα (*Βασιλεύς Γεώργιος*, *Βασίλισσα Όλγα* και δύο υποβρύχια εναλλασσόμενα) θα ορμούσε στη Ναύπακτο, η Β' Μοίρα (τα τέσσερα αντιτορπιτικά τύπου *Dardo*) στη Μήλο και τα υπόλοιπα

στον Ναύσταθμο. Θα διατίθετο η *Αύρα*³⁰ για την εξυπηρέτηση των σταθμευμένων πλοίων.

Οι ιταλικές προκλήσεις είχαν ξεκινήσει πολύ πιο πριν από τον επαίσχυντο τορπιλισμό της *Έλλης*. Στις 3 Ιουνίου του 1940 κατέπλευσε στη Μήλο χωρίς προηγούμενη αίτηση ιταλικός στολίσκος βοηθητικών πλοίων αποτελούμενος από το αλιευτικό *drene*, μια αυτοκίνητη φορτηγίδα, δύο ρυμουλκούμενα σάτια και ένα σκάφος με μικρό γερανό.³¹ Αυτή η δύναμη διοικούταν από Ιταλό υποπλοίαρχο εξ εμποροπλοιάρχων, ο οποίος ανέφερε ψευδώς στον Αρχηγό Στόλου Επ. Καββαδία ότι ενώ ταξίδευε από Τάραντα προς Λέρο, αναγκάστηκε να ποδίσει λόγω θαλασσοταραχής (ο καιρός ήταν πολύ καλός). Απέπλευσε την επομένη και εμφανίστηκε πάλι στην περιοχή το εσπέρας της 9/6 παραμένοντας για κάποιες ώρες. Ήταν ολοφάνερα μια πράξη κατασκοπείας.

Οι επόμενες προκλητικές ενέργειες των Ιταλών ήταν η αεροπορική επίθεση εναντίον του πλοίου φάρων *Ωρίων* και του αντιτορπιλικού *Υδρα*.³² Στις 12 Ιουλίου το βοηθητικό πλοίο φάρων *Ωρίων* εβλήθη από τρία αεροσκάφη ενώ εφοδίαζε τον φάρο της Γραμβούσας. Αμέσως μόλις ενημερώθηκε, ο Αρχηγός του Στόλου διέταξε το *Υδρα* να αποπλεύσει. Τα εχθρικά αεροσκάφη επιτέθηκαν και στο *Υδρα*, εκτελώντας δύο διαδρομές χωρίς επιτυχία. Στη δεύτερη διαδρομή των αεροσκαφών ήταν το αντιαεροπορικό πυροβολικό του *Υδρα* που απέτρεψε την πιθανότητα εύστοχης βολής καθώς διέλυσε τον σχηματισμό τους. Ο κυβερνήτης του *Υδρα*, αντιπλοίαρχος Θεόδωρος Πεζόπουλος,³³ αναφέρει ότι ένα τουλάχιστον αεροσκάφος εβλήθη και κατέπεσε. Τα διακριτικά των αεροσκαφών ήταν συγκεχυμένα, εντούτοις τα θραύσματα βλημάτων που κατέπεσαν στο κατάστρωμα του πλοίου αναγνωρίστηκαν ως ιταλικός χάλυβας.



Ο Γρηγόριος Μεξεβίρης. Η ζωή του ήταν συνδεδεμένη με την ίδια την ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού. Τον διέκρινε πάντα μετριοπάθεια στα πολιτικά ζητήματα και προσήλωση στο καθήκον. Αρχείο Μεξεβίρη.

30 Λεία του πολέμου του 1897. Αρχικά, χρησιμοποιήθηκε ως οπλιταγωγό με την ονομασία *Κρήτη*. Τον Ιανουάριο του 1915 έλαβε την ονομασία *Αύρα* και τροποποιήθηκε σε υδροφόρο για την ύδρευση του Ναυστάθμου Σαλαμίνας από τον Πόρο. Ανακαινίστηκε το 1918, οπότε και αυξήθηκε η μεταφορική του ικανότητα από τους 220 τόνους που ήταν έως τότε. Στις 22 Απριλίου του 1941 προσάραξε στον όρμο Βουλιαγμένης. Εκεί βρέθηκε από τους Γερμανούς, που την ανέλκυσαν και τη χρησιμοποίησαν. Βυθίστηκε πριν από την απελευθέρωση (29-9-1944), ενώ είχε μετατραπεί σε περιπολικό με στοιχεία Π/2108. Βλ. Παϊζής-Παραδέλης (1999).

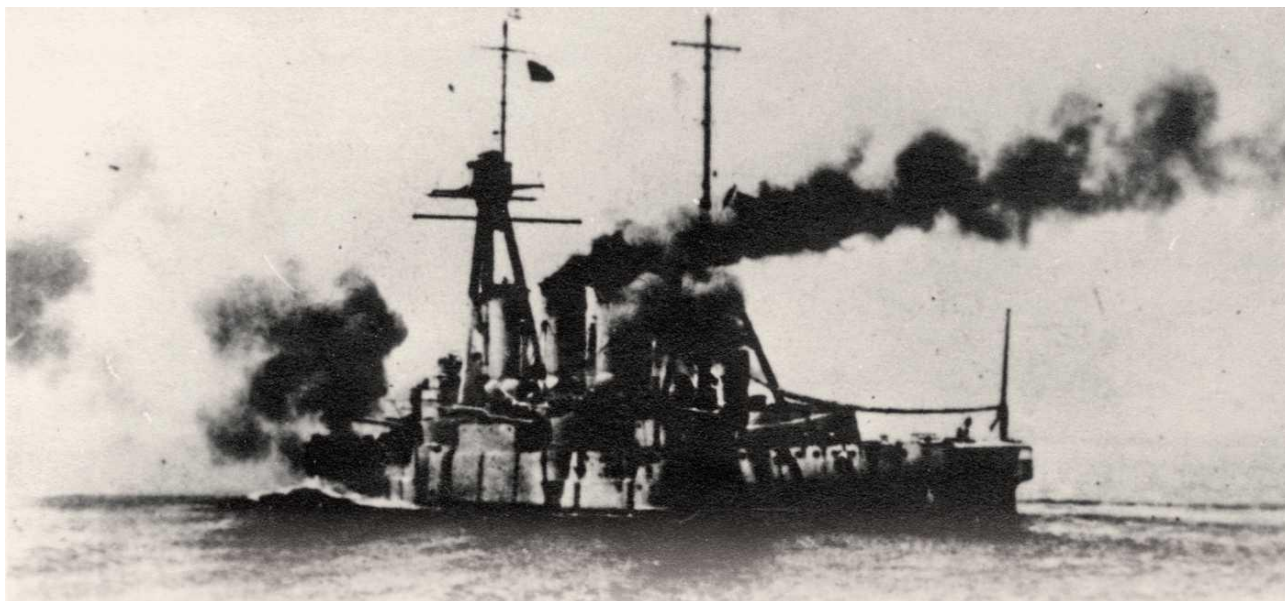
31 Καββαδίας (1950), 140 και *Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ* (3/6/1940).

32 *Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ* (12/7/1940)-Αναφορά Καββαδία, Καββαδίας (1950), 141.

33 Δημητράκοπουλος (2006), τόμ. Β.

Ακολούθησε αιφνιδιαστική επίθεση εναντίον του Β. Γεωργίου, του Β. Ολγα και υποβρυχίων αγκυροβολημένων στη Ναύπακτο. Τα δύο αντιτορπιλικά ευρίσκονταν υπό τις διαταγές του ανώτερου διοικητή αντιτορπιλικών (ΑΔΑ) πλοιάρχου Μεζεβίρη.³⁴ Η αεροπορική επίθεση διενεργήθηκε την 30^η Ιουλίου του 1940 και ήταν τόσο αιφνιδιαστική που δεν υπήρξε απάντηση

34 Ο πλοίαρχος Μεζεβίρης μας δίνει μια εξαιρετική εικόνα των διαχρονικών πολιτικών παρεμβάσεων, αλλά και της διάστασης ανάμεσα σε παράγοντες της ηγεσίας του Ναυτικού. Μετά την πρώτη αυτή επίθεση κατά ελληνικών πλοίων, εντάθηκαν τα μέτρα ασφαλείας της δύναμης που νανλοχούσε στην Ναύπακτο κι επειδή, δεν είχε ακόμα ποντιστεί το ανθυποβρυχιακό φράγμα Ρίου και το ορμητήριο αυτό ήταν εκτεθειμένο σε επιθέσεις υποβρυχίων, έκρινα σκόπιμο, με την ευκαιρία εκτέλεσης πυρών γυμνασίων εν πλω, να επιλέξω σαν νέο ορμητήριο την Ιτέα. Δέκα μέρες αργότερα διατασσόμουν να επιάτρέψω στην Ναύπακτο. Με έκπληξη πληροφορήθηκα την αιτία που προκάλεσε την διαταγή αυτή σε περίοδο μάλιστα περιορισμών στη κατανάλωση καυσίμων. Οι κάτοικοι της Ναυπάκτου είχαν δει με μεγάλη λύπη την αναχώρηση των πλοίων, η παρουσία των οποίων έδινε ζωή στην πόλη και αναζωογονούσε το εμπόριο. Παρακάλεσαν λοιπόν έναν συμπατριώτη τους, παράγοντα με υψηλές γνωριμίες στη Κυβέρνηση, να φροντίσει ώστε τα πλοία να επιστρέψουν στην Ναύπακτο και μάλιστα έγκαιρα για το ετήσιο πανηγυρί! Πράγματι, τη παραμονή του πανηγυριού καταπλεύσαμε στη Ναύπακτο. Η νέα αυτή μετάκληση μας έδωσε και πάλι την ανέλπιστη ευκαιρία να εκτελέσουμε ενδιαφέροντες ασκήσεις εν πλω [...] Την ημέρα της άφιξής μας κατέφθασε και ο Αρχηγός του Στόλου, για να επιθεωρήσει τα πλοία, επιβαίνων του βοηθητικού «ΑΥΡΑ» και συνοδευόμενος από διάφορα πολιτικά πρόσωπα, μεταξύ των οποίων ήταν και ο προαναφερόμενος παράγοντας. Το βράδυ, ο παράγοντας αυτός οργάνωσε γεύμα στη πόλη στο οποίο προσκάλεσε και τους κυβερνήτες και τους υπάρχους των πλοίων. Η πρόσκληση αυτή με έφερε σε δύσκολη θέση, γιατί είχα απαγορεύσει να βγαίνουν συγχρόνως στη στεριά οι κυβερνήτες και οι ύπαρχοι. Ακόμα, το βοηθητικό «ΑΥΡΑ» ήταν κατάφωτο τη νύχτα ενώ, σύμφωνα με τα εφαρμοζόμενα σε τέτοιες περιστάσεις μέτρα ασφαλείας, τα πλοία της δύναμής μου εκτελούσαν κάλυψη φωτών. Δίδονταν έτσι στο προσωπικό η εντύπωση ότι τα ενοχλητικά μέτρα που εφαρμόζα δεν θεωρούνταν απαραίτητα από τον Αρχηγό του Στόλου. Σε σχετική υπόδειξή μου προς τον Αρχηγό, μου είπε ότι σύμφωνα με τη γνώμη των στελεχών του Υπουργείου η κατάσταση δεν ήταν ανησυχητική. Επομένως, θεωρούσε ότι δεν υπήρχε λόγος για τέτοιες προφυλάξεις και μου συνέστησε χαλάρωση των μέτρων. Ημουνά όμως ο μόνος επί τόπου υπεύθυνος και αφού δεν είχε τροποποιηθεί με νεώτερη διαταγή η αρχική διαταγή του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού για το σκοπό της αποστολής μου, συνέχισα να εφαρμόζω τα ίδια ακριβώς μέτρα, παρά τη σύσταση του Ναυάρχου. Βλ. Μεζεβίρης (1971), 180. Αυτή η στάση του Αρχηγού του Στόλου, Επ. Καββαδία, έτσι όπως περιγράφεται από τον Μεζεβίρη, έρχεται σε ευθεία αντίθεση με τις απόψεις που διατυπώνει ο ίδιος ο Καββαδίας στο βιβλίο του. Λέει: (...) τό μέτρο τής άγκυροβολίας πολεμικών εις άνοικτούς καί άπροάσπιστους όρμους διά νά προστατεύσωσι τήν ούδετερότητα, είναι δι' ήμάς τούς ναυτικούς άκατάληπτον. Διότι δύο τινά θά συμβώσι: Ή προτιθέμεθα ν' άρκεσθώμεν άπλώς εις τήν πιστοποίησιν τής παραβάσεως καί διαμαρτυρίαν, οπότε θά ήρκει (καί θά ήτο άξιοπρεπεστέρα) μία Λιμενική Αρχή, ή είμεθα άποφασισμένοι να χρησιμοποιήσω μεν βίαν, οπότε θα καταληφθώ μεν μοιρολατρικώς ήγκυροβολημένοι από έχθρόν, ό όποιος, έπειδή θά γνωρίζη τί δυνάμεις θά άντιμετωπίση, θά έχη λάβει τά μέτρα του. Βλ. Καββαδίας (1950), 138. Επίσης στην αναφορά του ο Καββαδίας τονίζει: Ήτο προφανές ότι επρόκειτο περί πολέμου νεύρων καί επεζήτουν να άπωλέσωμεν τήν ύπομονήν μας διά να είφωσι εύσχημον τρόπον κηρύξεως πολέμου. Εάν υπήρξεν όντως άξιοθαύμαστος ή ψυχραιμος στάσις τής Ελληνικής Κυβερνήσεως, δεν δύναμαι έν τούτοις παρά νά άπορώ καί σημερον άκόμη, διατί έπόμενον να κρατώσι τά πολεμικά μας ούτω εκτεθειμένα. Εξάλλου, λίγο παρακάτω ο Καββαδίας σχολιάζει λίαν αρνητικά τις προφυλάξεις του Μεζεβίρη: Ο ΑΔΑ είχε έγκαινιάσει τον εις Ναύπακτον κατάπλουν του μέ μίαν μακράν καί πομπώδη μέχρι τραγικότητας διαταγήν, ήτις ήτο ούσιαστικώς Διαταγή έπιχειρήσεων καί ήτο φυσικόν νά προκαλέση παρά τοίς Αξιωματικοίς σχόλια, εξικνούμενα από τής άνησυχίας μέχρι τής ειρωνείας. Προσωπικώς, πρεσβεύω ότι εις πάσαν τεταμένην ή λεπτήν κατάστασιν (...) ή μέθοδος τής προσποιήσεως ότι ούδέν συμβαίνει, είναι ή καλλιτέρα προς διατήρησιν τού ήθικου καί τής ψυχραιμίας, διότι οί τυχόν νευρικοί στρέφονται προς τον ανώτερόν των καί άμα ίδωσιν ότι ούτε όμιλει ούτε πράττει ώσει επίκειται κίνδυνος, συμπεραίνουνσι ότι κάτι ξεύρει περισσότερον καί όσοιδήποτε καί αν υπάρχουνσι ή φαντάζονται έπικρεμάμενοι κίνδυνοι, ήρεμοί καί αύτοί. (...) Ουδόλως σημαίνει άμελή έπαγρύπνησιν καί άμέλεια ή μέθοδος αύτη, δεδομένου ότι ή οργάνωσις αύτη τής Εσωτερικής Υπηρεσίας Πολεμικού Πλοίου κύριον σκοπόν έχει νά μήν καταληφθή ούδέποτε καί εις ούδέν έξ άπίνης. Βλ. Ημερολόγιο Πολέμου ΕΕΝ (30/7/1940).



από τα ελληνικά πλοία.³⁵ Μετά τρεις ημέρες βομβάρδισαν και την ακτοφυλακίδα Α5³⁶ εντός του Σαρωνικού μεταξύ Λαγούσας και Αίγινας.

Η κορύφωση όμως των ιταλικών προκλήσεων υπήρξε ο τορπιλισμός του Έλλη στην Τήνο την 15^η Αυγούστου του 1940.³⁷ Στις 06:25 το πρωί της 15^{ης} Αυγούστου το Έλλη είχε αγκυροβολήσει σε απόσταση 550 μέτρων του λιμενοβοραχίου της Τήνου. Είχε διαταχθεί να καταπλεύσει στην Τήνο για να λάβει μέρος στον επικείμενο εορτασμό, λαμβάνοντας μέτρα ετοιμότητας.

35 Ο Μεζεβίσης [(1971), 181] αναφέρει: *Είναι κρίμα που ο Ναύαρχος δεν έμεινε στη Ναύπακτο ένα εικοσιτε-
τράωρο ακόμα! Την επομένη της αναχώρησής τον, την 30^η Ιουλίου 1940, λίγο μετά τη ανατολή μια ισχυ-
ρή έκρηξη με ξυπνούσε και συγχρόνως άκονγα τον αξιωματικό φυλακής στο κατάστρωμα να διατάζει
«συναγεμρός, αεροπορική επίθεση». Έτρεξα γρήγορα στο κατάστρωμα και παρατήρησα πίδακα νερού
σε απόσταση 300 μέτρων από το α/τ «ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» και ένα αεροσκάφος σε μεγάλο ύψος που απο-
μακρύνονταν προς τα δυτικά. Ελαβα τα ενδεικνύμενα μέτρα για τη περίπτωση που θα ακολουθούσαν
και άλλες εχθρικές ενέργειες. Όπως και στην περίπτωση τον α/τ «ΥΔΡΑ», ο βομβαρδισμός εκτελέστηκε
από μεγάλο ύψος και δεν μπορέσαμε να εξακριβώσουμε την εθνικότητα τον αεροσκάφους. Ο Καββαδίας
κάνει ιδιαίτερη μνεία στο χαμηλό ηθικό που επικρατούσε στη μοίρα στη Ναύπακτο. Ως αιτίες θεωρεί
την άσκοπη παράταση της παραμονής των πλοίων στη Ναύπακτο με αποτέλεσμα να θεωρούν οι
αξιωματικοί ότι τελούν εν εξορία και τις απαγορευτικές διαταγές του Μεζεβίση. Χαρακτηριστική η
προστροπή με τον πλωτάρχη Λυκάκη, ο οποίος αναφέρει: (...) έπετίμησα τον μεθύστερον οίκτράς δρά-
σεως Πλωτάρχη Λυκάκη, όστις έζήτησεν αύξησιν μισθοδοσίας των αξιωματικών. Ή διανοητικότης
αυτή ήτο νέα δι' έμέ, δεν τήν είχαν άντιληφθή ποτέ έως τότε εις τον Στόλον, ήτο άκρως άντίθετος
προς τήν τής Μήλου Μοίρας καί των λοιπών πλοίων. Βλ. Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ (30/7/1940). Ο
Λυκάκης ήταν μάχιμος αξιωματικός, ο οποίος αποτάχθηκε λόγω της εμπλοκής του στα Δεκεμβριανά
το 1944. Το 1987, μετά τον θάνατό του πήρε όλους τους βαθμούς μέχρι αυτόν του υποναυάρχου ε.α.
Δημητρακόπουλος (2006). Ο Χαροτσής (τόμ. Β¹, 173) αναφέρει ότι διετέλεσε αρχηγός του Ελληνικού
Λαϊκού Απελευθερωτικού Ναυτικού (ΕΛΑΝ).*

36 Το Α-5 ήταν καταδιωκτικό λαθρεμπορίου. Ναυπηγήθηκε στο Λαύριο το 1927. Οι Εερμανοί το βρήκαν
να επισκευάζεται στον Ναύσταθμο και το χρησιμοποίησαν. Δέχθηκε βρετανική αεροπορική επιδρομή
το 1941 κοντά στο Σούνιο και βυθίστηκε. Παϊζης-Παραδέλης. (1999), 17.

37 Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ (15/8/1940)· Καββαδίας (1950)· Παϊζης-Παραδέλης (1999)· Μωραΐτης (1998)·
Ρουμάνης (2002).

Τήρησε τα στεγανά κλειστά, τον έναν λέβητα με πλήρη πίεση, τα μέσα εξαντλήσεως έτοιμα, τα αντιαεροπορικά πυροβόλα έτοιμα και σε επαγρύπνηση. Εκτός από τη φυλακή και το άγημα, το μεγαλύτερο μέρος του πληρώματος αναπαυόταν.

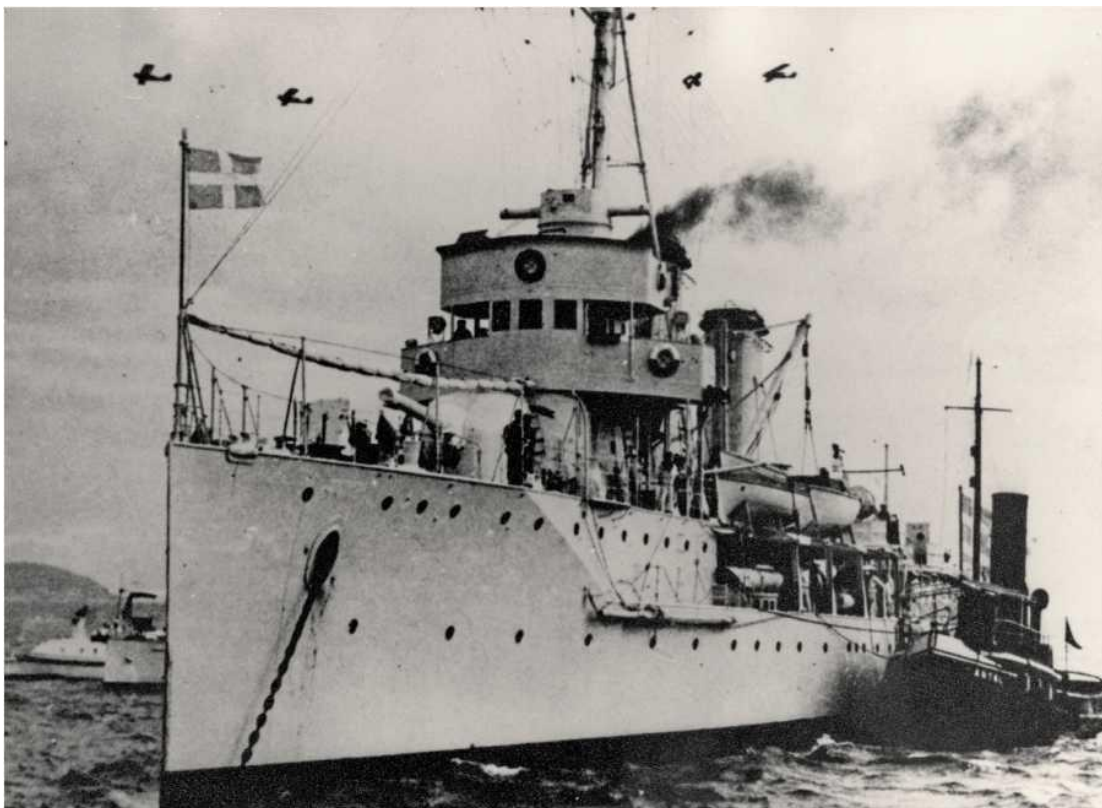
Στις 08:25 ισχυρή δόνηση τάραξε το πλοίο. Το σκάφος είχε χτυπηθεί από τορπίλη προερχόμενη από άγνωστης προελεύσεως υποβρύχιο στο ύψος του 2^{ου} λεβητοστασίου προκαλώντας την έκρηξη του λέβητα που ευρισκόταν εν λειτουργία. Από την έκρηξη πετάχτηκαν στη θάλασσα οι περισσότεροι από αυτούς που ευρίσκονταν στο κατάστρωμα. Πάρα πολλοί τραυματίστηκαν από τους οποίους δύο υπαξιωματικοί θανάσιμα ενώ μέσα ή δίπλα στο λεβητοστάσιο βρήκαν τον θάνατο ένας υπαξιωματικός και πέντε ναύτες.³⁸ Το κατάστρωμα μεταξύ των δύο καπνοδόχων και πάνω από το λεβητοστάσιο ανατινάχθηκε και μέρος του προωαίου ιστού κατέπεσε. Το πλοίο έφερε κάθετη ρωγμή στη δεξιά πλευρά και είχε κατά πάσα πιθανότητα κοπεί στα δύο. Πήρε κλίση 10°-15° αριστερά και το κατάστρωμα καλύφθηκε από ατμό, πετρέλαιο, νερό, συντρίμματα και με τραυματίες που βογκούσαν.

