

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Ναυτική Επιθεώρηση



Τεύχος 566

Τόμος 168ος

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Σεπτέμβριος - Οκτώβριος - Νοέμβριος 2008

ΠΑΡΧΟΜΕΝΟ
ΤΥΠΟΣ
Της Επιτροπής
Κ.Ε.Μ.Π.Λ.Θ.
Αριθμός Έκδοσης
4238



ΕΛΤΑ
Hellenic Post

ΕΝΤΥΠΟ ΚΛΕΙΣΤΟ ΑΡ. ΑΔΙΑΣ 1518/04 Κ.Ε.Μ.Π.Λ.Θ.
ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Μακρόν 20, 104 47 ΑΘΗΝΑ
ΚΩΔΙΚΟΣ 1451

ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΕΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ-ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ-ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ

- 2/12/1913 Ο Βασιλιάς Κωνσταντίνος, ο Πρωθυπουργός Ε. Βενιζέλος και ο Ναύαρχος Κουντουριώτης επιβίβασθηκαν στο Θωρηκτό 'ΑΒΕΡΩΦ' και κήρυσαν την ένωση της Κρήτης με την Ελλάδα, υψώνοντας την Ελληνική Σημαία στον ιστό του φρουρίου 'ΦΙΡΚΑΣ'.
- 3/12/1913 Η Ναυμαχία της 'ΕΛΛΗΣ', παρά το ομώνυμο ακρωτήριο της εισόδου των Δαρδανελίων. Ναυαρχίδα του Τουρκικού Στόλου το Θωρηκτό 'ΧΑΡΙΕΝΤΙΝ ΒΑΡΒΑΡΟΣΑΣ'. Ναυαρχίδα του Ελληνικού Στόλου το Θωρηκτό 'ΑΒΕΡΩΦ'. Διάρκεια Ναυμαχίας 63 λεπτά.
- 5/12/1942 Το Εκπαιδευτικό της Σ.Ν.Δ. Ιστιοφόρο 'ΑΡΗΣ' με Κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Α. Αγγέλη, βυθίζεται έξω από τη Βεγγάζη από συμμαχικό υποβρύχιο. Το Εκπαιδευτικό 'ΑΡΗΣ' μη μπορώντας να διαφύγει στην Αλεξάνδρεια, μετά την κατάληψη της Ελλάδας, επισκευάσθηκε και χρησιμοποιήθηκε από τους Γερμανούς.
- 6/12/345 ή 352 Νικολάου Επισκόπου Μύρωνος Λυκίας Προστάτου των Ναυτικών και του Πολεμικού Ναυτικού. Άγιος της Ορθόδοξης και της Ρωμαιοκαθολικής Εκκλησίας. Τα σχετικά με τη ζωή του βασίζονται μόνο σε παραδόσεις. Κατά την παράδοση γεννήθηκε στα Πάταρα της Λυκίας (ΜΙΚΡΑ ΑΣΙΑ) και έγινε ηγούμενος της Μονής Σιών στα Μύρα της Λυκίας και αργότερα επίσκοπος της πόλεως αυτής. Κατά τους διωγμούς του Διοκλητιανού υπέστη βασανιστήρια. Κατ' άλλη παράδοση παρευρέθη στη Οικουμενική Σύνοδο της Νίκαιας. Πέθανε στις 6 Δεκεμβρίου του 345 ή 352 και την ημέρα αυτή γιορτάζεται και από τις δύο εκκλησίες η μνήμη του. Τα λείψανά του διατηρήθηκαν στα Μύρα έως και τον ενδέκατο αιώνα οπότε και μεταφέρθηκαν στην Ιταλία, στο Ναό του Αγίου Στεφάνου, στην πόλη Μπάρι το 1087.
- 9/12/1912 Το Ελληνικό υποβρύχιο 'ΔΕΛΦΙΝ' (με κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο Στεφ. Παπαρρηγόπουλο) διεξήγαγε την πρώτη торπιλική επίθεση από υποβρύχιο στον κόσμο, εναντίον του Τουρκικού καταδρομικού "MEDJIDIEN MECIDIYE". Η επίθεση υπήρξε ανεπιτυχής.
- 14/12/1822 Το Αντιτορπιλικό 'Β. ΟΛΓΑ' με Κυβερνήτη τον Πχη Γ. Μπλέσσα, βυθίζει το Ιταλικό Υ/Β VARSUER.
- 15/12/1942 Επανδρώνεται το Λιμεναρχείο Αγίων Σαραντά, με σκοπό το νυχτερινό εφοδιασμό του μαχόμενου Στρατού κατά τον πόλεμο της Αλβανίας.
- 15/12/1827 Ο Αστιγξ επιβαίνοντας στο πλοίο 'ΚΑΡΤΕΡΙΑ' με Κυβερνήτη του τον φιλέλληνα Frank Abney Hastings ο οποίος είχε επιμεληθεί και την κατασκευή της καταλαμβάνει τη νησίδα Βασιλάδι στο Μεσολόγγι. Όσοι από τους Τούρκους δεν φονεύθηκαν, αιχμαλωτίστηκαν. 16/12/1998 Τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά παραδίδουν την Φρεγάτα 'ΣΑΛΑΜΙΣ' (F-455) με Κυβερνήτη τον Αντχο Ι. Ζούζια ΠΝ, στο Πολεμικό Ναυτικό.
- 22/12/1940 Το Υποβρύχιο 'ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ' με Κυβερνήτη τον Πχη Μ. Ιατρίδη, αιχμαλωτίζει το πλήρωμα του Ιταλικού 'ΜΟΤΟΡ-SHIP ANTOINETTA' στην Αδριατική, από όπου συνέλεξε πληροφορίες για τη νηοπομπή, κατά της οποίας και επετέθη την 24/12/1940.
- 24/12/1940 Το Υποβρύχιο 'ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ' με Κυβερνήτη τον Πχη Μ. Ιατρίδη, επετέθη στην είσοδο της Αυλώνας κατά Ιταλικής νηοπομπής δώδεκα (12) εμπορικών πλοίων, προστατευόμενων από έξι (6) Αντιτορπιλικά και βυθίζει το Ιταλικό Εμπορικό 'FIRENZE' 3952TN, κατάφορτο με Ιταλούς στρατιώτες.
- 31/12/1940 Το Υποβρύχιο 'ΚΑΤΣΩΝΗΣ' με Κυβερνήτη τον Πχη Αθ. Σπανίδη, βυθίζει με βολή πυροβόλου του το Ιταλικό πετρελαιοφόρο 'QUINTO' 530 TN, στην Αδριατική.
- 4/1/1941 Αντιτορπιλικά του στόλου, εκτελούν την τρίτη επιδρομή στο στενό του ΟΤΡΑΝΤΟ και βομβαρδίζουν τις Ιταλικές θέσεις στο μέτωπο της Αλβανίας.
- 5/1/1913 Ναυμαχία της Λήμνου και εξουδετέρωση του Τουρκικού Στόλου από το Ναύαρχο Παύλο Κουντουριώτη επί του θωρηκτού "ΑΒΕΡΩΦ".
- 5/1/1913 Βομβαρδισμός της Σύρου από το τουρκικό πολεμικό "Χαμιδιέ". Βύθιση του ευδρόμου "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" με Κυβερνήτη τον Πχη Λ. Τσουκαλά.
- 5/1/1913 Πέντε ελληνικά αντιτορπιλικά διαπλέουν το στενό του Οτράντο και βομβαρδίζουν τις Ιταλικές θέσεις στον Αυλώνα.
- 7/1/1941 Ελληνικά και αγγλικά υποβρύχια προσβάλλουν τα μεταγωγικά των Ιταλών και κλείνουν την πόρτα της Αδριατικής.
- 9/1/1941 Το Υποβρύχιο "ΤΡΙΤΩΝ" κατά τη διάρκεια της τρίτης πολεμικής περιπολίας στο στενό του Οτράντο, με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Δ.Ζέπτο, βύθισε το ιταλικό Υ/Β NEGHELLI το οποίο βρισκόταν εν επιφανεία.
- 11/1/1941 Η Γερμανία και η Ιταλία κηρύττουν τον πόλεμο στις ΗΠΑ.
- 12/1/1889 Έναρξη λειτουργίας Σχολής Ναυτοπαίδων (Παραγωγικής Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών Π.Ν.)
- 13/1/1822 Η Α' Εθνοσυνέλευση της Επιδαύρου καθιερώνει τη γαλανόλευκη ως επίσημο σύμβολο του επαναστατημένου γένους των Ελλήνων

Ναυτική Επιθεώρηση



ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εκδηλώσεις-Φωτογραφίες3 ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ (Δ. Παναγιωτόπουλος-Ν. Παναγιωτόπουλος)	Δημήτρης Θαλασσινός, Φιλολόγος Η ναυμαχία του Τραφάλγκαρ, καλοκαίρι του 180571
Δρ. Ευπραξία Σ. Πασχαλίδου, Ιστορικός Η διαχρονική πορεία της διακλαδικότητας στην ελληνική στρατιωτική ιστορία14	Πλωτάρχης Κλεάνθης Κυριακίδης Π.Ν. Γουσταύος Κάρολος Αιμίλιος φον Μάννερχαϊμ.....81
Δρ. Παρμενίων Ι. Παπαθανασίου, Υποστράτηγος Υγειονομικού ε.α. Ένα υποβρύχιο στο... Χολομώντα!23	Ν. Μελανίτης Καθηγητής ΣΝΔ Προοπτική διερεύνηση: Τα Ναυτικά Υλικά του μέλλοντος89
Δρ. Ζήσης Φωτάκης Το Ιστορικό Πλαίσιο των επιθέσεων των χωρών του Άξονα στην Ελλάδα, 1940-1941. Ο ρόλος του Ναυτικού27	Δρ. Κυριάκος Μικέλης Η διεθνολογία στην Τουρκία και η ασφάλεια ως πυρήνας της διεθνολογικής συζήτησης95
Υποναύαρχος (Μ) Σωτήριος Γεωργιάδης Π.Ν. ε.α. Η επίθεση εναντίον της Ελλάδας το 1940. Όπως την είδαν οι Ιταλοί33	Πλωτάρχης Άγγελος Σιμισιρίκης Π.Ν. Η βύθιση του φορτηγού «ΠΗΛΕΥΣ» και η δίκη του Αμβούργου109
Υποπλοίαρχος Ι. Δελής Λ.Σ. Ο Ελληνικός εμπορικός στόλος και ο ρόλος του στην εθνική οικονομία και στην άμυνα (Β Μέρος)41	Υποναύαρχος (Μ) Σωτήριος Γεωργιάδης Π.Ν. ε.α. Συμβολή και θυσίες του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού κατά τον συμμαχικό αγώνα στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο 1939-45121
Δρ. Παναγιώτης Α. Κωνσταντινόπουλος, Δρ. Φοίβος Η. Ανδρίτσος DIFIS: Ελληνική καινοτομία για την αποφυγή της ρύπανσης από ναυάγια61	Δελτίο Ενημέρωσης127

ΕΤΟΣ 86ο-ΤΕΥΧΟΣ 566-ΤΟΜΟΣ 168ος
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ-ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ-ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2008

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ:

Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού
Μαρκόνι 20 Βοτανικός-Αθήνα 10447
ΤΗΛ.: 210 3484233 • ΤΗΛ./ΦΑΞ: 210 3484234
e-mail: yin_ne@hellenicnavy.gr

ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ-ΕΚΤΥΠΩΣΗ:

Κ. Πλέτσας-Ζ. Κάρδαρη ΟΕ
ISSN 1105-6061

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΕΚΔΟΤΗΣ: Υποναύαρχος Κ. Κυριακίδης Π.Ν.

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ:

Αρχιπλοίαρχος Α. Παναγόπουλος Π.Ν.
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΛΗΣ:
Αντιπλοίαρχος Μ. Ανδριανόπουλος Π.Ν.
Υποπλοίαρχος (ΠΥ-ΜΗΧ.) Α. Γονιδάκης Π.Ν.
Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ-ΤΗΛ) Σ. Μηχαηλίδου Π.Ν.

ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ-ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: Τηλ. 210 3484243
Ανθυπασπιστής (ΤΗΛ) Ν. Γαλάτης Π.Ν.

Ετήσια Στρατ. Προσωπικού ε.ε. και ε.α.,
και Πολιτικού Προσωπικού (Πολεμικού Ναυτικού): 10 €
Ετήσια Ιδιωτών, Νομικών Προσώπων: 12 €
Ετήσια Εξωτερικού 40 \$ ΗΠΑ
Τιμή Τεύχους: 3 €

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ: Οι απόψεις που εκφράζονται στη «Ν.Ε.»,
είναι προσωπικές και δεν δεσμεύουν το Γενικό Επιτελείο Ναυτι-
κού, ούτε και ερμηνεύουν την πολιτική ή τις αποφάσεις του.

Εικόνα Εξωφύλλου: Το ΤΠΚ ΒΟΤΣΗΣ εκτελών βολή Κ/Β Ε-Ε
Exocet, MM-38

Εικόνα Οπισθοφύλλου: Η Κ/Φ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ στη Ν. Σύμη

Εκδηλώσεις

Φωτογραφίες



Από την τελετή ορκωμοσίας ναυτών 2008 Γ' ΕΣΣΟ στο ΚΕ Πόρος την 19η Σεπτ. 2008.





Από την επίσκεψη του ΥΦΕΘΑ Ι. Πλακιωτάκη στο ΣΔΑΜ, παρουσία του Α/ΓΕΝ και του Α.Σ. την 23η Σεπτ. 2008.



Από την επίσκεψη του ΥΦΕΘΑ Ι. Πλακιωτάκη, στο Φ/Γ ΣΑΛΑΜΙΣ την 23η Σεπτ. 2008.



Από τις εκδηλώσεις στη Ν. Λέρο, για την 65η επέτειο βυθίσσεως του Α/Τ Β. ΟΛΓΑ παρουσία του Δ/ΔΔΜΝ, Υποναύαρχου (Μ) Π. Κόλλια Π.Ν. την 26η Σεπτ. 2008.



Ο Δ/ΔΔΜΝ επί της Κ/Φ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ κατά τις εορταστικές εκδηλώσεις για την 65η επέτειο βυθίσσεως του Β. ΟΛΓΑ την 26η Σεπτ. 2008.



Ο Α/ΓΕΝ και ο Δ/ΣΝΔ κατά την τελετή ορκωμοσίας Πρωτοετών Ναυτικών Δοκίμων την 26η Σεπτ. 2008.



Από την τελετή ορκωμοσίας Πρωτοετών Ναυτικών Δοκίμων την 26η Σεπτ. 2008.



Από το 7ο συμπόσιο Θαλάσσιας Ισχύος που διεξήχθη στη Βενετία από τις 14 έως τις 17 Οκτωβρίου 2008.





Από τον εορτασμό της 181ης επετείου της Ναυμαχίας του Ναυαρίνου στην Πύλο την 20η Οκτωβρίου 2008.



Η ΤΠΚ ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ και το Ρώσικο Α/Γ YAMAL κατά τη συμμετοχή τους στις εορταστικές εκδηλώσεις της 181ης επετείου της Ναυμαχίας του Ναυαρίνου στην Πύλο την 20η Οκτωβρίου 2008.



Από τον πλού της ΤΠΚ ΤΟΥΡΝΑΣ για εκτέλεση βολής Κ/Β Ε-Ε Exocet ΜΜ-38 την 22αν Οκτωβρίου 2008.



Ο Υφυπουργός Εσωτερικών και επίτιμος Α/ΓΕΕΘΑ Παναγιώτης Χηνοφώτης και ο Α/ΓΕΝ, κατά την επιμνημόσυνη δέηση για τους πεσόντες, σε καιρό πολέμου και ειρήνης, στη Ναυτική Βάση Κανελλόπουλος την 22αν Οκτωβρίου 2008.



Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας και η στρατιωτική ηγεσία κατά τον εορτασμό του Αγίου Δημητρίου την 26η Οκτωβρίου 2008.



Ο ΥΕΘΑ και η στρατιωτική ηγεσία κατά τον εορτασμό του Αγίου Δημητρίου την 26η Οκτωβρίου 2008.



Από την παρέλαση της 28ης Οκτωβρίου 2008.



Ο Διοικητής ΔΔΜΝ Υποναύαρχος (Μ) Π. Κόλλιας Π.Ν. κατά την επιθεώρηση στο ΚΕΦΝ την 16η Σεπτεμβρίου 2008.



Τελετή Απονομής ξιφών από τον Α/ΓΕΝ σε Αξιωματικούς ΠΥ-ΠΤ του Π.Ν. την 4η Νοεμβρίου 2008.





Ο Α/ΓΕΝ με τον Αλβανό Αρχηγό Ναυτικών Δυνάμεων κατά την επίσημη επίσκεψή του στο ΝΑΣΚΕ την 27η Νοεμβρίου 2008.



Από την εθιμοτυπική επίσκεψη του Κυβερνήτη της Φ/Γ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ, Αντιπλοίαρχο Δ. Σαταράκη Π.Ν. στον Έπαρχο (Provincial Commissioner) της περιφέρειας Coast Ernest G. Munyi της Κένυας, στα πλαίσια της αποστολής συνοδείας πλοίων που συμμετέχουν στο Παγκόσμιο Επισιτιστικό Πρόγραμμα για τη Σομαλία, την 27η Νοεμβρίου 2008.



**Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ
ΤΗΣ ΔΙΑΚΛΑΔΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ**

Δρ. Ευπραξία Σ. Πασχαλίδου
Ιστορικός ΓΕΣ/ΔΙΣ, ΕΕΣΙ/ΓΕΕΘΑ

Η ιστορία συνίσταται στο να βλέπει κανείς το παρελθόν με τα μάτια του παρόντος και υπό το φως των σημερινών συνθηκών και προβλημάτων. Καθήκον του ιστορικού είναι όχι απλά να καταγράφει, αλλά να αξιολογεί, ενώ μια ιστορική πράξη είναι νεκρή, αν δεν μπορούμε να αντιληφθούμε τη σκέψη πίσω από αυτήν. Όσο χρονικά απομακρυσμένα κι αν φαίνονται τα γεγονότα, στην πραγματικότητα η ιστορία αναφέρεται σε ανάγκες και καταστάσεις του παρόντος, στο πλαίσιο των οποίων πάλλονται τα γεγονότα αυτά. Η μελέτη της στρατιωτικής ιστορίας αναδεικνύει ομοιότητες αλλά και ουσιαστικές διαφορές του παρελθόντος με το παρόν, στους τομείς της στρατηγικής, της ηγεσίας, της πολεμικής τέχνης, της καινοτομίας, της πρωτοβουλίας. Μπορούμε και επιβάλλεται, να προσθέσουμε τη δ ι α κ λ α δ ι κ ό τ η τ α. Άλλωστε, οι ιστορικοί φωτίζουν νέες πτυχές με κίνητρο τις σημερινές προτεραιότητες και κατασκευάζουν ευρύχωρα ιστορικά σχήματα όπου εντάσσονται γεγονότα, τα οποία βέβαια ήταν ανέκαθεν παρόντα στη συλλογική μνήμη, από διαφορετική όμως γωνία προσέγγισης.

Προσδίδουμε στο σύγχρονο όρο 'διακλαδικότητα', τη δυνατότητα να εκφράσει και να σηματοδοτήσει διαχρονικά ενέργειες, όπου λειτούργησαν συλλογικά οι χερσαίες με τις δυνάμεις του ναυτικού αλλά, από τις αρχές του 20ου αι., και οι αεροπορικές. Τα ιστορικά παραδείγματα των συνδυασμένων επιχειρήσεων κατά τους πολέμους της αρχαιότητας, του Έθνους, αλλά και οι εμπειρίες των πολέμων νεότερων περιόδων, πείθουν με τη σπουδαιότητα και τα μηνύματα που εκπέμπουν. Αναδεικνύονται, ήδη σε πρώιμο χρόνο, η ενότητα των προσπαθειών, η συντονισμένη αξιοποίηση των δυνατοτήτων των κλάδων, η εκμετάλλευση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών σε

τακτικό επίπεδο, η κοινή αντίληψη του θεάτρου επιχειρήσεων, και η ενιαία ηγεσία. Εντυπωσιακά έγκαιρα είχε θεμελιωθεί η αντίληψη ότι η διακλαδική παρουσία ήταν συχνά επιβεβλημένη για την επίτευξη συγκεκριμένων αντικειμενικών σκοπών, με τον κάθε κλάδο να διατηρεί την ιδιαίτερη ταυτότητά του, να παραμένει ισχυρός και να αναπροσαρμόζει το ρόλο του για να συνεισφέρει στα όρια του διακλαδικού περιβάλλοντος, με συνειδηση των δυνάμεων και των αδυναμιών του.

Οι αιώνες που διέρχονται ανάμεσα στα γεγονότα της ελληνικής στρατιωτικής ιστορίας, αναμφισβήτητα τα διαφοροποιούν θεμελιακά, όμως η ίδια η χρήση της γλώσσας οδηγεί στη γενίκευση. Ο Πελοποννησιακός Πόλεμος και ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος δεν υπάρχει αμφιβολία ότι διέφεραν πολύ μεταξύ τους, όμως και οι δύο αποκαλούνται 'πόλεμοι'! Αν και η διαπίστωση ότι, οι διακλαδικές επιχειρήσεις διαχρονικά παρουσιάζουν ουσιαστικές ομοιότητες, δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο αυστηρό μεθοδολογικό πλαίσιο της παραδοσιακής ιστοριογραφίας, έχει τεράστια σημασία για τη γεωιστορική προσέγγιση, σύμφωνα με την άποψη ότι η ιστορία επαναλαμβάνεται σε 'γενικές γραμμές' στο μέτρο που επανέρχονται στο προσκήνιο ίδια συστήματα που δρουν στον ίδιο γεωγραφικό χώρο.

Η εφαρμογή της διακλαδικότητας επιβάλλεται σχεδόν ασυνείδητα, ως φυσική, υποχρεωτική στρατηγική επιλογή για την επιβίωση του ελληνικού έθνους, όπως την επιτάσσει η γεωμορφολογία της περιοχής του Αιγαίου. Στην ιστορία του αιγαίου χώρου το πιο χαρακτηριστικό γεγονός είναι σχεδόν πάντοτε η σύγκρουση μιας ηπειρωτικής δύναμης η οποία προσπαθεί να πετύχει έξοδο προς τη θάλασσα, και μιας ναυτικής, η οποία προσπαθεί να έχει υπό την κατοχή της όλα τα σημαντικά σημεία των

ακτών και των νήσων για να μονοπωλήσει τις θαλάσσιες οδούς.