Ο μόνος εν λειτουργία λέβητας είχε καταστραφεί και το πλοίο δεν διέθετε ούτε τα ατμοκίνητα αλλά ούτε και τα ηλεκτροκίνητα μέσα εξαντλήσεως. Το πλοίο όμως βυθιζόταν αρκετά αργά λόγω της στέρεας κατασκευής του και υπήρχε ελπίδα να επιτευχθεί η προσάραξή του. Ο κυβερνήτης έστειλε τάχιστα αξιωματικό για να καλέσει ατμόπλοια του λιμένα για να το ρυμουλκήσουν. Εν τω μεταξύ λέμβοι και βενζινάκατοι από τη στεριά έσπευσαν να περισυλλέξουν τους ανθρώπους που είχαν πεταχτεί στη θάλασσα βοηθούμενοι και από λέμβους του πλοίου.

Ενώ όμως συνέβαιναν αυτά, δέκα λεπτά μετά την πρώτη έκρηξη ακολούθησαν δύο αλληλάλληλες εκρήξεις στην πλευρά της στεριάς. Επρόκειτο για άλλες δύο τορπίλες, από τις οποίες η πρώτη διέλυσε πλήρως τμήμα του λιμενοβραχίονα εκτοξεύοντας πέτρες και νερό σε μεγάλο ύψος, ενώ η δεύτερη εξερράγη πλησίον της πρώτης με μικρότερα αποτελέσματα. Οι τορπίλες αυτές δεν είχαν ως στόχο το πλοίο, αλλά το στόμιο του λιμένα, όπου ευρίσκονταν τα ατμόπλοια ΈΛΛ/Ι και Έσπερος. Αυτά τα δύο πλοία ήταν γεμάτα με επιβάτες, ανάπηρους και ασθενείς, οι οποίοι θα παρακολουθούσαν από εκεί τη λιτανεία. Από τις εκρήξεις στον λιμενοβραχίονα σκοτώθηκε μία γυναίκα και τραυματίστηκαν πολλοί, ενώ πανικοβλήθηκαν και οι επιβάτες των ατμόπλοιων, οι οποίοι άρχισαν σε πανικό να αποβιβάζονται.

Ο κυβερνήτης, πλοίαρχος Α. Χατζόπουλος, δεν κατόρθωσε να κόψει την αλυσίδα της άγκυρας και άρχισε να εκκενώνει το πλοίο του, όταν μάλιστα πλησίασε το Έσπερος σε βοήθεια

38 Σύμφωνα με τον κατάλογο που απέστειλε ο κυβερνήτης του Έλλη, Αγγελος Χατζόπουλος, στο Υπουργείο Ναυτικών, τα θύματα του τορπιλισμού ήταν: Νεκρός: κελευστής μηχανικός Παπανικολάου. Εξαφανισθέντες: υποκελευστής μηχανικός Μαντούβαλος, θερμασταί Αναστελόπουλος Γρίβας και Μπόνος. Τραυματίαι: υποκελευστής ηλεκτρολόγος Κιμούλης, κελευστής μηχανικός Παπαδόπουλος, υποκελευστής μηχανικός Συρίγος, υποκελευστής μηχανικός Ευγενόπουλος, υποκελευστής τορπιλητής Ράκκας, υποκελευστής πυροβολητής Κόκορας, υποκελευστής σηματοωρός Αναγνωστόπουλος, αρχικελευστής πυροβολητής Κατσαΐτης, υποκελευστής πυροβολητής Μάμμης, κελευστής αρμενιστής Τσιριγώτης και οι ναύται Αργυρίου, Αγγελούδης, Ανθούλης, Πανάγος Χατζησπύρου, Μαντζουράνης, Αποστολάκος, Συνοδινός, Πάλλης, Δενδρινός, Γιαννάκης, Μαυρομμάτης, Χατζηδημητρίου, Σαματάς, Βαλμάς, Πέττας, Κατσέλλης, Αναγνώστου, Σιδεράτος, Σίσκος, Λογοθέτης. Βλ. Μωραΐτης (1998), 26. Με Βασιλικό Διάταγμα απονεμήθηκε το *Μετάλλων Εξαίρετων Πράξεων* στους Π. Κατσαΐτη, Ν. Παπανικολάου, Ι. Μαντούβαλο, Ι. Ανεστόπουλο, Γ. Γρίβα, Ι. Μπόνο, Δ. Καλλία, Δ. Τομάρα. Βλ. Λάχανος (1991).



Το εύδρομο Ελληνική Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

απέστειλε τα ρυμούλκια και αποχαιρέτησε τους αξιωματικούς του Λέγοντας ότι επιθυμούσε να μείνει με το Έλλη. Οι αξιωματικοί του απάντησαν ότι δεν συντρέχει κανένας Λόγος να παραμείνει στο πλοίο κι επειδή εκείνος απάντησε αρνητικά κανένας αξιωματικός δεν δέχθηκε να κατέβει από την κλίμακα αν δεν ερχόταν και αυτός μαζί τους. Ο κυβερνήτης έκανε πως συμφώνησε. Όταν όμως άρχισαν να κατέρχονται την κλίμακα με σειρά αρχαιότητας, διεπίστωσαν ότι ο κυβερνήτης είχε παραμείνει στο πλοίο. Ο γιγαντώσωμος σημαιοφόρος, Χ. Λεβαντίνος, ανέβηκε ξανά στο πλοίο, τον άρπαξε και τον ανάγκασε να επιβιβαστεί στη Λέμβο.³⁹

Το Έσπερος, βοηθούμενο από ένα μικρό βενζινόπλοιο, προσπάθησε να σύρει το Έλλη με την άγκυρά του. Τότε εμφανίστηκαν φλόγες και στο δεύτερο φουγάρο. Είχαν αναφλεγεί τα πετρέλαια και σειρά είχαν τα πυρομαχικά. Το πλοίο είχε γείρει ακόμα περισσότερο με την πλώρη να έχει βυθιστεί και το νερό είχε φτάσει ως τα φινιστρίνια. Τα ρυμούλκια έσπασαν ενώ και δεύτερη προσπάθεια ρυμούλκησης από το Έσπερος είχε την ίδια κατάληξη. Το πλοίο βυθίστηκε 1 ώρα και 55 λεπτά μετά τον τορπιλισμό του.

Ο Ιταλός ναυτικός ακόλουθος αρνήθηκε κάθε ευθύνη για το συμβάν και ζήτησε στο εξής να ενημερώνεται για κάθε μετακίνηση πλοίου και να μην πραγματοποιηθεί νεώτερη κίνηση, παρά αφού ειδοποιήσει το Επιτελείο του. Παρ' όλα αυτά, η περισυλλογή των τεμαχίων των τορπιλών κατέδειξαν την ενοχή των Ιταλών καθώς υπήρχαν επάνω τους τα αρχικά Κ.Μ.

³⁹ Δημητράκοπουλος (2006).

(Regia Marina). Με εντολή του πρωθυπουργού Ιωάννη Μεταξά προς τον αρχηγό του Στόλου η εθνικότητα του υποβρυχίου διατηρήθηκε μυστική.



Την επομένη του τορπιλισμού του Έλλη πραγματοποιήθηκε αεροπορικός βομβαρδισμός από δύο ιταλικά αεροσκάφη εναντίον των αντιτορπιλικών *Β. Γεώργιος* και *Β. Ολγα*, τα οποία έπλεαν προς την Τήνο για να συνοδεύσουν από εκεί προς τον Πειραιά τα πλοία των προσκυνητών που επέστρεφαν, παρόλο που είχε ενημερωθεί σχετικά ο Ιταλός ναυτικός ακόλουθος στην Αθήνα.⁴⁰

Μετά τον τορπιλισμό του Έλλη κι επειδή πλέον οι διαθέσεις της Ιταλίας ήταν ήδη φανερές, το ΓΕΝ προέβη στην ταχύτερη δυνατή συμπλήρωση των προκαταρκτικών φάσεων της κινητοποίησης και σε συνεννόηση με το ΓΕΣ προχώρησε στη μεταφορά στη Θράκη των στρατιωτικών σωμάτων που ευρίσκονταν στα ανατολικά νησιά, διότι υπήρχε ο εύλογος φόβος ότι η τεράστια ναυτική και αεροπορική ισχύς της Ιταλίας θα καθιστούσε αδύνατη τη μεταφορά τους μετά την έναρξη του πολέμου.⁴¹

Με την κήρυξη του πολέμου διατάχθηκε άμεσα η πόντιση του ναρκοπεδίου Αιγίνης-Φλεβών. Γι' αυτή την ενέργεια, ο Ναύσταθμος διέθεσε όλα τα βοηθητικά πλοία της δικαιοδοσίας του που ευρίσκονταν στην περιοχή. Ο Αρχηγός του Στόλου διέθεσε τα αντιτορπιλικά τύπου *Λέων*,⁴² ενώ παράλληλα, ανέλαβε και την εκτέλεση της επιχείρησης, χρησιμοποιώντας κατά την κρίση του επαρκείς Δυνάμεις Προστασίας.⁴³ Όμως, παρά τις

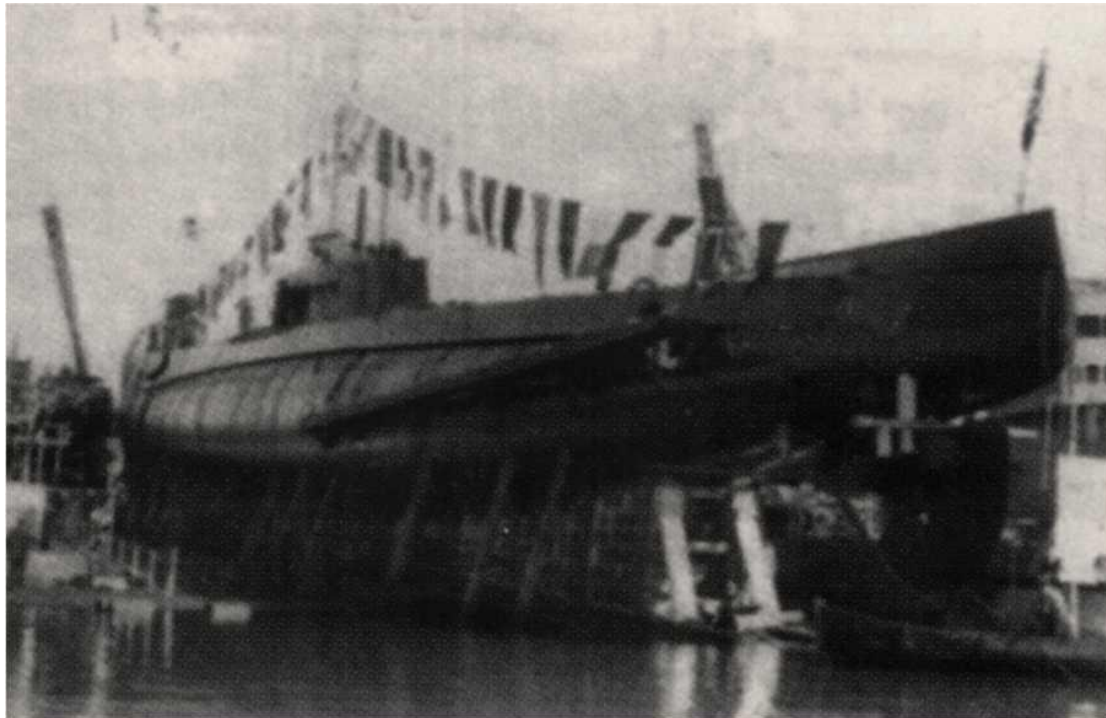
προσπάθειες της ΔΤΝ, τα ναρκοθετικά δεν ήταν έτοιμα στις 28/10, οπότε η πόντιση αναβλήθηκε

40 Ήταν επιτακτική η ανάγκη να μεταφερθεί το πλήρωμα του "Έλλη στον Ναύσταθμο, καθώς και έξι μεγάλα επιβατηγά με παραπάνω από 10.000 προσκυνητές, οι οποίοι αρνούνταν να φύγουν χωρίς συνοδεία. Ο ίδιος μάλιστα ο Ιταλός ακόλουθος Μορίν είχε καθορίσει ώρα απόπλου και ταχύτητα.

41 Ο Καρβαδιάς αναφέρει: Αί προς τό μέτωπον στρατιωτικάί μεταφοραί όπου ήτο δυνατόν έγέγοντο διά ξηράς ή τουλάχιστον διά τού στενού Λευκάδος. Ο Στρατός όμως τού Αρχιπελάγους λόγω γειτνιάσεως των Δωδεκανήσων εδει νά μεταφερθεί προ τής κηρύξεως τού πολέμου. Η Κυβέρνησις ειδοποίησε τήν Ιταλίαν (ής ή στάσις είχε καταπραυνθή ολίγον από τού τορπιλισμού τής Έλλης) καί διέταξε τον Στόλον νά σιποδεύσῃ τά μεταγωγικά. Ητο τούτο λαμπρά εύκαιρία προκαταρκτικής άσκήσεως καί απέστειλα τον ΑΛΑ μετά τής Α' καί Β' Μοίρας. Ούτος επανελθών μου άνέφερεν ότι υπήρχεν ή έντύπωσις ότι μάς παρηκολούθουν ύποβρύχια, δΓ δ έβαλε έκφροβιστικάς βόμβας βυθού. Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ (28/10/1940).

42 Τα θηρία των Βαλκανικών Πολέμων.

43 Ω.Π.0522 της 28/10/ του ΓΕΝ/Γ προς ΑΣ και Ν.Ε. (Ναύσταθμος-Εποελική): Προς έκτέλεσιν Κ-27/4331 καί 4332 τής 23.8.40 να διατεθούν τά τύπου Λέων καί πάντα εις τήν περιοχήν Ναυστάθμου κατάλληλα βοηθητικά. Τήν κίνησιν θά αναλάβη ό ΑΣ ή ό υπό τούτου έξουσιοδοτηθόμενος χρησιμοποιών καί τας καταλλήλους Δυνάμεις Προστασίας.



Το ΙΤΟΑΙΚΟ
υποβρύχιο που
τορπίλισε την
Ελλη. Υπηρεσία
Ιστορίας
Ναυτικού.

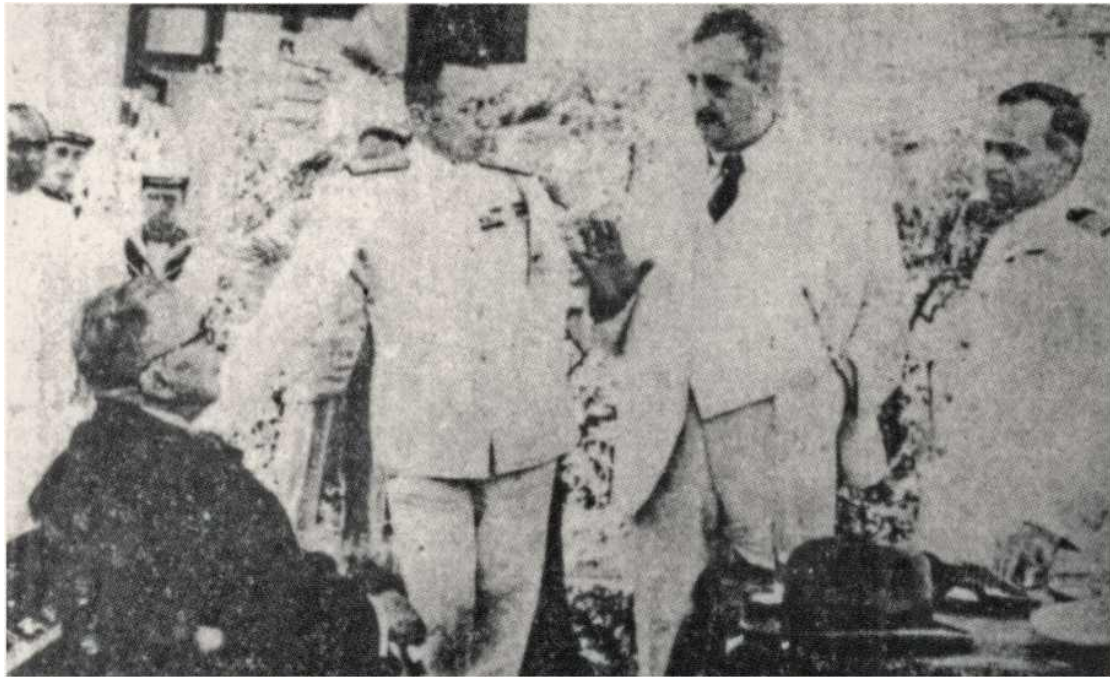
για την επόμενη μέρα.⁴⁴ Την εκτέλεση της επιχείρησης, ο ΑΣ ανέθεσε στον ΑΔΑ και πέρα από το Ωρίων διέθεσε ως ναρκοβόλα τα αντίτορπιλικά Πάνθηρ, Αετός, Ιέραξ και Υδρα και για την προστασία τους τα αντίτορπιλικά Β. Γεώργιος, Λέων και Σπέτσαι. Τις λεπτομέρειες της επιχείρησης τις ρύθμισε ο ΑΔΑ ο πλοίαρχος Μεζεβίρης.⁴⁵ Παράλληλα διενεργήθηκε πόντιση του ναρκοπεδίου Με θάνων-Μονής. Την επιχείρηση ανέλαβαν τα ναρκοθετικά Στ ρυμών και Αλιάκμων με την κάλυψη του Β. Όλγα.

Στις 31 Οκτωβρίου, μετά από αίτηση του ΓΕΣ για την ανακούφιση του αριστερού του Στρατού Ήραξ, επιδόθηκε τηλεφωνικά από τον Αρχηγό ΓΕΝ διαταγή προς τον ΑΣ, σύμφωνα με την οποία στις 31 Οκτωβρίου θα έπρεπε να ευρίσκονται στον όρμο Σαγιάδας δύο αντιτορπιλικά τύπου Υδρα με σκοπό τον βομβαρδισμό των εχθρικών τμημάτων που ευρίσκονταν κοντά στην ακτή. Ταγματάρχης Πεζικού θα επέβαινε των πλοίων για να καθορίσει τους στόχους.⁴⁶

44 Ω.Π.1820 της 28/10 του ΑΣ προς ΓΕΝ/Γ: Αναφέρω λόγω μη έγκαιρον προετοιμασίας υπό ΔΤΝ εκτέλεσις Κ-27/4331 και 4332 διαταγής αναβάλλεται δι' ανριον έσπέρας 29.10/40.

45 Αναφέρει ο ΑΣ Καββαδίας: Πρώτη αποστολή τον Στόλον υπήρξε ή μεταξύ 29-31 Οκτωβρίον πόντισις των πεδίων ναρκών Φλεβών-Αίγινης, Μεθάνων-Μονής και Ν. Εύβοϊκού. Ο ΑΔΑ διηύθυνε τήν επιχείρησιν Σαρωνικού, ήτις δέν υπήρξεν έπιτυχής, έχρειάσθη νά γίνει δίς συμπλήρωσις τής γραμμής Φλεβών-Αίγινης. Νομίζω όμως ότι ή έκ των νστέρων κριτική είναι άδικος. Γυμνάσιον ποντίσεως ναρκών είχε μόνον στοιχειωδώς έκτελέση ό Στόλος μέ τά αντίτορπιλικά, καθ' ότι διά τήν εργασίαν αυτήν προεβλέπετο ή "Ελλη. Ημερολόγιο Πολέμου ΕΕΝ (29/10/1940).

46 Δύο αντίτορπιλικά τύπου Υδρα να έκπλεύσουν ίνα άμα τή έώ τής 31^{ης} Οκτωβρίον εύρίσκωνται εις όρμον Σαγιάδας, όπου νά βομβαρδίσωσι τά παρά τήν άκτήν έχθρικά τμήματα επί χρόνον άφιέμενον εις τήν κρίσιν τού άρχαιοτέρου των Κυβερνητών. Τών πλοίων θα έπιβή Ταγματάρχης Πεζικού προς καθορισμόν των στόχων. Μετά επιχείρησιν επανάπλους Ναύσταθμον. Πλούς έξωθεν Αράξου όσον τό δυνατόν πλησιέστερον προς τάς άκτάς μας. Περί τής επιχειρήσεως ειδοποιήθη Άγγλος Αρχηγός Στόλου Μεσογείου, όστις κινείται έν τώ Ιονίω. Βλ. Ημερολόγιο Πολέμου ΤΕΝ (31/10/1940).



Για την επιχείρηση ο ΑΣ διέθεσε τα αντίτορπιλικά Ψαρά (αντιπλοίαρχος Παναγιώτης Κώνστας) και Σπέτσαι (αντιπλοίαρχος Βασίλειος Ασημάκης). Η όλη επιχείρηση έλαβε χώρα υπό δυσμενέστατες καιρικές συνθήκες, οίοντις δυσχεραίνουν την οπτική επαφή με τους στόχους.⁴⁷ Εβλήθησαν συνολικά 234 βολές (50 από το Ψαρά και 184 από το Σπέτσαι). Παρατηρήθηκαν πυρκαγιές,⁴⁸ ενώ το Στρατηγείο εξέφρασε την ικανοποίησή του.⁴⁹ Δεν υπήρξε αντίδραση εκ μέρους των Ιταλών. Σημαντικό είναι να τονιστεί ότι κατά την επιστροφή τους τα ελληνικά αντίτορπιλικά παραλίγο να δεχθούν επίθεση από το υποβρύχιο Παπανικολής που εκτελούσε περιπολία στην περιοχή του Πατραϊκού υπό τις διαταγές της ΝΑΠ-1.⁵⁰

Την 31^η Οκτωβρίου απεστάλησαν στα Δαρδανέλια μικρά βραδύπλοα πλοίαρχα⁵¹ για να παραλάβουν ρωσικό σίτο. Τα πολεμικά που διατάχθηκαν να τα συνοδεύσουν ήταν τα αντιτορπιλικά Β. Γεώργιος, Υδρα και Κωνντονριώτης. Είχαν επιπρόσθετα διαταχθεί να παραλάβουν τα πετρελαιοφόρα που ευρίσκονταν στα Στενά και να τα οδηγήσουν στον Πειραιά.

Παράλληλα με τις παραπάνω συνοδείες άρχισαν από την 1^η Νοεμβρίου οι θαλάσσιες στρατιωτικές μεταφορές συγκέντρωσης με την τμηματική μεταφορά από τη Χαλκίδα στον Βόλο του 3^{ου} Συντάγματος Πεζικού και του 2^{ου} Όρχου Πυροβολικού. Η μεταφορά αυτή διενεργήθηκε

47 Αναφορά Κώνστα. Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ (31/10/40).

48 Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ (31/10/1940).

49 Ό.π.

50 Ο ΑΔΤ (Ανώτερος Διοικητής Υποβρυχίων) στη δεύτερη παράγραφο της από 9.11.40 υπ' αριθ. 460 απόρρητης έκθεσής του προς τον ΑΣ αναφέρει Παρακαλώ ληφθή υπ' όψιν και εξετασθή το ζήτημα της μη είδοποιησεως υπό ΝΑΠ-1 του περιπολούντος Τ/Β περί διόδου εκ τής περιοχής πλοίου επιφάνειας, πραγμα όπερ ολίγον δεῖν νά έπιφερη καταστροφήν.

51 Αγάλιανή, Μαργάρита, Δάναπρις, Πόπη και Τασία. Ημερολόγιο Πολέμου ΕΕΝ (31/10/40).

επιτυχώς μεταξύ 1^{ης} και 4^{ης} Νοεμβρίου με μέριμνα της ΝΑΠ-4 άνευ συνοδείας με τη διάθεση εμπορικών σκαφών.

Παράλληλα, με μέριμνα της ΝΑΠ-1, εκτελέστηκαν μέσω Κορινθιακού και Πατραϊκού κόλπου οι μεταφορές συγκεντρώσεως των τμημάτων Πελοπόννησου προς τη Στερεά, οι οποίες ολοκληρώθηκαν στις 16/11. Για την αντιαεροπορική προστασία τους είχαν διατεθεί από τη ΝΑΠ-1 από την πρώτη μέρα των εχθροπραξιών τα τορπιλοβόλα *Νίκη*, *Ασπίς* και *Κινδυνόια*.

Κατά την πρώτη αυτή περίοδο των μεταφορών συγκέντρωσης, που προηγήθηκε των μεταφορών στην Κρήτη, μέχρι τη 16^η Νοεμβρίου, μεταφέρθηκαν με μέριμνα του Πολεμικού Ναυτικού συνολικά 41.578 άνδρες και 18.057 κτήνη.⁵² Οι μεταφορές αυτές είχαν ολοκληρωτική επιτυχία, καθώς δεν σημειώθηκε καμία απώλεια προσωπικού άψυχου ή υλικού ή προσωπικού, παρ' όλες τις συχνές μεταβολές των αιτήσεων του ΓΕΣ λόγω της διαμορφούμενης κατάστασης στο μέτωπο. Εκτός όμως από τις μεταφορές των μεγάλων στρατιωτικών μονάδων, εκτελέστηκαν από επίτακτα ιστιοφόρα μεταφορές προς την Ήπειρο κάθε είδους υλικού (τροφίμων, πυρομαχικών, βενζίνης κ.ά.).

Πρέπει να επισημανθεί ιδιαίτερα η συνδρομή του Βρετανικού Ναυτικού στις αποστολές του Ελληνικού Στόλου. Ο Βρετανικός Στόλος κάλυπτε εξ αποστάσεως τις ελληνικές ακτές και αποτελούσε φράγμα σε μία ενδεχόμενη δράση του Ιταλικού Στόλου επιφάνειας. Παρ' όλα αυτά, η Μ. Βρετανία διερχόταν πολύ δύσκολες καταστάσεις, διότι είχαν ξεκινήσει οι βομβαρδισμοί του Λονδίνου, ενώ στην Ευρώπη ο μοναδικός της σύμμαχος ήταν πραγματικά μόνο η Ελλάδα. Η βρετανική βοήθεια λοιπόν συνίστατο στην εξ αποστάσεως κάλυψη του Βρετανικού Στόλου, στην ισχνή αεροπορική κάλυψη κυρίως με καταδιωκτικά *Gloster Gladiators*, ενώ περί τα μέσα του Φεβρουάριου του 1941 προσετέθη και η 33^η Μοίρα των καταδιωκτικών *Hurricane* και τέλος, στην αποβίβαση στην Κρήτη μικρής στρατιωτικής δύναμης για την οργάνωση του όρμου της Σούδας ούτως ώστε να καταστεί προκεχωρημένη βάση και παράλληλα για την προάσπιση της νήσου που είχε μείνει αφύλακτη μετά την αποστολή της Κρητικής Μεραρχίας στο μέτωπο.

Όσον αφορά τη βρετανική αεροπορική υποστήριξη, πρέπει να αναφερθεί ότι η συνήθης δύναμη των *Gladiator* ανερχόταν σε 26 αεροσκάφη, ενώ των *Hurricane* σε 18. Σε αυτά προσετέθησαν κατά τον Ιανουάριο του 1941 τρεις ακόμη μοίρες ελαφρών βομβαρδιστικών *Bristol Blenheim* από 21 αεροσκάφη η καθεμία. Παράλληλα, εκτός από τη βρετανική αεροπορική δύναμη που ήταν εγκατεστημένη στην Ελλάδα, αεροσκάφη τύπου *Wellington* ορμώμενα εξ Αιγύπτου βομβάρδιζαν ιταλικούς και αλβανικούς λιμένες στα σημεία όπου διενεργούσε αποβίβαση ο Ιταλικός Στρατός. Η βρετανική αεροπορική συνδρομή ήταν σημαντική λόγω των συνθηκών ανεπάρκειας της ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, η οποία κατά την παραμονή της γερμανικής εισβολής δεν διέθετε παρά μόνο 30 αεροσκάφη παντός τύπου, καθώς και αυτά της Ναυτικής Συνεργασίας. Τέλος, τη βρετανική συνδρομή συμπλήρωνε και η οικονομική βοήθεια. Η Μ. Βρετανία παρείχε στην Ελλάδα μηνιαία πίστωση 5.000.000 λιρών για τις ανάγκες του πολέμου.

⁵² Φωκάς (1953), τόμ. Α', σελ. 111.

Την ίδια περίοδο, τα ελληνικά υποβρύχια εκτελούσαν περιπολίες στην Αδριατική. Η περίπτωση ασυνεννοησίας που λίγο έλειψε να οδηγήσει στη βύθιση πλοίων επιφάνειας του Ελληνικού Στόλου από ελληνικό υποβρύχιο⁵³ επανέφερε τη διοίκηση των υποβρυχίων από τη ΝΑΠ-1 στη φυσική τους θέση υπό τη διοίκηση του ΑΔΤ, ο οποίος υπαγόταν στον ΑΣ. Διατάχθηκε ο απόπλους του *Τρίτων* στις 3/11, ενώ το *Κατσώνης* διετάχθη να αντικαταστήσει στην περιπολία το *Παπανικολής* και το *Νηρεύς* το *Πρωτενς*. Στις πρώτες αυτές περιπολίες δεν υπήρξε επαφή με τον εχθρό.

Από την αρχή του ελληνο-ιταλικού πολέμου υπήρχαν σκέψεις για καταδρομικές επιθετικές ενέργειες. Ανασταλτικός παράγοντας ήταν η συντριπτική υπεροπλία του ιταλικού στόλου. Μια ενδεχόμενη μαζική απώλεια σκαφών θα οδηγούσε το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό σε μια ουσιαστική απενεργοποίηση μέχρι το πέρας του πολέμου. Ο Αρχηγός ΓΕΝ θεωρούσε ότι έπρεπε να αποφευχθούν τέτοιες ενέργειες ούτως ώστε να μείνει ο Στόλος, όσο το δυνατόν άθικτος,⁵⁴ αν και ο Αρχηγός Στόλου είχε σκεφθεί την εκτέλεση μιας τέτοιου είδους επιχείρησης με τη χρησιμοποίηση του Γ. *Αβέρωφ* και του *Κιλκίς* (το Γ. *Αβέρωφ* είχε τα γνωστά του προβλήματα, ενώ το *Κιλκίς* εθεωρείτο από τον Ναύσταθμο παντελώς άχρηστο) ή με τη χρησιμοποίηση τορπιλακάτων. Η λογική ήταν και ότι και μία ενδεχόμενη απώλεια αυτών δεν θα ήταν τρομερή για τον Στόλο.⁵⁵ Ο Βρετανός Στόλαρχος της Ανατολικής Μεσογείου απέκλειε κάθε πιθανότητα εκτέλεσης επιθετικών επιχειρήσεων εναντίον των ιταλοκρατούμενων Δωδεκανήσων.⁵⁶ Τέλος, δεν υπήρχε ισχυρή αεροπορία δίωξης, ούτως ώστε να υποστηριχθούν οι επιχειρήσεις και την ημέρα. Σύμφωνα λοιπόν με τον Αρχηγό του Στόλου, δεν απέμενε άλλη λύση από τη νυχτερινή επιδρομή με αντιτορπιλικά στην Αδριατική, δεδομένου ότι οι μεταφορές συγκεντρώσης σιγά-σιγά ολοκληρώνονταν και τα αντιτορπιλικά παρέμεναν διαθέσιμα. Παρ' όλα αυτά, ανασταλτικός παράγοντας και πάλι ήταν οι Βρετανοί. Η ηγεσία του Βρετανικού Στόλου διαπνεόταν από ορθόδοξες αντιλήψεις επιχειρήσεων. Από την άλλη όμως, η Κυβέρνηση πιεζόταν από την κοινή γνώμη, η οποία θεωρούσε ότι το Πολεμικό Ναυτικό μένει αδρανές. Πράγματι ο αφανής και σημαντικότερος ρόλος του Ναυτικού δεν γινόταν αντιληπτός από την κοινή γνώμη, ενώ ο ηρωικός αγώνας του μαχομένου Στρατού Ξηράς δημιουργούσε αναπόφευκτα συγκρίσεις. Επιπρόσθετα, το ΓΕΣ είχε ζητήσει επίμονα από το Ναυτικό, ήδη από το πρώτο δεκαήμερο του Νοεμβρίου, τη διακοπή ή έστω την παρεμπόδιση της αποστολής ιταλικών ενισχύσεων στο αλβανικό μέτωπο.

Για την εξέταση του ζητήματος συνεκλήθη Ανώτατο Πολεμικό Συμβούλιο το απόγευμα

53 Βλ. υποσ. 49.

54 Καββαδίας (1950), 176 κ.εξ. Χαρακτηριστικά είναι τα λόγια του τότε Αρχηγού του Στόλου ναυάρχου Καββαδία: *Αλλά καθ' όν χροχ'ον ημείς ένομιζαμεν, ότι έπροκειτο να πιεσωμεν την Κυβέρνησιν όπως μάς έπιτρέψη να ριψοκινδυνευσωμεν δι' άποστολην ίκαχ'οποιουσαν περισσότερόν την φιλοτιμίαν μας από τάς ανάγκας τον πολέμου και σννεσκεπτομεθα προς έξενρεσιν τον καλύτερον τροπον παρονσιασεως τής ανάγκης αυτής, ή αδημονία τής κοινής γνώμης είχε έπιδρασει τοσον επί τής Κυβερνησεως, ώστε αυτή να πρωτοστατεί εις τήν ανάγκην ενός ναυτικού τολμήματος, έστω και αν οί πιθανότητες κέρδους ησαν μηδαμιναι, αρκεί να δειξη ό Στολος, ότι δεν ητο ό φοβος, όστις τον κρατεί εν αδρανεια.*

55 Καββαδίας (1950), 175.

56 Φωκάς (1953), 120.

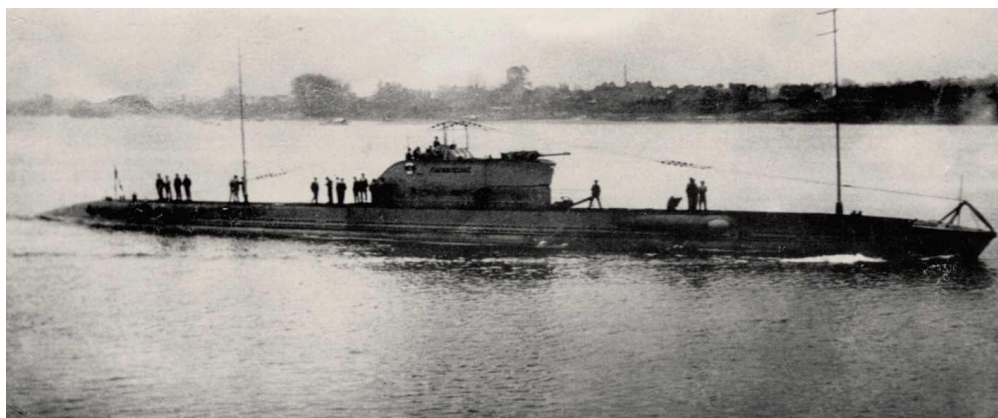
της 11^{ης} Νοεμβρίου, στο οποίο προήδρευε ο βασιλιάς και παρίστατο ο διάδοχος. Συμμετείχαν στη σύσκεψη ο πρόεδρος της Κυβέρνησης, οι υφυπουργοί Στρατιωτικών, Ναυτικών και Αεροπορίας, ο Αρχιστράτηγος Παπάγος, ο Αρχηγός του ΓΕΝ, ο Αρχηγός Στόλου και ο Αρχηγός ΓΕΑ. Ο πρωθυπουργός αποφάσισε να γίνει καταδρομική επιχείρηση στο Οτράντο και παράλληλα να αναζητηθεί και η πιθανότητα της βρετανικής συνεργασίας.⁵⁷

Σύμφωνα με διαταγή του Αρχηγού Στόλου, τα αντιτορπιλικά απέπλευσαν χωριστά από τον Ναύσταθμο. Το *Β. Γεώργιος* (επί του οποίου επέβαινε ο ΑΔΑ) στις 16:35 της 13/11, το *Υδρα* στις 18:45 της 13/11, το *Κονντονριώτης* στις 22:10 της 13/11, το *Ψαρά* στις 00:25 της 14/11 και τέλος το *Β. Ολγα*, επί του οποίου επέβαινε ο ίδιος ο Αρχηγός Στόλου, στις 02:25 της 14/11. Από αυτά, το *Κονντονριώτης* κατά τη ρυμούλκηση διά της διώρυγας προσέκρουσε στα τοιχώματα και στρέβλωσε την αριστερή του έλικα. Αναγκάστηκε λοιπόν, ο ΑΣ να διατάξει την επιστροφή του, διότι με αυτήν τη βλάβη οι κραδασμοί θα ήταν πολύ μεγάλοι και μάλιστα σε μεγάλη ταχύτητα.

Τα αντιτορπιλικά κινήθηκαν σε διαφορετικές πορείες και αγκυροβόλησαν σε διαφορετικά σημεία για να μην εντοπιστούν από την ιταλική αεροπορία. Το *Β. Γεώργιος* στη Ναύπακτο, το *Ψαρά* στην Ιτέα, το *Υδρα* στο Αίγιο. Το *Β. Ολγα*, το οποίο διήλθε τελευταίο τη διώρυγα της Κορίνθου, έπλευσε μεμονωμένα. Το απόγευμα της 14^{ης} Νοεμβρίου τα αντιτορπιλικά απέπλευσαν και αφού διήλθαν το φράγμα του Ρίου, συναντήθηκαν προ του φράγματος Πάππα-Θολής και βγήκαν στο Ιόνιο πέλαγος.

57 Τότε να κληθή ο Αγγλος Ναυτικός Ακόλουθος ενταύθα Νάυαρχος Τιϋίβ, μεθ' ου να συζητήσετε τα ζητήματα της συνεργασίας. Αλλ' έν τοιαυτη περιπτωσει, ή επιχειρησις δννεται να γίνη και εν ήμερα. Όπωςδηποτε να γίνη αύτη ή επιχειρησις τής καταδρομής υπό των άντιτορπιλικών μας, είτε λαβουν μέρος οί Αγγλοι είτε όχι, εις τό στενόν τού Οτραντο, προωθούμενα όσον τό δυνατόν βορειοτερον με σκοπον άποκοπής ενισχύσεων τυχόν κί' ουμενων εξ Ιταλίας προς Αυλώνα ή Αγίους Σαραντα. Και έν τώ μεταξύ, συνεννοείσθε με τον Αγγλον Ναυτικόν Άκολουθον δι' όλα τά σχετικά ζητήματα. Ι. Μεταξας. Φωκάς (1953) τόμ. Α', 124.

Το υποβρύχιο Παπανικολης στην Αδριατική Θάλασσα.
Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Τελικά, η πρώτη αυτή επιδρομή Οτράντο απέβη άκαρπη. Σε όλο τον πλου φάνηκαν μόνο δύο-τρία ιστιοφόρα. Τα ελληνικά πλοία κινδύνευσαν σοβαρά λόγω της ευθαλασσίας που επικρατούσε, ενώ το ίχνος που άφηναν στην επιφάνεια της θάλασσας καθώς έπλεαν με μεγάλη ταχύτητα αποτελούσε στόχο πρώτης τάξεως για αεροσκάφη και υποβρύχια. Παρ' όλα αυτά δεν πραγματοποιήθηκε εχθρική επίθεση.⁵⁸ Η κοινή γνώμη και ο Τύπος υποδέχθηκαν το γεγονός με ενθουσιασμό, ενώ έκανε και θετική εντύπωση στους συμμάχους. Ο πρωθυπουργός αποφάσισε ότι παρόμοια επιχείρηση θα έπρεπε να επαναληφθεί εν καιρώ. Η τολμηρή και με πολλά ρίσκα επιχείρηση συνετέλεσε στην ανύψωση του γοήτρου του Πολεμικού Ναυτικού.

Ενώ στις 14 Νοεμβρίου είχε ξεκινήσει η νικηφόρα προέλαση του Ελληνικού Στρατού, το ΕΕΣ είχε ζητήσει από το ΕΕΝ μετά το πέρας των μεταφορών από Χαλκίδα, Πειραιά, Πάτρα και Μυτιλήνη, να μεταφερθεί η V Μεραρχία από την Κρήτη στη Θεσσαλονίκη. Η μεταφορά αυτή παρουσίαζε σημαντικότερες δυσχέρειες, οι οποίες είχαν να κάνουν με τη γειτνίαση με τα ιταλοκρατούμενα Δωδεκάνησα και τον μεγάλο όγκο του μεταφερόμενου στρατεύματος. Το στράτευμα, το οποίο έπρεπε να μεταφερθεί συνίστατο σε 532 αξιωματικούς, 17.309 οπλίτες,

7.1 κτήνη, 5.424 φόρτους κτηνών, 30 ορειβατικά πυροβόλα και πάνω από 100 αυτοκίνητα.⁵⁹

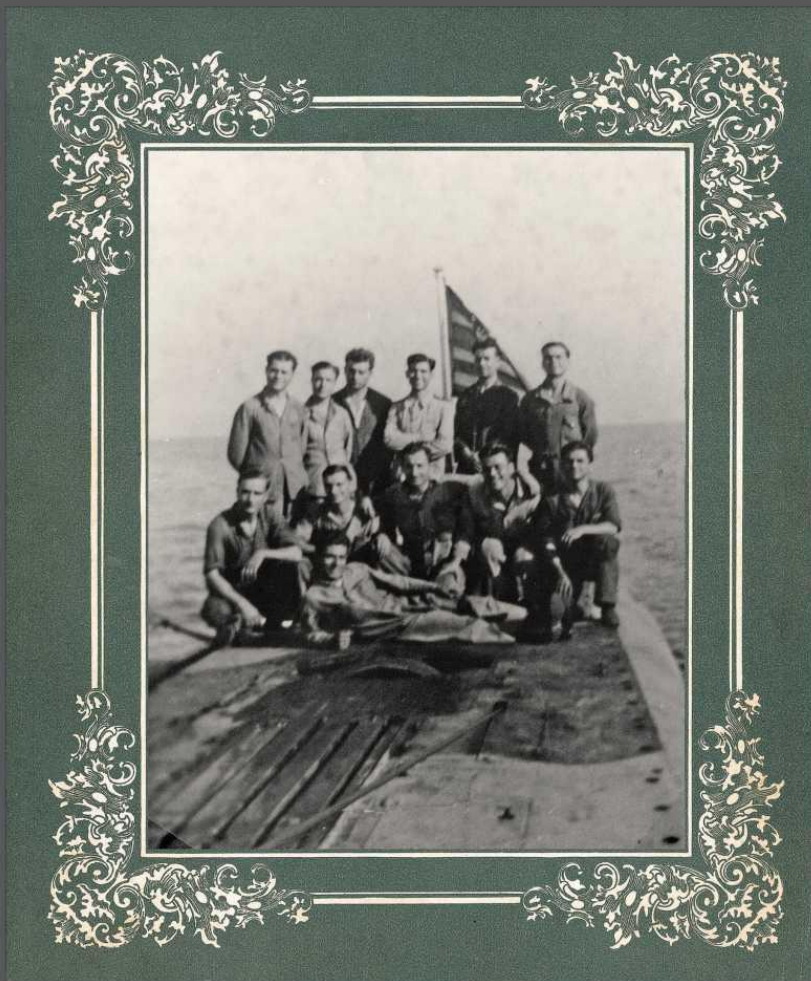
Για την εκπλήρωση των μεταφορών αυτών, το ΓΕΝ άρχισε να συγκεντρώνει μεταγωγικά στον Ν. Ευβοϊκό και ειδοποίησε το ΕΕΣ ότι θα μπορούσε να γίνει η έναρξη της επιχείρησης στις 17 Νοεμβρίου με επτά πλοία από το Ηράκλειο και πέντε από τη Σούδα. Ως προϋπόθεση, τέθηκε η αεροπορική προστασία κατά την επιβίβαση των στρατευμάτων στο Ηράκλειο και η υποστήριξη βρετανικών πολεμικών πλοίων επιφάνειας κατά τον πλου. Ο Βρετανός στόλαρχος της Μεσογείου δήλωσε ότι θα παρείχε στήριξη και πρόσθεσε ότι θα διέθετε το εύδρομο αντιαεροπορικής προστασίας *Coventry* για την προστασία της συνοδείας από την Κρήτη μέχρι τον όρμο του Καφηρέως και ότι το αεροπλανοφόρο *Roona*,⁶⁰ μεταφέροντας αεροσκάφη διώξεως θα ευρισκόταν σε γειτονικά ύδατα τη 17^η Νοεμβρίου. Αποφασίστηκε η πραγματοποίηση της πρώτης μεταφοράς τη 17^η Νοεμβρίου, αλλά μόνο από τη Σούδα λόγω έλλειψης αεροπορικής προστασίας.