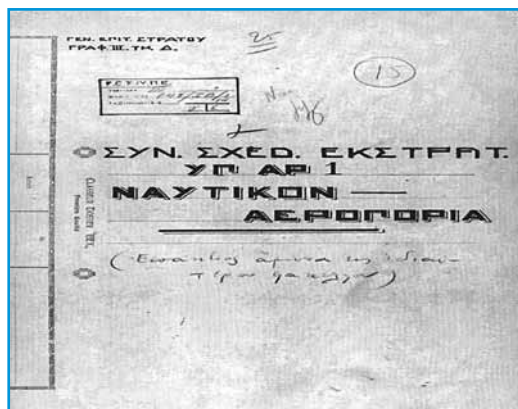
Στην ιστορική αναδρομή, αρχικά, η δομή του μύθου της αργοναυτικής εκστρατείας προδίδει την ύπαρξη μιας πραγματικής γεωστρατηγικής πολιτικής με στόχο την ενοποίηση του ευρύτερου αιγαίου χώρου. Η τρωική εκστρατεία που σύμφωνα με την παράδοση τοποθετείται περίπου μια γενιά αργότερα, είναι η πρώτη ιστορική αντιπαράθεση μεταξύ του δομημένου πάνω στη θαλάσσια ισχύ ελληνικού πολιτισμού και του στηριγμένου στη χερσαία δύναμη ασιατικού. Η εκστρατεία κατά της Τροίας είναι η πρώτη ιστορική περίπτωση αμφίβιας εκστρατείας, όπως θα τη χαρακτηρίζαμε σήμερα, με απόβαση χιλιάδων ανδρών απέναντι σε προετοιμασμένο για αγώνα εχθρό σύμφωνα με καθορισμένη τεχνική και τακτική διαδικασία.

Όταν, χάρη στο Θεμιστοκλή, οι Αθηναίοι απέκτησαν την πρώτη ναυτική δύναμη, η Ελλάδα θα βρεθεί κάτω από μια δυαρχία, τη διπλή ηγεμονία Σπάρτης –με τον καλύτερο στρατό, και Αθήνας– με τον καλύτερο στόλο, που με τη σύμπραξή τους θα τη σώσουν, κατά τη μεγάλη εκστρατεία των Περσών εναντίον της. Σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού, αποφασίστηκε η πρώτη συνδυασμένη, χερσαία και ναυτική επιχείρηση. Η αντίσταση στις Θερμοπύλες παράλληλα με τη διεξαγωγή ναυτικού αγώνα στο Αρτεμίσιο, αναδεικνύει τη σύλληψη στρατηγικού ελιγμού και τη δυνατότητα ευρείας συνεργασίας πεζικού και ναυτικού στρατού. Στη ναυμαχία της Σαλαμίνας, οι Αθηναίοι οπλίτες, συνέπραξαν με το ναυτικό, σχημάτισαν αγήματα εισβολής, παρατάχθηκαν στις ακτές για υποστήριξη, ετοίμασαν σώμα αμφίβιας κρούσης και πραγματοποίησαν απόβαση. Στην τελική αναμέτρηση με τους Πέρσες, οι Αθηναίοι νίκησαν στην ‘πεζοναυμαχία’ του Ευρυμέδοντα, όπου στην



ξηρά κατέλαβαν το περσικό ναυτικό στρατόπεδο ενώ στη θάλασσα τα πλοία τους καταβύθισαν τον περσικό στόλο. Στον Κίμωνα αποδίδεται η μετατροπή στις αθηναϊκές τριήρεις, ώστε να είναι πλατύτερες και να υπάρχει χώρος όχι μόνο για τους ερέτες, αλλά και για οπλίτες. Τα πλοία εκτός από τα πληρώματά τους, έπρεπε να διαθέτουν στρατιωτικές δυνάμεις έτοιμες για απόβαση στην ξηρά και για άμεση επίθεση εναντίον του εχθρού.

Κατά τη διάρκεια όσο και πριν από τον Πελοποννησιακό Πόλεμο, αναπτύχθηκε πλήθος ελιγμών, αλλά κυρίως – τόσο σε στρατηγικό, όσο σε τακτικό επίπεδο – εξελίχθηκαν, πέτυχαν και καθιερώθηκαν οι παράλληλες και συνδυασμένες χερσαίες και ναυτικές επιχειρήσεις. Χαρακτηριστικότερες, οι αποβατικές ενέργειες στην Πελοπόννησο, οι Ναυμαχίες της Ναυπάκτου και της Πάτρας, η Πολιορκία της Μυτιλήνης και οι Εκστρατείες των Αθηναίων στη Σικελία. Οι οπλίτες χρησιμοποιήθηκαν από τον Περικλή για να επαυξήσουν τη ναυτική ισχύ, της προσέδωσαν χερσαία διάσταση και δημιούργησαν την αμφίβια κρούση, τη συνδυασμένη αθηναϊκή, θαλάσσια εκστρατεία. Οι Λακεδαιμόνιοι προσέβαλαν την Πύλο από ξηρά και θάλασσα και οι Αθηναίοι



πέτυχαν σημαντική νίκη μετά από απόβαση στη Σφακτηριά. Παρά την καταστροφή του πελοποννησιακού στόλου και στρατού στη ναυμαχία-πεζομαχία της Κυζίκου, οι Σπαρτιάτες είχαν έγκαιρα συνειδητοποιήσει την ανάγκη ισχυρού ναυτικού, άρχισαν να αποκτούν και δυναμικά να βελτιώνουν το στόλο τους, ανέτρεψαν τις ισορροπίες, και οριστικά επικράτησαν.

Ο Αλέξανδρος, Βασιλιάς της Μακεδονίας, ενός ισχυρού κράτους με χερσαία μορφή, στήριξε την εκστρατεία του στο πεζικό και το ιππικό. Αν και το στόλο του αποτελούσαν πλοία που άλλες πόλεις είχαν παραχωρήσει, οδήγησε ο ίδιος τη 'στρατηγίδα ναυ' και όπως αναφέρει η παράδοση, πριν αποβιβασθεί στην Ασία, εξακόντισε στη στεριά το δόρυ του, δηλώνοντας έτσι συμβολικά, μέσα από τη θάλασσα, την κατοχή της γης. Καθοριστικές επιχειρήσεις για την εξέλιξη της εκστρατείας, όπως η εκπολιόρρηση της Μιλήτου και της Τύρου, επιτεύχθηκαν χάρη στο συντονισμένο αποκλεισμό από ξηρά και θάλασσα. Ο υπέρτερος περσικός στόλος, έμελλε να ηττηθεί 'εκ της γης'. Ο *Περίπλους του Νεάρχου*, το όνειρο του Αλέξανδρου να συνδέσει τον Ινδό με τον Ευφράτη ανέδειξε τη συνεργασία χερσαίου και ναυτικού στρατού. Ο ίδιος, για ένα μεγάλο διάστημα, πορευόταν κατά μήκος της ακτής για να

τηρεί την επαφή με το στόλο, τον οποίο αρχικά προστάτευε εμπροσθοφυλακή πεζών και ιππέων.

Όσοι τυχόν υποστηρίζουν ότι η διακλαδικότητα δεν αποτελεί ικανή και αναγκαία συνθήκη για την επίτευξη του βέλτιστου αποτελέσματος, θα δεχθούν ίσως, ότι η απουσία της οδηγεί στο χειρίστο. Την άποψη αυτή μπορεί να τεκμηριώσει η παρακμή της αυτοκρατορίας του Βυζαντίου, άρρηκτα συνδεδεμένη με την έλλειψη ναυτικής πολιτικής. Οι περισσότεροι αυτοκράτορες λειτούργησαν πεζικοκρατικά, όσοι όμως διέθεταν οξεία στρατιωτική αντίληψη μπορούσαν να συνδυάζουν επιχειρησιακά την ταυτόχρονη χρήση στρατού-στόλου. Ο Νικηφόρος Φωκάς πραγματοποίησε τη μεγαλύτερη, μέχρι τότε (10ος αι.), 'ναυτική-πεζική' εκστρατεία με ιππαγωγά πλοία και βλητικές μηχανές κατά των Σαρακηνών της Κρήτης, όταν με την πολιορκία από ξηρά και θάλασσα, κατέλαβε τον Χάνδακα.

Οι Έλληνες κατόρθωσαν να κατακτήσουν την εθνική τους αυτογνωσία και όταν ήρθε ο καιρός για τον αγώνα της ανεξαρτησίας είχαν πάλι διαμορφώσει ναυτική παράδοση. Η δυναμική του απελευθερωτικού αγώνα αναπόφευκτα συνδυάζεται απόλυτα με τη γεωπολιτική διάσταση του Ελληνισμού. Ο ελληνισμός το 1821 δεν αποτελούσε χερσαία ή ναυτική δύναμη, με την πλήρη έννοια του όρου, εφόσον δε διέθετε οργανωμένη κρατική δομή που θα του επέτρεπε να εντάξει τακτικό στρατό ή ναυτική ισχύ σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο εθνικής στρατηγικής. Άτακτες ομάδες επαναστατών και πληρώματα εμπορικών πλοίων σκληραγωγημένα και εκπαιδευμένα στη θάλασσα, ενστερνίστηκαν το όραμα της εμπνευσμένης ηγεσίας τους, που αναπόφευκτα υπήρξε πρακτικά 'διακλαδικό'. Στις αποφάσεις των Εθνοσυνελεύσεων υιοθετήθηκε η φυσική στρατηγική επιλογή της κοινής συντονι-

σμένης δράσης και η συνεργασία αναδείχθηκε και ευοδώθηκε σε αλληλοϋποστηριζόμενες πολεμικές επιχειρήσεις, όπως οι πολιορκίες του Μεσολογγίου, η άλωση του Ναυπλίου και η πολιορκία των Αθηνών.

Ο Ελληνοτουρκικός Πόλεμος του 1897, αποτελεί την πρώτη σε μεγάλη κλίμακα πολεμική επιχείρηση τακτικών δυνάμεων, μετά την εθνική ανεξαρτησία και είναι σημαντικό να αναδειχθεί η κοινή δράση Στρατού και Ναυτικού, ακόμη και στη σύντομη αυτή πολεμική σύρραξη που εύστοχα χαρακτηρίζεται ατυχής. Ωστόσο, ουσιαστικότερη προσέγγιση καταδεικνύει ότι, χωρίς Ναυτικό δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί ούτε ο αρχικός επιχειρησιακός σχεδιασμός, ακόμη και η επιδίωξη της πολεμικής σύγκρουσης, καθώς θα προσέκρουε στην ανυπαρξία προσπέλασης προς τη γραμμή των πρόσω και την αδυναμία διακίνησης στρατού και εφοδίων. Η βασική αποστολή του στόλου, να ανακόψει δηλαδή τη μεταφορά του κύριου όγκου του τουρκικού στρατού στις παραμονές του αγώνα, ευοδώθηκε. Ήδη πριν από την κήρυξη του πολέμου οι Υπουργοί Στρατιωτικών και Ναυτικών, είχαν συμφωνήσει στη σύσταση επιτροπής από αξιωματικούς 'Ξηράς και Θαλάσσης' ώστε να μελετηθεί το ζήτημα της κοινής συνεννόησης και ενέργειας των Υπουργείων. Επίσης, διοικητές και σύνδεσμοι αξιωματικοί των δύο κλάδων, ανέλαβαν την κατάρτιση και υλοποίηση κοινών επιχειρησιακών σχεδίων για παροχή αμοιβαίας υποστήριξης.

Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι αποτελούν την πρώτη συλλογική επιχείρηση και των τριών κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων, με την υποτυπώδη αν και ουσιαστική συμμετοχή για πρώτη φορά της Αεροπορίας. Ο συνδυασμός των δυνατοτήτων και η επιχειρησιακή σύζευξη όλων των δυνάμεων, οδήγησαν στην απελευθέρωση αλύτρωτων εδα-



φών και στο διπλασιασμό της ελληνικής επικράτειας. Ήδη από το 1910, η σύσταση *Ανώτατου Μικτού Επιτελείου του Στρατού Ξηράς και Θαλάσσης*, είχε κύριο σκοπό τη διατύπωση κοινού σχεδίου επιχειρήσεων για το στρατό και το στόλο. Πολιτική και στρατιωτική ηγεσία απέδειξαν ότι διέθεταν τη στρατηγική σκέψη για την ανάπτυξη των κλάδων και της διακλαδικότητας, έγκαιρα, πριν την αναμενόμενη έναρξη του πολέμου. Ο Στρατός οργανώθηκε σε νέες βάσεις, αποφασίστηκε σημαντική ενίσχυση του Ναυτικού και αναγνωρίστηκε η δυνατότητα του αεροπλάνου να συνδράμει στις πολεμικές επιχειρήσεις. Σε στρατηγικό επίπεδο, η ισχύς του Ναυτικού με την αγορά του θωρηκτού 'Αβέρωφ' αποτέλεσε τη λειτουργική προϋπόθεση για τη συμμετοχή της Ελλάδας στην αντι-Οθωμανική Βαλκανική Συμμαχία. Την επιτυχία των κοινών επιχειρησιακών σχεδίων, απέδειξε η συνεργασία και υποστήριξη του Ναυτικού σε ενέργειες του Στρατού και αντίστροφα που βρήκε εφαρμογή τόσο στα πεδία των μαχών, όσο και στις αποβατικές ενέργειες. Την περίοδο που ο στρατός απελευθέρωνε τη Μακεδονία και την Ήπειρο, ο ελληνικός στόλος, εκτός από τη μεταφορά στρατευμάτων, την εκτέλεση αποβατικών επιχειρήσεων και τη γενικότερη ενίσχυση του



αγώνα είχε απελευθερώσει τα νησιά του ανατολικού και του βόρειου Αιγαίου και είχε αναγκάσει τον τουρκικό στόλο να κλειστεί στα ασφαλή αγκυροβόλια των Στενών. Σε τακτικό επίπεδο, η εκμετάλλευση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της Αεροπορίας, οδήγησε σε επιτυχία χερσαίες αλλά και ναυτικές επιχειρήσεις. Οι πρώτοι αεροπόροι ανέλαβαν και εκτέλεσαν αποστολές αναγνώρισης, αλλά και προσβολές κατά επίγειων εχθρικών στόχων. Η Αεροπορία Ναυτικής Συνεργασίας, διέθεσε το υδροπλάνο που πραγματοποίησε την πρώτη στον κόσμο αποστολή ναυτικής συνεργασίας, με την αναγνώριση του τουρκικού στόλου στα Δαρδανέλλια. Κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους, αναδείχθηκε η ενότητα των προσπαθειών των κλάδων, η κοινή αντίληψη του θεάτρου επιχειρήσεων και της ανάγκης για συνεργασία. Σε επιμέρους τομείς, εφαρμόστηκαν η ενιαία διοίκηση όλων των εμπλεκόμενων σε μία επιχείρηση, η συνεργασία στη συλλογή πληροφοριών και η λήψη κοινών αποφάσεων με εμπλοκή διοικητών από διαφορετικούς κλάδους.

Τα παραδείγματα νικηφόρων διακλαδικών μαχών στους Βαλκανικούς Πολέμους, αναμφίβολα είχαν επιβεβαιώσει την επιτυχία της σύμπραξης, ωστόσο ακόμη και οι δυσχέρειες που προέκυψαν στην έμπνευση ή το σχεδιασμό κοινών επιχειρήσεων,

ενίσχυσαν την ήδη θεμελιωμένη αντίληψη ότι, η διακλαδική παρουσία ήταν επιβεβλημένη για την επίτευξη του αντικειμενικού σκοπού. Οι ελληνικές δυνάμεις, το κατέδειξαν στο πλευρό των Συμμάχων, στις επιχειρήσεις του 1918 στο Ανατολικό Μέτωπο με σκοπό την καθήλωση των εχθρικών δυνάμεων κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Η κατάληψη της απόκρημνης και ισχυρά οχυρωμένης τοποθεσίας του Σκρα ντι Λέγκεν, απαιτούσε συντονισμένη ενέργεια του πυροβολικού και των τμημάτων πεζικού που θα αναλάμβαναν την επιχείρηση. Οι χειριστές των αεροσκαφών -αξιωματικοί και αυτοί του Στρατού Ξηράς- μεταβίβαζαν τις παρατηρήσεις τους και ήταν ο σύνδεσμος του πεζικού, καθώς οι στρατιώτες προχωρούσαν, χωρίς ορατότητα, μέσα στα συνεχή πυρά. Στην πρώτη υπερπόντια εκστρατεία του ελληνικού στρατού στη Μεσημβρινή Ρωσία, οι δυνάμεις του Α΄ Σώματος Στρατού μεταφέρθηκαν από τη Μακεδονία με κλιμακούμενες νηοπομπές και με την υποστήριξη αεροπορικής μοίρας. Οι Έλληνες αεροπόροι προσέφεραν πολύτιμη βοήθεια στην κάλυψη του εκτενούς μετώπου κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων στη Μικρά Ασία, ωστόσο η απουσία ευρείας διακλαδικής συνεργασίας προβάλλει στις κύριες αιτίες της καταστροφής.

Από το 1925 και μέχρι το 1939 το Γενικό Επιτελείο Στρατού, συμπεριλάμβανε ναυτικές και αεροπορικές δυνάμεις στα σχέδια που συνέτασσε, στηριζόμενα στις υφιστάμενες μονάδες για την αντιμετώπιση πιθανών δυσμενών καταστάσεων. Κατά τον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο, τις αιτήσεις του Γενικού Στρατηγείου, οι οποίες συχνά μεταβάλλονταν εξαιτίας των αναγκών που προέκυπταν από την κατάσταση στο μέτωπο, υπερκάλυψε το Ναυτικό με τα πλωτά μέσα που διέθετε, ενώ ζητήθηκε η συμμετοχή

του στη διακλαδική, θα λέγαμε σήμερα, εθνική προσπάθεια για την υποβοήθηση του αμυντικού αγώνα της VIII Μεραρχίας, τον Οκτώβριο του 1940. Την έκβαση των επιχειρήσεων στην Ήπειρο καθόρισε ουσιαστικά μία συντονισμένη ενέργεια συνεργασίας Στρατού Ξηράς και Αεροπορίας, ο εντυπωσιακός εντοπισμός της 3ης Μεραρχίας Αλπινιστών «Julia», με σημαντικότερες συνέπειες στην εξέλιξη του αγώνα. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, την παρουσία στο πλευρό των Συμμάχων συνέθεσαν σημαντικές διακλαδικές επιχειρήσεις, ενώ αργότερα το Ελληνικό Εκστρατευτικό Σώμα στην Κορέα αποτέλεσε τον πρόδρομο των σύγχρονων ειρηνευτικών αποστολών.

Μια απλή επιγραμματική επισήμανση διακλαδικών γεγονότων της ελληνικής στρατιωτικής ιστορίας, δεν είναι εφικτό να αναδείξει τα ιδιαίτερα εκείνα χαρακτηριστικά που τεκμηριώνουν και πείθουν ότι η διακλαδικότητα είναι ένας όρος σύγχρονος, με διαχρονικές ιστορικές καταβολές. Τα συμπεράσματα για το μέλλον που βασίζονται σε ιστορικά προηγούμενα είναι έγκυρα και χρήσιμα ως οδηγοί για την κατανόηση του τι ακριβώς συμβαίνει. Διαπιστώνουμε ότι οι συντεχνίες και η έλλειψη διακλαδικής εκπαίδευσης και συνεργασίας, συχνά είχαν παγιώσει την αντίληψη ότι ορισμένοι κλάδοι μπορούν να κερδίσουν τον πόλεμο μόνοι τους. Σε μια εποχή πρώιμη για την ύπαρξη θεμελιωμένης διακλαδικότητας, οι ηγεσίες των Κλάδων γαλουχημένες σε άλλες εποχές και με άλλες εμπειρίες, αντιμετώπιζαν το σχεδιασμό και την εκτέλεση των επιχειρήσεων κάτω από τον περιορισμένο, κλαδικό τους οπλικό ορίζοντα. Η διακλαδικότητα δε δημιουργείται με δόγματα και διαταγές, οικοδομείται όμως με εμπιστοσύνη, γνώση αλλά και άντληση διδαγμάτων από το παρελθόν. Ακόμη και εκείνοι



Η Μοίρα Η2 της Ναυτικής Αεροπορίας, στην Αεροπορική Βάση Μούδρου, (Α' ΠΠ).

που θα αρνηθούν να αναγάγουν τα ιστορικά παραδείγματα διακλαδικής δράσης στο παρόν και το μέλλον – τεκμηριώνοντας ίσως την άποψή τους στις χαώδεις διαφοροποιήσεις των παλαιότερων με το σύγχρονο πολεμικό γίγνεσθαι – αβίαστα θα εντοπίσουν παραδείγματα όπου η έλλειψη, ή η συνειδητή αποφυγή συντονισμένης διακλαδικής συνεργασίας οδήγησαν στην ήττα. Ο ισορροπημένος συνδυασμός της εφαρμοσμένης στρατηγικής σκέψης που αποκτάται από τη μελέτη της στρατιωτικής ιστορίας και τη γνώση των αρχών και της τεχνολογίας του σύγχρονου πολέμου, εγγυώνται τη δημιουργία στελεχών, ικανών όχι απλώς να υιοθετούν τα ιστορικά διδάγματα, αλλά και να τα προσαρμόζουν στο σύγχρονο στρατηγικό, επιχειρησιακό και τακτικό περιβάλλον.

Η πεποίθηση ότι έχουμε παρελθόν είναι πάντοτε στενά δεμένη με την πεποίθηση ότι έχουμε μέλλον. Μπορούμε να βάλουμε σε τάξη τα γεγονότα του παρελθόντος και να τα ερμηνεύσουμε –αυτό είναι το καθήκον του ιστορικού– αλλά επιβάλλεται να απελευθερώσουμε, να διαχειριστούμε και να οργανώσουμε τις σημερινές δραστηριό-

τητες με ορίζοντα το μέλλον – και αυτό είναι καθήκον του πολιτικού, του κοινωνικού, του στρατιωτικού μεταρρυθμιστή. Το πα-

ρόν ανακαλύπτει αδιάκοπα το παρελθόν και όσο πιο πίσω κοιτάζει κανείς, τόσο πιο μακριά μπορεί να κοιτάζει στο μέλλον.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Η Ε. Πασχαλίδου είναι Πτυχιούχος του Τμήματος Ιστορίας-Αρχαιολογίας της Φιλοσοφικής Σχολής του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, Διδάκτωρ Ανθρωπιστικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Αθηνών, Υπότροφος του Ιδρύματος

Κρατικών Υποτροφιών και απόφοιτος της Σχολής Εθνικής Άμυνας. Έχει συγγράψει και επιμεληθεί εκδόσεις της Διεθνούς Ιστορίας Στρατού (ΔΙΣ/ΓΕΣ), όπου εργάζεται από το 1993 ως ιστορικός-τμηματάρχης του Γραφείου Συγγραφόμενης Ιστορίας. (Ο Μακεδονικός Αγώνας και τα Γεγονότα στη Θράκη, Ιστορικές

Ονομασίες Ενεργών Συνταγμάτων και Ταξιαρχιών, Ιστορία της Οργάνωσης του Ελληνικού Στρατού 1821-1954, Ιστορία του Ελληνικού Στρατού 1821-1997, Ο Ελληνικός Στρατός στη Μέση Ανατολή, Η Ειρηνευτική Αποστολή στη Σομαλία, Η Ελληνική Δύναμη στην Αλβανία). Έχει δημοσιεύσει μελέτες και άρθρα σχετικά με ζητήματα στρατιωτικής ιστορίας. Είναι μέλος της Ελληνικής Επιτροπής Στρατιωτικής Ιστορίας (ΕΕΣΙ/ΓΕΕΘΑ), ως εκπρόσωπος του Γενικού Επιτελείου Στρατού. Έχει συμμετάσχει με επιστημονικές ανακοινώσεις σε Διεθνή Συνέδρια Στρατιωτικής Ιστορίας. Γνωρίζει Αγγλικά, Γαλλικά και Τουρκικά. Είναι έγγαμη και μητέρα μίας κόρης.