Προβλεπόταν ότι η συνοδεία θα έπλεε προς Θεσσαλονίκη μέσω Ευρίπου, ενώ καθορίστηκαν οι αποστολές της Αεροπορίας Ναυτικής Συνεργασίας, καθώς και η προστασία της αεροπορίας δίοξης του Στρατού Ξηράς, πάνω από τον Ευβοϊκό και τον Θερμαϊκό καθώς και όλες οι άλλες οι επιχειρησιακές λεπτομέρειες. Ως συνοδά ορίστηκαν τα αντιτορπιλικά *Β. Ολγα*, *Β. Γεώργιος*, *Ψαρά*, *Υδρα*, *Λέων*, *Πάνθηρ*, *Αετός* και *Ιέραξ*, ενώ μέχρι τον Καφηρέα θα προσετίθετο το βρετανικό *Coventry*. Ως μεταγωγικά θα χρησιμοποιούνταν τα εμπορικά πλοία *Κορινθία*, *Ελση*, *Λέσβος*, *Σοφία*, *Ιωνία*, *Αλυπέρτα*, *Σόνια*, *Ελένη* *Εμπειρικών* και *Αρντένα*.

58 Μέσα σε όλα ταάλλα πρέπει να προστεθεί η κατά λάθος αποκάλυψη του αιφνιδιασμού των ελληνικών πλοίων από ελληνικό παρατηρητήριο. Το παρατηρητήριο του κέντρου πληροφοριών Αργοστολιού, παρά την πριν από λίγο απαγόρευση του ΝΑΠ-1, τηλεγράφησε: τέσσαρα αντιτορπιλικά αγνώστου εθνικότητος πλέοντα προς Σκίρωνα.

59 Φωκάς (1953), τόμ. Α, 139. *Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ* (17/11/1940).

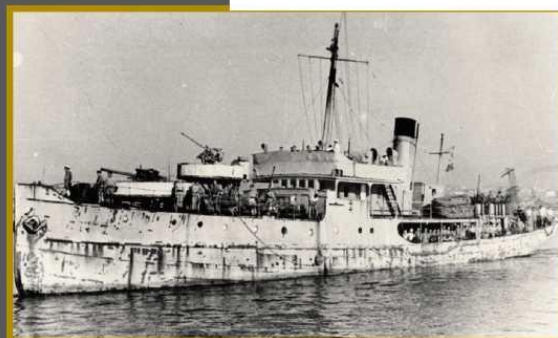
60 Το αεροπλανοφόρο πρέπει να έχει την ονομασία *Roona* και όχι *Boona*. *Roona* (*Pune*) είναι πόλη της Ινδίας. Στο *Ημερολόγιο Πολέμου* του ΓΕΝ από την άλλη υπάρχει αυτούσιο το μήνυμα του Βρετανού αρχηγού του Στόλου της Μεσογείου: "*Carrier Boona Fighter Aircraft will be in the vicinity on 17th*".



Το προσωπικό μηχανής του υποβρυχίου Παπανικολής κατά τον επανάπλου στην Ελλάδα μετά από περιπολία στην Αδριατική. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.



Υδρα.



Στρυμών.



Ο Αλέξανδρος Σακελλαρίου. Ως Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, υπουργός των Ναυτικών και αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης μετά την αυτοκτονία του πρωθυπουργού Αλέξανδρου Κορυζή συνετέλεσε στο να πλεύσει ο Ελληνικός Στόλος προς την Αλεξάνδρεια για τη συνέχιση του Αγώνα κατά του Αξονα.

Ο απόπλους της συνοδείας είχε ορισθεί για τις πρώτες απογευματινές ώρες της 17^{ης} Νοεμβρίου και με σκοπό να μην υπάρχει καμία καθυστέρηση, είχε διαταχθεί ο ναυτικός διοικητής Κρήτης να ολοκληρώσει την επιβίβαση στα μεταγωγικά *Αλμπέρτα, Άρντένα, Σόνια* και *Ελένη Εμπειρικού* τις βραδινές ώρες από τη 16^η προς 17^η Νοεμβρίου, ούτως ώστε να απομείνει την ημέρα η φόρτωση των υπόλοιπων μεταγωγικών. Παρ' όλα αυτά, τα στρατιωτικά τμήματα, κατόπιν διαταγής του μεράρχου Κρήτης, άρχισαν να επιβιβάζονται τις πρωινές ώρες της 17^{ης} Νοεμβρίου.⁶¹ Αποτέλεσμα αυτής της ενέργειας ήταν η καθυστέρηση του απόπλου κατά εφτά ώρες. Τελικά, απέπλευσαν την 1^η πρωινή της 18^{ης} Νοεμβρίου. Επιβιβάστηκαν το 14^ο Σύνταγμα Πεζικού, το V Σύνταγμα Πυροβολικού και μικρότερες στρατιωτικές μονάδες. Το βρετανικό *Coventry* αποχωρίστηκε της συνοδείας στο σημείο που είχε προβλεφθεί, ενώ καθώς η νηοπομπή προσέγγιζε το Καρά Μπουρνού αποχωρίστηκαν από αυτή τα αντιτορπιλικά *Β. Γεώργιος, Β. Όλγα, Ψαρά* και *Υδρα*, τα οποία κατευθύνθηκαν προς Ναύσταθμο. Τα υπόλοιπα 4 αντιτορπιλικά μαζί με τα μεταγωγικά κατέπλευσαν στη Θεσσαλονίκη επιτυχώς το απόγευμα της 19/11. Απεβίβασαν 166 αξιωματικούς, 5.705 οπλίτες, 2.277 κτήνη, 26 ορειβατικά πυροβόλα και 1.917 φόρτους κτηνών.

Ενώ η επιχείρηση ήταν σε εξέλιξη, επείγουσα αίτηση του αρχιστρατήγου επέβαλε την επιτάχυνση της ολοκλήρωσης των στρατιωτικών μεταφορών από την Κρήτη. Γι' αυτό τον λόγο, άπορρητη διαταγή του ΓΕΝ προέβλεπε τη δημιουργία δύο νηοπομπών: της *N1*, για τις μεταφορές από το Ηράκλειο και της *N2*, για τις μεταφορές από τη Σούδα. Η πρώτη θα απαρτιζόταν από εννέα μεταγωγικά, τα οποία είχαν αναλάβει την εκτέλεση της παραπάνω μεταφοράς από τη Σούδα προς Θεσσαλονίκη με συνοδεία τα τέσσερα αντιτορπιλικά τύπου *Λέων* και η δεύτερη θα σχηματιζόταν στον Πειραιά από τα φορτηγά *Όλλανδία, Ασημίνα Μπαίκα* και το επιβατηγό *Αττική* και θα χρησιμοποιούνταν ως συνοδά δύο αντιτορπιλικά τύπου *Υδρα*. Η *N1* θα ήταν για τις μεταφορές από το Ηράκλειο, ενώ η *N2* θα ανελάμβανε τις μεταφορές από τη Σούδα. Οι μεταφορές από το Ηράκλειο είχαν προγραμματιστεί για τις 22/11, ενώ γι' αυτές της Σούδας τη 19^η Νοεμβρίου και την 21^η Νοεμβρίου. Προϋπόθεση για την πραγματοποίηση των μεταφορών από το Ηράκλειο ήταν η συμμετοχή βρετανικού ευδρόμου, αλλιώς όλες οι μεταφορές θα γίνονταν από τη Σούδα.

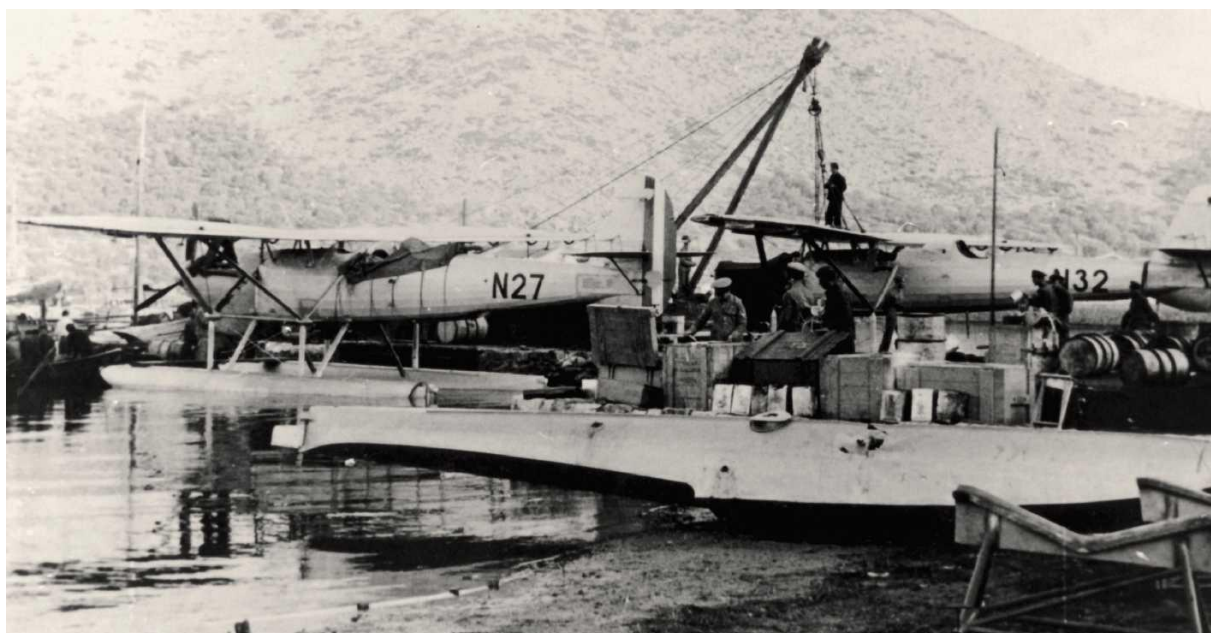
Παράλληλα, το ΓΕΣ ζήτησε για τη μεταφορά της 19^{ης} Νοεμβρίου από τη Σούδα να μεταφερθούν όσο το δυνατόν περισσότερα αυτοκίνητα της Σ' Μοίρας Αυτοκινήτων. Προστέθηκε λοιπόν στα μεταγωγικά και το *Άνδρος* και η ενισχυμένη νηοπομπή *N2* απέπλευσε εγκαίρως

61 Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ (17/11/1940).

από τον Πειραιά με μόνο συνοδό το *Σπέτσαι*. Κατέπλευσε στη Σούδα το μεσημέρι της 19^{ης} Νοεμβρίου με μερικές ώρες καθυστέρηση λόγω της μικρής ταχύτητας που ανέπτυσαν τα μεταγωγικά. Το *Κουντουριώτης* λόγω της μη έγκαιρης αποπερατώσεως της επισκευής του από τον Ναύσταθμο, απέπλευσε μόνο του και έφθασε στη Σούδα λίγο αργότερα. Την νύχτα της 19^{ης} Νοεμβρίου, η συνοδεία απέπλευσε από τη Σούδα και κατέφθασε στον Πειραιά το απόγευμα της 20^{ης} Νοεμβρίου, όπου και αποβίβασε τα στρατιωτικά τμήματα.

Η επόμενη μεταφορά από τη Σούδα αποφασίστηκε να αναβληθεί κατά 24 ώρες και επιπρόσθετα αντί για τη *N2*, τη μεταφορά να την εκτελέσουν τα εμπορικά πλοία *Χίος*, *Θράκη*, *Κρήτη*, *Ασημίνα Μπάϊκα* και *Όλλανδία* με συνοδά τα αντιτορπιλικά *Ψαρά* και *Υδρα*. Από αυτά το *Χίος* είχε καταπλεύσει στη Σούδα από τις 20/11 έχοντας μεταφέρει σίτο, άλευρα και επιβάτες από τον Πειραιά. Τα ατμόπλοια *Θράκη* και *Κρήτη* συνοδευόμενα από τα αντιτορπιλικά *Ψαρά* και *Υδρα* κατέπλευσαν στη Σούδα από Πειραιά το πρωί της 21^{ης} Νοεμβρίου. Τα *Ασημίνα*, *Μπάϊκα* και *Όλλανδία* απέπλευσαν μεμονωμένα από τον Πειραιά και κατέφθασαν στη Σούδα το πρωί της 22^{ης} Νοεμβρίου.

Μετά τη φόρτωση των υπόλοιπων 58 αυτοκινήτων της Σ' Μοίρας Αυτοκινήτων και την επιβίβαση 1.948 ανδρών και 1.418 κτηνών, η συνοδεία απέπλευσε το απόγευμα της 22^{ης} Νοεμβρίου. Προειδοποίηση όμως του Βρετανού διοικητή λιμένος Σούδας για την εμφάνιση ιταλικών υποβρυχίων και ποντισμένων ναρκών ανάγκασε τον κυβερνήτη του *Ψαρά* να αγκυροβολήσει και να αιτήσει γρίπιση διαύλου ασφαλείας, ούτως ώστε να καταφέρει να αποπλεύσει το πρωί της επομένης. Αφού τελικά οι πληροφορίες περί εμφάνισης ιταλικών υποβρυχίων και ναρκών εξακριβώθηκαν ως αβάσιμες, η νηοπομπή απέπλευσε. Κατέφθασε στον Πειραιά τη νύχτα της 23^{ης} προς 24^η Νοεμβρίου, όπου και αποβίβασε τα στρατιωτικά τμήματα.



3. Μετάφραση



Happy just before the war. Cadets on a trip in 1939. Naval History Department.

Violent airstrikes followed in the area of Volos, while magnetic mines were laid by the enemy around the port of Volos. The airstrikes sank ships of the NDA-4, while two auxiliary and four diesel-powered sailing vessels were rescued, which were later used to transport the personnel of the NDA-4 and the Fort of Northern Evoikos. On the morning of April 21, the enemy entered Volos and Almyros, Sigri and Ftelio were simultaneously occupied. Through the latter, enemy troops reached Stylida, who from noon had stopped answering phone calls.

On the initiative of the Commander, the executive signal was given for the implementation of the order of the Prime Minister, which was carried out in an orderly and successful manner. On April 25, according to another order from Rear Admiral Oikonomou, the Commander took over the Naval Training Command and settled in Skaramagas until its occupation by the Germans.

11) North Aegean Naval Defense Area - Naval Command of Thermaikos (NDA-5)

During the war, its Commander was Captain Emmanuel Kortesis. The NDA-5 had been established since the period of peace and had jurisdiction over the ports and coasts located from the Thermaic Gulf to Alexandroupolis and over the

islands of Thasos, Lesvos, and Chios. The base of the Naval Command was Thessaloniki.

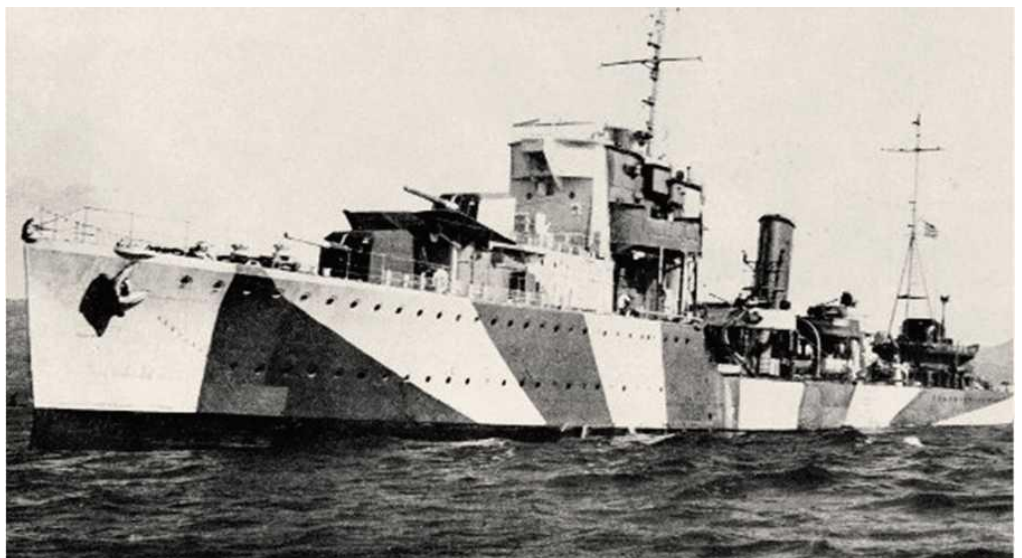
The main tasks of the Command were the organization of the mobilization issues, and the land communications network, the organization and preparation of the land forts, the organization of passive air defense, the preparation for the implementation of the plans for the transport of troops, and the regulation of the convoys in consultation with the HNGS, the Commander in Chief and the Naval Command of Northwest Aegean.

The declaration of war found the NDA-5 prepared and ready:

- a) thorough and in effect organization of the mobilization issues
- b) the land communication network was active, manned, equipped and properly trained
- c) the passive air defense for ports was operating at a satisfactory level but with problems, mainly due to difficulties in financing the necessary projects by the commissioned port funds
- d) the transport and mobilization plans were ready.

The NDA-5 was subject to the HNGS for all matters relating to its duties, except for those concerning the organization, preparation and provision of the forts of Mikro Emvolo, for which it was under the CCD (Command of Coastal Defense). According to the mobilization plan, the NDA-5 had to switch to Naval Command of Thermaikos (NCTH) based in Thessaloniki and to limit its duties from Amphipolis to Kissavos and the Thermaic Gulf. In the rest of the old NDA-5 area, independent naval Commanders would be stationed. The order was carried out in a timely manner and independent Commanders were stationed in the regions of Kavala, Alexandroupolis, Lemnos and the Eastern Islands.

The destroyer
Vasilissa Olga.
One of the
most glorious
ships of the
Navy in World
War II. Naval
History
Department.



With the declaration of war, the mobilization plan was set into motion. Thus began the transports from the NCTH area in Thessaloniki with motor and small vessels. From there, at the same time as the mobilization of the recruiting center, the reserves were sent to their destinations. According to the report of the Commander, Captain Kortesis, the enthusiasm of the reserves exceeded all expectations. After the manning of the forts and the naval services in the area, a large number of reserves remained, for whom the Commander requested orders from the HNGS and granted them temporary leave, keeping an additional 15% of the force. The reserves arrived within the estimated three days, during which there was no attack against the port.

12) Naval Command of the Eastern Islands (NDA-6)

According to the plan of the HNGS, during war, the islands of Lemnos, Mytilene, Chios and Samos would fall under a single Command; that of the Eastern Islands based in Mytilene. After the declaration of war, Lemnos became a separate Naval Command, while, a little later, due to the distance from Mytilene, Samos also became a separate Naval Command. Thus, only Mytilene and Chios remained under the Command of the Eastern Islands. The Reserve Rear Admiral D. Loundras, who had been called in from the reserve for this purpose, had already been informed of his work since the summer of 1940, taking over the Command of the Eastern Islands and having also supervised the transport of the 13th Division (the Archipelago Division). With the declaration of the Greco-Italian war, Rear Admiral Loundras arrived in Mytilene on November 12, 1940 to assume his duties. The base of the Naval Command was established there with an insignificant force consisting of lower-ranked only personnel, 2 petty officers, 3 sailors and the personnel of the Coast Guard.

There were observatories and information centers on the islands, but there was no AA (anti-aircraft artillery), no coastal fortification, and no available vessels. There was a reserve battalion on each island in order to repel any landing operations, which was inadequately equipped with a few St. Étienne machine guns, a few submachine guns, and portable guns with only 100 cartridges each and, in general, the supplies were just enough for the equipment of the men. The Naval Command set up groups of individuals, each armed with whatever gun they had, from shotguns to revolvers, in order to guard the coasts, especially during the night. The efforts of the Naval Commander to cooperate with the Military Command in uniting the defense of the islands clashed with the stubbornness of the Military Commander. The Military Commander, wanting to gather all power on his person, avoided any conciliation and arbitrarily issued orders addressed to the Port Authorities. An entire quarter passed unexploited with uninterrupted argumentative correspondence in hopes of acknowledging

the responsibilities of the Naval Commander. This disagreement between the Army and the Navy was one of the reasons for the almost complete lack of defense on the islands, resulting in their surrender to the first German attempt almost without a fight. At the same time, the Naval Commander in vain asked the HNGS for some machine and AA guns for the basic defensive shielding of the islands, apparently due to the focus on other areas of the country that would be the first target of hostile actions. However, despite the difficulties during the Greco-Italian war, Chios and Mytilene fully responded to the requests of the General Headquarters to send men and equipment, whilst the convoys were also conducted smoothly.

After the third month of the war, airstrikes against military targets and the port of Mytilene began but the damage was insignificant. In general, the air raids were usually carried out after the departure of the convoys. Only once did the enemy aircraft surprise a transport ship and its escort at the port, but the timely departure of the two vessels, the successful manoeuvres and the fire from the AA guns neutralized the attack.

When the German attack broke out, the results of the lack of cooperation between the Military and Naval Commands became apparent, as the few defense forces of the islands were found unprepared and undisciplined and even the slightest resistance to the enemy was not possible. At the same time, after the capitulation of the Macedonian-Thracian army, groups of disbanded military units began to arrive in Mytilene. On April 14-15, 1941, many refugees from Thrace had gathered in the city of Mytilene, along with 250 officers and about 2,500 soldiers (mainly from the motorized division and the Evros Brigade). Only three hundred of them brought their guns, the rest were in a miserable condition, in rags and without morale. The persistent instructions of the Naval Commander to the responsible military authorities²³ to enforce order did not work and there was a mutiny with the intent to plunder and occupy public buildings.

23. Loundras Report: I foresaw that the presence of so many mutineers and refugees could bring disarray to the city, and in consultation with the Military Commander, Mr. Margaritis, I called the Brigade Commander of Nestos, Colonel Kalis and I suggested to him the following:

1. All officers should be reassigned to the various units, to address all soldiers in order to boost their morale, to lead them on military walks, and to accompany them to Church to attend the services of the Holy Week and to ban any wandering off from the barracks without special permission.
2. To appoint a Colonel Supervisor of the officers in the city and prohibit them from going to the cafes, the centers of the city, and the public gambling centers during working hours.
3. I asked for the detachment of one senior and three junior officers as my staff officers.
4. To organize all the armed men, who, as already stated, amounted to 300, in a company and to place them under the orders of a senior army officer.

The Naval Commander rushed to the site immediately and, at the risk of his life²⁴, took measures to suppress the mutiny, eventually achieving it without the intervention of the higher Military Authorities who had been blocked in the military club. Under these circumstances, the political and Military Authorities of Mytilene decided not to show any resistance to the Germans, arguing that this way they would avoid casualties and damages. The Germans occupied the islands without a fight. The words of the Naval Commander, overflowing with bitterness, have a special and timeless value: *It is true that in showing no resistance, we avoided casualties and damages. However, we, finding ourselves in this difficult situation, cannot feel proud. After the big taxes - about a billion a year - that the island offers to the Nation, as an exception from its great wealth, it ought to, at least, have the necessary means of defense, since it had also been characterized as a frontline (...).*

13) Naval Command of Lemnos

Despite the importance of its location, no care had been taken for the permanent fortification and defense of this island either, since the period of peace. A sea and air surveillance service had been set up, but at the time of the declaration of war it was disorganized and without the necessary personnel. The telephone network was old and with many failures, while the wireless of Moudros was of short range.

On November 3, 1940, the Reserve Rear Admiral Konstantinos Oikonomou took over the Naval Command of Lemnos, while also taking on the duties of the General Commander of the island. According to an order from the HNGS, his main mission was to prevent the occupation of the island and, in particular, that of the bay of Moudros by any means possible. The defense force consisted of gendarmes, the small crew of the Port Authority, about fifty sailors and non-commissioned officers of the surveillance network and a single infantry battalion under Major Pembas, which was distributed according to the defense plan to the most vulnerable parts of the island. After a few days, the battalion was transported to Thessaloniki.

24. Loundras Report: I, myself, got in my car and headed to the Headquarters where I would give orders to the Commander of Empedoklos, as I have been informed that both General Margaritis and Colonel Kalis were blocked inside the military club and it was impossible for them to come out. Passing the coastal road, I heard the phrase "Call the Admiral" and at the same time a number of shots were fired from the vicinity, which did not harm anyone, as the darkness made aiming impossible. I arrived at the Headquarters and immediately ordered the Commander of Empedoklos to send patrols of local soldiers to various locations, to where, according to my information, the irregular troops were gathered. After half an hour, General Margaritis arrived at the Headquarters.

The first concern of the new Commander was the completion and organization of the surveillance network. With the existing means, its satisfactory performance was achieved until the end of the operations. The active air defense of the bay and the town of Moudros was achieved with just four St. Étienne machine guns, while the passive air defense was organized with the existing means. The new Commander ordered all Port, Police and Customs Authorities to control the food exports and the availability of fuels (gasoline, kerosene, crude oil, and lubricating oil). This control also concerned the departure and arrival of vessels, their cargoes and passengers. The result was the food and fuel sufficiency on the island until the end of the Greco-Italian war.

From November 1940 to April 1941, the unfortified bay of Moudros was used as a port of assembly and station for the convoys from the Dardanelles. It was also used as an intermediate station for individual vessels sailing to and from the Straits. The cargo ships and the destroyers that were to accompany them often remained in the bay for a long time when the state of the sea did not allow them to set sail, but no enemy attacks from the sea or air occurred during that time. In addition, since early December 1940, the bay of Moudros has been used as a temporary base for seaplanes that carried out anti-submarine convoy escorts to and from the Dardanelles. It is worth noting that throughout the war the island did not have an airport. The airport that had been used during World War I had been abandoned and the occasional attempts and studies to reopen it had not worked.

On March 9-10, an infantry company was sent to the island under the reserve Captain A. Dimitropoulos. The 169 men, treated for injuries sustained on the Albanian Front, came with guns without bayonets, with eight submachine guns and four machine guns, all loot taken from the Italians. This company was placed under the orders of the new Commander. Towards the end of March, a force of 60 gendarmes arrived from Thrace.

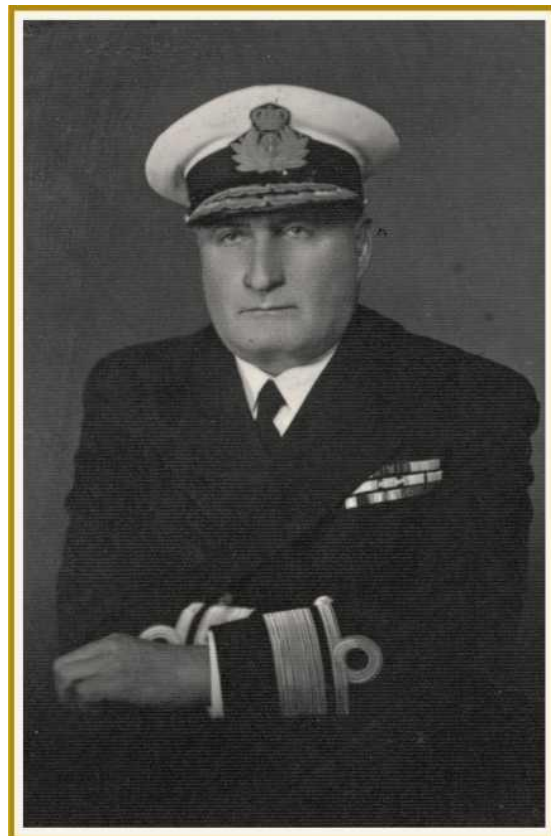
At the end of March, the reconnaissance flights of enemy aircraft increased, whilst, at the same time, information from British military sources reported that about 7,000 German paratroopers had gathered in a southern border town in Bulgaria. In response to the impending German attack, on April 4, 1941 (two days before the German attack) a British battalion of 650 men landed in Moudros with many heavy and light machine guns, 12 tanks and 20 cars. At the same time, a large amount of ammunition and materials was unloaded. However, on April 12, following an order, the battalion boarded a transport ship and left the island.

After a telegram from the new Commander, passenger ships accompanied by the destroyer *Aetos* went to pick up the disbanded army units from eastern Macedonia and Thrace, who had disembarked on Thasos on April 9. The island of

Thasos was occupied on April 15. The new Commander was then informed that Greek troops had arrived at Ierisos and on the shores of Mount Athos. Despite the difficulties, some vessels managed to transport these troops first to Lemnos and then to Mytilene and Kymi. According to the new Commander, between April 15 and April 21, 200 officers and 5,000 men, most of whom were unarmed and unorganized, were transported, thus affecting the morale of the Greek force defending the island.

On April 19, Samothrace was also occupied. On April 21, the new Commander gathered his forces on the east coast, where the German landing was expected to happen. On April 23, he received an ultimatum from a German Colonel requesting the immediate and without resistance surrender of the island. Furthermore, there was the threat that in the case of resistance, the action of the *Stukas* alone would turn the island into ruins, while they emphasized that the people of the island would suffer devastating consequences should any harm be done to the ultimatum carrier. The new Commander decided not to give any answer, but to fight with his few available forces and took all necessary measures for the impending conflict. He ordered that all confidential documents be burned, that large quantities of fuel be destroyed, and that the material, the clothing, and the food of the English warehouses be distributed to the population and to the men. A delegation of the island's political authorities, led by the metropolitan bishop and the prefect, visited the new Commander on the night of April 23 and requested from him to avoid unnecessary bloodshed and destruction, proposing to him to surrender without resisting. The new Commander, however, was adamant in his decision, which he announced to his officers, stating that he would fight alongside them and that he would have the same fate as the last soldier.

On the morning of April 25, an enemy attack was launched against Lemnos with a landing from three different points simultaneously. The German landing troops were equipped with mortars, heavy artillery and motorcyclists. During the landing, the small Greek units engaged in battle, all the while they were bombarded by five German bombers. The landing of the enemy military units and their advance towards the capital of the island was very fast, as a result of which the concentration of the Greek troops was impossible. The German regiment that carried out the attack was the Leipzig selected regiment of 3,500 men.



Epameinondas Kavvadias.
Fleet Commander until
1943. Naval History
Department

Nevertheless, the Greek troops fought valiantly, trapped the enemy for many hours, and inflicted heavy casualties. However, under the pressure of the overwhelming supremacy of the German force, the Greek forces drew back at Cape Agia Eirini, south of Moudros.

The request for the supply of vessels made by the Naval Command of the Eastern Islands was not met. After a hard fight and due to the lack of food and water, it was decided to try to escape each on their own. On April 28, 1941, the new Commander, along with a few officers from the Naval Command, were arrested by the Germans, transported to Thessaloniki, and released on May 1.

14) Naval Training Command (NTC)

The Naval Training Command was responsible for studying the necessary manning of the ships and services before the declaration of the war. For this purpose, the Chief of the Naval Training Command, Captain Christoforos Konialis, set up the Mobilization Office under Lieutenant Commander Dimitrios Mourabas to monitor the reserve non-commissioned officers and sailors who would be called upon to fill vacancies after the appointment of the permanent NCOs and the serving sailors in case of mobilization. For this reason, special books and statistical tables of the performance of the reserve sailors by Classes-Prefectures and Specialties were compiled, while for the reserve NCOs a detailed list was compiled which also had their addresses in order to call them and check in on their professional and physical competence. All the reserve NCOs with known addresses passed the check and were divided into competent, usable and non-usable.

Within a short time (the Mobilization Office was established on January 1940) the preparations for the mobilization were completed and the following lists were compiled:

- a) Composition lists of the lower-ranked personnel of the vessels and the services
- b) Lists of the reserves that would be called upon requests of the vessels or the services to fill the vacancies after the appointment of the permanent personnel. Thanks to the good organization of the recruitment center, the mobilization plan was implemented quickly without being hindered by the successive alarms and the continuous airstrikes in the area. Within the first three days, 5,300 sailors and 450 NCOs reported and were mobilized. The total number of the lower-ranked personnel that was mobilized amounted to 17,525.

15) The Fleet

To complete the cut naval program, four more destroyers had to be built so that, together with the four already existing Italian-made ones, they could be a full-fledged flotilla of more than 34 knots speed²⁵, even though the English model of 1926 was the generally accepted one²⁶. The two²⁷ destroyers that were eventually received were named *Vasilefs Georgios* and *Vasilissa Olga*. They were built at the British Yarrow shipyards in 1936-1938. *Vasilefs Georgios* was used as the flagship of the Destroyer flotilla.

The existing ships were not retrofitted. The main addition was the AA guns, replacing as many horizontal range light guns as possible with AA guns. According to Admiral Kavvadias, these retrofittings, especially in the destroyers, cannot be described as successful due to the shortage of sufficient AA guns. The torpedo boats were also very old (30-35 years old). The most successful work was the improvement of the propulsion system of the *Hydra*-type destroyers (Dardo class). As for the change of the boiler pipes, an order was followed, but the delay in the credits resulted in the repairs not being done on time and the destroyers being withdrawn during war due to the *rough and precarious method*²⁸ of the partial replacement of the pipes. As for the battleship *G. Averof*, the boiler pipes had to be replaced in 1934 but they were not ordered before 1939, in Belgium, where they were also found during the German invasion^{28 29}. The unreplaced boilers in the *G. Averof* made it impossible in practice for the battleship to develop a speed of more than 14 miles and that, at the risk of damaging one or more boilers. The *G. Averoff's* military contribution to the war was essentially limited.

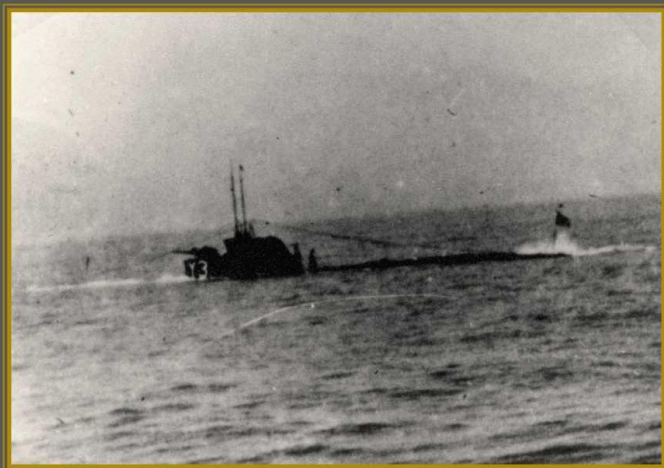
25. Kavvadias (1950), 112.

26. The dimensions of *V. Georgios*: 97,5/9,7/2,7 meters, 1,414 displacement tonnage, 34,000hp propulsion, twin-screw, 35-knot speed, 4 five-inch guns, 4 AA guns of 37km reach, 21-inch torpedo tubes in two quadruple mounts, crew of 145. Paizis-Paradelis (1999).

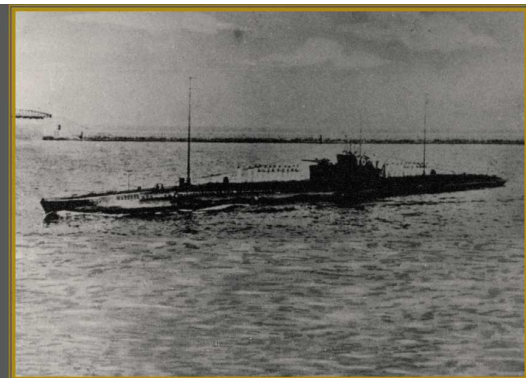
27. For the completion of the cut naval program at least four more destroyers were to be built by 1931, so that, along with the four other Italian-made vessels, they could form a complete Flotilla that would reach a speed of over 34 miles. Since the establishment of shipyards in Skaramagas was planned since then, it had been combined with the construction of at least two of those destroyers, and all this, in combination with our limited credit, led us to an unrealistic search of a smaller and more economic type of destroyer than the one we already had; the 1926 type that was generally accepted by the British Navy [...]. Kavvadias (1950), 112 -113. This search lasted three whole years. Eventually, we received *V. Georgios* and *V. Olga*. The other two destroyers, *Vasilefs Constantine* and *Vasilissa Sophia*, were scheduled to be built at the Skaramagas shipyards in early 1941. This three-year delay deprived the Navy of two very important ships.

The submarines, on the other hand, although they were 11 to 15 years old in 1940 (i.e. near the limit), were nevertheless well maintained due to the very good organization of this service. However, they were deprived of sufficient payment for parts due to financial difficulties. These were ordered too late from France, in the summer of 1939. When France fell, the boxes remained in the warehouses of the port of Marseilles. This resulted in a significant increase of the duration of the repairs of the submarines.

According to a decision of the ministry, the fleet would be divided into three sections. The 1st Squadron (*Vasilefs Georgios*, *Vasilissa Olga* and two alternating submarines) would rush to Nafpaktos, the 2nd Squadron (the four *Dardo*-type destroyers) to Milos and the rest to the Naval Base. *Avra*³⁰ would be available to help the anchored vessels.



Protefs



Glafkos

30. Prizes of the war of 1897. At first, it was used as a transport ship under the name *Crete*. In January 1915 it was renamed *Avra* and was modified into a water carrier for the water supply of the Salamis Naval Base from Poros. It was renovated in 1918 and its transport capacity increased from the 220 tons it had until then. On April 22, 1941, it ran aground in Vouliagmeni Bay. There she was found by the Germans, who salvaged her and used her. It sank before the liberation (9-29-1944), while it had been turned into a patrol ship with P/2108 data. See Paizis-Paradelis (1999).

The Italian challenges had begun long before Elli's shameful torpedoing. On June 3, 1940, an Italian flotilla of auxiliary vessels consisting of a drene fishing vessel, a motor barge, two trailers and a small crane ship³¹ sailed to Milos without prior request. This force was commanded by an Italian Lieutenant of a merchant ship, who falsely reported to the Fleet Commander Ep. Kavvadias that while travelling from Taranto to Leros, he was weather-bound due to rough sea (however the weather was very good). He set sail the next day and reappeared in the area on the evening of June 9, staying for a few hours. It was clearly an act of espionage.

Italy's next provocations were an airstrike against the lightship *Orion* and the *Hydra* destroyer³². On July 12, the auxiliary lightship *Orion* was hit by three aircraft while supplying the lighthouse of Gramvousa. Once the Fleet Commander was informed, he ordered *Hydra* to set sail. The enemy aircraft also attacked *Hydra*, carrying out two routes without success. *Hydra's* AA artillery broke the formation of the aircraft and prevented the possibility of a clean shot during their second route. The commander of *Hydra*, Cmdr. Theodoros Pezopoulos³³, reports that at least one aircraft was hit and crashed. The aircraft badges were indistinct; however the fragments of the missiles that fell on the deck of the ship were identified as Italian steel.

Grigorios Mezeviris. His life was linked to the history of the Navy itself. He was always distinguished by moderation in political matters and commitment to duty. Mezeviris Archive.

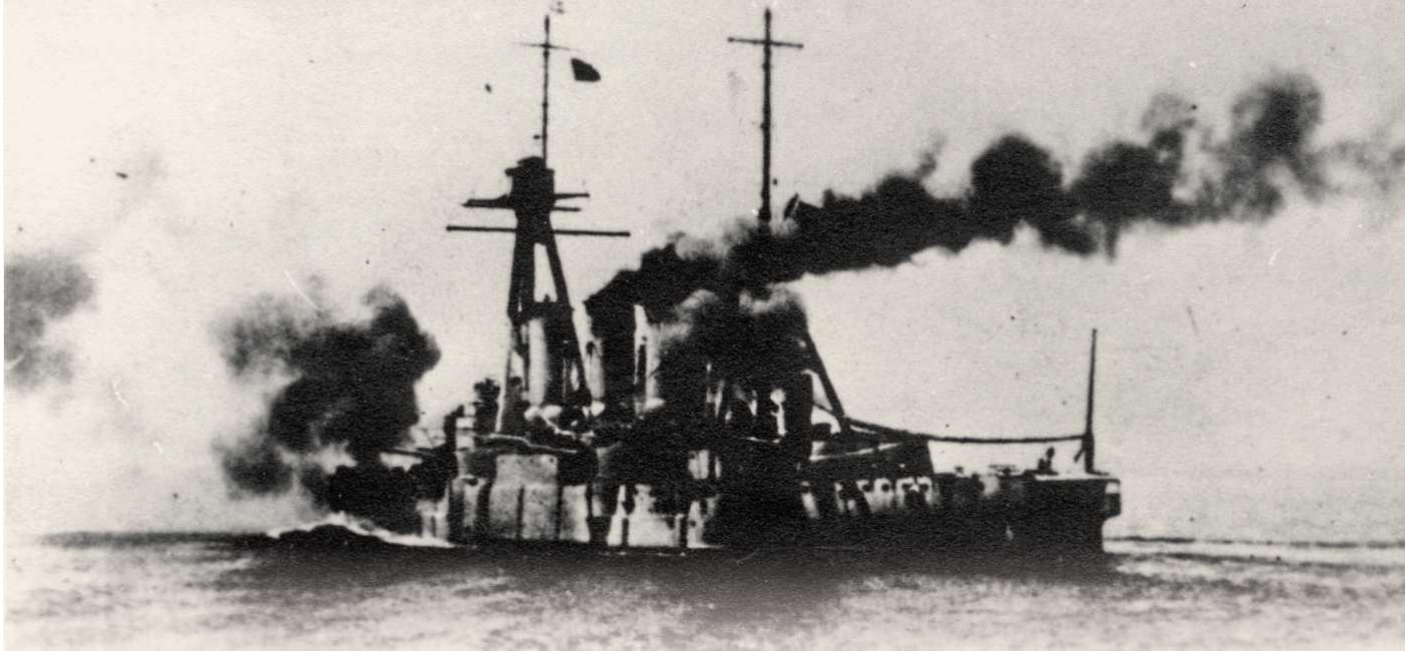


- 31. Kavvadias (1950), 140 and HNGS War Diary (6/3/1940).
- 32. HNGS War Diary (7/12/1940) - Kavvadias Report, Kavvadias (1950), 141.
- 33. Dimitrakopoulos (2006), vol. 2.

This was followed by a surprise attack on *V. Georgios*, *V. Olga* and the submarines anchored at Nafpaktos. The two destroyers were under the command of the Superior Commander of the Destroyers, Captain Mezeviris³⁴.

34. Captain Mezeviris paints an excellent picture of the timeless political interventions, but also of the disagreements between leading figures of the Navy. After this first attack on Greek ships, the security measures for the force that was in Nafpaktos were intensified and because the anti-submarine barrier in Rio had not yet been laid and this base of operations was exposed to submarine attacks, I deemed it appropriate, on the occasion of a fire exercise on board, to choose Itea as the new base of operations. Ten days later I was ordered to return to Nafpaktos. I was surprised to learn the reason for this order, especially during a period of restrictions on fuel consumption. The residents of Nafpaktos had watched the departure of the ships with great sadness, the presence of whom gave life to the city and revived trade. So they asked a compatriot, a high-profile factor in the Government, to make sure that the ships would return to Nafpaktos, and in fact, on time for the annual festival! Indeed, on the eve of the festival, we arrived at Nafpaktos. This return gave us again the unexpected opportunity to perform interesting exercises on board [...]. On the day of our arrival, the Commander of the Fleet also arrived to inspect the ships, boarding the auxiliary *Avra*. He was accompanied by various politicians, among who was the aforementioned factor. In the evening, this person organized a dinner in the city to which he invited both the captains and the commanding officers of the ships. This invitation put me in a difficult position, because I had forbidden the captains and the commanding officers to go ashore at the same time. Also, the auxiliary *Avra* was illuminated at night while, according to the security measures applied in such circumstances, the ships of my force were covering their lights. The personnel were thus given the impression that the bothersome measures I chose to take were not considered necessary by the Commander of the Fleet. In a relevant suggestion of mine to the Commander, he told me that according to ministry officials, the situation was not worrying. Therefore, he thought that there was no reason for such precautions and recommended me to loosen the measures. However, I was the only one in charge at the scene and since the original order of the HNGS for the purpose of my mission had not changed, I continued to implement the exact same measures, despite the recommendation of the Admiral. See Mezeviris (1971), 180. This attitude of the Commander of the Fleet, Ep. Kavvadias, as described by Mezeviris, goes straight against the views expressed by Kavvadias himself in his book. He says: (...) the standard for the anchoring of warships in open and unprotected bays to protect neutrality is incomprehensible to us, sailors; because two things could happen: either we simply settle for the certification of the offense and protest, so a Port Authority would be enough (and it would be more appropriate), or we decide to use force and we are occupied fatalistically and still anchored by the enemy, whom, knowing what kind of power they will be facing, will have taken the appropriate measures. See Kavvadias (1950), 138. Kavvadias also states in his report: It was obvious that this was a war of nerves and they were trying to make us lose our patience in order to achieve a decent way of declaring war. If the stance of the Greek Government was indeed admirable or composed, I cannot help but wonder, even today, why they had insisted on keeping our warships thus exposed. Moreover, a little further on, Kavvadias comments very negatively on the precautions taken by Mezeviris: The SDC had inaugurated the arrival at Nafpaktos with a tragically long and pompous order, which was an operations order and, naturally, it drew worrying and ironic comments and gossip amongst the officers. Personally, I advocate that in any tense situation (...) pretending that nothing is happening is the best method in order to maintain morale and composure; nervous people tend to turn to their superiors and if they realize that, in the face of danger, these superiors are not acting, they conclude that they know more than they are telling them and that no matter how

many dangers they think or imagine there are, they, too, remain composed. (...) This method does not in any way imply lack of vigilance or negligence, since the purpose of the organization of the Internal Warship Service is for the ship to never be occupied and for no one to be caught off their guard. See War Diary of the Hellenic Navy (7/30/1940).



The airstrike took place on July 30, 1940, and was so sudden that there was no response from the Greek ships³⁵. After three days, they also bombed the patrol boat A5³⁶ inside the Saronic Gulf between Lagousa and Aegina.

However, the culmination of the Italian provocations was the torpedoing of Elli in Tinos on August 15, 1940³⁷. At 06:25 on the morning of August 15, Elli had anchored at a distance of 550 meters from the jetty of Tinos. She was ordered to set sail to Tinos to take part in the upcoming celebration, while taking precautionary measures.

They kept the watertight compartments closed, one boiler on full power, the ship's exhaust systems ready, and the AA guns ready and on the alert. Besides the patrol and the force, most of the crew was resting.