**ΕΝΑ ΥΠΟΒΡΥΧΙΟ
ΣΤΟ ...ΧΟΛΟΜΩΝΤΑ!**

**Δρ. Παρμενίωνος Ι. Παπαθανασίου*,
Υποστράτηγου Υγειονομικού ε.α.,
Αντιπροέδρου της ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ [ΕΜΕΙΣ]**

Το χιόνι έξω πέφτει πυκνό, στο ορεινό χωριό Βάβδος στους πρόποδες του Χολομώντα της Χαλκιδικής, είμαστε στο τέλος Δεκεμβρίου 1940 και το κρύο είναι πάντοτε τσουχτερό στα 850μ που είναι χτισμένο το μικρό χωριό, πριν από αιώνες, για να αποφεύγει τις τούρκικες επιδρομές και να ζει ελεύθερα....

Σ' ένα χαμηλό σπίτι που αποτελεί τα «Γραφεία της Κοινότητας» όπως τα ονομάζανε ΤΟΤΕ, του ορεινού και απομονωμένου αυτού χωριού και σ' ένα χαμηλοτάβανο δωμάτιο, το οποίο θερμαίνεται αλλά και....καπνίζεται ταυτόχρονα από μια σόμπα με ξύλα, μερικοί άντρες μεγάλης ηλικίας και μικρά παιδιά «ακούνε τις ειδήσεις» όπως λέγανε ΤΟΤΕ, από το μοναδικό ραδιόφωνο του χωριού, το οποίο «δουλεύει με μπαταρίες αυτοκινήτων» και με μεγάλη προσοχή μόνο για τα δελτία ειδήσεων, διότι....άλλες μπαταρίες δεν υπάρχουν...

Οι γυναίκες του χωριού είναι στα σπίτια τους και οι νέοι άνδρες «είναι όλοι στον πόλεμο»! Έχουν επιστρατευτεί και είναι στο μέτωπο, χωρίς κανέναν να γνωρίζει πού είναι ακριβώς και με τι ασχολούνται, απλά όμως όλοι γνωρίζουν ότι.. «είναι στον πόλεμο για την πατρίδα»!!

Η φωνή του ομιλητή στο ραδιόφωνο μόλις ακούγεται μια και η απόδοσή του είναι πολύ μικρή ενώ γύρω-γύρω βασιλεύει απόλυτη σιωπή. Η αγωνία στα πρόσωπα όλων των ακροατών είναι φανερή διότι πλησιάζει η ώρα που θα μεταδοθεί το γνωστό «Ανακοινωθέν του Γενικού Επιτελείου» το οποίο κάθε μέρα όλοι περιμένουν σαν το μάννα από τον ουρανό! Η μεγάλη στιγμή έρχεται και αρχίζει η μετάδοση του επίσημου ανακοινωθέντος ενώ απόλυτη και νεκρική σιωπή επικρατεί παντού....Ο ομιλητής του ραδιοφώνου προχωρεί σιγά - σιγά και κανένας δεν κουνιέται από τη θέση του αλλά όλοι προσέχουν τα λόγια.

Δεν φαίνεται να υπάρχουν τίποτα ιδιαίτερα νέα και η σιωπή των ακροατών είναι απόλυτη... Ξαφνικά όμως ακούγεται η ομιλητής του ραδιοφώνου να λέει ... «το Βασιλικό Πολεμικό πλοίο υποβρύχιο Παπανικολής με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Μίλτωνα Ιατρίδη»... ένα αίσθημα αγωνίας απλώνεται και μια φωνή βαθιάς απογοήτευσης ακούεται, από το σιωπηλό ακροατήριο... «μας το βούλιαξαν οι άτιμοι»!! πριν όμως να καταλάβουν καλά περί τίνος πρόκειται οι ορεσίβιοι εκείνοι υπερήλικες που ασφαλώς δεν είχαν αντικρίσει ποτέ στη ζωή τους υποβρύχιο ή ακόμη και θάλασσα από κοντά, με τα ανήλικα παιδιά που είναι γύρω - γύρω στο ραδιόφωνο, ακούνε τη θαυματουργή φράση του ραδιοφωνικού ομιλητή ...«ετορπίλλισε και εβύθισε τρία εχθρικά μεταγωγικά που μετέφεραν ενισχύσεις στους Ιταλούς της Αλβανίας...»

Αμέσως μια δυνατή κραυγή ακούγεται από όλουςΕΤΟΡΠΙΛΙΣΕ ΚΑΙ ΕΒΥΘΙΣΕ!!! όλοι αυτόματα εγκαταλείπουν τη θαλπωρή της ζεστής αίθουσας και βγαίνουν έξω στην πλατεία με τις κραυγές ΕΤΟΡΠΙΛΙΣΕ, ΕΤΟΡΠΙΛΙΣΕ ΚΑΙ ΕΒΥΘΙΣΕ, ΕΒΥΘΙΣΕ, ενώ το χιόνι πέφτει πάντοτε πυκνό και γύρω-γύρω είναι όλα παγωμένα!!

Σε λίγο όλοι οι κάτοικοι του ορεινού χωριού, υπερήλικες, γυναίκες, παιδιά, αυθόρμητα και χωρίς καμιά πρόσκληση είναι μαζεμένοι την πλατεία, χοροπηδούν και φωνάζουν δυνατά κάτω από το χιόνι που πέφτει συνέχεια, ΕΤΟΡΠΙΛΙΣΕ, ΕΤΟΡΠΙΛΙΣΕ ΕΝΩ ΣΧΕΔΟΝ ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΚΑΝΕΙΣ ΝΑ ΚΑΤΑΛΑΒΕΙ κατευθύνονται στην εκκλησία της Παναγιάς όπου ο παπάς ήδη φορούσε τα άμφιά του και ετοιμάζονταν για την δοξολογία...

Στο μεταξύ είχαν μαζευτεί μέσα στην παλιά εκκλησία όλοι σχεδόν...Η χαρά όμως ήταν πολύ μεγάλη και δεν μπορούσε να περιοριστεί μόνο στην δοξολογία, κάποιος κά-

τοικός είχε την πρωτοβουλία να προσκαλέσει και έναν απόστρατο γέρο συνταγματάρχη με το χαρακτηριστικό μουστάκι της εποχής, ο οποίος μάλιστα είχε δύο παιδιά του έφεδρους αξιωματικούς στο μέτωπο, για να βγάλει τον πανηγυρικό της ένδοξης εκείνης μέρας που ο «Παπανικολής ετορπύλλισε και εβύθισε» τα εχθρικά πλοία έξω από τις ακτές της Αλβανίας!

Ο παλιός συνταγματάρχης που ήταν και αυτός παλαιός πολεμιστής και τραυματίας της Μικράς Ασίας, γεμάτος αγάπη για την Ελλάδα και τα παιδιά της που αγωνίζονταν

τον τίμιο αγώνα της «υπεράσπισης του πατρίου εδάφους» όπως έλεγε και ξαναέλεγε στο λόγο του, ζωντάνευε τη χαρά και τη συγκίνηση των απλών χωρικών του ορεινού εκείνου χωριού στους πρόποδες του Χολομώντα της Χαλκιδικής οι οποίοι πανηγύριζαν τόσο έντονα και αυθόρμητα το κατόρθωμα του Πολεμικού μας Ναυτικού στα νερά της Αδριατικής.

Έτσι γιόρταζαν οι άνθρωποι του καιρού εκείνου τον αγώνα για την ελευθερία της πατρίδας ...

** από τους μικρούς ακροατές μέσα στο «κοινοτικό κατάστημα» ΤΟΤΕ, με πατέρα στο μέτωπο και μάρτυς του γεγονότος που μένει πάντοτε ζωντανό στη μνήμη του...*

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Γεννήθηκε στη Θεσσαλονίκη [1928] καταγόμενος από παλαιά οικογένεια Μακεδονομάχων της Χαλκιδικής με ρίζες από το 1750 και προγόνους δασκάλους, ιερείς και στρατιωτικούς. Νεαρός έφηβος έλαβε μέρος στην Πατριωτική Εθνική Αντίσταση [1941-45]. Είναι απόφοιτος Στρατιωτικής Ιατρικής Σχολής Θεσσαλονίκης, [1952]. Ελαβε ειδικότητα Ακτινολόγου στην Αθήνα και συνέχισε επί μακρόν σπουδές στη ΓΑΛΛΙΑ, ΑΓΓΛΙΑ και ΗΠΑ.

Υπηρέτησε σε ανώτατες θέσεις του Υγειονομικού Σώματος του Στρατού, όπως και σε μονάδες εκστρατείας και αλεξιπτωτιστών, αποστρατευθείς ως Υποστράτηγος κατόπιν αιτήσεως. Μετά την αποστρατεία διετέλεσε Γενικός Διευθυντής ΝΙΜΤΣ για δύο θητείες και Πρόε-

δρος Νοσοκομείου Ατυχημάτων ΚΑΤ/Κηφισιάς.

Είναι ιδρυτικό μέλος της Εταιρείας Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας [ΕΜΕΙΣ] και σημερινός Αντιπρόεδρος. Έλαβε μέρος με ειδικές μελέτες –ανακοινώσεις, σε πολλά Ιστορικά Συνέδρια εσωτερικού και εξωτερικού. Εξέδωσε σε δύο εκδόσεις, δίτομο έργο με τίτλο «Για τον Ελληνικό Βορρά-Αντίσταση και τραγωδία 1941-45» και μετέφρασε το έργο του διάσημου Βρετανού Καθηγητή Nich. G.L. Hammond, «Δυτική Μακεδονία-Αντίσταση και συμμαχική αποστολή 1943-44».

Είναι εκλεγμένος αντιπρόσωπος της Ελλάδος στη WORLD VETERANS FEDERATION-PARIS και Πρόεδρος Πανελληνίας Συνομοσπονδίας Εθνικών Αντιστασιακών Οργανώσεων 1941-45.

**ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ
ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ
ΑΞΟΝΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
1940-1941.**

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Δρ. Ζήσης Φωτάκης

Κάθε φορά που επανέρχεται στη μνήμη μας η 28η Οκτωβρίου 1940 επιτακτική προβάλλει η ανάγκη της επαναπροσέγγισης της κορυφαίας αυτής στιγμής του εθνικού μας βίου. Στόχος λοιπόν του λιτού αυτού κειμένου είναι η ευσύνοπτη παρουσίαση των ιστορικών σταθερών που οριοθέτησαν την πορεία προς την Ελληνο-ιταλική σύρραξη καθώς και τα όσα ακολούθησαν μέχρι την απελευθέρωση της χώρας μας τον Οκτώβριο του 1944.

Ο πόλεμος του 1940 οφείλεται σε πλειάδα παραγόντων, η αναβάθμιση όμως της γεωπολιτικής δυναμικότητας της Ιταλίας την επαύριο του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου συνιστά το σημαντικότερο εξ αυτών. Η Ιταλία του 1920 και των πρώτων μεταπολεμικών χρόνων αποτελούσε φαινομενικά τη μεγάλη χαμένη στο στρατόπεδο των νικητών καθώς απέτυχε να δρέψει σημαντικά αποικιακά οφέλη όπως η Αγγλία και η Γαλλία¹. Η αποτυχία όμως αυτή αντισταθμίστηκε με τη μεταπολεμική χάραξη των βορειών συνόρων της με την οποία η Ιταλία δέσποσε των αμυντικά πανίσχυρων κορυφογραμμών των Ιταλικών Άλπεων, οπότε και απομακρύνθη-

κε ο κίνδυνος της από βορρά επιτυχούς εχθρικής εισβολής στην Ιταλική χερσόνησο. Επιπλέον η σημαντική οικονομική και δημογραφική εξασθένηση της Γαλλίας και της Γερμανίας από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο απομάκρυνε το ενδεχόμενο σοβαρής απειλής της Ιταλίας από τις δύο αυτές δυνάμεις. Συνάμα, η εδαφική επέκταση της Βρετανικής αυτοκρατορίας στην Ανατολική Μεσόγειο, η σχετική της οικονομική και ναυτική παρακμή αλλά και η Ιαπωνική απειλή κατά των Βρετανικών Ινδιών και των Αντιπόδων προσέδωσαν στα μάτια των Άγγλων ιθυνόντων ιδιαίτερη βαρύτητα στην απειλή που εκπροσωπούσαν για τα Βρετανικά συμφέροντα οι ισχυρές, Ιταλικές, αεροναυτικές δυνάμεις. Τέλος, η κατάρρευση της Αυστροουγγρικής, της Ρωσικής και της Οθωμανικής αυτοκρατορίας δημιούργησε κενό ισχύος στην Κεντρική Ευρώπη και τα Βαλκάνια, κενό που από νωρίς προσέλκυσε το ιταλικό ενδιαφέρον.²

Ο προσανατολισμός της Ιταλικής πολιτικής προς τα Βαλκάνια δεν ήταν όμως μόνο ζήτημα νέων ευκαιριών και ανασκευής παλαιότερων αποτυχιών. Ήταν και θέμα ασφάλειας του Ιταλικού μητροπολιτικού

1 Stavrianos, L.S., *The World since 1500. A Global History* (Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall Inc., 1966), σελ. 456. Sullivan, B.R., "The strategy of the decisive weight: Italy 1882-1922", στο Williamson, M., MacGregor, K., and Bernstein, A. (eds.), *The Making of Strategy: Rulers, States, and War* (Cambridge University Press: Cambridge, 1994) σελ. 345.

2 Ο.π. 346. Kennedy P., *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. (Random House: New York, 1987) σελ. 292-293, 298-303, 310-312, 316. Kennedy, P., *The Rise and Fall of British Naval Mastery* (Allen Lane: London, 1976) σελ. 267-298. Pratt, L.R., Pratt, East of Malta, West Of Suez. *Britain's Mediterranean Crisis 1936-1939* (Cambridge University Press: Cambridge, 1975) σελ. 86, 167-168. Marder, A., "The Royal Navy and the Ethiopian Crisis of 1935-36", *The American Historical Review*, 1970, τομ. 75 (5), σελ. 1327-1356. Quartaro, R., "Imperial Defence in the Mediterranean on the Eve of the Ethiopian Crisis (July-October 1935)" *The Historical Journal*, 1977, τομ. 20 (1), σελ. 185-200. Σχετικά με τη θέση και την εξέλιξη του πολεμικού ναυτικού στη φασιστική Ιταλία βλ. Mallet, R., *The Italian Navy and Fascist Expansionism, 1935-1940* (Portland, Ore: Frank Cass, 1998). Για αντίστοιχη, αν και σημαντικά μικρότερη, αναφορά στην προπολεμική ιταλική αεροπορία βλ. Sadkovich, J.J. "The Development of the Italian Air Force Prior to World War II", *Military Affairs*, 1987, τομ. 51, (3), σελ. 128-136.

εδάφους καθώς οι ελληνικοί λιμένες μπορούσαν να φανούν χρήσιμοι στον Αγγλικό στόλο στην ολόενα και πιθανότερη περίπτωση Αγγλο-Ιταλικής συρράξεως στη Μεσόγειο, μετά την Αιθιοπική κρίση του 1935-1936.³ Με αφετηρία τους λόγους αυτούς η Ιταλική πολιτική ηγεσία θεώρησε σκόπιμο, αφού πρώτα κατέλαβε την Αλβανία τον Απρίλιο του 1939, και ούσα εμπόλεμη με τη Βρετανία από το καλοκαίρι του 1940, να κηρύξει τον πόλεμο και κατά της Ελλάδας την 28η Οκτωβρίου του ίδιου έτους.⁴

Δεν άργησε όμως να φανεί πόσο άκαιρη υπήρξε η κίνηση αυτή για τα Ιταλικά συμφέροντα. Κατ' αρχήν το συγκεκριμένο χρονικό ξεκίνημα του Ελληνο-Ιταλικού Πολέμου οφείλονταν και σε εσφαλμένες πολιτικές εκτιμήσεις του Μουσολίνι αναφορικά με τις τρέχουσες Γερμανικές και Σοβιετικές επιδιώξεις στον ευρύτερο χώρο των Βαλκανίων.⁵ Συνάμα, η εκτίμηση ότι η συγγενής προς τον φασισμό πολιτική ιδεολογία της κυβέρνησης Μεταξά θα διευκόλυne τα ιταλικά επεκτατικά σχέδια καθώς και η υποτίμηση της θέλησης των Ελλήνων να αντισταθούν σε Ιταλική εισβολή, παρά την αντίθετη άποψη Ιταλών Επιτελών και της Ιταλικής πρεσβείας στην Αθήνα, δεν επιβεβαιώ-

θηκε από τα πράγματα.⁶ Βέβαια, η υποτίμηση του αντιστασιακών δυνατοτήτων των Ελλήνων δικαιολογούνταν εν μέρει από την ελλιπή, για οικονομικούς κυρίως λόγους, προπολεμική παρασκευή των ελληνικών ενόπλων δυνάμεων, ιδιαίτερα δε του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού.⁷ Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στην επταετία που προηγήθηκε της έκρηξης του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, και ενώ το σύνολο σχεδόν των Ευρωπαϊκών χωρών διακατέχονταν από εξοπλιστικό πυρετό,⁸ το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό ενισχύθηκε μόνο με δύο νέα αντιτορπιλικά.⁹ Επίσης, δεν προωθήθηκε η εκγύμναση των στελεχών του με τη σπουδή, που θα έπρεπε, αν υπήρχε μεγαλύτερη άνεση κεφαλαίων, ενώ στερήθηκε και των υπηρεσιών πολλών αξιωματικών του που αποτάχθηκαν απ' αυτό μετά το αποτυχημένο κίνημα της 1ης Μαρτίου 1935.¹⁰ Επανερχόμενοι όμως στις λανθασμένες Ιταλικές εκτιμήσεις που οδήγησαν στην έκρηξη του Ελληνο-Ιταλικού πολέμου θα πρέπει να επισημανθεί και ο ελλιπής επιτελικός σχεδιασμός της Ιταλικής στρατιωτικής ηγεσίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού είναι η παραθεώρηση των αναπόφευκτων δυσκο-

3 Κολιόπουλος, Γ., Παλινόρθωση, Δικτατορία, Πόλεμος, 1935-1941. Ο Βρετανικός Παράγοντας στην Ελλάδα (Εστία: Αθήνα, 1985), σελ. 200. Van Creveld, M.L., Hitler's Strategy 1940-1941. The Balkan Clue (Cambridge University Press: Cambridge), σελ. 17.

4 Μια ευσύνοπτη και εμπεριστατωμένη συζήτηση της εισόδου της Ιταλίας στο Β Παγκόσμιο Πόλεμο περιέχεται στο Cliadakis, H. "Neutrality and War in Italian Policy, 1939-1940", Journal of Contemporary History, 1974, том. 9 (3), σελ. 171-190. Βλ. επίσης Σβολόπουλος, Κ., Η Ελληνική Εξωτερική Πολιτική, 1900-1945 (Εστία, 1993) σελ. 270-279.

5 Cliadakis, "Neutrality and War", σελ. 185-188.

6 Ο.π., σελ. 189.

7 Μια ευσύνοπτη και εμπεριστατωμένη συζήτηση της προπολεμικής παρασκευής της Ελλάδας βρίσκεται στο Δεσποτόπουλος, Α., Η Πολεμική Προπαρασκευή της Ελλάδος 1923-1940 (Αθήνα: Ακαδημία Αθηνών, 1998).

8 Σημαντικό σχετικό υλικό βρίσκεται στο Kennedy The Rise and Fall of the Great Powers, σελ. 275-333

9 Πετρόπουλος, Ν., Αναμνήσεις και Σκέψεις ενός Παλαιού Ναυτικού, том. Α, σελ. 61

10 Ο.π. σελ. 70, 76-77.

λιών που θα αντιμετώπιζαν οι μηχανοκίνητες μονάδες του Ιταλικού στρατού στα θέατρα επιχειρήσεων της Ηπείρου και της Δυτικής Μακεδονίας, θέατρα δυσμενή κλιματολογικά τη δεδομένη περίοδο του έτους, με έντονο γεωγραφικό ανάγλυφο, και υποτυπώδες συγκοινωνιακό δίκτυο.¹¹

Θα ήταν όμως υπερβολικό αλλά και άδικο αν υποστηρίζονταν ότι ο πόλεμος χάθηκε για τους Ιταλούς λόγω κυρίως των δικών τους σφαλμάτων. Αντίθετα, ο πόλεμος κερδήθηκε από τους Έλληνες γιατί την ώρα της κρίσεως οικονομίσαν τις λιγοστές τους δυνάμεις ώστε και τον Ιταλό εισβολέα απώθησαν και ανάγκασαν αργότερα τον νικητή Τεύτονα να αναγνωρίσει την πολεμική τους αρετή.¹² Σ' αυτή την εθνική επιτυχία η συμβολή του ελληνικού ναυτικού, πολεμικού και εμπορικού, δεν ήταν αμελητέα. Αντιθέτως, η ταχύτητα με την οποία ολοκληρώθηκε η επιστράτευση και η στρατηγική συγκέντρωση του ελληνικού στρατού στα ελληνοαλβανικά σύνορα, καθώς επίσης και ο ανεφοδιασμός του ήταν σε μεγάλο βαθμό συνέπεια της ταχύτατης αλλά και ασφαλούς διεκπεραίωσης πλήθους νηοπομπών στο Αλβανικό και το Μακεδονικό μέ-

τωπο.¹³ Το γεγονός αυτό, μαζί με την συνεπή παρενόχληση των Ιταλικών θαλάσσιων επικοινωνιών από μια χούφτα πεπαιτωμένων και με πολλά μηχανικά προβλήματα Ελληνικών υποβρυχίων όπως του Πρωτέα του Κατσώνη, κ.α., οδήγησε πολλούς να ομιλούν για ελληνικό θαύμα.¹⁴

Το θαύμα όμως αυτό δεν ήταν ικανό από μόνο του να δώσει και την τελική νίκη. Επιθυμώντας αρχικά οι Γερμανοί να εκδιώξουν τους Άγγλους από τη Μεσόγειο και αργότερα φοβούμενοι τη δημιουργία συμμαχικού μετώπου στη Μακεδονία την ώρα που ο κύριος όγκος των Γερμανικών στρατευμάτων θα μάχονταν στη Ρωσία, όπως ακριβώς είχε συμβεί και στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, εισέβαλλαν στην Ελλάδα τον Απρίλιο του 1941.¹⁵ Κι αν και το ελληνικό κράτος πρόσκαιρα υποδουλώθηκε, πολλές μονάδες του ελληνικού πολεμικού και εμπορικού ναυτικού κατέφυγαν στη Μέση Ανατολή όπου και διακρίθηκαν σε νηοπομπές, ανθυποβρυχιακές και αμφίβιες επιχειρήσεις. Και ήταν οι ίδιες μονάδες που ως προπομποί ελευθερίας κατέπλευσαν πρώτες στο πάτριο έδαφος τον Οκτώβριο του 1944.¹⁶

Το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πο-

11 Η έκβαση της μάχης του Μέτσοβου είναι ενδεικτική αυτού. Stavrianos, *The World since 1500*, σελ. 558

12 Για την εξέλιξη των πολεμικών επιχειρήσεων μεταξύ του Οκτωβρίου του 1940 και του Ιουνίου του 1941 βλ. Εκδοτική Αθηνών, «Ιστορία του Ελληνικού Έθνους: Νεώτερος Ελληνισμός από 1913 ως 1941», 1977, σελ. 416-454

13 Πετρόπουλος, *Αναμνήσεις και Σκέψεις ενός Παλαιού Ναυτικού*, τομ. Α, σελ. 107

14 Πετρόπουλος, Ν., *Αναμνήσεις και Σκέψεις ενός Παλαιού Ναυτικού*, τομ. Β, σελ. 96-109. Φωκάς Δ.Γ., *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού κατά τον Πόλεμον 1940-1944* (Ιστορική Υπηρεσία Βασιλικού Ναυτικού: Αθήνα, 1953) τομ. Α, σελ. 101-105, 188-206, 307-321. Εκδοτική Αθηνών, «Ιστορία του Ελληνικού Έθνους: Νεώτερος Ελληνισμός από 1913 ως 1941», σελ. 422. Μαρκέτος Μ. *Η Ελλάς στο Σταυροδρόμι* (Εθνικός Κήρυξ: Νέα Υόρκη, 1943)

15 Όλο το Creveld, *Hitler's Strategy 1940-1941* περιέχει σχετικό υλικό κυρίως όμως οι σελίδες 29-30 και 84.

16 Σχετικά με τη δράση του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού μεταξύ του Ιουνίου του 1941 και του Οκτωβρίου του 1944 υπάρχει εκτενής βιβλιογραφία. Ενδεικτικά αναφέρονται τα Πετρόπουλος, Ν., *Αναμνήσεις και Σκέψεις ενός Παλαιού Ναυτικού*, τομ. Γα & Γβ. Φωκάς Δ. Γ., *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού κατά τον Πόλεμον 1940-1944* (Ιστορική Υπηρεσία Βασιλικού Ναυτικού:

λέμου και η απελευθέρωση της Ελλάδας επιβεβαίωσαν για μια ακόμη φορά του πόσα μπορεί να επιτύχει ο Έλληνας σε περιόδους κρίσεων έστω και αν κατέρχεται σ' αυτές ελλιπώς παρασκευασμένος. Παίρνοντας θάρρος απ' αυτή τη διαπίστωση αλλά και μη επιθυμώντας την επανάληψη παραλείψεων που σημειώθηκαν στην αμυντική

πολιτική της χώρας μας πριν το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο οφείλει ο καθένας μας να εργάζεται για τη βέλτιστη παρασκευή και αμυντική θωράκιση της πατρίδας. Με στόχο όχι βέβαια την εμπλοκή αλλά μάλλον την αποτροπή κρίσεων και απειλών κατά του εθνικού μας χώρου.

Αθήνα, 1953) τομ. Β. Αλεξανδρής, Κ. Α., Το Ναυτικόν μας κατά την Πολεμικήν Περίοδον, 1941-1945 (Αετός: Αθήνα, 1952). Τούμπας Ι. Ν., Εχθρός εν όψει. Αναμνήσεις του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου (Αθήνα, 1954). Καββαδίας, Ε., Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40 (Αθήνα, 1950). Σχετικά με τη δράση του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο βλέπε, μεταξύ άλλων, Μπάμπουρη, Ε. Το Ελληνικόν Εμπορικόν Ναυτικόν κατά τον τελευταίον Πόλεμον. Δράσις και Θυσία (Ναυτικόν Μουσείον της Ελλάδος: Αθήνα, 1986)

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Ζήσης Φωτάκης γεννήθηκε στο Βόλο το 1973 όπου και έζησε μέχρι το πέρας των εγκύκλιων σπουδών του. Στη συνέχεια φοίτησε στο Τμήμα Ιστορίας-Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Αθηνών από το οποίο και αποφοίτησε πρώτος

στο έτος του το 1995. Τις προπτυχιακές του σπουδές διαδέχθηκαν ανώτερες σπουδές στο Πανεπιστήμιο της Οξφόρδης απ' όπου και έλαβε μεταπτυχιακό τίτλο στην Οικονομική και Κοινωνική Ιστορία της Νεότερης Ευρώπης και διδακτορικό δίπλωμα στην Ελληνική Ναυτική Ιστορία. Το Μάρτιο του 2003 κατατάχθηκε στο

Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό όπου και υπηρέτησε στη Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσης. Τόσο κατά τη διάρκεια των σπουδών του όσο και μετά την αποφοίτησή του ο Δρ Φωτάκης τιμήθηκε με σημαντικό αριθμό υποτροφιών και βραβείων στην Ελλάδα και το εξωτερικό, σημαντικότερη όμως διάκρισή του αποτελεί η δημοσίευση του βιβλίου του "Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919" από τον εκδοτικό οίκο Routledge και οι ευνοϊκές βιβλιοκριτικές που αυτό έλαβε σε διεθνή επιστημονικά περιοδικά. Από τον Ιούνιο του 2004 ο Δρ. Φωτάκης διδάσκει ποικίλα γνωστικά αντικείμενα σε ικανό αριθμό Α.Ε.Ι και Α.Σ.Ε.Ι., κυρίως όμως Ναυτική, Ναυτιλιακή και Ευρωπαϊκή Ιστορία.

**Η ΕΠΙΘΕΣΗ ΕΝΑΝΤΙΟΝ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΤΟ 1940
ΟΠΩΣ ΤΗΝ ΕΙΔΑΝ ΟΙ ΙΤΑΛΟΙ**

Υποναύαρχος (Μ) Σωτήριος Γεωργιάδης Π.Ν. ε.α

Πολλά από τα πλέον ουσιώδη ιστορικά γεγονότα για την σημαντική συνολική Ελληνική δράση και αξιόλογη συμβολή στη συμμαχική Νίκη κατά τον Β΄ ΠΠ, δεν είναι ευρύτερα γνωστά και παραμένουν ξεχασμένα.

Δεν είναι δυστυχώς επαρκώς γνωστό, ότι η μικρή Ελλάδα, στην οποία ο Άξονας επιτέθηκε μετά την κατάληψη των περισσότερων ευρωπαϊκών χωρών, έδωσε την πρώτη συμμαχική Νίκη, αντιμετωπίζοντας μόνη επί πεντάμηνο τις ανεπιτυχείς λυσσαλέες Ιταλικές επιθέσεις και στη συνέχεια επί δίμηνο, με ανεπαρκή συμμαχική στρατιωτική συμπαράσταση και τις Γερμανικές, μέχρι την κατάληψη και της Κρήτης. Δεν προβάλλεται αρκετά ότι η Ελλάδα αμύνθηκε συνολικά επί 216 ημέρες, ήτοι επί επτάμηνο, στην Ιταλική και Γερμανική Αυτοκρατορία, ενώ για την κατάληψη της Γαλλίας ο Άξονας χρειάστηκε μόνο 45 ημέρες, παρά τη σημαντική στρατιωτική βοήθεια που της εδόθη, με την εκεί παρουσία ισχυρών Αγγλικών δυνάμεων, του Βελγίου 18 ημέρες, της Ολλανδίας 5 ημέρες, ενώ η Δανία υπέκυψε σε 12 ώρες και οι Αυστρία, Βουλγαρία, Ουγγαρία, Ρουμανία και Αλβανία προσεχώρησαν ή παραδόθηκαν αμαχητί.

Παραγνωρίζεται ότι η ανωτέρω Ελληνική 7μηνη άμυνα σε δύο επιτιθέμενες Αυτοκρατορίες, ήταν αποτέλεσμα κυβερνητικών αποφάσεων που είχαν ληφθεί ήδη από το 1936 και συντόνων έκτοτε προετοιμασιών σε όλους τους τομείς, που εξ αποτελέσματος αποδείχθηκαν επιτυχείς. Ας δούμε τι αναφέρει η ολοκληρωθείσα το 1953 “ΕΚΘΕΣΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΡΑΣΕΩΣ ΤΟΥ Β. ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟΝ 1940-1944” ως προς την προετοιμασία του Πολεμικού μας Ναυτικού για τον επερχόμενο Πόλεμο. Την Έκθεση συνέταξε βάσει επισήμων στοιχείων, κυρίως της Ιστορικής Υπηρεσίας του Ναυτικού, ο ανακληθείς ως

Αντιναύαρχος στην ενέργεια το 1951 επί Πρωθυπουργίας Σοφοκλή Βενιζέλου για το σκοπό αυτό και μετέπειτα Ακαδημαϊκός Δημήτριος Γ. Φωκάς. Ο Δ. Γ. Φωκάς είχε συμπράξει ως Αξιωματικός του Ναυτικού με τους τότε Συνταγματάρχες Ν. Πλαστήρα και Στ. Γονατά στη Στρατιωτική Επανάσταση του 1922, της οποίας απετέλεσε κορυφαίο στέλεχος και είχε αποστρατευθεί το 1935 για συμμετοχή του στο αποτυχημένο κίνημα του Ε. Βενιζέλου. Η Έκθεση Φωκά βραβεύτηκε από την Ακαδημία Αθηνών “ως την τε αλήθειαν ομολογούσα και την πάτριον Ιστορίαν προάγουσα.” Κατά την εν λόγω Έκθεση, το φθινόπωρο του 1936 ο Ι. Μεταξάς παρέστη σε συνεδρίαση του Ανωτάτου Ναυτικού Συμβουλίου στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού και μεταξύ άλλων δήλωσε: “Αυτό που θα σας είπω δεν θα το ανακοινώσετε εις κανένα. Προβλέπω πόλεμον μεταξύ του Αγγλικού και του Γερμανικού συγκροτήματος. Πόλεμον πολύ χειρότερον από τον προηγούμενον. Εις τον πόλεμον αυτόν θα κάνω ό,τι ημπορώ διὰ να μην εμπλακῆ ἡ Ελλάς, ἀλλὰ τούτο δυστυχῶς θα εἶναι ἀδύνατον. Εἶναι περιττόν να σας εἴπω ὅτι ἡ θέσις μας εἰς τὴν σύρραξιν αὐτήν θα εἶναι παρά το πλευρόν τῆς Ἀγγλίας. Επαναλαμβάνω καὶ πάλιν: Το τελευταῖον αὐτό, προπαντός, να μην ἐξέλθῃ τῆς αἰθούσης ταύτης.”

Ξεχνιέται ακόμη ότι ένα από τα σπουδαιότερα αποτελέσματα της εν λόγω 7μηνης Ελληνικής άμυνας, ήταν η σημαντική καθυστέρηση της Γερμανικής επιθέσεως κατά της Σοβιετικής Ενώσεως και η απασχόληση στρατιωτικών δυνάμεων, με αποτέλεσμα, όπως τουλάχιστον και ο ίδιος ο Χίτλερ δήλωσε σε δύο περιπτώσεις, να μη γίνει δυνατή η κατάληψη της Μόσχας, πριν επέλθη ο βαρύτατος Ρωσικός χειμώνας.

Όπως επίσης προκύπτει από επίσημα ξένα ιστορικά αρχεία, η ήττα της Ιταλίας

από την Ελλάδα, επισφράγισε τη διστακτικότητα του τότε ηγέτη της Ισπανίας Στρατηγού Φράνκο και του Στρατάρχη Πεταίν, ηγέτη των εκτεταμένων μητροπολιτικών και αποικιακών εδαφών της μη υπό Γερμανική κατοχή Γαλλίας, να μην υποκύψουν στις εντονότερες πιέσεις του Χίτλερ, που επιζητούσε φορτικά να συμπράξουν στρατιωτικά με τη Γερμανία στην κατάκτηση της βορείου Αφρικής και μέσω αυτής της Μέσης Ανατολής, προκειμένου να προσβάλει τη Ρωσία και εξ ανατολών και να κινηθεί περαιτέρω προς ανατολάς.

Χαρακτηριστική είναι η ακόλουθη δήλωση του Βρετανού Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Philip Noel Baker, που έκανε την 28η Οκτωβρίου 1942, στην οποία μεταξύ άλλων τόνιζε, όπως αναφέρεται στο βιβλίο «Η Μεσόγειος κατά τον Β΄ ΠΠ - Η συμβολή της Ελλάδος προς αποτροπή της καταλήψεως της Μεσογείου υπό της Γερμανίας» του Α. Π. Ζολώτα, εκδόσεως Ερωδιός, 2005:

«Εάν η Ελλάδα ενέδιδε στο τελεσίγραφο τον Μουσολίνι, κανείς δεν θα είχε το δικαίωμα να την κατηγορήσει. Το λέγω αυτό ενώ γνωρίζαμε τότε και γνωρίζουμε και σήμερα ακόμη καλύτερα, τι θα σήμαινε για μας και για τον αγώνα μας η συνθηκολόγηση αυτή. Ο Άξονας θα είχε από τότε στη διάθεσή του όλη την Ευρώπη για να αναπτύξει τις γραμμές των συγκοινωνιών του και τα αεροπλάνα και τα υποβρύχιά του θα κυριαρχούσαν έκτοτε από τις ακτές της Ελλάδας σε ολόκληρη την Μεσόγειο. Το έργο της άμυνάς μας στην Αίγυπτο θα γινόταν πολύ δυσκολότερο. Η Συρία, το Ιράκ και η Κύπρος θα καταλαμβάνοντο από τον Άξονα. Η Τουρκία θα εκुकλούτο. Οι πετρελαιοπηγές της εγγύς Ανατολής θα ήσαν στην διάθεσή του. Η οπίσθια θύρα του Καυκάσου θα ανοίγετο γι' αυτόν. Δεν δυσκολευόμαστε να πιστέψουμε ότι θα χάναμε ολόκληρη την Μέση Ανατολή και ίσως και αυτόν τον πόλεμο.

Χάρis στην Ελληνική άμυνα, μας δόθηκε ο καιρός να αποκρούσουμε αρχικά και να συντρίψουμε έπειτα την Ιταλική στρατιά που κινήθηκε από τη Λιβύη εναντίον της Αιγύπτου, να εκκαθαρίσουμε την Ερυθρά Θάλασσα από τα εχθρικά πλοία, να μεταφέρουμε την Αμερικανική βοήθεια προς την Εγγύς Ανατολή και να εξουδετερώσουμε έτσι την εχθρική απειλή εναντίον της.

Τα αποτελέσματα της Ελληνικής άμυνας γίνονται αισθητά ακόμη και σήμερα στους αγώνες μας. Εάν το Στάλινγκραντ και ο Καύκασος κρατούν σήμερα, αυτό δεν είναι άσχετο με την Ελληνική άμυνα, από την οποίαν επωφελούμεθα ακόμη, υστέρα από την πάροδο δύο ολοκληρών ετών. Ο κόσμος, πραγματικά, δεν δικαιούται να λησμονήσει τα κατορθώματα των Ελλήνων κατά την ιστορική εκείνη στιγμή».

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν ακόμη οι απόψεις και επισημάνσεις Ιταλών ιστορικών για την επίθεση του Μουσολίνι κατά της Ελλάδας, που περιλαμβάνονται σε Ελληνική απόδοση με τίτλο «Οκτώβριος 1940. Η επίθεση εναντίον της Ελλάδας, όπως την είδαν οι Ιταλοί», που κυκλοφόρησαν το 2008 οι εκδόσεις Δ. Ν. Παπαδήμα. Από αυτή την έκδοση σταχυολογούνται τα ακόλουθα ενδιαφέροντα και λιγότερο γνωστά ιστορικά στοιχεία, τα οποία συμπληρώνονται όπου απαιτείται, για να δίδεται πληρέστερη εικόνα των πλέον σημαντικών γεγονότων της εξεταζόμενης περιόδου.

Στην εκστρατεία κατά της Ελλάδας, οι Ιταλοί ομολογούν ότι είχαν συνολικά 13.577 νεκρούς, 25.067 αγνοούμενους, 50.874 τραυματίες και 12.368 στρατιώτες με κρουοπαγήματα. Εξ αυτών, 12.000 νεκροί και τραυματίες προήλθαν από την απέλπιδα και άκαρπη τελευταία Ιταλική Εαρινή Επίθεση του Μαρτίου 1941. Οι νεκροί Ιταλοί αρχικά ετάφησαν στην Αλβανία, όπου έπεσαν οι περισσότεροι. Μεταπολεμικά,

όταν η Αλβανία βρισκόταν υπό Κομμουνιστικό καθεστώς, οι Ιταλικές αρχές φρόντισαν για τη μεταφορά των οστών των Ιταλών μαχητών από την Αλβανία στην Ιταλία.

Οι Γερμανοί νεκροί στην Ελλάδα κατά τον Β΄ ΠΠ, έχουν ταφεί σε δύο Γερμανικά στρατιωτικά Νεκροταφεία, που βρίσκονται στη Ραπεντόσα της Αττικής και στο Μάλεμε της Κρήτης, τα οποία φροντίζουν Γερμανικές οργανώσεις και αρχές. Εκεί αναφέρονται τα ονόματα 15.000 περίπου Γερμανών νεκρών και χαμένων στρατιωτικών. Από αυτό γίνεται σαφές ότι οι Γερμανοί δεν έκαναν «στρατιωτικό περίπατο» στην Ελλάδα, έχοντας πληρώσει σοβαρότατο τίμημα σε νεκρούς.

Το σύνολο των Ελλήνων νεκρών μαχητών το 1940-41, ανήλθε σε περίπου 14.000, εκ των οποίων οι σχεδόν 10.000 έπεσαν στην Αλβανία μαχόμενοι κατά των Ιταλών. Οι Έλληνες μαχητές που έπεσαν κοντά σε Ελληνικές πόλεις στην βόρεια Ήπειρο, όπως π.χ. την Κλεισούρα, ετάφησαν στα εκεί Ελληνικά νεκροταφεία των αντιστοιχών πόλεων. Οι λοιποί, που έχασαν τη ζωή τους μαχόμενοι σε απομακρυσμένες περιοχές, ετάφησαν πρόχειρα υπό συνθήκες εκστρατείας. Μετά τον Β΄ ΠΠ οι Ελληνικές αρχές δεν εξασφάλισαν μέχρι σήμερα τις πρέπεισες ταφικές τιμές στους σχεδόν 10.000 Έλληνες μαχητές, που έπεσαν στην Αλβανία πολεμώντας κατά των Ιταλών. Ορισμένα από τα νεκροταφεία Αλβανικών πόλεων όπως π.χ. της Κορυτσάς, οι οποίες μεταπολεμικά επεκτάθηκαν, καταργήθηκαν και πάνω από αυτά αναγέρθηκαν οικοδομήματα, ενώ νέα νεκροταφεία δημιουργήθηκαν έξω από αυτές τις πόλεις. Οι Αλβανικές αρχές ενημέρωσαν όσους είχαν νεκρούς θαμμένους στα παλαιά υπό κατάργηση νεκροταφεία, να φροντίσουν για την μεταφορά των οστών των δικών τους ανθρώπων. Όπως

διαπιστώθηκε πριν από λίγα χρόνια, που το παράρτημα Αθηνών, της Ελληνο-Αμερικανικής Οργανώσεως ΑΧΕΠΑ επισκέφτηκε την Κορυτσά για να καταθέσει στεφάνια στους τάφους των Ελλήνων μαχητών στο εκεί παλαιό Ελληνικό νεκροταφείο, τα οστά των Ελλήνων μαχητών που είχαν ταφεί σ' αυτό, δεν είχαν φροντίσει οι Ελληνικές αρχές να τα μεταφέρουν και τώρα βρίσκονται κάτω από τα κτίσματα του τμήματος της πόλεως που επεκτάθηκε, πάνω από το εν τω μεταξύ καταργηθέν εν λόγω παλαιό νεκροταφείο. Τα οστά πολλών Ελλήνων μαχητών που ετάφησαν σε απομακρυσμένες περιοχές, με τον καιρό έρχονται στην επιφάνεια και μερικά από αυτά συγκεντρώνει η Αρχιεπισκοπή Αλβανίας και τα φυλάσσει σε κιβώτια στις Ελληνικές εκκλησίες. Ο Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Γεώργιος Σούρλας έχει πρόσφατα γράψει βιβλίο για την από το 1940-41 υφιστάμενη εκκρεμότητα αποδόσεως ταφικών τιμών στους σχεδόν 10.000 Έλληνες μαχητές, που έπεσαν τότε στην Αλβανία, αλλά δεν έχει ακόμη δοθεί η πρέπεισασ λύση στο σοβαρότατο αυτό πρόβλημα, που μας εκθέτει. Ας θυμηθούμε ότι στην αρχαιότητα, στην ναυμαχία των Αργινουσών, οι Αθηναίοι καταδίκασαν το 406 π.Χ. τους Έλληνες στρατηγούς σε θάνατο, διότι ασέβησαν, επειδή δεν μάζεψαν τους νεκρούς τους από την τρικυμισμένη θάλασσα.

Μέχρι τον Ιούνιο του 1940, ο Χίτλερ είχε ουσιαστικά υπό τον έλεγχό του την Αυστρία, Ουγγαρία, Ρουμανία και Βουλγαρία, έχοντας επίσης στο μεταξύ καταλάβει τη μισή Πολωνία, (την άλλη μισή κατέλαβε η από τον Αύγουστο του 1939 σύμμαχός του, με το Σύμφωνο Μολότοφ-Ρίμπεντροπ, Σοβιετική Ένωση – σε μυστικό Πρωτόκολλο προσαρτημένο στο εν λόγω Σύμφωνο γινόταν κατανομή ζωνών επιρροής χωρών της Ευρώπης, μεταξύ Χίτλερ και Στάλιν), τη

Νορβηγία, τη Δανία, την Ολλανδία, το Βέλγιο και τη μισή Γαλλία, (η άλλη μισή υπό τον Στρατάρχη Πεταίν, μαζί με τις αποικίες της, ετάχθησαν με το μέρος της Γερμανίας). Αυτές οι επιτυχίες δημιούργησαν στον Χίτλερ και τον αδελφό του εν όπλοις Μουσολίνι την ψευδαίσθηση, ότι η Αγγλία αναγκαστικά θα συμβιβάζοταν με τις αξιώσεις του Άξονα, που συνίσταντο βασικά στον έλεγχο της Ευρώπης από τη Γερμανία και την Ιταλία. Η αισιοδοξία των Χίτλερ και Μουσολίνι έφθασε μέχρι του να δίνουν την αίσθηση ότι ο πόλεμος τελείωσε και να συζητούν για μερική αποστράτευση των μαχητικών τους δυνάμεων. Ο Μουσολίνι μάλιστα διέταξε το Γενικό του Επιτελείο να αποστρατεύσει περί τους 600.000 άνδρες!