35. Mezeviris [(1971), 181] states: It is a pity that the Admiral did not stay in Nafpaktos for another twenty-four hours! The day after his departure, on July 30, 1940, shortly after sunrise, a small explosion woke me up and I heard the officer of the guard on the deck warning about an air strike. I quickly ran on deck and noticed a water jet 300 meters from the destroyer *V. Georgios* and an aircraft at a great height that was moving away to the west. I took the appropriate measures in case other hostile actions followed. Just like in the case of the destroyer *Hydra*, the bombing was carried out from a great height and we could not verify the nationality of the aircraft. Kavvadias especially mentions the low morale that prevailed in Nafpaktos. He cites Mezeviris' prohibitive orders and the unreasonable extension of the ships' stay in Nafpaktos as causes, which resulted in the officers thinking that they were performing their duties in exile. Worth noting is the clash with Lieutenant Cmdr. Lykakis, who states: (...) I preferred the pitifully acting Lieutenant Cmdr. Lykakis, who asked for an increase in the salaries of the officers. This mentality was new to me; I had never seen it in the Fleet until then; it was the exact opposite of that in the Squadron of Milos and the other ships. See War Diary of the Hellenic Navy (7/30/1940). Lykakis was a combatant officer, who was discharged due to his involvement in Dekemvriana of 1944. In 1987, after his death, he received all the ranks up to that of retired, Rear Admiral (2006). Charatsis (vol. 2, 173) states that he served as the leader of the Greek People's Liberation Navy (ELAN).

36. The A-5 was a smuggling cruiser. It was built in Lavrio in 1927. The Germans found it being repaired at the naval base and used it. It was attacked by British airstrikes near Sounio in 1941 and sank. Paizis-Paradelis. (1999), 17.

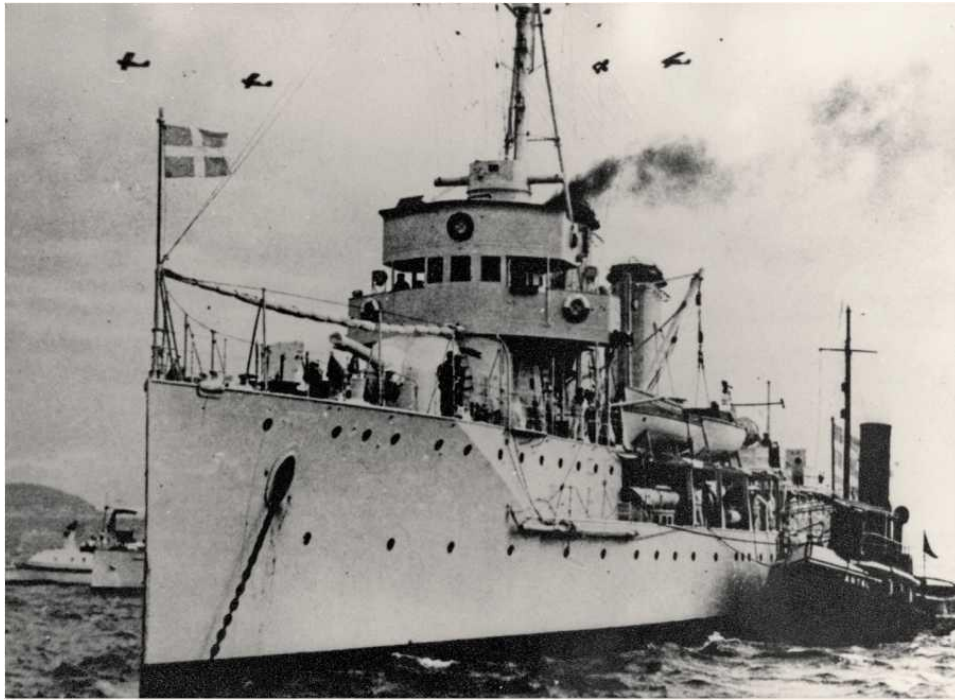
37. HNGS War Diary (8/15/1940) • Kavvadias (1950) • Paizis-Paradelis (1999) • Moraitis (1998) • Roumanis (2002).

At 08:25 a strong shock shook the ship. The ship was hit by a torpedo coming from an unknown submarine at the height of the 2nd boiler room, causing the boiler that was in operation to explode. The explosion threw most of those on deck into the sea. Too many were injured; two NCOs were fatally wounded, while one NCO and five sailors were killed inside or near the boiler room³⁸. The deck between the two funnels and over the boiler room exploded and part of the foremast fell. The ship had a vertical crack on the right side and was probably cut in two. She listed 10°-15° to the left and the deck was covered with steam, oil, water, debris and injured people who were screaming.

The only operating boiler had been destroyed and the vessel had neither steam nor electrically driven exhaust systems. However, the ship sank quite slowly due to its solid construction and there was hope that its grounding would be achieved. The Commander quickly sent an officer to call the steamships of the port to tow it. Meanwhile, lifeboats and motor boats from ashore hurried to collect the people who had been thrown into the sea with the help of the lifeboats of the vessel.

But while this was happening, ten minutes after the first explosion, two consecutive explosions followed on the mainland. These were two other torpedoes, the first of which completely destroyed part of the jetty by throwing stones and water up in the air, while the second exploded near the first with smaller results. These torpedoes were not aimed at the vessel, but at the port, where the steamships *Elli* and *Esperos* were located. These two vessels were full of passengers, disabled, and sick that were scheduled to watch the litany from there. One woman was killed and several others were injured in the blasts. The passengers on board the steamships panicked and began disembarking in a hurry.

38. According to the list sent by the Captain of *Elli*, Angelos Hatzopoulos, to the Ministry for Naval Affairs, the victims of the torpedoing were: Dead: PO Papanikolaos. Missing: PO engineer Mantouvalos, fireman Anastelopoulos, Grivas and Bonos. Wounded: PO electrician Kimoulis, PO engineer Papadopoulos, PO engineer Syrigos, PO engineer Evgenopoulos, PO torpedo man Rakkas, PO gunner Korakas, PO signalman Anagnostopoulos, chief PO gunner Katsaitis, PO gunner Mammis, PO rigger Tsigiotis and the sailors Argiriou, Aggeloudis, Anthoulis, Panagos, Chatzisprou, Mantzoranis, Apostolakis, Synodinos, Pallis, Dendrinis, Giannakis, Mavrommatis, Chatzidimitriou, Samatas, Valmas, Pettas, Katsellis, Anagnostou, Sideratos, Siskos, Logothetis. See Moraitis (1998), 26. By Royal Decree, the Medal for Outstanding Acts was awarded to P. Katsaitis, N. Papanikolaos, I. Mantouvalos, I. Anestopoulos, G. Grivas, I. Bonos, D. Kallias, D. Tomaras. See Lahanos (1991).



The cruiser Elli. Naval History Department.

The Captain, Cmdr. A. Hatzopoulos, failed to cut the anchor chain and began to evacuate his ship. When *Esperos* approached to help, he sent the tugboats away and bid his officers farewell, saying he wanted to stay on board *Elli*. The officers replied that there was no reason for him to stay behind and because he refused to leave, they also refused to abandon the ship unless he came along. The Captain pretended to agree. But when they began to descend the pilot ladder in order of seniority, they found out that the Captain had remained on board. The gigantic midshipman, H. Levantinos, got back on board, grabbed him and forced him to board the lifeboat³⁹.

The *Esperos*, aided by a small motor boat, tried to drag *Elli* by its anchor. Then flames erupted from the second funnel. The oils had caught on fire and the ammunition was next. The vessel had listed even more, the prow had sunk and the water had reached the portholes. The towlines broke and when *Esperos* tried to tow it for a second time, the attempt had the same fruitless ending. *Elli* sank one hour and fifty-five minutes after its torpedoing.

The Italian Naval Attaché denied any responsibility for the incident and asked to be informed about any ship mobility and to not carry out any further movements before notifying his Staff. Nevertheless, the collection of the pieces of the torpedoes showed the guilt of the Italians as the initials K.M. (Regia Marina) were on them. Prime Minister Ioannis Metaxas ordered the Commander of the Fleet to keep the nationality of the submarine a secret.

39. Dimitrakopoulos (2006).



The next day, two Italian aircraft bombed the destroyers *V. Georgios* and *V. Olga*, which were sailing to Tinos to accompany the ships of the pilgrims returning to Piraeus, although the Italian Attaché in Athens had been informed⁴⁰.

After *Elli's* torpedoing and because the intentions of Italy were already clear, the HNGS completed the preliminary mobilization phases as soon as possible and, in consultation with the HAGS, proceeded to transport to Thrace the military units located on the eastern islands. It was reasonably feared that Italy's huge naval and air force would make it impossible to transport them after the start of the war⁴¹.

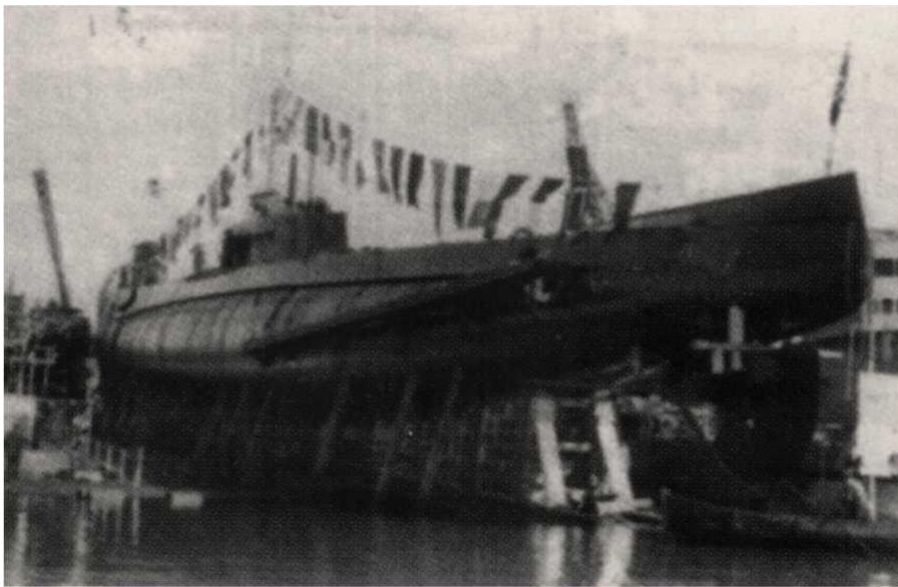
With the declaration of war, the laying of the Aegina-Fleves minefield was immediately ordered. For this action, the Naval Base provided all the auxiliary vessels of its jurisdiction located in the area. The Fleet Commander employed the *Leo*-type destroyers⁴², while at the same time he undertook conducting the operation, using sufficient Protection Forces⁴³ at his discretion.

40. It was imperative that the crew of *Elli* be transported to the Naval Base, as well as six large passenger ships with more than 10,000 pilgrims, who refused to depart unaccompanied. In fact, Morin, the Italian Attaché himself had determined the time of departure and the speed.

41. Kavvadias reports: Military transports went to the front, where possible by land or at least by the narrow passage in Lefkada. However, the Army of the Archipelago, due to the proximity to the Dodecanese, moved before the declaration of war. The Government notified Italy (whose attitude had calmed down a bit since the torpedoing of *Elli*) and ordered the Fleet to escort the transport ships. This was a brilliant opportunity for preliminary training and I sent the duty officer after the 1st and 2nd Squadrons. When he came back, he told me that there was the impression that submarines were following us, so he laid out warning depth charge. HNGS War Diary (10/28/1940).

42. The wild beasts of the Balkan Wars.

43. Time Schedule 0522 of 10/28 of HNGS/S to the Commander of the Fleet and Naval Base (Naval Station-Epole). To execute K-27/47331 and 4322 of 8.23.40; to provide *Leon*-type and all the appropriate auxiliary vessels in the area of the Naval Base. The action would be undertaken by the Fleet Commander or the authorized user of the appropriate Protection Forces under him.



The Italian submarine that torpedoed Elli. Naval History Department

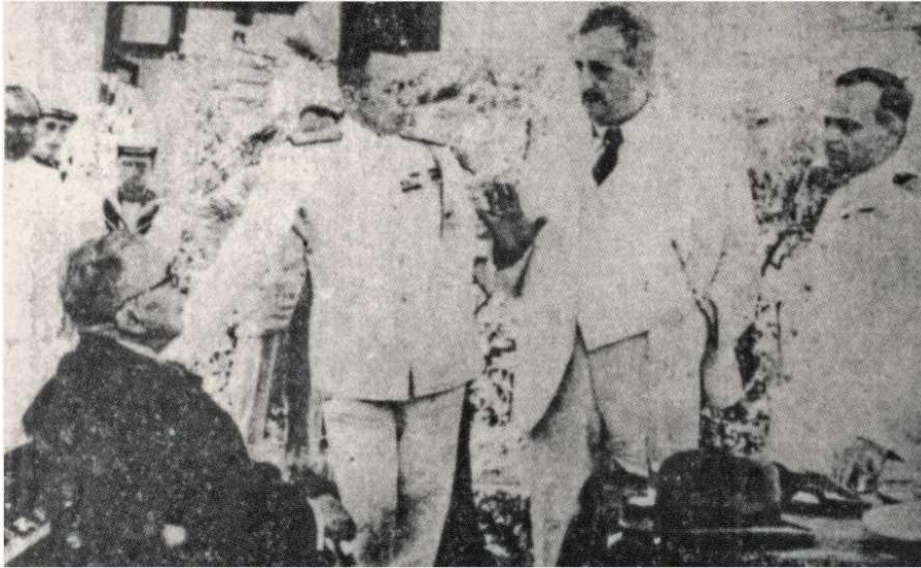
However, despite the efforts of the Command of Torpedoes and Mines (CTM), the minelayers were not ready on October 28, so the mine laying was postponed to the next day⁴⁴. The Commander of the Fleet assigned the operation to the SDC (Superior Destroyers Commander) and, in addition to *Orion*, he provided the destroyers *Panthir*, *Aetos*, *Ierax* and *Hydra* and for their protection the destroyers *V. Georgios*, *Leon* and *Spetsai*. The details of the operation were arranged by the SDC, Captain Mezeviris⁴⁵. At the same time, the minefield of Methana-Moni was laid. The operation was undertaken by the minelayers *Strymon* and *Aliakmon* with the coverage of *V. Olga*.

On October 31, following a request by the HAGS to relieve the Army on the western front, the Chief of the HNGS ordered the Fleet Commander via telephone to position two *Hydra*-type destroyers in the bay of Sagiada on the same day, in order to bombard the enemy troops near the coast. An Infantry Major would board the ships to determine their targets⁴⁶.

44. Time Schedule 1820 of 10/28 of the Commander of the Fleet to the HNGS/S: I report that due to belated preparation of order K-27/4331 and 4332 under CTM it is postponed to tomorrow evening 10/29/40.

45. Fleet Commander Kavvadias reports: The first mission of the Fleet was the laying of the mines in Fleves-Aegina, Methana-Monis and S. Evoikos between October 29 and October 31. The SDC was conducting the Saronikos operation, which was not successful, and it was necessary to do the Fleves-Aegina line twice. But I think that criticism in retrospect is unfair. Only the Fleet with the destroyers had a basic performance of mine laying training, as *Elli* was provided for this job. HNGS War Diary (10/29/1940).

46. Two *Hydra*-type destroyers shall set sail so they would be in Sagiada Bay before October 31, where they would bomb the enemy troops near the shore, to the discretion of the senior of the Captains. The Infantry Major shall board the ships to determine the targets. After the operations they shall return to the Naval Base. The course should be outside Araxos and as close as possible to our coasts. An English Commander of the Mediterranean Fleet was informed about the operation, moving in the Ionian Sea. See HNGS War Diary (10/31/1940).



For the operation, the Commander of the Fleet assigned the destroyers *Psara* (Lieutenant Cmdr. Panagiotis Konstas) and *Spetsai* (Lieutenant Cmdr. Vassilios Asimakis). The whole operation took place under very bad weather conditions, which made it difficult to keep a visual on the targets⁴⁷. A total of 234 shots were fired (50 from *Psara* and 184 from *Spetsai*). Fires were observed⁴⁸, while the Headquarters expressed their satisfaction. There was no response from the Italians. It is important to note that on their return, the Greek destroyers were almost attacked by the submarine *Papanikolis* that was patrolling the area of Patraikos under the orders of the NDA-1⁴⁹.

On October 31, boats⁵⁰ were sent to the Dardanelles to receive Russian wheat. The warships that were ordered to accompany them were the destroyers *V. Georgios*, *Hydra* and *Kountouriotis*. In addition, they had been ordered to pick up the oil tankers located in the Straits and lead them to Piraeus.

47. Konstas Report. HNGS War Diary (10/31/40).

48. HNGS War Diary (10/31/1940).

49. SSC (Senior Submarine Commander) in the second paragraph of his 11.9.40 no. 460 confidential report to the Fleet Commander states: Please take into consideration and examine the issue of receiving no notification from the sailing torpedo boats under the NDA-1 regarding the passage away from the area of a surface ship, which was close to causing a disaster.

50. *Agaliani, Margarita, Danapris, Popi and Tasia*. HNGS War Diary (10/31/40).

At the same time with the above escorts, the sea military transport assemblies began on November 1 with the partial transport of the 3rd Infantry Regiment and the 2nd Artillery Park from Chalkida to Volos. This transport was successfully carried out between November 1 and 4 with the help of the NDA-4, without escorts, at the disposal of merchant vessels.

At the same time, the NDA-1 ensured the transport of the Peloponnese troops to Sterea through the Gulfs of Corinth and Patras, which were completed on November 16. For their AA protection, the torpedo boats *Niki*, *Aspis* and *Kidonia* had been provided by the NDA-1 from the first day of the hostilities.

During this first transport period, which preceded the transport in Crete, until November 16, a total of 41,578 men and 18,057 animals were transported under the care of the Navy⁵¹. These transports were a complete success, as there was no loss of materials or personnel, despite the frequent changes in the requests of the HAGS due to the situation on the front. However, in addition to the transport of large military units, all kinds of materials (food, ammunition, gasoline, etc.) were transported to Epirus by requisitioned sailboats.

The aid of the British Navy in the missions of the Greek Fleet should be particularly noted. The British Fleet patrolled the Greek coasts from a distance and acted as a barrier to a possible attack from the Italian Surface Fleet. Nevertheless, Great Britain was going through very difficult times; the bombing of London had begun and its sole ally in Europe was really only Greece. Thus, the British aid consisted of the patrol of the British Fleet from a distance and the scarce air cover mainly with Gloster Gladiators fighters. Around mid-February 1941 they added the 33rd Squadron of Hurricane fighters, and in the landing of Crete, they provided a small military force for the organization of the Souda Bay so that it could become an advanced base for the defense of the island that had been left unguarded after the transport of the Cretan Division to the front.

As for the British air support, it should be noted that the average strength of the Gladiators amounted to 26 aircraft, while that of the Hurricane to 18. In January 1941, three more squadrons of Bristol Blenheim light bombers, 21 aircraft each, were added. In addition to the British Air Force stationed in Greece, Wellington-type aircraft flying from Egypt bombed Italian and Albanian ports at the points where the Italian Army was disembarking. The British air support was significant due to the inadequacies of the Greek Air Force, which at the time of the German invasion had only 30 aircraft of all types, as well as those from the Naval Cooperation. The British also provided financial support. Great Britain provided Greece with a monthly credit of 5,000,000 pounds for the needs of the war.

51. Fokas (1953), vol. 1, p. 111

At the same time, Greek submarines were patrolling the Adriatic. The case of misunderstanding that almost led to the sinking of surface ships of the Greek Fleet by a Greek submarine⁵² brought the command of the submarines from the NDA-1 back to the SSC (Superior Submarine Commander), who was under the Commander of the Fleet. The departure of *Triton* was ordered on November 3, while *Katsonis* was ordered to replace *Papanikolis* and *Nireus* in patrolling. In these first patrols there was no contact with the enemy.

From the beginning of the Greco-Italian war there were thoughts of offensive raids. The inhibitive factor was the overwhelmingly superior firepower of the Italian Fleet. A possible mass loss of vessels would render the Greek Navy useless till the end of the war. The Chief of the HNGS considered that such actions should be avoided in order to keep the Fleet as intact as possible⁵³, although the Commander of the Fleet had considered carrying out such an operation with the use of *G. Averoff* and *Kilkis* (*G. Averoff* had its known problems, while *Kilkis* was thought completely useless by the Naval Base) or with the use of torpedo boats. The logic behind this was that even a possible loss of these vessels would not be a terrible hit for the Fleet⁵⁴. The British Fleet Admiral of the Eastern Mediterranean ruled out any possibility of an offensive attack against the Italian-occupied Dodecanese⁵⁵. Finally, there was no strong air force to support the operations during the day. So, according to the Commander of the Fleet, there was no other solution than the night raid with destroyers in the Adriatic Sea, considering the transports were slowly being completed and the destroyers remained available. Nevertheless, the British were again a deterrent. The leadership of the British Fleet was driven by orthodox business views. On the other hand, however, the government was under pressure from the public, who thought the Navy to be inactive. Indeed, the invisible yet very important role of the Navy was not clear to the public, while the heroic struggle of the fighting Army inevitably created comparisons. In addition, the HAGS had been urging the Navy to suspend or even block the sending of Italian reinforcements to the Albanian front since the first ten days of November.

52. See footer 49.

53. Kavvadias (1950), 176 and so on. It is worth noting the words of the then Commander of the Fleet, Admiral Kavvadias: We thought that pressuring the Government into letting us risk the operation was more about satisfying our pride than the needs of the war and we were looking for the best way to present this need. The impatience of the public had affected the Government to the degree of asking themselves for a naval enterprise, even if the chances of winning were trivial. It was enough to show that the Fleet was not kept inactive because of fear.

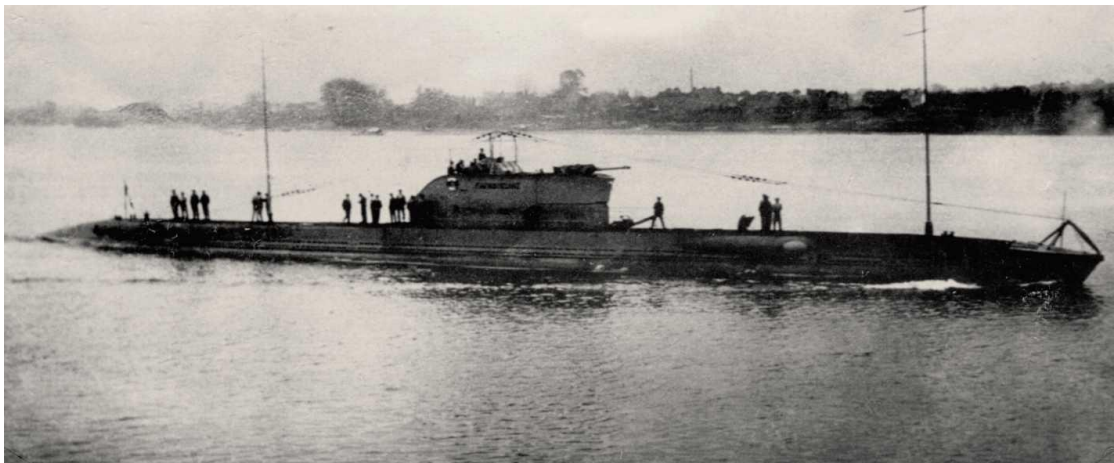
54. Kavvadias (1950), 175.

55. Fokas (1953), 120.

The Supreme War Council convened on the afternoon of November 11 to discuss the issue, chaired by the King and attended by his successor. The meeting was attended by the Prime Minister, the Deputy Ministers of the Army, Navy and Air Force, Field Marshal Papagos, the Chief of the HAGS, the Commander of the Fleet and the Chief of HAFGS. The Prime Minister decided to launch a raid in Otranto and, at the same time, to look for the possibility of British cooperation⁵⁶.