Η Αγγλία υπό τον Τσόρτσιλ, όχι μόνο δεν υπέκυψε στις αξιώσεις του Χίτλερ, αλλά τον Ιούλιο του 1940 καταβύθισε τις κύριες μονάδες του Γαλλικού Στόλου, που ναυλοχούσαν στο βορειοαφρικανικό λιμάνι Μερσελ-Κεμπέρ του Μαρόκου και υπήρχε κίνδυνος να συμπράξουν με το Γερμανικό πολεμικό ναυτικό. Αυτό έκανε τον Χίτλερ να διατάξει τον προπαρασκευαστικό βομβαρδισμό της Αγγλίας από την Luftwaffe (Μάχη της Αγγλίας Ιούλιος-Οκτώβριος 1940) και την προετοιμασία του σχεδίου Seewolf, για την αποβατική κατάληψη της Αγγλίας από τη Γερμανία. Οι σκληρότατοι και εντατικοτάτοι αεροπορικοί Γερμανικοί βομβαρδισμοί της Αγγλίας δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα και ο Χίτλερ έβαλε στο συρτάρι το σχέδιο καταλήψεως της αγγλικής νήσου, ενώ αποφάσισε να κινηθεί προς κατάληψη της Σοβιετικής ενώσεως με το σχέδιο Barbarossa, που είχε πάντοτε κατά νουν. Το τελευταίο πράγμα που ήθελε ο Χίτλερ κατά την προετοιμασία της επιθέσεως εναντίον της Σοβιετικής Ενώσεως, την πλήρη ετοιμότητα της οποίας είχε προσδιορίσει για την 15 Μαΐου 1941, ήταν οιαδή-

ποτε στο μεταξύ πολεμική ανάφλεξη στα Βαλκάνια. Η Αλβανία από τον Απρίλιο του 1939 είχε καταληφθεί αμαχητί από τον Μουσολίνι, η Γιουγκοσλαβία ερωτοτροπούσε με τον Χίτλερ και προσχώρησε την 25 Μαρτίου 1941, ενώ για την Βουλγαρία δεν υπήρχε αμφιβολία ως προς την προθυμία της να ικανοποιήσει τα σχέδια του Χίτλερ.

Ο Μουσολίνι είχε πάντοτε βλέψεις για τον έλεγχο των Βαλκανίων και παράλληλα ζήλευε τους θριάμβους που είχε καταγάγει με τον έλεγχο και την κατάληψη πολλών ευρωπαϊκών χωρών ο Χίτλερ και ήθελε «να τον πληρώσει με το ίδιο νόμισμα», αιφνιδιάζοντάς τον με την εκ των υστέρων ενημέρωσή του, ότι η Ιταλία κατέλαβε και αυτή την Γιουγκοσλαβία και την Ελλάδα. Τα αρχικά σχέδια του Μουσολίνι για την κατάληψη της Γιουγκοσλαβίας τα ανέτρεψε ο Χίτλερ και η αποτυχία των Ιταλικών μυστικών υπηρεσιών και του Υπουργείου Εξωτερικών, να κινητοποιήσουν διαλυτικά τις διάφορες εθνικές ομάδες που συνιστούσαν την Γιουγκοσλαβία.

Ιταλικό σχέδιο καταλήψεως της Ελλάδας είχε εκπονηθεί αρχικά τον Αύγουστο του 1939, από τον τότε Διοικητή των Ιταλικών στρατευμάτων στην Αλβανία Στρατηγό Γκουτσόνι (αναθεωρήθηκε από τους διαδόχους του Στρατηγού Τζελόζο και Πράσκα) και προέβλεπε ενός έτους προετοιμασίες. Ενεργό συμμετοχή και πρωτοβουλίες για την σχεδιαζόμενη επίθεση κατά της Ελλάδας είχε αναλάβει ο Ιταλός Υπουργός Εξωτερικών Τσιάνο, σύζυγος της κόρης Έντα του Μουσολίνι, τον οποίο ο τελευταίος εξέτελεσε αργότερα, με την κατηγορία της «προδοσίας του φασιστικού ιδεώδους και του αρχηγού του», επειδή ο Τσιάνο, αντιλαμβανόμενος την επερχόμενη οριστική συμμαχική νίκη και την ανάγκη συμβιβασμού, ψήφισε τον Ιούλιο του 1943 στο Μεγάλο Φασιστικό Συμβούλιο, την αποπομπή

του Μουσολίνι. Στα προπαρασκευαστικά στάδια για την κατάληψη της Ελλάδας, ο Τσιάνο προσεταιρίστηκε Αλβανούς, που επιζητούσαν ως αντάλλαγμα την Τσαμουριά και τα Γιάννενα. Παράλληλα επεδίωξε να χρηματίσει Έλληνες που μπορούσαν να επηρεάσουν τα Ελληνικά πράγματα, προκειμένου να μην εγερθούν αντιρρήσεις και αντιδράσεις στην αμαχητί πραγματοποίηση των Ιταλικών σχεδίων σε βάρος της Ελλάδας. Έγιναν επίσης Ιταλικές προσπάθειες για να εκδηλωθεί Ελληνικό πραξικόπημα, που θα έφερνε στην εξουσία πρόσωπα ευνοϊκά διακείμενα στην φασιστική κυβέρνηση του Μουσολίνι, όπως ο Στρατηγός Κωνσταντίνος Πλατής, δεδομένου ότι η Κυβέρνηση Ιωάννη Μεταξά, δεν είχε καμία πρόθεση να μετατρέψει την Ελλάδα σε κράτος υποτελές της Ιταλίας, όπως τόνιζαν με έμφαση προς τον Τσιάνο και το Ιταλικό Γενικό Επιτελείο, ο Ιταλός Πρεσβευτής στην Αθήνα Γκράτσι και ο Στρατιωτικός ακόλουθος Συνταγματάρχης Μοντίνι.

Τον Αύγουστο του 1940, δύο περιστατικά επιδεινώσαν τις τεταμένες Ιταλο-Ελληνικές σχέσεις. Στις 11 Αυγούστου σφαγιάστηκε ο Αλβανός Νταούτ Χότσα και οι Ιταλοί απέδωσαν την δολοφονία σε Έλληνες. Όπως όμως επισημαίνουν οι Ιταλοί συγγραφείς στο προαναφερόμενο βιβλίο «Επίθεση εναντίον της Ελλάδας», στην πραγματικότητα ο Χότσα ήταν ένας επικίνδυνος εγκληματίας, με πολλές προηγούμενες καταδίκες, που δολοφονήθηκε από δύο συμπατριώτες του, για να εισπράξουν το ποσό με το οποίο τον είχε επικηρύξει η Ελληνική Αστυνομία. Στις 15 Αυγούστου επακολούθησε ο τορπιλισμός και η καταβύθιση το Ελληνικού πολεμικού πλοίου ΕΛΛΗ, που λάμβανε μέρος στις θρησκευτικές τελετές της Παναγίας στο λιμάνι της Τήνου. Ακόμη και ο τότε Υπουργός Εξωτερικών της Ιταλίας Τσιάνο, όπως κατέγραψε στο προσω-

πικό του ημερολόγιο, που δημοσιοποιήθηκε μετά τον θάνατό του, δεν ήξερε ποίος και γιατί διέταξε τον εν λόγω τορπιλισμό, σημειώνοντας πάντως ότι: «Για μένα πίσω του βρίσκεται η υπερβολή του Ντε Βέκι (Διοικητού του Αιγαίου και μέλους του Φασιστικού Συμβουλίου). Στο πλαίσιο αυτών των Ελληνο-Ιταλικών εντάσεων ο Μουσολίνι διέταξε και πάλι το Γενικό του Επιτελείο να επανεξετάσει το σχέδιο επιθέσεως κατά της Ελλάδας, με την ονομασία "Emergenza G" ή "Esigenza G", ορίζοντας ως ημερομηνία εκδηλώσεως της επιθέσεως αρχικά την 1 Σεπτεμβρίου και ακολούθως την 20 Σεπτεμβρίου 1940. Υπό την συνεχή όμως πίεση του Χίτλερ, να αποφευχθεί αναταραχή στα Βαλκάνια, ο Μουσολίνι αναγκάστηκε να αναστείλει τα στρατιωτικά του σχέδια εναντίον της Ελλάδας, συνεχίζοντας όμως τις δολοπλοκίες του για εξαγορά προσωπικοτήτων μέσα στην Ελλάδα και διενέργεια πραξικοπήματος, για την βίαιη ανατροπή της κυβερνήσεως του Ιωάννη Μεταξά.

Παρά τις αντιρρήσεις του Χίτλερ, η εμμονή του Μουσολίνι για αιφνιδιαστική κατάληψη της Ελλάδας δεν τον εγκατέλειπε, παρά το ότι και κατά την συνάντηση Χίτλερ-Μουσολίνι στο Μπρένερ στις 4 Οκτωβρίου 1940, ο Χίτλερ και πάλι παρότρυνε τον Μουσολίνι να παραιτηθεί των περεταίρω βλέψεών του στα Βαλκάνια, όπου ήδη κατείχε την Αλβανία από το 1939. Εν τούτοις, στις 15 Οκτωβρίου 1940 ο Μουσολίνι συνεκάλεσε στο Παλάτσο Βενέτσια Πολεμικό Συμβούλιο σε πολύ στενό κύκλο και παρά τις έντονες αντιρρήσεις του Αρχηγού του Γενικού Επιτελείου Στρατάρχη Μπαντόλιο, ο οποίος απειλησε να παραιτηθεί, αποφάσισε την εισβολή στην Ελλάδα από την Αλβανία στις 26 Οκτωβρίου 1940, ενώ ευρίσκετο σε εξέλιξη η αποστράτευση, που είχε προηγουμένως διατάξει, μονάδων των Ιταλικών Ενόπλων Δυνάμεων. Στις

αντιρρήσεις των Αρχηγών των Γενικών Επιτελείων Στρατού-Ναυτικού-Αεροπορίας, κυρίως λόγω μη ικανοποιητικής προετοιμασίας και ανεπαρκείας δυνάμεων, ο Μουσολίνι παρέμεινε ανένδοτος, παραχωρώντας μόνο διήμερη αναβολή της επιθέσεως κατά της Ελλάδας μέχρι την 28η Οκτωβρίου, επέτειο της επικρατήσεως στην Ιταλική πολιτική σκηνή του Φασιστικού Κόμματος με την αμφιλεγόμενη «Πορεία προς τη Ρώμη» το 1922.

Η σφοδρότατη Ιταλική επίθεση κατά της Ελλάδας εκδηλώθηκε ως γνωστόν τα χαράματα της 28ης Οκτωβρίου 1940 από το Αλβανικό έδαφος σε μέτωπο πλάτους 250 χιλιομέτρων και τις πρώτες τέσσερες ημέρες τα ιταλικά στρατεύματα προέλασαν μέσα σε Ελληνικά εδάφη. Στους επιτιθέμενους περιλαμβάνοντο και Αλβανικές στρατιωτικές μονάδες. Η Ελλάδα σε όλο το προηγούμενο διάστημα, αποφεύγοντας μεθοδικά να δώσει αφορμές, είχε ενισχύσει με κάθε διακριτικότητα τις μονάδες προκαλύψεως και σε γενική επιστράτευση προχώρησε μόνο από την 28 Οκτωβρίου και μετά. Χάρης στα υπάρχοντα σχέδια και το επικρατήσαν πνεύμα εκ μέρους των Ελλήνων, η επιστράτευση πραγματοποιήθηκε σε χρόνο ρεκόρ με πλήρη επιτυχία, ούτως ώστε η Ελληνική αντεπίθεση να μπορέσει να πραγματοποιηθεί συντομότερα από 1ης Νοεμβρίου, με αποτέλεσμα η πρωτοβουλία να περιέλθει στις Ελληνικές ένοπλες δυνάμεις, οι οποίες σε σύντομο διάστημα απώθησαν και καταδίωξαν τις Ιταλικές μέσα στην Αλβανία. Οι Ιταλικές στρατιωτικές ενέργειες κατά των Ελληνικών δυνάμεων συνεχίστηκαν με πείσμα επί πεντάμηνο, χωρίς να μπορέσουν να κάμψουν τους Έλληνες. Η τελευταία εκτεταμένη και σύντομη Ιταλική επιθετική ενέργεια για την ανάκτηση της στρατιωτικής πρωτοβουλίας εκδηλώθηκε τον Μάρτιο του 1941, με την μεγάλη Ιταλική Εαρινή Επίθεση

(PRIMAVERA), την συστηματική και επίπονη προετοιμασία της οποίας επιμελήθηκε προσωπικά ο Μουσολίνι, ο οποίος για το σκοπό αυτό πήγε στην Αλβανία. Η εν λόγω επίθεση απέτυχε πλήρως, στοίχισε στους Ιταλούς περί τους 8.000 νεκρούς και ο Μουσολίνι επέστρεψε ηττημένος στη Ρώμη.

Βλέποντας ο Χίτλερ την παταγώδη αποτυχία του Μουσολίνι να καταλάβει την Ελλάδα και τις δυσμενέστερες επιπτώσεις στα δικά του σχέδια και την προετοιμασία της Γερμανικής εκστρατείας κατά της Ρωσίας, επεχείρησε ανεπιτυχώς επανειλημμένα και μεθοδικά, να δελεάσει την Ελλάδα στο να αποδεχθεί επωφελείς για την Πατρίδα μας προτάσεις Ειρήνης προς την Ιταλία, με τη διαμεσολάβηση της Γερμανίας και, μεταξύ άλλων, να διατηρήσει η Ελλάδα τα εδάφη στην Βόρεια Ήπειρο, τα οποία ο Ελληνικός Στρατός είχε μέχρι τότε καταλάβει, καταδιώκοντας τους επιτεθέντες Ιταλούς. Λεπτομέρειες και ξένο κυρίως αρχαικό ιστορικό υλικό επί των εν λόγω προσπαθειών του Χίτλερ, πριν εξαναγκασθεί να προστρέξει στρατιωτικά στη βοήθεια του Μουσολίνι, επιτιθέμενος και αυτός κατά της Ελλάδας με τις πλέον επίλεκτες μονάδες που διέθετε, περιλαμβάνονται στο βιβλίο του Α. Π. Ζολώτα «Γερμανικά Προτάσεις Ειρήνης Διαρκούντος του Β΄ ΠΠ – Η προσπάθεια της Γερμανίας προς τερματισμό του Ελληνο-Ιταλικού πολέμου», εκδόσεως Ερωδίας, 2005.

Από εκεί και μετά παρενέβη στρατιωτικά και η Γερμανία με τις επίλεκτες ένοπλες δυνάμεις της για την κατάληψη της Ελλάδας. Η Γερμανική επίθεση πραγματοποιήθηκε στις 6 Απριλίου και η κατάληψη της Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένης και της Κρήτης, έλαβε χώρα μέχρι τέλους Μαΐου 1941. Τι έκανε το Χίτλερ να διατάξει την Γερμανική επίθεση κατά της Ελλάδας και τι του κόστισε αυτή η απόφαση; Τρεις ήταν

οι βασικές αιτίες, που κορυφώθηκαν στα τέλη Μαρτίου 1941 και οδήγησαν στην ταυτόχρονη Γερμανική εκστρατεία κατά της Ελλάδας και Γιουγκοσλαβίας, στις αρχές Απριλίου του 1941:

- 1) Είχε αποτύχει και η τελευταία μεγάλη Ιταλική ανοιξιιάτικη Επίθεση “Primavera του Μαρτίου 1941.
- 2) Είχαν αρχίσει από το πρώτο δεκαήμερο του Μαρτίου 1941 να αποβιβάζονται στην Ελλάδα κατά πανηγυρικό τρόπο μικρές Βρετανικές στρατιωτικές δυνάμεις, που δεν επαρκούσαν για να συμβάλλουν αποτελεσματικά στην Ελληνική άμυνα και γι’ αυτό τις είχε αρνηθεί όσο ζούσε ο Πρωθυπουργός Ι. Μεταξάς. Αυτές οι δυνάμεις απέβλεπαν κυρίως στο να τονώσουν το ηθικό της Γιουγκοσλαβίας και Τουρκίας, στην προσπάθεια να μην συνταχθούν με τη Γερμανία. Η εμφάνισή τους σε Ελληνικό έδαφος, προκάλεσε φυσικά τον Χίτλερ.

3) Η Γιουγκοσλαβία, που αρχικά προσχώρησε στον Άξονα στις 25 Μαρτίου 1941, δύο ημέρες αργότερα μεταπήδησε στο Συμμαχικό στρατόπεδο.

Η Ελληνική 7μηνη συνολικά άμυνα κατά του Άξονα, επέφερε επίσης καθυστέρηση 5 εβδομάδων στην επίθεση του Χίτλερ εναντίον της Σοβιετικής Ενώσεως, ενώ παράλληλα η Βαλκανική εκστρατεία της Γερμανίας απασχόλησε το ένα τρίτο των στρατευμάτων, των πολεμικών αεροπλάνων και των αρμάτων μάχης που συγκέντρωνε ο Χίτλερ, για να επιτεθεί στη Ρωσία. Η επτάμηνη Μάχη της Ελλάδας, όπως αναγνώρισαν και ξένοι πρωταγωνιστές της περιόδου, συνέβαλε ουσιαστικά στη συμμαχική Νίκη κατά τον Β΄ ΠΠ. Αυτή τη πραγματικότητα μερικοί εχθροί και φίλοι έχουν κατά καιρούς αβάσιμα αμφισβητήσει.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Γεννήθηκε στην Καλαμάτα το 1932. Εισήχθη στη ΣΝΔ ως Μηχανικός το 1950. Επελέγη το 1955 και μετεκπαιδεύτηκε ως Ναυπηγός στο Royal Naval College Greenwich της Αγγλίας μέχρι το 1959. Επελέγη το 1964 για 6μηνη ενημέρωση στις ΗΠΑ επί τεχνικών θεμάτων όλων των Επιστασιών Γενικής επισκευής Υ/Β Αμερικανικού τύπου, όμοιου προς τα Υ/Β ΠΟΣΕΙΔΩΝ και ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ. Υπηρέτησε από το 1967 στο ΓΕΝ ως Τμηματάρχης ναυτικών κατασκευών και πήρε μέρος στην κατάρτιση της πρώτης από τον Β΄ ΠΠ συμβάσεως κατασκευής στο εξωτερικό πολεμικών πλοίων του Π.Ν., ήτοι 4 ΤΠΚ/Β τύπου Combattante II και ακολούθως της παραγωγείας και μετέπειτα Εποπτείας κατά την πρώτη διετία της ναυπηγήσεως των 4 πρώτων Υ/Β της επιτυχούς σειράς 209, με την οποία εφοδιάστηκε αρχικά το Π.Ν. και μετέπειτα περισσότε-

ρα από 20 ξένα Ναυτικά. Διετέλεσε στο ΝΚ 1971-1973 Τμηματάρχης Σχεδιάσεως και Προγραμματισμού. Υπηρέτησε στη Διεύθυνση Εξοπλισμών ΓΕΝ (ΔΕ/ΓΕΝ) 1974-1978 ως υπεύθυνος Πλοίων Επιφανείας και στο διάστημα αυτό διεκπεραίωσε επιτυχώς σε επίπεδο ΔΕ/ΓΕΝ τον πρώτο στην Ελλάδα εκτεταμένο εκσυγχρονισμό γνωστό ως «HENDER», των κυρίων οπλικών συστημάτων 4 Αμερικανικής κατασκευής Α/Τ τύπου FRAM. Διετέλεσε Διοικητής Κ/Ε «ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ» 1979-1980 και Τεχνικός Διευθυντής ΝΚ το 1981. Το 1982-1983 υπηρέτησε ως Διευθυντής Εξοπλισμών ΓΕΝ, υπεύθυνος για την αποπεράτωση και παραλαβή των 2 πρώτων Ολλανδικής κατασκευής Φ/Γ ΕΛΛΗ και ΛΗΜΝΟΣ. Το 1984-1985 διετέλεσε Γενικός Επιθεωρητής Ναυτικού. Είναι Μέλος της Εταιρείας Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας.



**Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ
ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ
ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΜΥΝΑ**

Δοκίμιο

ΜΕΡΟΣ Β

Υποπλοίαρχος Ι. Δελής Λ.Σ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ «Β» – ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΡΑΤΟΥΣ– ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΓΕΝΙΚΑ

Κομβικό σημείο στην πορεία της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ήταν το τέλος του Β΄ ΠΠ που αποτέλεσε τεράστια οικονομική καταστροφή για τους Έλληνες πλοιοκτήτες και οι ατυχείς χειρισμοί του Ελληνικού Κράτους σε σχέση με τις ασφαλιστικές αποζημιώσεις¹⁰ για τον αποδεκατισμό του στόλου τους, που ήταν δεσμευμένες από τις βρετανικές τράπεζες (τη λύση βέβαια την έδωσαν τα βρετανικά δικαστήρια που δικαίωσαν τους εφοπλιστές¹¹), την κοινωνική πολιτική που προσπαθούσε να επιβάλει το κράτος που σε συνδυασμό με τις ταραχές που ξέσπασαν στα πληρώματα¹², είχε ως αποτέλεσμα τη φυγή πολλών ελληνόκτητων πλοίων προς ξένα νηολόγια και «σημαίες ευκαιρίας». Κατά τη διάρκεια των δεκαετιών '40 και '50, ο στόλος των σημαίων «ευκαιρίας» ανήκε σχεδόν αποκλειστικά σε Αμερικανούς και Έλληνες. Η χρήση των σημαίων αυτών σε συνδυασμό με την εξαιρετικά φθηνή αγορά μεγάλου αριθμού φορτηγών πλοίων ναυπηγημένων κατά τη διάρκεια του πολέμου και την επιθετική είσοδο των Ελλήνων επι-

χειρηματιών στην αγορά των δεξαμενόπλοιων έδωσε τεράστια ώθηση στον ελληνόκτητο στόλο των δυο αυτών δεκαετιών.

Οι δεκαετίες του '40 και του '50 χαρακτηρίστηκαν επίσης και από τη μαζική απομάκρυνση των κεντρικών γραφείων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τον παραδοσιακό χώρο της ανατολικής Μεσογείου και την εγκατάστασή τους στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη με άμεση συνέπεια τη δημιουργία σημαντικών προβλημάτων στις ήδη τεταμένες σχέσεις μεταξύ εφοπλιστών και ελληνικού κράτους.

Το Ελληνικό Κράτος, αντιλαμβανόμενο τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής ναυτιλίας αλλάζει ρότα και νομικό πλαίσιο τη δεκαετία του '50 και αποφασίζει να προσελκύσει και να δελεάσει τους Έλληνες εφοπλιστές¹³. Η ελληνική σημαία ακολουθεί την ίδια κατεύθυνση. Οι σημαίες «ευκαιρίας» που «σάρωναν» κατά τις δεκαετίες '40 και '50, αρχίζουν να αντικαθίστανται από την ελληνική, τις δεκαετίες του '60 και '70. Το '80 είναι δεκαετία κρίσεων και αναπροσαρμογών, την οποία όμως οι Έλληνες αντιμετώπισαν καλύτερα συγκριτικά με τα περισσότερα ναυτιλιακά έθνη και κατόρθωσαν να αναπτυχθούν εκ νέου, με τα γνωστά μας σήμερα θεαματικά αποτελέσματα.

10 Η Ελληνική Κυβέρνηση προσπάθησε να ιδιοποιηθεί τα κέρδη από τις πολεμικές αποζημιώσεις.

11 Πρόκειται για την υπόθεση του εφοπλιστή Α. Βεργωτή κατά την οποία το Δημόσιο υπέστη ταπεινωτική ήττα.

12 Με τον πόλεμο τα ελληνικά ναυτεργατικά σωματεία βρήκαν την ευκαιρία να εκμεταλλευτούν τις αδυναμίες του εφοπλισμού και επήλθε αναρχία μεταξύ των πληρωμάτων. Έτσι το 1943 οι Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) ενέδωσε στις οικονομικές απατήσεις των πληρωμάτων, ανεβάζοντας το ναυτεργατικό κόστος στα υψηλότερα επίπεδα παγκοσμίως.

13 Το 1951 ψηφίστηκε Νόμος που καθόριζε την φορολογία των ναυτιλιακών εταιρειών με βάση τα ακαθάριστα κέρδη των πλοίων (Νομοθετικό Διάταγμα 1880/1951). Το μεγάλο όμως βήμα έγινε λίγο αργότερα, με το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/53 «περί επενδύσεων και εισαγωγής κεφαλαίου εκ του εξωτερικού» που εγγυόντανε στους Έλληνες εφοπλιστές τη δυνατότητα επαναγωγής του συναλλάγματος που έφερναν στη χώρα μαζί με τους τόκους. Το άρθρο 13 του ανωτέρω διατάγματος χαρακτήριζε τα πλοία άνω των 1500 gt υπό ελληνική σημαία ως «ξένο κεφάλαιο».

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ποιοι είναι όμως οι παράγοντες που συνέβαλαν και συμβάλλουν στη δημιουργία αυτού του σύγχρονου θαύματος για την ελληνική πραγματικότητα;

Από παλαιότερα αναφέρονταν ότι η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας οφείλεται στην αгаσθή συνεργασία μεταξύ των τριών παραγόντων που συνθέτουν το τρίπτυχο της ναυτιλίας, δηλαδή, εφοπλισμού, ναυτεργασίας και κράτους. Αυτό κανείς δεν μπορεί να το αμφισβητήσει. Ποιος είναι όμως ο ρόλος και η συμβολή του κάθε φορέα στη δημιουργία αυτού του θαύματος;

ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ο Έλληνας εφοπλιστής έχει αποδειχθεί ότι είναι ένας διορατικός επιχειρηματίας, που παρά την έλλειψη όγκου εθνικών μεταφορών και χωρίς εθνική χρηματοδότηση, αλλά με έντονα τα στοιχεία της ευελιξίας και προσαρμοστικότητας στις απρόβλεπτες αλλαγές και τους περιορισμούς που του επιφυλάσσει ένα έντονα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον, έχει κερδίσει την εμπιστοσύνη των συνεργατών του, όπως τράπεζες, φορτωτές, ασφαλιστές και όλων όσων εμπλέκονται στην αλυσίδα των μεταφορών. Δεν είναι τυχαίο ότι η σημερινή εντυπωσιακή επενδυτική δραστηριότητα του εφοπλισμού υποστηρίζεται από το διεθνές τραπεζικό σύστημα.

Αυτά λοιπόν τα στοιχεία που συγκεντρώνει ο Έλληνας ναυτιλιακός επιχειρηματίας βοήθησαν ώστε η ναυτιλία μας να ξεπερνά με τις κατά το δυνατόν λιγότερες απώλειες τις κατά καιρούς εκδηλωμένες κρίσεις, λόγω της κυκλικής διακυμάνσεως των ναύλων και να διατηρήσει τη δεσπό-

ζουσα θέση της ανάμεσα στις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις του κόσμου.

ΝΑΥΤΕΡΓΑΣΙΑ

Ο εφοπλισμός όμως μόνος του δεν θα μπορούσε να επιτύχει αυτό το θαύμα εάν δεν είχε την απόλυτη συμπαράσταση της ναυτεργασίας, τους Έλληνες ναυτικούς, αυτούς τους αφανείς ήρωες των θαλασσών, που με τη ναυτοσύνη τους, την επαγγελματικότητα και ευσυνειδησία τους, επανδρώνουν τα πλοία και κάτω από αντίξοες συνθήκες τα ταξιδεύουν με ασφάλεια σε όλες τις περιοχές του πλανήτη. Αυτό όμως που πρέπει να επισημανθεί και που σαν παράγοντας συνέβαλε στη δημιουργία της μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας, είναι η εργασιακή ειρήνη¹⁴ και η άριστη σχέση μεταξύ των κοινωνικών εταίρων της ναυτιλίας. Συνεπώς, ο ρόλος του Έλληνα Ναυτικού είναι μεγάλος. Ενός ναυτικού που έχει επιφορτιστεί με νέα καθήκοντα και υποχρεώσεις, που πέραν του ότι θα πρέπει να είναι πλήρως εξοικειωμένος με τις σύγχρονες τεχνολογικές και μηχανολογικές εξελίξεις που διαθέτουν τα σημερινά μεγαθήρια των θαλασσών, είναι υπεύθυνος με σωρεία άλλων καθηκόντων σύμφωνα με απαιτήσεις νέων Διεθνών Συμβάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) ή και Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Συνεπώς, η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης αναγκάζεται σε πρωταρχικό στόχο της ναυτιλίας και ναυτιλιακής πολιτικής, παράλληλα με τον άλλο βασικό στόχο, αυτόν της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, δεδομένου ότι ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών έχει μειωθεί κατά τα τελευταία έτη και υπολογίζεται σήμερα στους 25.000.

14 Το 1951 η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) με την ΕΕΕ συμφώνησαν και συνυπέγραψαν την πρώτη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας (ΣΣΕ), αποκαθιστώντας την εργασιακή ειρήνη στα ελληνικά πλοία.

ΚΡΑΤΟΣ

Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι η χώρα μας δε διαθέτει εθνικά φορτία, το Ελληνικό Κράτος έπρεπε να υιοθετήσει μία ναυτιλιακή πολιτική που θα εγγυούνταν και θα εξασφάλιζε την άνευ διακρίσεων ανεμπόδιστη πρόσβαση του ελληνικού πλοίου στην διεθνή αγορά φορτίων, υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Η πολιτική αυτή πράγματι ασκήθηκε σταθερά κατά τα τελευταία πενήντα χρόνια και η χώρα μας σε συνεργασία με άλλες χώρες (κυρίως του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης - ΟΟΣΑ) που και αυτές πρεσβεύουν τις ίδιες φιλελεύθερες αρχές, μπόρεσε σταδιακά να προσφέρει στη ναυτιλία της αυτό το ελεύθερο ανταγωνιστικό περιβάλλον στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές με πολιτικές δεσμεύσεις σε επίπεδο ΟΟΣΑ, αλλά και με νομικές δεσμεύσεις, μέσω Κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Σήμερα η ναυτιλία, ως παγκόσμια βιομηχανία υπηρεσιών, είναι συγκριτικά περισσότερο απελευθερωμένη από άλλους τομείς υπηρεσιών. Παράλληλα, στον εσωτερικό χώρο, το κράτος δημιούργησε ένα σταθερό θεσμικό πλαίσιο για τη ναυτιλία, που εξασφαλίζει την βεβαιότητα των βασικών κανόνων υπό τους οποίους διέπονται οι επενδύσεις στον τομέα. Ήδη από το 1953 με το Νόμο 2687/53, που έχει συνταγματική κατοχύρωση¹⁵, καθιέρωσε τους όρους υπό τους οποίους ξένα κεφάλαια που ανήκουν σε Έλληνες και εισάγονται στην χώρα υπό μορφή πλοίου, θα μπορούσαν να ηυλογηθούν υπό ελληνική σημαία. Το νομοθέτημα αυτό και οι εγκριτικές πράξεις όπως έχουν συμπληρωθεί και ισχύουν σήμερα,

αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της ναυτιλιακής πολιτικής και τον αποφασιστικό παράγοντα για την ανάπτυξη της υπό ελληνική σημαία ναυτιλίας. Το θεσμικό αυτό πλαίσιο συμπληρώθηκε λίγο αργότερα με το Νόμο 27/75 περί φορολογίας πλοίων, που έχει επίσης συνταγματική κατοχύρωση, καθώς επίσης και με το Νόμο 959/79 που προβλέπει την σύσταση ευέλικτων ναυτιλιακών εταιρικών σχημάτων για τη διαχείριση των ελληνικών πλοίων.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ YENANΠ ΚΑΙ ΤΟΥ Λ.Σ.

Η συμβολή όμως του κράτους προς τη ναυτιλία εκδηλώνεται και μέσω ενός άλλου σημαντικού παράγοντα, αυτού του Διοικητικού φορέα της ναυτιλίας. Η διορατικότητα του Ελευθερίου Βενιζέλου οδήγησε στη δημιουργία ενός ανεξάρτητου φορέα της διοικήσεως, ο οποίος υπό τη σημερινή του μορφή, δηλαδή το YENANΠ, είναι επιφορτισμένος με την παρακολούθηση των θεμάτων της ναυτιλίας και τη χάραξη και εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων πολιτικής για την περαιτέρω ανάπτυξή της. Το YENANΠ και οι άνθρωποι που το στελεχώνουν, που είναι στην συντριπτική τους πλειοψηφία το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, έχουν αποφασιστικό ρόλο στα δρώμενα της ναυτιλίας και λίγοι γνωρίζουν τη συνεχή και επί 24ώρου βάσεως συνδρομή προς το πλοίο και το ναυτικό, προς επίλυση των πολλών και ποικίλων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν ανά τον κόσμο.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο σύγχρονος εμπορικός στόλος των Ελλήνων βασίστηκε αρχικά σε εμπορικά και

15 Ο συγκεκριμένος Νόμος έχει αυξημένη τυπική Ισχύ και δε δύναται να καταργηθεί με Νόμο.

ναυτιλιακά δίκτυα, που εδραιώθηκαν στη Μεσόγειο και στη βόρεια Ευρώπη μετά το 1830 και μετεξελίχθηκε αργότερα σε στόλο ελεύθερων φορτηγών πλοίων (Tramps¹⁶), που εκτελούσε μεταφορές για λογαριασμό τρίτων χωρών μεταφέροντας χύδην φθηνά φορτία, ανταποκρινόμενος, μ' αυτόν τον τρόπο, στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές μιας όλο και περισσότερο ενιαίας διεθνούς οικονομίας. Οι εφοπλιστές είναι εκείνοι που έστησαν αυτό το διεθνές ναυτιλιακό δίκτυο των Ελλήνων -το οποίο, παρ' όλες τις βάσεις και προσβάσεις στα κύρια ναυτεμπορικά κέντρα του εξωτερικού, διατήρησε την Ελλάδα ως το καίριο κομβικό σημείο των δραστηριοτήτων του- και εξασφάλισαν διαρκή ροή κεφαλαίου στον ελληνικό χώρο από το 18ο αιώνα έως τα τέλη του 20ου.

Είναι λογικό λοιπόν, τον 21ο αιώνα, στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, στην κορύφωση της γενιάς των μάντζερ και του διαχωρισμού ιδιοκτησίας και διοίκησης, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να είναι ακόμα στελεχωμένες πάνω σε οικογενειακά πρότυπα και να εξακολουθούν να λειτουργούν μέσω των κλειστών επιχειρηματικών υπερεθνικών ναυτιλιακών δικτύων, που χαρακτηρίζονται ως «ελληνικά» και λειτουργούν με τρόπο παρόμοιο μ' εκείνον που λειτουργούσαν τουλάχιστον εκατόν πενήντα χρόνια πριν βασιζόμενες σε διαπροσωπικές σχέσεις.

Τα δίκτυα μας παρέχουν ένα εναλλακτικό νοηματικό εργαλείο για να αντιληφθούμε την εμμονή παραδοσιακών μορφών οργάνωσης επιχειρήσεων σε ορισμένους οικονομικούς κλάδους όπως είναι η ποντοπόρος ναυτιλία ελεύθερων φορτηγών πλοίων.

Έτσι, στον πυρήνα των δικτύων δύνανται να υπάρχουν σχέσεις εμπιστοσύνης. Και οι σχέσεις εμπιστοσύνης συντελούν στο σχηματισμό ενός ανεπίσημου θεσμικού πλαισίου που συντείνει στην ελαχιστοποίηση του επιχειρηματικού ρίσκου και στη μείωση του κόστους συναλλαγών.

Ως προς τη δομή της, η ελληνική ναυτιλία στην συντριπτική της πλειοψηφία (90% περίπου) αποτελείται από φορτηγά πλοία που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές ξηρών και υγρών χύδην φορτίων, από τα οποία τα πιο σημαντικά, ως προς τις μεταφερόμενες ποσότητες, είναι το αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά του, ο άνθρακας, τα μεταλλεύματα και τα σιτηρά. Επίσης, ένα ποσοστό της ασχολείται σε τακτικές δρομολογιακές γραμμές, μεταφέροντας γενικά φορτία σε εμπορευματοκιβώτια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ «Γ» - Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

ΓΕΝΙΚΑ

Η χώρα μας είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου. Η Εμπορική Ναυτιλία, με διαχρονική συνέπεια, ως εθνικό κεφάλαιο που προσφέρει πλούτο στη χώρα, βασιζόμενη κυρίως στις δικές της οικονομικές δυνάμεις, αποτελεί βασικό πυλώνα της εθνικής οικονομίας, προσφέροντας πόρους, συμβάλλοντας στην απασχόληση και την περιφερειακή συνοχή, στηρίζοντας τον τουρισμό, ενισχύοντας την ισχύ και το κύρος της χώρας διεθνώς.

Η ελληνική ναυτιλία κατέχει σταθερά την

16 Η ναυτιλία τραμπ αφορά στη μεταφορά χύδην φορτίων σύμφωνα με τη ζήτηση σε μη τακτικά δρομολόγια, ενώ τα πλοία τακτικών γραμμών μεταφέρουν φορτία σε τακτικά και προκαθορισμένα δρομολόγια.

πρώτη θέση στον κόσμο, εδώ και περίπου δέκα χρόνια και αποτελεί το δυναμικότερο κλάδο της εθνικής μας οικονομίας¹⁷.

Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία των Lloyd's η Ελλάδα καταλαμβάνει την πέμπτη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου (άνω των 100 gt¹⁸) που ανέρχεται σε 1491 πλοία υπό Ελληνική σημαία¹⁹, χωρητικότητας 30.744.745 gt²⁰. Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης που αφορούν πλοία άνω των 300 gt, την 01-01-2006 η χώρα μας κατείχε την τρίτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά την χωρητικότητα των πλοίων, με την Ελληνική σημαία να είναι υψωμένη σε 1110 πλοία με 52.474.000 dwt²¹.

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης ο υπό Ελληνική σημαία στόλος καταλαμβάνει την πρώτη θέση με ποσοστό 28%, ενώ ο υπό Ελληνική πλοιοκτησία στόλος απαρτίζει το 51,5% του αντίστοιχου κοινοτικού.

Οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν 3.699 πλοία, άνω των 1000 gt. Διοικούν δηλαδή πλέον του 20% του παγκόσμιου στόλου που μεταφέρει πάνω από το 16% του παγκοσμίου εμπορίου ενώ ένα στα πέντε πετρελαιοφόρα, ανήκει σε Έλληνες εφοπλιστές.

Αν αναλογισθούμε ότι το ένα τέταρτο

των αμερικανικών εισαγωγών πετρελαίου και το αντίστοιχο ποσοστό των αμερικανικών εξαγωγών προϊόντων, όπως το σιτάρι ή το κάρβουνο, προωθείται μέσω της ελληνικής ναυτιλίας και ότι περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και το 40% του ενδοκοινοτικού εμπορίου διεξάγεται με θαλάσσιες μεταφορές, μπορούμε να κατανοήσουμε την ισχυρή διεθνή παρουσία του Ελληνικού ονόματος στον Παγκόσμιο και Ευρωπαϊκό οικονομικό στίβο.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Εκπληκτική αύξηση παρουσιάζουν και οι εισροές συναλλάγματος από ναυτιλιακές δραστηριότητες από το 1999 και έπειτα. Ειδικότερα, την περίοδο 1998-2001, η αύξηση των εισροών συναλλάγματος προερχόμενο από ναυτιλιακές δραστηριότητες, ανήλθε στο εντυπωσιακό 254,7%, διαμορφούμενες στα 7,709 δισεκατομμύρια ευρώ. Το 2002 αποτελεί, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του ΥΕΝΑΝΠ, έτος κάμψης των εισροών συναλλάγματος αλλά παραμένοντας σε υψηλά επίπεδα. Κατά το έτος 2005 οι εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος συνέχισαν την ανοδική πορεία τους, ξεπερνώντας τα 13,871 δισ. €, έναντι ποσού 13,307 δισ. € το αντίστοιχο δωδεκάμηνο του έτους 2004²². Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοι-

17 «Η Ναυτιλία στο προσκήνιο της εμπορικής ανάπτυξης στην Ελλάδα», Αφιερώματα Καθημερινή, Σεπτέμβριος 28, 2007.

18 gt: Ο όρος εκφράζει τη συνολική χωρητικότητα του πλοίου και περιλαμβάνει τον όγκο όλων των κλειστών χώρων του, σύμφωνα με τη νέα Διεθνή Σύμβαση καταμέτρησης πλοίων του ΙΜΟ, που τέθηκε σε ισχύ το 1994.

19 Βλέπε Παράρτημα «Α».

20 Σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας, στα τέλη Ιουλίου του 2007, ο υπό Ελληνική σημαία στόλος, σε πλοία άνω των 100 κοχ, ανέρχεται σε 2.028 κομμάτια εκ των οποίων τα 624 ήταν φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.260.294 κοχ, τα 495 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 20.734.830 κοχ και τα 909 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.655.278 κοχ.

21 dwt: Ο όρος εκφράζει το συνολικό βάρος φορτίου που επιτρέπεται να μεταφέρει ένα πλοίο και μετράται σε μετρικούς τόνους των 1000 kg.

22 Βλέπε παράρτημα «Β».

χεία, οι εισροές συναλλάγματος από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες χρηματοδοτούν το 31% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας, η δε άμεση συμβολή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στο ΑΕΠ της χώρας ανήλθε σε 4,6%, ενώ για το 2006 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 14,5 δισ. ευρώ, σύμφωνα με τον πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Ευθυμίου²³, δείχνοντας τα βήματα προόδου που έχουν πραγματοποιηθεί αλλά και τα περιθώρια ανάπτυξης που ακόμη υπάρχουν στον κλάδο.

Τέλος, σημαντική αύξηση σημείωσε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σύμφωνα και με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος. Ειδικότερα σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας, κατά το οκτάμηνο Ιανουαρίου - Αυγούστου 2007, ανήλθε σε 10.745,9 εκατ. ευρώ έναντι 9.497,8 εκατ. ευρώ του αντίστοιχου οκταμήνου 2006, και 9.459,9 εκατ. ευρώ του οκταμήνου του 2005, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 1.248,1 εκατ. ευρώ, ή σε ποσοστό 13,14%²⁴.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Στον Πειραιά δραστηριοποιείται και ένας σημαντικός αριθμός αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για άσκηση των δραστηριοτήτων τους²⁵. Από τις δραστηριότητες των

1.201 ναυτιλιακών αυτών εταιρειών (για τον Αύγουστο 2006), που διαθέτουν γραφεία ή υποκαταστήματα στην Ελλάδα εισήχθη το 2005 ποσόν 2,2 δισ. δολ. Η.Π.Α., ενώ για την κάλυψη των εξόδων των γραφείων τους, και άλλων υποχρεώσεων (φόροι, μισθοί πληρωμάτων, συντήρηση πλοίων κ.λ.π.) οι εν λόγω εταιρείες δαπάνησαν 599.000.000 δολ. Η.Π.Α., και 1.4 δισ. δολ. Η.Π.Α. αντίστοιχα. Το προσωπικό που απασχολείται στις παραπάνω εταιρείες ανέρχεται στα 11.764 άτομα εκ των οποίων 10.383 Έλληνες και 1.381 αλλοδαποί²⁶.

Στις ανωτέρω εταιρείες μπορούμε να προσθέσουμε και άλλες 2200, οι οποίες λειτουργούν με βάση το νόμο 959/79 καθώς επίσης και άλλες 262 που δραστηριοποιούνται από το 2004 στον τομέα του θαλασσίτου τουρισμού, τις λεγόμενες Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής²⁷.

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Πάνω από 120.000 άτομα εργάζονται στο ναυτιλιακό τομέα²⁸ είτε ως ναυτικοί είτε ως υπάλληλοι στα ναυτιλιακά γραφεία και στα επικουρικά προς τη ναυτιλία γραφεία και επιχειρήσεις, όπως τράπεζες, νηογνώμονες, εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs, που ασφαλίζουν το ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο ελληνόκτητος στόλος με αξία που ξεπερνά τα 100 δισεκατομμύρια δολάρια, ναυπηγεία, ναυλομεσίτες και μεσίτες αγοραπωλησιών και ασφαλειών, δικηγόροι, πράκτορες, εταιρεί-

23 Γιώργος Δαράτος: «Η ναυτιλία πρωταγωνιστεί στην οικονομία της ΕΕ», κύριο άρθρο, Ημερησία, Απρίλιος 19, 2007.

24 «Αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος» ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ ΝΕΕ Απρίλιος 11, 2007

25 Βλέπε Παράρτημα «Γ».

26 Μανώλης Κεφαλογιάννης: «Η οικονομική πολιτική του ΥΕΝ για το 2007» Συνέντευξη, Απογευματινή, Δεκέμβριος 12, 2006.

27 Στοιχεία από ΥΕΝΑΝ.

28 http://portal.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_kathextra_14_28/09/2007_205540

ες ρυμουλκήσεων και ναυαγιαιρέσεων, τροφοδοσίας, επιθεωρήσεων και πετρελευσης πλοίων, επισκευαστικές μονάδες κ.λπ.

ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία εξυπηρετούν επαρκώς τις μεταφορικές μας ανάγκες τόσο στο εσωτερικό (ακτοπλοία), όσο και στις γραμμές εσωτερικού - εξωτερικού. Τα Ελληνικά πλοία που είναι δρομολογημένα μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας και λειτουργούν υπό συνθήκες ελευθέρου και θεμιτού διεθνούς ανταγωνισμού, έχουν επικρατήσει πλήρως και ελέγχουν το 95% του συνολικού μεταφορικού έργου. Το ακτοπλοϊκό δίκτυο της Ελλάδος είναι από τα μεγαλύτερα στον κόσμο λόγω των πολλών νησιών της χώρας μας. Αν και από 1/11/2002 έχει αρθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση το προνόμιο των Ελληνικών πλοίων στην ακτοπλοία μας, αυτή εξακολουθεί να εξυπηρετείται κυρίως, μόνο από Ελληνικά πλοία.