By order of the Commander of the Fleet, the destroyers sailed separately from the Naval Base; *V. Georgios* (on which the SDC was aboard) at 16:35 on November 13, *Hydra* at 18:45 on November 13, *Kountouriotis* at 22:10 on November 13, *Psara* at 00:25 November 14 and finally *V. Olga*, on which the Commander of the Fleet himself was aboard, at 02:25 on November 14. Of these, the *Kountouriotis*, while towing through the canal, collided with the walls and bended its left propeller. The Fleet Commander was thus forced to order its return, because the vibrations of this damage would have been very big and at great speed.

The destroyers moved in different directions and anchored at different points so they would not be detected by the Italian Air Force. *V. Georgios* was in Nafpaktos, *Psara* in Itea, *Hydra* in the Aegean. *V. Olga*, which last crossed the Corinth Canal, sailed alone. On the afternoon of November 14, the destroyers set sail and after crossing the barrier of Rio they met in front of the barrier of Pappa-Tholis and went out to the Ionian Sea.



The Papanikolis submarine in the Adriatic Sea. Naval History Department.

56. Then the British Naval Attaché was summoned here to discuss the issues of the cooperation with him. But in this case, the operation could be done in the same day. It is imperative that we conduct this raiding operation under our destroyers in the Strait of Otranto, whether the British take part or not, and that we advance as far north as possible in order to cut off any reinforcements coming from Italy to Avlona or Agioi Saranda. In the meantime, get in touch with the British Naval Attaché for all relevant issues. I. Metaxas. Fokas (1953) vol. 1, 124.

Eventually, this first Otranto raid was fruitless. Only a couple of sailing vessels were seen throughout the whole course. Greek ships were in serious danger due to the calmness of the sea, as the trail they left on the surface of the sea as they sailed at high speed was a big target for aircraft and submarines. Nevertheless, no enemy attack took place⁵⁷. Public opinion and the press saw the event with enthusiasm, while it also made a positive impression on the allies. The Prime Minister decided that such an operation should be repeated in the future. This bold and risky operation helped to raise the prestige of the Navy.

While the victorious advance of the Greek Army had begun on November 14, the HAGS had asked the HNGS, after the end of the transports from Chalkida, Piraeus, Patras and Mytilene, to relocate the 5th Division from Crete to Thessaloniki. This relocation presented significant difficulties, which had to do with the vicinity to the Italian-occupied Dodecanese and the large size of the troops being transported. The troop, which was to be relocated, consisted of 532 officers, 17,309 soldiers, 71 animals, 5,424 loads of animals, 30 mountain guns and more than 100 cars⁵⁸.

To carry out these transports, the HNGS began collecting transport ships in South Evoikos and notified the HAGS that the operation could be launched on November 17 with seven vessels from Heraklion and five from Souda. Air defense during the boarding of the troops in Heraklion and support from the British surface warships were set as conditions. The British Fleet Admiral of the Mediterranean said he would provide support and the AA defense cruiser *Coventry* to protect the escort from Crete to Cape Karifeas, and that the *Poona* aircraft carrier⁵⁹, carrying fighter aircraft, would be over neighboring waters on November 17. It was decided to make the first transport on November 17, but only from Souda due to lack of air defense.

It was scheduled that the escort would sail to Thessaloniki via Euripus. The missions of the Air Force-Naval Cooperation and the protection of the Fighter Aviation Division of the Army over the Euvoikos and Thermaikos were determined, as well as all other operational details.

57. To all this we must add the accidental exposure of the surprise attack of the Greek ships by the Greek observatory. The observatory of the Argostoli Information Center, despite the recent ban on the NDA-1, telegraphed: four destroyers of unknown nationality sailing towards Skirona.

58. Fokas (1953), vol. 1, 139. HNGS War Diary (11/17/1940).

59. The aircraft carrier must be named *Poona* and not Boona. Poona (Pune) is a city in India. In the War Diary of the HNGS, however, we find this message from the British Commander of the Mediterranean Fleet: "Carrier Boona Fighter Aircraft will be in the vicinity on the 17th".

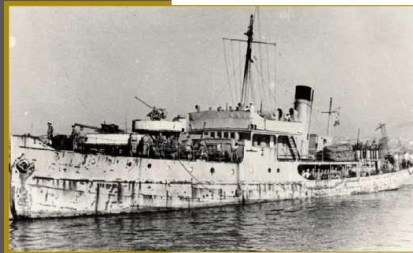


The engine personnel of the submarine
Papanikolis during their return to Greece
after patrolling in the Adriatic Sea.

Naval History Department.



Hydra



Strymon

The destroyers *V. Olga*, *V. Georgios*, *Psara*, *Hydra*, *Leo*, *Panthir*, *Aetos* and *Ierax* were appointed as escorts while the British *Coventry* would also follow them until Kafiareas. *Corinthia*, *Elsi*, *Lesvos*, *Sofia*, *Ionia*, *Alberta*, *Sonia*, *Eleni Empirikou* and *Ardena* ferries would be used as transport ships.

The escort was set to sail in the early afternoon hours of November 17 and in order to prevent any delays, the Naval Commander of Crete was ordered to complete the boarding on the transport ships *Alberta*, *Ardena*, *Sonia* and *Eleni Empirikou* by the evening of November 16 to November 17, so that the loading of the rest of the transport ships would be done during the day.

Nevertheless, the military units, following the order of the divisional commander



of Crete, began to board the ships in the morning hours of November 17⁶⁰. The result of this action was a seven-hour delay in departure. Eventually, they sailed at 1am on November 18. The 14th Infantry Regiment, the 5th Artillery Regiment and smaller military troops boarded. The British *Coventry* left the escort at the scheduled location, while, as the convoy was approaching Kara Bournou, the destroyers *V. Georgios*, *V. Olga*, *Psara* and *Hydra* left and headed to the Naval Base. The remaining four destroyers along with the transport ships sailed successfully to Thessaloniki on the afternoon of November 19. 166 officers, 5,705 soldiers, 2,277 animals, 26 mountain guns and 1,917 animal loads disembarked.

Alexandros Sakellariou. As a Commander of the HNGS, Minister for the Naval Affairs and Vice President of the Government after the suicide of Prime Minister Alexandros Koryzis, he contributed in the Greek Fleet sailing to Alexandria to continue the fight against the Axis powers.

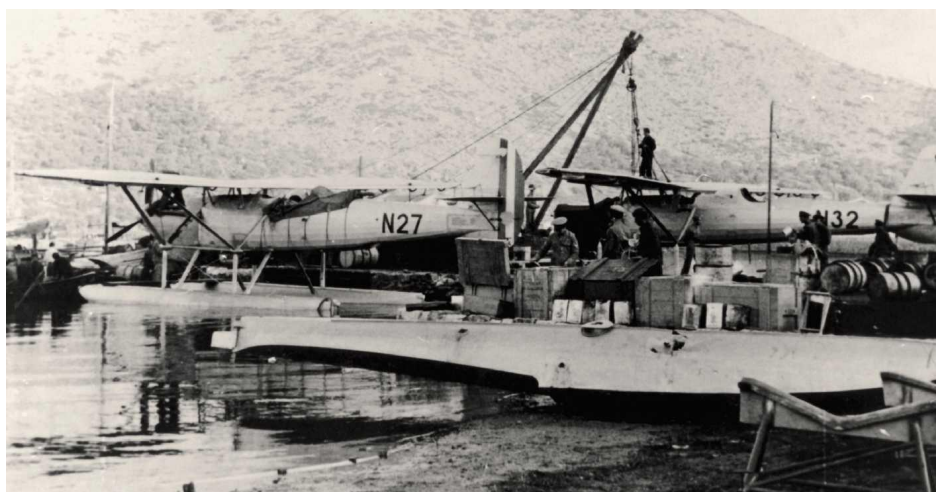
While the operation was in progress, an urgent request from the Commander in Chief ordered for the acceleration of the completion of the military transports from Crete. For this reason, a secret order of the HNGS provided for the creation of two convoys: the N1, for the transports from Heraklion and the N2, for the transports from Souda. The first would consist of nine transport ships, which had carried out the above transport from Souda to Thessaloniki, accompanied by the four *Leo*-type destroyers. The second one would consist in Piraeus by the cargo ships *Ollandia* and *Asimina Baika* and the passenger ship *Attica*, escorted by two *Hydra*-type destroyers. The N1 would be used for transports from Heraklion, while the N2 would take over the transports from Souda. The transports from Heraklion were scheduled for November 22, while those from Souda on November 19 and 21. The transport from Heraklion would happen on condition of the participation of the British cruiser; otherwise all transports would happen from Souda.

60. HNGS War Diary (11/17/1940).

At the same time, the HAGS requested that as many vehicles from the 6th squadron as possible be transported from Souda on November 19. So, *Andros* was added to the transport ships and the reinforced N2 convoy sailed in time from Piraeus with *Spetsai* as its only escort. It reached Souda at noon on November 19 with a few hours delay due to the low speed of the transport ships. Due to the untimely completion of its repair by the naval yard, *Kountouriotis* sailed alone and arrived in Souda a little later. On the night of November 19, the escort sailed from Souda and arrived at Piraeus on the afternoon of November 20, where the military troops disembarked.

The next transport from Souda was decided to be postponed for 24 hours and in addition, instead of the N2, the transport would be carried out by the merchant vessels *Chios*, *Thrace*, *Crete*, *Asimina Baika* and *Ollandia*, accompanied by the destroyers *Psara* and *Hydra*. From these, *Chios* was in Souda since November 20, having transported wheat, flour and passengers from Piraeus. The steamships *Thrace* and *Crete*, accompanied by the destroyers *Psara* and *Hydra*, sailed to Souda from Piraeus on the morning of November 21. *Asimina Baika* and *Ollandia* sailed individually from Piraeus and arrived in Souda on the morning of November 22.

After loading the remaining 58 cars of the 6th Car Squadron and boarding 1,948 men and 1,418 animals, the escort sailed on the afternoon of November 22. However, a warning from the British Commander of the port of Souda for the appearance of Italian submarines and laid mines forced the Commander of *Psara* to drop its anchor and request a seafloor search for secure passage, so that he would be able to sail the next morning. After the information about the appearance of Italian submarines and laid mines was finally verified as invalid, the convoy set sail. It arrived at Piraeus on the night of November 23 to 24, where the military troops disembarked.



4. Κειμενική Ανάλυση

Το πρωτότυπο κείμενο που ανέλαβα να μεταφράσω είναι απόσπασμα βιβλίου γραμμένου στα ελληνικά και αυτό από την αρχή δυσκόλεψε τη μεταφραστική διαδικασία, καθώς η μετάφραση προς γλώσσα που δεν είναι η μητρική γλώσσα του μεταφραστή ενέχει αυτόματα περισσότερους «κινδύνους». Ωστόσο, το κείμενο, όπως και ολόκληρο το βιβλίο έχει πληροφοριακό χαρακτήρα. Σκοπός του είναι να μεταδώσει πληροφορίες και γνώσεις σχετικά με την ιστορία του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού στο ευρύ κοινό, δηλαδή στους αναγνώστες του, και επιτελεί την ίδια λειτουργία με το πρωτότυπο. Το κοινό, βέβαια, δε καθορίζεται και μπορεί να αποτελείται και από δέκτες με ελάχιστες ή και καθόλου προηγούμενες γνώσεις πάνω στο αντικείμενο. Σύμφωνα με τον Vermeer, ο παραλήπτης είναι «ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που καθορίζει τον στόχο μιας μετάφρασης» (1987α: 29) και το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τον κανόνα της ενδοκειμενικής συνεκτικότητας από τη θεωρία του Σκοπού του, που ορίζει ότι ο δέκτης θα πρέπει να μπορεί να κατανοήσει το κείμενο-στόχος (Reiss και Vermeer, 1984: 109 κ.ε.), το ύφος του κειμένου-πηγής διατηρείται και στο κείμενο-στόχος. Η ενδοκειμενική συνεκτικότητα είναι αυτή που επιτρέπει στους παραλήπτες να διαβάσουν και να καταλάβουν το μετάφρασμα και η διακειμενική συνεκτικότητα επιτρέπει να διαπιστώσουμε την πιστότητα μεταξύ των πληροφοριών που μεταφέρονται από το κείμενο-πηγή στο κείμενο-στόχος. Επίσης, τα μεταφραστικά προβλήματα που παρουσιάστηκαν κατά τη μεταφραστική διαδικασία ήταν κυρίως προβλήματα ορολογίας και πιο συγκεκριμένα προβλήματα με αχρηστευμένους όρους χωρίς ισοδυναμία στα Αγγλικά. Το πρωτότυπο κείμενο εκτός από λεκτικά στοιχεία αποτελείται και από μη λεκτικά, όπως εικόνες, οι οποίες πλασιώνονται από λεζάντες. Τα μη λεκτικά μορφολογικά στοιχεία του κειμένου μεταφέρθηκαν και αυτά όπως και τα λεκτικά.

Για την ανάλυση του κειμένου και των μεταφραστικών διαδικασιών ακολουθήθηκε κατά βάση η κατ'ανιούσα σειρά (αγγλ. bottom-up) αναλυτική διαδικασία κατά τη Nord (2014: 152-153). Αρχικά δημιουργήθηκε το γλωσσάριο, το οποίο κατά τη διάρκεια της μετάφρασης ενημερωνόταν τακτικά, με τις άγνωστες λέξεις και όρους και στη συνέχεια βρέθηκαν οι βαθμοί του Πολεμικού Ναυτικού καθώς και η επίσημη μετάφραση των ονομάτων των πλοίων στα αγγλικά. Στο κείμενο δεν παρατηρήθηκαν εσωτερικές ιδιαιτερότητες καθώς ο λόγος ήταν απλός και πεζός, εστιάζει στο περιεχόμενο και παρόλο που δεν έχουμε ενδείξεις από τον πομπό για τον πολιτισμό-στόχο ή τους δέκτες του μεταφράσματος, το ύφος του πρωτότυπου κειμένου διατηρήθηκε. Εξάλλου, όπως δηλώνει και ο ίδιος ο συγγραφέας στον πρόλογό του στο βιβλίο, κύριος σκοπός του είναι να πληροφορήσει όποιον αναγνώστη το επιθυμεί για την επίτομη ιστορία του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Επομένως, όπως προαναφέρθηκε διατηρήθηκε και το κειμενικό είδος, ύφος και λειτουργία του πρωτοτύπου, πάντα με την προϋπόθεση το μετάφρασμα να είναι κατανοητό από τους δέκτες της γλώσσας και πολιτισμού-στόχου.

Παρακάτω θα αναλυθούν τα μεταφραστικά προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν κατά τη μετάφραση του κειμένου.

5. Επί μέρους σχόλια

5.1 Ορθογραφικά και Τυπογραφικά Λάθη

Στην πρώτη ανάγνωση του πρωτοτύπου διαπιστώθηκαν αρκετά μικρά ορθογραφικά ή τυπογραφικά λάθη και παραλείψεις, κυρίως στις υποσημειώσεις, που βέβαια δεν έγιναν εσκεμμένα, αλλά καθώς φαίνεται κατά την τυπογράφιση του βιβλίου σε αρχείο doc στον υπολογιστή και την διάταξη των σελίδων. Υπάρχουν κομμένες λέξεις και φράσεις που ωστόσο δεν αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα στην κατανόηση του κειμένου. Κυριότερο πρόβλημα ήταν ότι σε πολλές λέξεις το υ είχε αλλάξει σε ν και το ότι το ν έλλειπε από κάποιες λέξεις. Μερικά παραδείγματα είναι: «2Γις Απριλίου», «ΥύποςΟτει/Ιιοιηά», «ατμόπλοιο ΈΛΛ/】», «δι'άποστολην ίκαχ'οποιουσαν», «τυχόν κι' ουμενων», «Ναύαρχος Τιιϊβ», «τη 19'ι Νοεμβρίου και την 21'ι Νοεμβρίου», «20'κ Νοεμβρίου», «Καρηφέως», το οποίο θα έπρεπε μάλιστα να είναι Καφηρέας. Τα λάθη αυτά διορθώθηκαν στη μετάφραση καθώς ήταν φυσικό. Ωστόσο, στις ελάχιστες περιπτώσεις όπου δεν μπόρεσα να βγάλω νόημα από τα ορθογραφικά και τυπογραφικά λάθη (π.χ.: «Ναύαρχος Τιιϊβ», «ΥύποςΟτει/Ιιοιηά») έγιναν παραλείψεις στο μετάφρασμα, χωρίς αυτό να επηρεάζει στην κατανόηση του κειμένου-στόχος.

5.2 Χρήση Δημοτικής

Στο πρωτότυπο, επίσης, παρατηρήθηκε και η χρήση της παλιάς δημοτικής κυρίως στις υποσημειώσεις, όπου παραθέτονται τα λεγόμενα ή οι καταγραφές ημερολογίων κάποιων διοικητών, πλοιάρχων και υποπλοιάρχων. Ως παραδείγματα δίνονται τα εξής: «23. Αναφορά Λούνδρα: Προβλέπων ότι ή παρουσία τόσαη' άτάκτων και προσφύγων ήτο δυνατόν νά έπιφέρϊ] άταξίαν έν τή πόλει, και έν σιπειτοήσει μετά τού στρατιωτικού Διοικητού, κ. Μάργαρη, έκάλεσα τον Διοικητήν τής Ταξιαρχίας Νέστου Συνταγματάρχη Καλήν καί τω συνέστησα τά κάτωθι: 1) Άπαντες οί Αξιωματικοί νά άνακατανεμηθού'ν εις τά διάφορα τμήματα καί νά προβούν εις διαλέξεις προς τούς στρατιώτας, τονωτικές τού ήθικού των. [...] 4) Νά οργανώση εις λόχον άπαντες τούς ένοπλους άνερχομένους, ως προελέχθη, εις 300 καί νά θέση τούτους υπό τάς διαταγάς άνωτέρου Αξιωματικού τού Στρατού.», «Καί είναι μέν αληθές ότι διά τής μή προβολής ούδεμίας άντιστάσεως άπεφεύχθησαν μεγάλοι ζημίαι καί θύματα, πάντως, όμως, ήμεϊς, οί εύρεθέντες εις τήν δυσχερή ταύτην θέσιν, δέν δυνάμεθα νά ειμεθα υπερήφανοι. Έη νήσος θά ώφειλε κατόπιν των μεγάλων φόρων, τούς όποιους, ως εκ τού έξαιρέτου μεγάλου πλούτου της, προσφέρει εις τό Κράτος -περί τό δισεκατομμύριον έτησίως- νά έχη τήν άξίωσιν, όπως τούτο τής δώση καί τά άναγκαϊα μέσα άμύνης, έφ' όσον άλλωστε είχε χαρακτηρισθή καί ως ζώνη τών πρόσω (...).», «Χαρακτηριστική η προστριβή με τον πλωτάρχη Λυκάκη, ο οποίος αναφέρει: (...) έπετίμησα τον μεθύστερον οίκτηράς δράσεως Πλωτάρχη Λυκάκη, όστις έζήτησεν αύξησιν ισοδοσίας τών άξιωματικών. Έη διανοητικότης αυτή ήτο νέα δι' έμέ, δεν τήν είχον άντιληφθή ποτέ

έως τότε εις τον Στόλον, ήτο άκρως αντίθετος προς τήν τής Μήλου Μοίρας καί τών λοιπών πλοίων», «24. Αναφορά Λούνδρα; Έγώ ό ίδιος επέβην τον αυτοκινήτου μου, περ έν τώ μεταξύ είχε καταφθάσει και κατε υθόνθην προς τό Στρατηγειόνινα εκείθεν δώσω διαταγάς προς τον Διοικητήν τοί'Έμπέδου καθόσον ώς έπληροφορήθην τόσον ό Στρατηγός Μάργαρης, όσο και ό Συνταγματάρχης Καλής είχαν αποκλεισθεί εις τήν Στρατιωτική Λέσχην καί δέν ήδόναντο να έξέλθουν αυτής. Διερχόμενος τήν παραλιακήν οδόν ήκονσα τι)ν φράσιν «Βαράτε του Ναυάρχου» καί ταντοχρόνως πλήθος πυροβολισμών νά ρίπτωνται έκ τών πέριξ, οϊτινες όμως δεν έθιξαν ονδένα, καθόσον τό σκότος δεν επέτρεπε καλήν σκόπενσιν. Έφθασα εις τό Στρατηγειόν καί έσπενσα άμέσως να δώσω διαταγάς καί εις τον Διοικητήν του Έμπέδον διά τι)ν άποστολήν περιπόλων έξ έντόπιων στρατιωτών εις τά διάφορα σημεία, εις ά κατά τας πληροφορίας μου ήσαν συγκεντρωμένοι οί άτακτοι. Μετά ήμίσειαν ώραν κατέφθασε εις τό Στρατηγειόν καί ό Στρατηγός Μάργαρης.»

Η ύπαρξη της δημοτικής στα πρωτότυπο θέτει ένα γλωσσικό ζήτημα που δεν μπορεί να απαντηθεί με κάποιον αντίστοιχο τρόπο στα αγγλικά. Η χρήση μιας πιο παλιάς μορφής της αγγλικής γλώσσας (για παράδειγμα η χρήση του *thou* αντί για το *you*) θα έδινε αυτόματα στο κείμενο έναν τόνο πιο απαρχαιωμένο, κάτι που δε θα θέλαμε και δε θα αποτελούσε σωστή μετάφραση της δημοτικής. Σε πολλά σημεία ήταν αναγκαία μια πρώτη ενδογλωσσική μετάφραση από την δημοτική στα νέα ελληνικά. Ορισμένες λέξεις και προθέσεις δεν ήταν γνωστές ή ήθελαν διασταύρωση και η περίπλοκη σύνταξη των προτάσεων πολλές φορές δυσκόλεψε στην κατανόηση του νοήματος, όπως: «υμένης τής έμφανίσεως», «ζώνη τών πρόσω», «(...) έπετίμησα τον μεθύστερον οίκτρας δράσεως Πλωτάρχην Λυκάκην, όστις έζήτησεν αύξησιν μισθοδοσίας τών άξιωματικών.», «Η νήσος θά ώφειλε κατόπιν των μεγάλων φόρων, τούς όποιους, ως εκ τού έξαιρέτου μεγάλου πλούτου της, προσφέρει εις τό Κράτος -περί τό δισεκατομμύριον έτησίως- νά έχη τήν άξίωσιν, όπως τούτο τής δώση καί τά αναγκαία μέσα άμύνης, έφ' όσον άλλωστε είχε χαρακτηρισθή καί ως ζώνη τών πρόσω (...).», «αντίτορπιλικά τύπου Ύδρα να έκπλεύσουν ίνα άμα τή έώ τής 31ης Όκτωβρίου εύρίσκωνται εις όρμον Σαγιάδας, όπου νά βομβαρδίσωσι τά παρά τήν άκτήν έχθρικά τμήματα επί χρόνον άφιέμενον εις τήν κρίσιν τού άρχαιοτέρον τών Κνβερνητών».

Με βάση την Reiss (1971, σ. 54-88), για το δίλημμα του πώς μεταφράζουμε τη δημοτική, λήφθηκαν υπόψη μερικά ενδογλωσσικά και εξωγλωσσικά κριτήρια, όπως το αν θα είχε κάποια λεξιλογική ή σημασιολογική αξία για τον αγγλόφωνο αναγνώστη το αν γνώριζε ότι αυτό που διαβάζει είναι γραμμένο στη δημοτική στα ελληνικά. Όσον αφορά το ευρύ κοινό, μάλλον όχι, επομένως, εν τέλει η δημοτική μεταφράστηκε κανονικά χωρίς κάποια ιδιαίτερα στοιχεία που να υποδεικνύουν ότι αυτό που διαβάζει ο αναγνώστης προήλθε από μια παλαιότερη μορφή της ελληνικής γλώσσας. Βέβαια, σε αυτή την απόφαση συνέβαλε και το γεγονός ότι, καθώς δεν υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ της δημοτικής και της νέας ελληνικής, δεν δημιουργείται και κάποια έλλειψη λεξικής, σημασιολογικής ή συντακτικής «ισοδυναμίας» μεταξύ του κειμένου-πηγή και του κειμένου-στόχος, δηλαδή προβλήματα που θα συναντούσαμε εάν έπρεπε να μεταφράσουμε την καθαρεύουσα και από τη στιγμή που «ο Σκοπός της μετάφρασης καθορίζει τη μορφή της ισοδυναμίας που απαιτείται για μια επαρκή μετάφραση» (Nord, 2014:

88). Τέλος, χαρακτηριστικά είναι και τα ορθογραφικά και τυπογραφικά λάθη στις σημειώσεις γραμμένες στη δημοτική.

5.3 Ονόματα προσώπων, πλοίων και τοπωνύμια

Στο πρωτότυπο απόσπασμα συναντάται αρκετά ονόματα και ονομασίες που αναφέρονται σε πρόσωπα, πλοία και τοποθεσίες που έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην ιστορία του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Από τοπωνύμια αναφέρονται ενδεικτικά τα εξής: Βόλος, Οχυρό Βορείου Ευβοϊκού, Σκαραμαγκά, Θάσος, Αμφίπολη, Μούνδρος, τα Στενά, Δαρδανέλια, Κορινθιακός Κόλπος, Οτράντο και Καρηφέως. Σε ορισμένα τοπωνύμια έγινε απλή μεταγραφή χαρακτήρων (transliteration), όπως με τα Βόλος-Volos, Σκαραμαγκάς-Skaramagas, Θάσος-Thasos, Αμφίπολη-Amphipolis, Μούδρος-Moudros, Οτράντο-Otranto, Καρηφέως (το οποίο είναι λάθος, το τοπωνύμιο είναι Καφηρέως)-Kafireas, κ.α. Άλλα μεταφράστηκαν μερικώς όπως τα Οχυρό Βορείου Ευβοϊκού-Northern Enoikos Fort και Κορινθιακός Κόλπος-Gulf of Corinth, ενώ άλλα είχαν αντίστοιχη ονομασία στα αγγλικά όπως τα Στενά-Straits και Δαρδανέλια-Dardanelles.

Μεταγραφή στους χαρακτήρες έγινε και στα ονόματα των προσώπων και των πλοίων που βρίσκουμε στο κείμενο. Ενδεικτικά αναφέρονται τα εξής ονόματα: Εμμανουήλ Κορτέσης-Emmanuel Kortesis, Λούνδρας-Loundras, Επαμεινώνδας Καββαδίας-Erameinondas Kavnadias, Γρηγόριος Μεζεβίρης-Grigorios Mezeviris και Βασίλισσα Όλγα-Vasilissa Olga, Βασιλεύς Γεώργιος-Vasilefs Georgios, Ψαρά-Psara, Ύδρα-Hydra, Πάνθηρ-Panthir, Ιέραξ-Ierax, Ελένη Εμπειρικών-Eleni Empirikou, Ασημίνα Μπάικα-Asimina Baika.

Σχετικά με τα ονόματα των προσώπων και των πλοίων στα αγγλικά, πολλά βρέθηκαν και στην επίσημη ιστοσελίδα του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού.

5.4 Ορολογία

Είναι φυσικό σε ένα κείμενο με ιστορικό περιεχόμενο να συναντήσουμε ειδικό λεξιλόγιο που αφορά το Πολεμικό Ναυτικό. Η ορολογία αυτή εμπεριέχει κυρίως λέξεις όπως «αεροσκάφος δίκης», «θωρηκτό», «οπλιταγωγό», «πόντιση», «στεγανά», «φινιστρίνια», «ναρκοθετικό», «αρχικελευστής», «τορπιλισμός», «σημαιοφόρος στο ναυτικό», «παθητική αεροάμυνα», «υπηρεσία επιτήρησης θάλασσας και αέρος» κ.α. Τέτοιου είδους λέξεις βρέθηκαν αναζητώντας σε διαδικτυακά λεξικά αλλά και στα Oxford Greek-English Learner's Dictionary (2008) και Oxford English-Greek Learner's Dictionary (2008). Καθώς είχαν αναζητηθεί αρχικά κατά τη διαδικασία δημιουργίας του γλωσσαρίου, κατά τη μετάφραση πολλοί όροι χρειάστηκαν να αντικατασταθούν είτε διότι είχαν συνώνυμα και έπρεπε να βρεθεί το κατάλληλο, σύμφωνα με την συχνότητα εμφάνισής τους σε άλλα

παρόμοια κείμενα, είτε διότι έπρεπε να αλλάξουν με βάση το συγκεκριμένο. Σαν παραδείγματα δίνονται τα εξής: αεροπορική επίθεση/αεροπορική προσβολή/αεροπορική επιδρομή-airstrike/air aid, ακτοφυλακή-coast guard/patrol boat, γενικά η λέξη πλοίο-vessel/ship όπου απαντάται πιο συχνά το vessel για κείμενα του ίδιου ύφους, με εξαιρέσεις τα battleship και steamship, κλίση (ναυτ.)-list/inclination, μεταγωγικά-transport ships/troopships, ναύσταθμος-naval yard/naval port, στρατιωτική λέσχη-officers' club/military club, λιμενοβραχίονας – jetty/breakwater.

5.4.1 Ακρωνύμια

Πέρα από την ειδική ορολογία, στο πρωτότυπο υπάρχουν πολλοί βαθμοί και τίτλοι του Πολεμικού Ναυτικού που είναι είτε γραμμένοι ως ακρωνύμια ή σε συντομογραφία. Μην έχοντας προηγούμενες γνώσεις πάνω στο αντικείμενο, το συγκεκριμένο δεν βοήθησε στην κατανόηση και την «αποκρυπτογράφηση» των άγνωστων αυτών όρων. Για το σκοπό αυτό, ανέτρεξα στην επίσημη σελίδα του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, του Γενικού Επιτελείου Στρατού (ΓΕΣ), σε επίσημα και ανεπίσημα διαδικτυακά λεξικά με στρατιωτική και πολεμική ναυτική ορολογία, αλλά και σε σελίδες με σχετικά παραθέματα.

Τα κύρια προβλήματα που παρουσιάστηκαν σχετικά με τους όρους και τους βαθμούς που χρησιμοποιούνταν κατά την περίοδο του Ελληνο-ιταλικού και Β' Παγκοσμίου Πολέμου στο ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό είναι ότι αρκετοί από αυτούς με τον καιρό είτε αχρηστεύτηκαν είτε μετατράπηκαν σε κάτι άλλο για να καλύψουν άλλες σύγχρονες ανάγκες. Ορισμένοι από τους πιο παλιούς βαθμούς, που ήταν γραμμένοι ως ακρωνύμια και που δεν χρησιμοποιούνται πλέον ήταν δύσκολο να μεταφραστούν, διότι η έρευνα για τη σημασία τους έγινε αρχικά αναζητώντας τα αρχικά τους στο διαδίκτυο. Αλλά αυτό τις περισσότερες φορές δεν είχε αποτέλεσμα καθώς δεν υπήρχαν αρκετά παραθέματα και πηγές που να τους επεξηγούν ολογραφώς: για παράδειγμα οι όροι «ΑΔΑ» - Ανώτερος Διοικητής Αντιτορπιλικών και «Τ/Σ» - Τορπιλοσωλήνες, χρειάστηκαν αρκετό ψάξιμο πρώτου βρεθούν αρχικά στα ελληνικά και έπειτα είτε ο ίδιος όρος αν υπήρχε ισοδυναμία στα αγγλικά είτε να γίνει η μετάφραση του με τρόπο τέτοιο ώστε να μην χάνεται το νόημα του ελληνικού όρου.

Ωστόσο, υπάρχουν και ακρωνύμια που επεξηγούνται επί τόπου στο κείμενο μέσα σε παρενθέσεις από τον ίδιο τον συγγραφέα, όπως για παράδειγμα: «Ναυτική Αμυντική Περιοχή Βόρειου Αιγαίου [...] (ΝΑΠ-5)», «Ναυτική Διοίκηση Θερμαϊκού (ΝΔΘ)», «Ανώτερα Διοικήσεις Σχολών (ΑΔΣ)», «ΑΔΤ (Ανώτερος Διοικητής Υποβρυχίων)» - το οποίο είναι τυπογραφικό λάθος, κ.α. Τα ακρωνύμια βαθμών, όρων και τίτλων με τους οποίους παρουσιάστηκε το μεγαλύτερο πρόβλημα ήταν οι

εξής: «ΑΝΔΒ/ΔΑ-Naval Command of Nothwest Aegean, «ΑΛΑ» – το οποίο κατέληξα ότι πρόκειται για τυπογραφικό λάθος του ΑΔΑ, διότι ο όρος ΑΛΑ δεν υπάρχει πουθενά, «ΑΔΤ (ανώτερος διοικητής υποβρυχίων)» - superior submarine commander- είναι γραμμένο λάθος, «ΔΤΝ- Command of Torpedoes and Mines/CTM», καθώς, όπως αναφέρθηκε παραπάνω ήταν όροι που φαίνεται να αχρηστεύθηκαν μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ή να ενσωματώθηκαν σε κάποιους άλλους. Μετά την αναγνώριση όλων των συντομογραφημένων βαθμών και όρων, η μετάφρασή τους στα αγγλικά ήταν το ίδιο περίπλοκη, καθώς πολύ λίγοι από αυτούς είχαν ακριβή ισοδυναμία, όπως προαναφέρθηκε. Η επιλογή της μετάφρασης στους όρους και βαθμούς που παρουσίασαν παραπάνω από μία πιθανή μετάφραση έγινε με βάση την συχνότητα εμφάνισης του καθενός σε σώματα κειμένων της ελληνικής και αγγλικής γλώσσας, αλλά και με το αν απαντώνται στα επίσημα μεταφρασμένα κείμενα και αναρτήσεις της σελίδας του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού και του ΓΕΣ. Στις περιπτώσεις που δεν υπήρχε καθιερωμένη ορολογία ή πλήρης απουσίας ισοδυναμίας στα αγγλικά, οι βαθμοί μεταφράστηκαν κατά λέξη, πάντα όμως με προσοχή να μην αλλάζει η σημασία τους ή η μετάφραση να ακούγεται αφύσικη στη γλώσσα-στόχο, π.χ. «ανώτερος διοικητής σχολών - commander of the naval training», «εσωτερική υπηρεσία πολεμικού πλοίου - internal warship service», «ζώνη των προσώ – front line», «υπηρεσία επιτήρησης θάλασσας και αέρος - sea and air surveillance services» και «ΑΝΔΒ/ΔΑ (Ανωτέρα Ναυτική Διοίκηση Βορειοδυτικού Αιγαίου) - Naval Command of Nothwest Aegean».

5.5 Μορφολογικά Στοιχεία

Από μορφολογική άποψη το πρωτότυπο κείμενο δεν παρουσιάζει μεγάλες αποκλίσεις από την μία γλώσσα στην άλλη. Μερικά από τα μορφολογικά προβλήματα αρχικά είναι ο τρόπος γραφής των ημερομηνιών. Στο πρωτότυπο οι ημερομηνίες είναι γραμμένες με τη μορφή ΗΗ/ΜΜ/ΕΕΕΕ, «3 Νοεμβρίου 1940», ή απλά ΗΗ/ΜΜ, «9-10 Μαρτίου». Στο μετάφρασμα προτιμήθηκε το αμερικανικό στυλ γραφής ημερομηνιών ΜΜ/ΗΗ/ΕΕΕΕ, «November 3, 1940» και «March 9-10», καθώς και σε ολόκληρο το κείμενο χρησιμοποιήθηκαν τα «Αμερικανικά Αγγλικά» (American English) ώστε το κείμενο να είναι λεξολογικά και μορφολογικά ομοιόμορφο.

Άλλο ένα μορφολογικό θέμα ήταν ο τρόπος γραψίματος των ονομασιών των πλοίων, οι οποίες στο πρωτότυπο ήταν άλλοτε με το πρώτο γράμμα μονάχα κεφαλαίο και άλλες φορές (κυρίως στις υποσημειώσεις) ήταν όλα κεφαλαία (π.χ.:

«ονομάστηκαν *Βασιλεύς Γεώργιος* και *Βασίλισσα Όλγα*», «το βοηθητικό «ΑΥΡΑ» ήταν κατάφωτο τη νύχτα»). Στο μετάφρασμα, η κεφαλοποίηση έγινε μόνο στο πρώτα γράμμα των ονομάτων και διατηρήθηκε και η μορφοποίηση σε italics που υπήρχε στο πρωτότυπο κείμενο («*Vasilefs Georgios* and *Vasilissa Olga*»). Η κεφαλοποίηση του αρχικού γράμματος διατηρήθηκε επίσης και στη λέξη «Στόλος – Fleet» και στους βαθμούς όπως «Διοικητής – Commander».

Τέλος, όπως συνηθίζεται στα αγγλικά οι παράγραφοι ξεχωρίζουν με μια κενή γραμμή ανάμεσά τους και οι αριθμοί που υπάρχουν στο ελληνικό πρωτότυπο (10.000, 41.578) γράφθηκαν με βάση το αμερικανικό αριθμητικό σύστημα (10,000, 41,578).

5.6 Λεζάντες και διάταξη σελίδας

Οι λεζάντες των εικονών μεταφράστηκαν κανονικά όπως και το υπόλοιπο πρωτότυπο κείμενο. Οι σελίδες του μεταφράσματος διατάχθηκαν με τέτοιο τρόπο ώστε οι αριθμημένες υποσημειώσεις να επεξηγούνται στο κάτω μέρος της ίδιας σελίδας για να μπορεί ο δέκτης να ανατρέχει άμεσα στις σημειώσεις του συγγραφέα και οι εικόνες τοποθετήθηκαν σε παρόμοιες ή ίδιες θέσεις με τις λεζάντες τους από κάτω.

5.7 Γλωσσάρι

Μετά την πρώτη ανάγνωση του πρωτότυπου κειμένου και προτού ξεκινήσω τη μετάφραση, άρχισα τη δημιουργία γλωσσαρίου με τους όρους, τις λέξεις, την ειδική ναυτική ορολογία και τους βαθμούς του Πολεμικού Ναυτικού που δε γνώριζα. Η σύσταση του γλωσσαρίου ήταν σημαντικά βοηθητική αργότερα όταν ξεκίνησα τη μετάφραση καθώς έκανε τη διαδικασία να κυλά πιο γρήγορα. Το γλωσσάρι, ωστόσο, χρειάστηκε αρκετές αναθεωρήσεις και διορθώσεις, καθώς οι μεταφράσεις ορισμένων όρων που είχα επιλέξει στην αρχή είτε δεν ταίριαζαν με το συγκεκριμένο είτε οι όροι είχαν πολλές ερμηνείες και συνώνυμα και χρειάστηκε να γίνει διαστράρφωση για τη συχνότητα εμφάνισης των λέξεων σε σώματα κειμένων στην αντίστοιχη γλώσσα. Επίσης, λήφθηκε υπόψη η συγχρονία των όρων και των βαθμών του Πολεμικού Ναυτικού καθώς πολλοί ήταν απαρχαιωμένοι ή σε αχρηστία μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

6. Επίλογος

Σύμφωνα με τον Jeremy Munday (2002: 79) «Για τον Νάιντα, η επιτυχία του μεταφραστικού εγχειρήματος εξαρτάται [...] από τα τέσσερα «βασικά προαπαιτούμενα μιας μετάφρασης» (σ.164): 1. Να είναι κατανοητό το νόημα, 2. Να μεταβιβάζει το πνεύμα και το ύφος του πρωτοτύπου κειμένου, 3. Να χαρακτηρίζεται από φυσικότητα και ευχέρεια στην έκφραση, 4. Να παράγει μια παρόμοια αντίδραση». Αυτό είναι και το επιθυμητό αποτέλεσμα ολόκληρης της μεταφραστικής διαδικασίας και της μετάφρασης που έγινε στο απόσπασμα από το βιβλίο «Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945» που ανέλαβα.

Το βιβλίο από μόνο του αποτελεί ένα σημαντικότατο εγχείρημα για την ιστορία του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού και το γεγονός ότι συνέβαλα και γω στη μετάφρασή του με χαροποιεί ιδιαίτερα. Από τη μεταφραστική διαδικασία αυτή, διαπιστώνουμε ότι τόσο το πρωτότυπο κείμενο όσο και το κείμενο-στόχος έχουν ως σκοπό να πληροφορήσουν τους αναγνώστες πάνω στην ιστορία του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, είναι δηλαδή κείμενα πληροφοριακού χαρακτήρα. Ο Σκοπός του μεταφράσματος αναγκαστικά ορίστηκε από τον ίδιο τον μεταφραστή, καθώς δεν υπήρχαν κατευθυντήριες οδηγίες από τον πομπό, αν και αυτός (ο Σκοπός) δεν αλλάζει σε σχέση με το πρωτότυπο κείμενο, όπως άλλωστε συμβαίνει και στα περισσότερα κείμενα επικοινωνιακού και πληροφοριακού χαρακτήρα. Επίσης, καθώς πρόκειται για ένα κείμενο με ιστορικό περιεχόμενο, η έλλειψη πλήρους ισοδυναμίας σε ορισμένους όρους δεν παρεμποδίζει την κατανόηση του μεταφράσματος από τον αναγνώστη. Το κείμενο-στόχος ακολουθά τους κανόνες της ενδοκειμενικής και διακειμενικής συνεκτικότητας καθώς και τον κανόνα της πιστότητας του Vermeer, μεταφέροντας τον ίδιον όγκο αλλά και ποιότητα πληροφοριών και είναι συνεκτικά ερμηνεύσιμο από τους δέκτες.

7. Βιβλιογραφία

B. Mona, *In Other Words*, (2018). Third edition, by Routledge.

Glossaire de vocabulaire interarmées. (2003). [Ebook]. [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

https://www.natobilc.org/documents/Military%20Language/TriSvcBILC_005.pdf

Glossary of military abbreviations. Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020,
https://en.wikipedia.org/wiki/Glossary_of_military_abbreviations

Chrysopoulos, P., 2018. *August 15, 1940: Italians Torpedo Greek Cruiser 'Elli' As A Precursor To War* | *Greekreporter.Com*. [online] Greece.greekreporter.com. Available at: <https://greece.greekreporter.com/2018/08/14/august-15-1940-italians-torpedo-greek-cruiser-elli-as-a-precursor-to-war/> [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

Ellinikos-stratos.com. n.d. *Επίσημο Στρατιωτικό Λεξικό*. [online] Available at: http://www.ellinikos-stratos.com/leksiko_1.asp?bk= [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

En.wikipedia.org. n.d. *Greek Cruiser Elli (1912)*. [online] Available at: [https://en.wikipedia.org/wiki/Greek_cruiser_Elli_\(1912\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Greek_cruiser_Elli_(1912)) [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

En.wikipedia.org. n.d. *Greek Destroyer Vasilefs Georgios*. [online] Available at: https://en.wikipedia.org/wiki/Greek_destroyer_Vasilefs_Georgios [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

English-corpora.org. n.d. *The Iweb Corpus*. [online] Available at: <https://www.english-corpora.org/iweb/> [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

Hellenic Air Force. n.d. *World War II : Greco-Italian War / German Invasion - Hellenic Air Force*. [online] Available at: <https://www.haf.gr/en/history/haf-history-timeline/world-war-2/> [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

Hellenic Navy. n.d. *Vasilefs Georgios*. [online] Available at: https://web.archive.org/web/20061022024210/http://www.hellenicnavy.gr/b.georgios_d14_en.asp [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

Hellenicnavy.gr. n.d. *Πολεμικό Ναυτικό - Επίσημη Ιστοσελίδα - Αρχική*. [online] Available at: <https://www.hellenicnavy.gr/el/> [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

Hnc.ilsp.gr. n.d. *Εθνικός Θησαυρός Ελληνικής Γλώσσας - Εργαλεία*. [online] Available at: http://hnc.ilsp.gr/index.php?current_page=find [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

Mezeviris.gr. n.d. *Admiral Mezeviris Royal Hellenic Navy*. [online] Available at: <http://www.mezeviris.gr/admiralnew.html> [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

Mezeviris.gr. n.d. *Admiral Mezeviris Royal Hellenic Navy*. [online] Available at: <http://www.mezeviris.gr/admiralbiography.html> [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

Munday, J., *Μεταφραστικές Σπουδές, Θεωρίες και Εφαρμογές*, (2002). (Άγγελος Φιλιππάτος, Μετ.) Αθήνα: Μεταίχμιο

Nord, C., *Η Μετάφραση ως Στοχευμένη Δραστηριότητα – Εισαγωγή στις Λειτουργικές Προσεγγίσεις*, (2014). (Σ. Γραμμενίδης, Δ. Λάμπρου, Μετ.) Αθήνα: Δίαυλος

Sailing-info.gr. n.d. *Λεξικό Ιστιοπλοίας*. [online] Available at: <http://www.sailing-info.gr/information/xrisima/lexiko/lexiko-istioploias> [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

Sdyn.gr. n.d. *Οργάνωση Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού*. [online] Available at: <https://www.sdyn.gr/index.php/s-d-y-n/to-d-s/2-uncategorised/9-organosi-ellinikoy-polemikoy-naftikoy> [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

USA, N., n.d. *Home*. [online] Navy.mil. Available at: <https://www.navy.mil/> [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

Web.archive.org. n.d. *Διακριτικά Βαθμών Προσωπικού ΠΝ*. [online] Available at: <https://web.archive.org/web/20120514112800/http://www.hellenicnavy.gr/index.php/el/%CE%98%CE%AD%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1-%CE%A0%CF%81%CE%BF%CF%83%CF%89%CF%80%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D/bathmoi-pn.html> [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

ΘΗΤΕΙΑ | Συντομογραφίες - Αργκό. https://www.thiteia.org/index.php?option=com_content&view=article&id=83&Itemid=88 [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020].

Κεντρωτής, Γ., *Θεωρία και Πράξη της Μετάφρασης* (1996), Αθήνα: Δίαυλος

Συντομογραφίες. [Ανακτήθηκε Αύγουστος 2020]. <https://stratistoria.wordpress.com/2015/12/28/syntomografies/>