Σήμερα περίπου 900 επιβατηγά πλοία (μεγάλα και μικρά²⁹) μεταφέρουν ετησίως περίπου 36.000.000 επιβάτες και 9.000.000 οχήματα.

Τις τελευταίες δεκαετίες τα αμιγώς επιβατηγά πλοία έχουν αντικατασταθεί από επιβατηγά-οχηματαγωγά με συνέπεια την ανάπτυξη και της αγροτικής οικονομίας γιατί τα προϊόντα της μεταφέρονται ταχύτερα στα καταναλωτικά κέντρα του εσωτερικού και του εξωτερικού. Επίσης τα τελευταία χρόνια έχουν δρομολογηθεί στο εσωτερικό και αρκετά ταχύπλοα σκάφη νέας τεχνολογίας που εξυπηρετούν πλήρως τις ανάγκες ταχείας μεταφοράς των επιβατών.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Μεγάλη προσπάθεια καταβάλλεται και

για τη προσέλκυση και παραμονή κρουαζιερόπλοιων στο Ελληνικό νηολόγιο και την εν γένει ενίσχυση του κλάδου. Νέα κρουαζιερόπλοια που δραστηριοποιούνται στις ελληνικές θάλασσες έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς και συμβάλλουν στην ανάπτυξη του τουρισμού.

Στόχος είναι να αναδειχθεί η χώρα μας ως κατεξοχήν τόπος παροχής υπηρεσιών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο. Τα πρώτα αποτελέσματα της προσπάθειας αυτής είναι ήδη ορατά. Οι επιβάτες κρουαζιέρας από 925.000 που ήταν το 2005 αυξήθηκαν κατά 50% το 2006, και περίπου διπλασιάστηκαν από το 2004.

Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΩΣ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Τις δεκαετίες '40 και 50 υποκαταστήματα/κεντρικά γραφεία των επιχειρήσεων μεταγκαθίστανται από τον Πειραιά στο Λονδίνο και στη Νέα Υόρκη, και όχι μόνον. Από τα τέλη της δεκαετίας του '60 όμως, ο Πειραιάς αρχίζει να διεκδικεί και πάλι τη θέση του και σήμερα ποσοστό μεγαλύτερο από τα δύο τρίτα του στόλου διοικείται από εκεί, το Λονδίνο αποτελεί το δεύτερο επιχειρησιακό κέντρο, ενώ η Νέα Υόρκη έχασε σχεδόν ολοκληρωτικά τη σημασία της για τον ελληνόκτητο στόλο. Επιπλέον, τα τελευταία τριάντα χρόνια ο Πειραιάς μεταμορφώθηκε από περιφερειακό κέντρο επιχειρήσεων σε διεθνές. Προς το σκοπό αυτό με υποστήριξη του ΥΕΝΑΝΠ ιδρύθηκε η «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία», η οποία φιλοδοξεί να αποσπάσει αξιοσημείωτο μερίδιο από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα στην εξώδικη επίλυση ναυτιλιακών διαφορών. Επιπλέον προωθήθηκε από το

29 Σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας, στα τέλη Ιουλίου του 2007, ο υπό ελληνική σημαία στόλος, σε πλοία άνω των 100 κοχ, ανερχόταν σε 909 επιβατηγά.

ΥΕΝΑΝΠ, σε συνεργασία με το ΥΠΑΝ, νομοθετική διάταξη που θα καταστήσει για πρώτη φορά δυνατή την ανάπτυξη της χώρας μας σε ναυτασφαλιστική αγορά, γεγονός που σημαίνει δυνατότητα λειτουργίας στην Ελλάδα θαλάσσιων αλληλασφαλιστικών οργανισμών, των γνωστών ως Protection and Indemnity (P&I) Clubs³⁰ για να επιστρέψει η ελληνική ναυτιλία με όλες τις συναφείς δραστηριότητές της στον τόπο μας.

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ – ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν σήμερα κεντρικό ρόλο στη μεταφορική δραστηριότητα και αποκτούν ολοένα σημαντικότερο μερίδιο στη συνολική παγκόσμια αγορά. Παράλληλα, η ανάγκη για νέες υπηρεσίες, η μεγάλη τεχνολογική πρόοδος, καθώς επίσης η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, άλλαξαν ριζικά το τοπίο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και ανέδειξαν τους λιμένες στους σημαντικότερους κόμβους της μεταφορικής αλυσίδας. Στο νέο αυτό σκηνικό έρχεται να προστεθεί η αλματώδης αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου, με παράλληλη ανάδειξη νέων αγορών, όπως η Ανατολική Ευρώπη και η Μέση Ανατολή. Στο περιβάλλον αυτό εμφανίζονται νέοι παίκτες, όπως οι χώρες της Άπω Ανατολής και ιδιαίτερα η Κίνα.

Το νέο περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί περιέχει σημαντικές προκλήσεις και για τη χώρα μας, ενώ ταυτόχρονα εμφανίζει σπουδαίες επενδυτικές ευκαιρίες για την επιχειρηματική κοινότητα. Οι Ελληνικοί λιμένες εμφανίζουν πλεονεκτήματα λόγω της στρατηγικής θέσης της χώρας μας (σταυροδρόμι τριών ηπείρων) και τα οποία επιβάλλεται να αξιοποιηθούν για να επιτύ-

χουμε τη μεγαλύτερη δυνατή προσέλκυση αριθμού πλοίων και φορτίων.

Οι αυξημένες δυνατότητες που παρουσιάζουν οι ελληνικοί λιμένες έχουν προκαλέσει το ενδιαφέρον όχι μόνο των ελλήνων αλλά και ξένων μεγάλων επενδυτών, όπως και μεγάλων μεταφορικών εταιρειών. Ενδεικτικά αναφέρονται η συνεργασία με την κινεζική εταιρεία COSCO. Επίσης ενδιαφέρον έχουν επιδείξει για τα λιμάνια της χώρας μας και μεγάλοι φορείς της Κίνας, καθώς και επενδυτές από τα Ην. Αραβικά Εμιράτα (Dubai), και άλλες χώρες, για την αξιοποίηση των επενδυτικών ευκαιριών που παρουσιάζουν οι ελληνικοί λιμένες.

Άρρηκτα συνδεδεμένη η ελληνική ναυτιλία με το μέλλον της χώρας και την ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας επιβάλλει εφαρμογή πολιτικής για την αναβάθμιση και αξιοποίηση όλων των λιμένων της χώρας. Οι ελληνικοί λιμένες θα πρέπει να καταστούν σύγχρονοι και ανταγωνιστικοί με την ενσωμάτωση στην παραγωγική τους διαδικασία νέων τεχνολογιών, σύγχρονων οργανωτικών δομών και διαδικασιών, έτσι ώστε να αναδειχθούν ως σημαντικοί κρίκοι στην παγκόσμια μεταφορική αλυσίδα που θα καθιστά τη χώρα μας διεθνές κέντρο στο διαμετακομιστικό εμπόριο προς τα Βαλκάνια, τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Βόρειο Αφρική.

ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ποιοτική ναυτιλία θεωρείται αυτή που πληροί τις απαιτήσεις των υφιστάμενων Διεθνών Συμβάσεων IMO και ILO³¹. Σε αυτή λοιπόν τη βάση, η ελληνική ναυτιλία είναι ποιοτική ναυτιλία και τούτο αποδεικνύεται πέραν των άλλων και από τα στατιστικά στοιχεία που εκδίδονται περιοδικά

30 Συνεταιρισμοί Θαλάσσιας Αλληλασφάλισης.

31 International Labor Organization.

από τις περιφερειακές αρχές (ΗΠΑ, Ευρώπη, Ιαπωνία) που είναι επιφορτισμένες με τις επιθεωρήσεις των πλοίων και στα οποία η ελληνική σημαία συγκαταλέγεται μεταξύ των ποιοτικών σημαιών. Επιπρόσθετα θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελληνική πλοιοκτησία προχωρά δυναμικά στην ανανέωση του εμπορικού της στόλου με την αγορά και παραγγελία νέων πλοίων³², με τον μέσο όρο του στόλου να είναι πλέον τα 15,3 έτη το 2006 από 20,3 που ήταν το 2000, περιορίζοντας έτσι τη διαφορά με το διεθνή μέσο όρο στα 0,4 έτη το 2006. Η εξέλιξη αυτή δημιουργεί δυναμική και δίνει νέα προοπτική στην ελληνική ναυτιλία. Αυτό σημαίνει ότι τα υπό ελληνική σημαία πλοία πληρούν τις απαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων και ότι η χώρα μας ελέγχει τα πλοία της και ανταποκρίνεται σε δεσμεύσεις που έχει αναλάβει δια της κυρώσεως των σχετικών Συμβάσεων.

Ο ΔΟΥΡΕΙΟΣ ΙΠΠΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

Η γιγάντωση του ελληνικού εμπορικού ναυτικού στόλου αποτελεί και το κυριότερο πρόβλημά του μιας και δεν υπάρχουν πλέον επαρκή Ελληνικά πληρώματα να στελεχώσουν τα πλοία. Τα Ελληνικά πληρώματα έχουν μειωθεί αισθητά. Είναι χαρακτηριστικό ότι πριν από 30 χρόνια ο αριθμός των πραγματικά ενεργεία ναυτικών ήταν σχεδόν διπλάσιος. Αυτή η μείωση

οφείλεται αφ' ενός μεν στη μεγάλη προσφορά χαμηλομισθων αλλοδαπών κατωτέρων πληρωμάτων, αφ' ετέρου δε στη στροφή των νέων προς επαγγέλματα της στεριάς, που είναι πιο ελαφρά από το σκληρό επάγγελμα του ναυτικού. Γι' αυτό απαιτείται διαρκής φροντίδα της Πολιτείας για ώθηση των ανέργων νέων προς το ναυτικό επάγγελμα που αμείβεται σχετικώς καλά, ώστε να μην αφελληνισθούν τα πλοία του εξωτερικού.

Η ύπαρξη ικανού αριθμού εκπαιδευμένων Ελλήνων ναυτικών, ιδίως αξιωματικών, είναι εκ των ων ουκ άνευ για την επιβίωση της ελληνικής ναυτιλίας και την επάνδρωση των ναυτιλιακών γραφείων, διότι διαφορετικά θα χαθεί ένας από τους κρίκους που συνδέουν τη ναυτιλία με την εθνική οικονομία και γενικότερα, αλίμονο εάν η ναυτική τεχνογνωσία (know how) χαθεί από τα ελληνικά χέρια.

Θετικά αποτελέσματα αναμένεται να προκύψουν από την εφαρμογή του Νόμου 3450/2006 (ΦΕΚ 64 Α') σχετικά με την αναβάθμιση και αναδιάρθρωση στην παρεχόμενη ναυτική εκπαίδευση. Τέλος σημαντική νομοθετική πρωτοβουλία είναι και η ψήφιση του Νόμου 3490/2006 (ΦΕΚ 06 Α1) για την ίδρυση Ινστιτούτου Ναυτικής Κατάρτισης ανέργων ναυτικών ναυτιλιακών και λιμενικών ειδικοτήτων. Με την εφαρμογή του νόμου αυτού καλύπτεται ένα πολύ σημαντικό κενό για την αντιμετώπιση της ανεργίας των κατωτέρων πληρωμάτων για να

32 Την πρώτη θέση διεθνώς σε επενδύσεις κατέχουν οι Έλληνες εφοπλιστές, καθώς κατά τη διάρκεια του 9μήνου του 2007 επένδυσαν 18,5 δισ. δολάρια για την αγορά νεότευκτων και μεταχειρισμένων πλοίων, όταν οι βασικοί ανταγωνιστές τους, Νορβηγοί και Γερμανοί επένδυσαν 1,5 δισ. δολάρια και 1,4 δισ. δολάρια αντιστοίχως, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατίθενται στο Δελτίο Οικονομικών Εξελίξεων της Alpha Bank. Κατά τη διάρκεια του 2007, οι Έλληνες εφοπλιστές κατέγραψαν και σημαντική αύξηση στη χωρητικότητα των πλοίων τους, άνω των 100 κοχ, φθάνοντας στα τέλη Αυγούστου στα 36,78 εκατ. κοχ έναντι 34,3 εκατ. κοχ που ήταν τέλη Αύγουστου του 2006 ενώ υπό ναυπήγηση βρίσκονται ακόμα 338 πλοία.

επιστρέψουν ενεργά και με επαρκέστερες γνώσεις στην ναυτική εργασία.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Ο κόσμος αλλάζει. Το διεθνές περιβάλλον διαμορφώνει νέες συνθήκες που δημιουργούν ευκαιρίες, αλλά και απειλές. Τόσο στο πολιτικό όσο και στο οικονομικό επίπεδο. Μέσα σ' αυτό το διεθνές περιβάλλον η ελληνική εμπορική ναυτιλία έχει μπροστά της μεγάλες προκλήσεις.

Η περίπτωση της Κίνας είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα των καινούργιων δυναμικών που αναπτύσσονται στο διεθνές περιβάλλον. Είναι ήδη ο μεγαλύτερος παγκόσμιος εισαγωγέας και καταναλωτής αλουμινίου, σιδήρου, χαλκού και λιγνίτη και ο δεύτερος μεγαλύτερος καταναλωτής πετρελαίου, μετά τις ΗΠΑ. Είναι επίσης γνωστό ότι ένα σημαντικό τμήμα των εισαγωγών της Κίνας εξυπηρετείται από ελληνόκτητα πλοία. Η ελληνική ναυτιλία -παρά την εμφανιζόμενη πρόσφατη κάμψη των ναύλων- διάγει μια από τις καλύτερες περιόδους της ιστορίας της καθώς εξυπηρετεί τις σχεδόν απεριόριστες εισαγωγικές αλλά και εξαγωγικές ανάγκες της κινεζικής οικονομίας

Παράλληλα οι εξελίξεις οδηγούν σε μια ανακατανομή των παγκόσμιων οικονομικών συσχετισμών, προς όφελος των χωρών με μεγάλο ενεργειακό πλούτο. Μέσα από τις καινούργιες γεωοικονομικές αξιολογήσεις, το φυσικό αέριο και τα δίκτυα των αγωγών αερίου και πετρελαίου αναβαθμίζονται και αποκτούν ιδιαίτερη πολιτική σημασία. Το φυσικό αέριο -συμπιεσμένο και υγροποιημένο- είναι το πλέον ταχέως αναπτυσσόμενο ενεργειακό προϊόν. Για την παγκόσμια ναυτιλία η μεταφορά του συμπιεσμένου και υγροποιημένου αερίου

αποτελεί μια νέα αγορά, όπου ήδη η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία πρωτοπορεί και ανοίγει καινούργιους δρόμους, καθώς οι Έλληνες εφοπλιστές ήδη προχωρούν σε ναυπηγήσεις νέων σύγχρονων πλοίων LNG³³ διεκδικώντας ένα σημαντικό μερίδιο στις παγκόσμιες μεταφορές της ενέργειας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλία είναι μία κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα. Σε μία εποχή που χαρακτηρίζεται από την έντονη τάση προς την παγκοσμιοποίηση των αγορών, η ναυτιλία είναι ήδη παγκοσμιοποιημένη. Ο διεθνής, λοιπόν, χαρακτήρας της ναυτιλίας επιβάλλει οι κανόνες που διέπουν τη λειτουργία της να είναι αποτέλεσμα έρευνας, συζητήσεων και διαβουλεύσεων στα πλαίσια των κατά περίπτωση αρμοδίων διεθνών οργάνων (IMO, ILO κ.λ.π.) όπου με τη συμμετοχή όλων των κρατών και της συναινέσεως να εξασφαλίζεται η παγκοσμιότητα των εκάστοτε ρυθμίσεων και να αναλαμβάνονται δεσμεύσεις για την ομοιόμορφη εφαρμογή τους.

Η ελληνική ναυτιλία, παρά τις δυσκολίες της συγκυρίας, την ένταση του ανταγωνισμού και τις μεταβολές στην αγορά, δεν χρειάζεται ειδική προστασία από το ελληνικό κράτος. Για να συνεχίσει την ανοδική της πορεία χρειάζεται συγκεκριμένα και συγκροτημένα μέτρα που να ενισχύουν την ανταγωνιστικότητά της.

Συνεπακόλουθα, η πολιτική ως προς την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου δεν είναι στατική, αλλά οφείλει να παρακολουθεί και να προσαρμόζεται προς τα μέτρα που εφαρμόζουν οι κύριοι ανταγωνιστές μας. Βασικό λοιπόν μέλημα του κράτους είναι η σχεδίαση και εφαρμογή μέτρων, πάντα στα πλαίσια των δυνατοτήτων του, για την στήριξη και περαιτέρω ενίσχυση του ελληνικού νηολογίου, μέσω

33 Liquefied Natural Gas.

του οποίου θα αυξηθούν οι θέσεις εργασίας και θα πολλαπλασιασθούν τα οφέλη για την εθνική μας οικονομία, λαμβάνοντας υπόψη ότι στη ναυτιλία τίποτε δεν πρέπει να θεωρείται ως δεδομένο.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Για να παρέχεται αποτελεσματική, ρεαλιστική και ουσιαστική υποστήριξη στην ναυτιλία στο πολύ ανταγωνιστικό διεθνές και όχι μόνο περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται, θα πρέπει να λαμβάνονται συστηματικές πρωτοβουλίες και παρεμβάσεις τόσο στο εσωτερικό όσο και στα ευρωπαϊκά όργανα και τους διεθνείς οργανισμούς με σκοπό την:

- α. Ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών, στη βελτίωση της λιμενικής οργάνωσης και λειτουργίας, την τόνωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων, την προώθηση της απασχόλησης στους λιμένες, καθώς επίσης στον εκσυγχρονισμό, τη βελτίωση και αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών.
- β. Αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με σκοπό την ενίσχυσης της ποιότητας, της αξιοπιστίας και της ασφάλειας των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και οχημάτων.
- γ. Προσέλκυση νέων επενδύσεων και την ενθάρρυνση πρωτοβουλιών στον τομέα της κρουαζιέρας με προφανή θετικά αποτελέσματα για τις τοπικές νησιωτικές οικονομίες και την τουριστική τους ανάπτυξη.
- δ. Ενίσχυση της απασχόλησης των ελληνικών ναυτικών και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, δια των οποίων θα διαφυλαχθεί η ελληνική ναυτιλιακή τεχνογνωσία.
- ε. Υποστήριξη και προώθηση των ελληνικών θέσεων στο πλαίσιο της ΕΕ και διεθνών οργανισμών με την ενεργή συμμετοχή και ανάληψη πρωτοβουλιών,

όπου συζητούνται ναυτιλιακά θέματα, με περαιτέρω στόχους την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ενίσχυση των μέτρων για αποτροπή έκνομων ή τρομοκρατικών ενεργειών και την κατάργηση των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές.

στ. Περαιτέρω αναβάθμιση της παρεχόμενης ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, ιδίως μετά την έναρξη λειτουργίας του Ινστιτούτου Ναυτικής Κατάρτισης ΠΟΣΕΙΔΩΝ.

- ζ. Αναβάθμιση του συντονισμού του έργου έρευνας και διάσωσης στη θαλάσσια περιοχή ευθύνης της Ελλάδας και
- η. Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με αξιοποίηση των σχετικών προγραμμάτων της ΕΕ και την προβολή της χώρας μας ως χώρας με τις καθαρότερες θάλασσες με την ενίσχυση των διμερών σχέσεων με όμορες χώρες σε θέματα προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος.

Τέλος, προκειμένου να ενισχυθεί επιπλέον η εθνική μας οικονομία, θα πρέπει να ληφθεί πρωτοβουλία, με τέτοια μέτρα που θα συμβάλουν στην αξιοποίηση ακόμα περισσότερων κεφαλαίων της Ναυτιλίας σε επενδυτικές πρωτοβουλίες στην ξηρά. Ήδη αρκετοί Έλληνες εφοπλιστές και πλοιοκτήτες έχουν προσανατολιστεί προς αυτή την κατεύθυνση όμως υπάρχουν τεράστια περιθώρια για ακόμα μεγαλύτερη εισροή συναλλάγματος σε χώρους μάλιστα υποδομής και σχετικούς με τον ευρύτερο τομέα της Ναυτιλίας όπως :

- α. Στο ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα
- β. Στην ανάπτυξη νέων υποδομών στα μεγάλα λιμάνια της Χώρας
- γ. Στον τουριστικό τομέα
- δ. Στις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, τις ενεργειακές υποδομές, τις τηλεπικοινωνίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ «Δ» - Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΩΣ ΔΥΝΑΜΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΙΣΧΥΟΣ

Με τον όρο Θαλάσσια Ισχύς εννοείται η συνολική ναυτική δύναμη που έχει μία χώρα και πηγάζει από :

- α. Το Πολεμικό Ναυτικό της (πολεμικά πλοία, ναυτικές βάσεις και υπηρεσίες, προσωπικό) δηλαδή τη Ναυτική της Ισχύ.
- β. Την Εμπορική της Ναυτιλία (τον εμπορικό της στόλο, τις ευκολίες λιμένων και εγκαταστάσεων, τις ναυπηγικές και ναυπηγοεπισκευαστικές της ευκολίες, τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και το ανθρώπινο δυναμικό που ασχολείται με τα ανωτέρω)

Η Θαλάσσια Ισχύς, που συνεχώς προσαρμόζεται στις τεχνικές εξελίξεις, εξακολουθεί να αποτελεί έναν από τους βασικούς παράγοντες ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ, ΑΚΜΗΣ ή ΠΑΡΑΚΜΗΣ των Εθνών, ιδιαίτερα εκείνων που εξαρτώνται από τη θάλασσα. Αυτό άλλωστε καταδεικνύει και η Ιστορία.

Η Ελληνική Θαλάσσια Ισχύς αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά δεδομένα Επιβίωσης και Ευημερίας της πατρίδος μας και νευραλγικό παράγοντα της Εθνικής μας Ισχύος. Σε αυτό το πλαίσιο γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι ο ελληνικός εμπορικός στόλος, αποτελεί σημαντικότατο παράγοντα της θαλάσσιας Ισχύος αφού παραμένει στο σύνολό του, αν υπολογίσουμε και τα ελληνόκτητα πλοία, ο πρώτος εμπορικός στόλος παγκοσμίως.

Παράλληλα, και στα πλαίσια της αμυντικής συμμαχίας του ΝΑΤΟ, η ελληνική ναυτι-

λία αποτελεί ένα ισχυρό διαπραγματευτικό όπλο για τη χώρα μας, δεδομένου ότι μπορεί να καλύψει τις απαιτήσεις σε θαλάσσια μεταφορικά μέσα που προβλέπει η σχεδίαση ΝΑΤΟ, το «strategic sealift». Αυτό το γνωρίζει το ΝΑΤΟ και υπολογίζει στις δυνατότητες της ναυτιλίας μας. Παράλληλα, με τη συμμετοχή της χώρας στα αρμόδια πολιτικά όργανα του ΝΑΤΟ (Οργανισμός Σχεδίασης Ωκεανοπόρου Ναυτιλίας «PLANNING BOARD FOR OCEAN SHIPPING» ή PBOS) η χώρα μας έχει συμβάλλει στη δημιουργία της απαραίτητης σχεδίασης που εξασφαλίζει την ομαλή πολιτικοστρατιωτική συνεργασία προς υποστήριξη των στρατιωτικών αποστολών του ΝΑΤΟ. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η σχεδίαση για το «ship acquisition» σε εμπορικά πλοία, καθώς και το Νατοϊκό σχήμα για την ασφάλιση των εμπορικών πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, φέρουν και την σφραγίδα της ελληνικής ναυτιλιακής και ναυτικής εμπειρίας. Επίσης, σημαντικό ρόλο καλείται να διαδραματίσει η ναυτιλία μας και κατά την επιχειρούμενη κατά την παρούσα φάση σχεδίαση της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, προς υποστήριξη στρατιωτικών επιχειρήσεων διαχείρισεως κρίσεων.

ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Athens Multinational Sealift Coordination Centre – AMSCC)

Το «πολυεθνικό συντονιστικό κέντρο στρατηγικών θαλασσιών μεταφορών» (AMSCC) είναι μια ανεξάρτητη μονάδα, η σύσταση της οποίας ξεκίνησε σχετικά πρόσφατα και υπάγεται Διοικητικά στο Γ' κλάδο του ΓΕΕΘΑ. Ιδρύθηκε για να συμβάλει στην κάλυψη της έλλειψης μέσων που αντιμετωπίζει τόσο το ΝΑΤΟ όσο και η Ε.Ε. στον τομέα των στρατηγικών θαλασσιών

μεταφορών. Πρόκειται για έναν μηχανισμό που ουσιαστικά «εκμεταλλεύεται» τη μακρόχρονη εμπειρία της Ελλάδας στη ναύλωση πλοίων. Όταν κάποια χώρα ή οργανισμός ενδιαφερθεί να μεταφέρει στρατεύματα ή εφόδια τότε απευθύνεται σε αυτό το κέντρο και εκείνο αναλαμβάνει να μεταφέρει το αίτημα στη «Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών» του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής που θα διενεργήσει σχετικό διαγωνισμό σύμφωνα με το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο.

Το κέντρο προσφέρεται, εφόσον του ζητηθεί, να παρακολουθεί και να ελέγχει το δρομολόγιο των ναυλωμένων πλοίων (Monitoring). Μπορεί, επιπλέον, να υποστηρίξει θέματα σχεδίασης όταν το αιτηθεί χώρα ή Οργανισμός, να υποστηρίξει επιχειρήσεις του NATO και της Ε.Ε., διαχείριση κρίσεων, ασκήσεις σε ειρηνική περίοδο και την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας υπό τον ΟΗΕ.

Για να αναλάβει το Κέντρο κάποια αποστολή απαραίτητη προϋπόθεση είναι να έχει υπογραφεί συμφωνία (MOU) μεταξύ αυτού και των Κρατών ή Οργανισμών που αιτούνται παροχή υποστήριξης.

Το δέλεαρ για όσους συμμετέχουν είναι οικονομικό. Σε αυτό το μηχανισμό δεν εμπλέκονται ναυλομεσίτες και το κόστος περιορίζεται κατά 8%-10%, που συνήθως είναι η αμοιβή τους στο ναύλο κάθε πλοίου. Από την άλλη η Ελλάδα αναλαμβάνει να παρέχει όλες τις υπηρεσίες για τις μεταφορές δωρεάν, ποντάροντας σε διπλωματική παρουσία. Αυτές οι υπηρεσίες δεν αφορούν μόνο τη μεταφορά στρατευμάτων, αφού σε κάθε είδους επιχείρηση (ειρηνευτική αποστολή ή ανθρωπιστική βοήθεια) κρίσιμος παράγοντας είναι η εξασφάλιση της εφοδιαστικής αλυσίδας. Π.χ. μεταφορά αρμάτων, ανταλλακτικών, πετρελαίου, νερού, τροφίμων.

Μέχρι τώρα το AMSCC έχει αναλάβει τις εξής αποστολές:

- α. Συμμετοχή στην αντιμετώπιση των συνεπειών από τον τυφώνα «Κατρίνα» με δύο πλοία ως πλωτά ξενοδοχεία.
- β. Μεταφορά 81 ουγγρικών αρμάτων (τύπου T-72) και 36 ελληνικά (BMP-1) στο Κουβέιτ.
- γ. Μετείχε στη NATOϊκή άσκηση για διαχείριση κρίσεων, NATO Crisis Management Exercise (CMX-06).
- δ. Παρείχε υποστήριξη κατά τη διάρκεια της κρίσης στον Λίβανο.

Από τις πρώτες χώρες που υπέγραψαν μνημόνιο συνεργασίας (MOU) ήταν η Ιταλία τον Απρίλιο του 2005. Το ίδιο έκανε και η Σλοβενία, την 23η Απριλίου 2007, κατά την επίσημη επίσκεψη του πρωθυπουργού της στην Ελλάδα ενώ ακολουθούν η Τσεχία, η Ρουμανία και η Πορτογαλία, που έχουν ζητήσει επίσης να ενταχθούν. Ανάλογη συνεργασία αναμένεται να ξεκινήσει και με την Ε.Ε. μέσω του χρηματοδοτικού μηχανισμού «Athena» για τις ευρωπαϊκές δυνάμεις καθώς και το NATO/SHAPE για τις δυνάμεις NRFs.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ ΩΣ ΔΥΝΑΜΗ ΙΣΧΥΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία, χωρίς καμιά ιδιαίτερη βοήθεια από την πολιτεία, αποτελεί ένα μοναδικό οικονομικό φαινόμενο που κατέστησε την Ελλάδα θαλάσσια υπερδύναμη και είναι παράλληλα δύναμη ισχύος για τη χώρα στο διεθνές γίγνεσθαι. Είναι πολιτικός παράγοντας που ενισχύει την εξωτερική πολιτική της χώρας και ενδυναμώνει την θέση και τον ρόλο της Ελλάδας στο διεθνές περιβάλλον. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στον σημερινό κόσμο, όπου τα γεωοικονομικά τείνουν να αντικαταστήσουν τα γεωστρα-

τηγικά ως παράγοντες αξιολόγησης της πραγματικής δύναμης των χωρών και της διεθνούς τους ισχύος. Δεν έχει πια τόση σημασία ποια εδάφη μπορεί μια δύναμη να κατακτήσει. Αυτό που ενδιαφέρει είναι σε ποιες αγορές μπορεί να κυριαρχήσει. Ο έλεγχος εδαφικών εκτάσεων από μια κρατική οντότητα ελάχιστες καινούργιες δυνατότητες της προσφέρει. Αντίθετα, είναι εξαιρετικά κρίσιμη η ικανότητα της χώρας αυτής να πρωταγωνιστεί στο διεθνές εμπόριο και στο παγκόσμιο οικονομικό στερέωμα.

Η ελληνική ναυτιλία έχει πολιτική και διπλωματική σημασία από αυτή την άποψη. Ο καθηγητής Γιώργος Δερτιλής, στο έργο του «Ιστορία του Ελληνικού κράτους», μας δίνει μια πολύτιμη πληροφορία, που δείχνει την τεράστια πολιτική σημασία και επίδραση που έχει η ελληνική ναυτιλία: «...Το 1956, στο απόγειο της κρίσης του Σουέζ, όταν το ευρύ κοινό διερωτάται για ποιόν λόγο προσκλήθηκε η Ελλάδα στη Διεθνή Διάσκεψη του Λονδίνου, η εφημερίδα Le Monde γράφει: «Η Ελλάς έχει προσκληθεί δεδομένου ότι οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν, υπό ελληνική και υπό ξένες σημαίες, τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου». Από τη δεκαετία του '50, λοιπόν, φαίνεται ότι η ελληνική και η ελληνόκτητη ναυτιλία, αθροισμένες, έχουν καταλάβει την πρώτη θέση στον κόσμο και συνθέτουν ένα φαινόμενο ιδιότυπο και σημαντικό τόσο καθ' εαυτό, όσο και για την θέση που κατέχει στην ελληνική ιστορία...». Η ελληνική ναυτιλία με τη δύναμή της, στην κρίση εκείνης της εποχής, έδωσε στην Ελλάδα, ρόλο και λόγο.

Σήμερα, η Ελλάδα των 11 εκατομμυρίων κατοίκων, με 3.699 πλοία που διαθέτει η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία των 218 εκατομμυρίων τόννων, ελέγχει το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών. Μεταφέρει πάνω από το 16% του παγκόσμιου εμπορίου. Αυτή είναι η κυριότερη σύγχρονη ισχύς της Ελλάδας.

Η κυρίαρχη παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας στις αγορές των αναπτυσσόμενων χωρών και του φυσικού αερίου καθώς και η τεράστια σημασία που έχει ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας για τη διαμόρφωση των συνθηκών της ενεργειακής αγοράς γενικότερα, αποτελεί ένα σημαντικό πολιτικό πλεονέκτημα. Πλεονέκτημα το οποίο η ελληνική διπλωματία μπορεί να αξιοποιήσει και στην άσκηση της εξωτερικής πολιτικής της χώρας.

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΕ ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Όσο αφορά τις ναυτικές πολεμικές επιχειρήσεις στην περιοχή του Αιγαίου και όχι μόνο, η συμβολή του ελληνικού εμπορικού στόλου και της Ναυτιλίας γενικότερα είναι σημαντική και κρίσιμη, μιας και σε οποιαδήποτε τέτοια εμπλοκή της χώρας μας θα απαιτηθεί η μεγαλύτερη δυνατή συγκέντρωση Θαλάσσιας Ισχύος που θα είναι διαθέσιμη και σε σύντομο μάλιστα χρονικό διάστημα.

Για το λόγο αυτό το η Πολιτεία μέσω του ΥΕΝΑΝΠ έχει συστήσει τη Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών που προετοιμάζει, σε συνεργασία με το ΓΕΕΘΑ την μεγαλύτερη δυνατή επιχειρησιακή ετοιμότητα των εμπορικών πλοίων, που όποτε απαιτηθεί, να εκπληρώσουν το έργο που θα τους ανατεθεί. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος και κυρίως τα υπερσύγχρονα και γρήγορα πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας, δύναται να χρησιμοποιηθεί σε δύσκολες και απαιτητικές αποστολές όπως:

- α. Διατήρηση της θαλάσσιας επικοινωνίας μεταξύ της Ηπειρωτικής Ελλάδος και των νησιών.
- β. Συμβολή στον ανεφοδιασμό της πολεμικής μηχανής και του αμάχου πληθυσμού κυρίως στα νησιά σε: πολεμοφό-

δια, τρόφιμα, καύσιμα, ιατροφαρμακευτικά υλικά, ιματισμό.

- γ. Μεταφορά στρατευμάτων.
- δ. Απαραίτητες μεταφορές υποστήριξης πολεμικών επιχειρήσεων.
- ε. Απεγκλωβισμό αμάχων ή ακόμα και στρατιωτικών δυνάμεων.
- στ. Χρησιμοποίησή τους ως βοηθητικά πλοία του Στόλου όπως μεταγωγικά, οχηματαγωγά, αποβατικά, πλωτά νοσοκομεία κ.λ.π.

Τέλος, σημαντικό ρόλο μπορούν να παίξουν και οι υποδομές της χώρας σε ναυπηγοεπισκευαστικές ευκολίες, ως μονάδες υποστήριξης αλλά και τα λιμάνια της χώρας προκειμένου να είναι δυνατή η επικοινωνία της Ηπειρωτικής Ελλάδος με το πλήθος των Ελληνικών Νησιών, που θα βρεθούν στο θέατρο των επιχειρήσεων όταν θα είναι απαραίτητος ο ανεφοδιασμός τους με στρατιωτικό και όχι μόνο υλικό ενώ δε θα πρέπει να λησμονούμε και το ρόλο – δυνατότητες που παρέχουν και τα αλιευτικά σκάφη, τα μικρά επιβατηγά καθώς και τα διάφορα ρυμουλκά ανοικτής θαλάσσης ή λιμένων καθώς και οι πλωτοί γερανοί στην αντιμετώπιση προβλημάτων που θα παρουσιαστούν.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ήδη από την ιστορική αναδρομή έγινε αντιληπτό, ότι στο διάβα των αιώνων ο Έλληνας είναι ένα με τη θάλασσα. Αυτή του άνοιξε τους ορίζοντες, αυτή έγινε πηγή ζωής, πλούτου και ευημερίας. Η ανάγκη για προστασία των θαλασσιών οδών και του εμπορίου έκανε απαραίτητη την παρουσία πλοίων που θα είχαν τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουν τους όποιους παρείσακτους.

Η Ελλάδα, λόγω της σημαντικής της γεωστρατηγικής θέσης (σταυροδρόμι τριών Ηπείρων) και ως κόμβος θαλασσιών μεταφορών κυρίως ενεργειακών, έχει ένα ισχυρό Πολεμικό Ναυτικό που στελεχώνεται

από άξιους άνδρες ποτισμένους από την τόλμη και αποφασιστικότητα των προγόνων μας, τους πρώτους θαλασσοπόρους που ταξίδευαν τις ελληνικές θάλασσες και κυριεύσαν τη μεσόγειο με τα πλοία τους, όταν ακόμα δεν υπήρχε ο διαχωρισμός εμπορικού και πολεμικού πλοίου. Η ανάγκη όμως για προστασία των μεταφορών δημιούργησε το Πολεμικό Ναυτικό που σαν κύριο μέλημά του είχε αρχικά την προστασία του εμπορικού πλοίου.

Σήμερα βέβαια οι καιροί έχουν αλλάξει. Όχι όμως και ο ρόλος του Πολεμικού Ναυτικού που εξακολουθεί να παρέχει συνδρομή στον εμπορικό στόλο, όποτε απαιτηθεί. Από την άλλη μεριά, η ίδια η ιστορία και η σημερινή πραγματικότητα, έχουν διατηρήσει τον επιπρόσθετο ρόλο του εμπορικού στόλου, που συνδράμει και αυτό με τη σειρά του, όποτε απαιτηθεί και κυρίως σε περίοδο έντασης και στρατιωτικής εμπλοκής, συνεισφέροντας τα μέγιστα από την πλευρά του και στην άμυνα της χώρας μας η οποία με τα 16000 χιλιόμετρα ακτογραμμής και τα 3000 περίπου νησιά της απαιτεί για την προστασία της και μια Ισχυρή Θαλάσσια δύναμη. Την τεράστια αυτή δύναμη την προσφέρει επικουρικά και απλόχερα ο ελληνικός εμπορικός στόλος που αποτελεί και ισχυρό διπλωματικό χαρτί, προς ενίσχυση των Ελληνικών θέσεων, σε όλα τα φάρα. Την μεγάλη του αξία και βοήθεια την θεωρεί απαραίτητη και η Διεθνής Κοινότητα, όπως αποδείχθηκε περίτρανα και στον Πόλεμο του Λιβάνου. Η ύπαρξή του επιτρέπει στο Πολεμικό μας Ναυτικό να ασχοληθεί όσο το δυνατόν περισσότερο με την Κύρια αποστολή του, που είναι η ασφάλεια της Χώρας, ενεργώντας και ως αποτρεπτική δύναμη στις ορέξεις του οποιοδήποτε επιβουλευτή με τις αναθεωρητικές - επεκτατικές του βλέψεις και πολιτικές την ασφάλειά της.

GREEK CONTROLLED SHIPPING

Greek-owned ships registered under various flags, including Greece's flag (ships over 1000gt)

(Source: Greek Shipping Co-operation Committee based on data provided by the Lloyd's Register – Fairplay)

Date	Ships	DW	GT
March 1998	2487	85,047,436	47,269,018
March 1989	2487	81,928,296	45,554,419
February 1990	2426	84,439,159	46,580,539
March 1991	2454	87,102,785	47,906,852
March 1992	2688	98,218,176	53,891,528
March 1993	2749	103,958,104	56,918,268
March 1994	3019	120,650,373	66,342,046
March 1995	3142	126,128,352	71,666,943
March 1996	3246	129,737,336	75,156,763
March 1997	3204	127,782,567	74,982,110
February 1998	3358	133,646,831	78,900,843
March 1999	3424	139,255,184	83,454,890
March 2000	3584	150,966,324	90,227,491
March 2001	3618	168,434,370	100,220,348
March 2002	3480	164,613,935	98,195,100
May 2003	3355	171,593,487	103,807,860
March 2004	3379	180,140,898	108,929,135
March 2005	3338	182,540,868	109,377,819
March 2006	3397	190,058,534	113,603,803
February 2007	3699	218,229,552	129,765,470

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

ΕΤΟΣ	Εκατομ. δολ. ΗΠΑ
1980	1.816
1981	1.826
1982	1.655
1983	1.305
1984	1.100
1985	1.037
1986	1.001
1987	1.194
1988	1.379,6
1989	1.374,8
1990	1.761,9
1991	1.774
1992	1.993,1
1993	1.920
1994	1.957,1
1995	2.189,8
1996	2.263,5
1997	2.104,2
1998	2.173,2
1999	5.141
2000	7.914,2
2001	8.165,7
2002	11.127,3
2003	12.493,4
2004	17.372,3 (Ευρώ 13.307)
2005	18.032,3 (Ευρώ 13.871)
2006	Ευρώ 14.500
2007 (ΙΑΝ. – ΑΥΓ.)	Ευρώ 10.745,9

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ			ΕΙΣΑΧΘΕΝ ΣΥΝ/ΓΜΑ ΣΕ ΔΙΣ ΔΟΛ.
		ΗΜΕΔΑΠΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ	
1990	701 από 708	6492	831	7323	1.01
1991	741 από 767	7012	738	7323	1.09
1992	850 από 863	7585	777	8362	1.17
1993	919 από 942	7934	877	8811	1.26
1994	1011 από 1031	7979	936	8915	1.32
1995	1045 από 1066	8774	1340	10114	1.56
1996	1067 από 1099	8717	1350	10067	1.58
1997	1125 από 1162	8902	1390	10292	1.34
1998	1139 από 1177	8884	1653	10537	1.38
2002	1080	9644	1278	10922	2.0
2005	1.201	10.383	1.381	11.764	2.2

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

Βιβλία

1. Α.Γ. Κρασανάκη, «Η Αυθεντική Ναυτική Ιστορία του Ελληνικού Έθνους».
2. Ματθαίου Δ. Λώ, «Πορεία προς την κορυφή», Ακρίτας, Πειραιάς 2000.
3. Τζερίνας Χαρλαύτη, «Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος – 20ος αιώνας», Αθήνα, Φεβρουάριος 2001.
4. Ματθαίου Δ. Λώ, «Η Σιωπηλή Αναμέτρηση - Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία κατά τον Β΄ ΠΠ», Ακρίτας, Πειραιάς 1998.

ΔΙΑΛΕΞΕΙΣ

5. κ. Γραμματέα ΥΕΝ, Π. Σαρλή, «Η Εμπορική Ναυτιλία ως Παράγων Θαλάσσιας Ισχύος», ΣΝΠ, Αθήνα 1979

6. Αντιναυάρχου Ν. Χασιώτη ΛΣ, «Ποντοπόρος Ναυτιλία. Προτάσεις για Αναβάθμισή της», ΣΕΘΑ, 30-04-2004.
7. Αντιναυάρχου Δ. Ορφανού, «Τα Πολλαπλά οφέλη της Χώρας μας από την Εμπορική Ναυτιλία»
8. Πλωτάρχη Μ. Κουτσοσυράκη ΛΣ, «Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία σαν Βασικός Παράγοντας της Θαλάσσιας και Οικονομικής Στρατηγικής της Ελλάδος», ΣΝΠ, Αθήνα 1991.
9. κ. ΥΠΕΞ Ντόρας Μπακογιάννη, «Η Σημασία της Εμπορικής Ναυτιλίας στην Εξωτερική Πολιτική της Ελλάδος», Ναυτική Λέσχη Πειραιά, 2006.

ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ

10. κ. ΥΕΝ Μανώλη Κεφαλογιάννη, «Οι Οι-

- κονομική Πολιτική του ΥΕΝ για το έτος 2007», Απογευματινή, Πειραιάς 2007.
11. Γιώργος Δαράτος, «Η Ναυτιλία Πρωταγωνιστεί στην Οικονομία της Ε.Ε.», Βρυξέλλες, Ημερησία 19-04-2007.
12. Αγγελική Καλή, «Δάνεια 46.4 Δις Δολ. στους Έλληνες Εφοπλιστές», Ημερησία 19-04-2007.
13. Τζελίνας Χαρλαύτη, «Οι Έλληνες Εφοπλιστές», «Ε Ιστορικά», τεύχος 58.
14. Λεωνίδα Μπλαβέρι, «Πολυεθνικό Συντονιστικό Κέντρο Στρατηγικών Θαλασσιών Μεταφορών (AMSCC)», «Ελληνική Άμυνα και Ασφάλεια», τεύχος 11, Ιανουάριος 2007.
15. ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΑ «Η Ναυτιλία στο Προσκήνιο της Εμπορικής Ανάπτυξης στην Ελλάδα», Καθημερινή, 28-09-2007.

ΣΧΕΔΙΑ

16. Σχέδιο «Θαλασσιών μεταφορών πολιτικού τομέα και εκτάκτων στρατιωτικών μεταφορών», ΥΕΝ/ΔΠΣΕΑ 3ο

Διαδικτυακοί τόποι

17. <http://www.yen.gr>
18. <http://www.yplex.gov.gr>
19. <http://www.hellenicnavy.gr>
20. <http://museum.yen.gr>
21. <http://www.defencenet.gr>
22. <http://www.globalsecurity.org/world/europe/nato-sealift.htm>
23. <http://el.wikipedia.org/>
24. <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l33216.htm>
25. <http://www.nee.gr>
26. <http://www.efoplistis.eu>

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ο Υπ/χος Ι. Δελής Λ.Σ. είναι απόφοιτος της ΣΔΙΕΠΝ και γεννήθηκε στην Αθήνα το 1972. Το 1990 εισήχθη στην τότε Ανωτέρα Δημοσία Σχολή Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν)/ Πλοιάρχων Χανίων Κρήτης. Απεφοίτησε το 1994 και απέκτησε το δίπλωμα πλοιάρχου Γ' τάξεως του Ε.Ν. Ως πλοίαρχος Γ' τάξεως ταξίδεψε ανά τον κόσμο με ποντοπόρο πλοίο του Ε.Ν.

Το 1996 παρουσιάστηκε στις τάξεις του Π.Ν και υπηρέτησε τη θητεία του ως Σημ/ρος ΣΕΑ/Μ μέχρι και την είσοδό του στο Λ.Σ. τον Οκτώβριο

του 1997. Ορκίστηκε Σημ/ρος του Λ.Σ. το Δεκέμβριο του 1998 και έκτοτε έχει υπηρετήσει ως υπάρχος και κυβερνήτης στο Ναυαγοσωστικό σκάφος του Λ.Σ. Ν/Γ 517 με έδρα τη Ρόδο και από τον Αύγουστο του 2002 ως Αξιωματικός Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (ΑΑΝ), στο Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) του ΥΕΝΑΝΠ, έχοντας μετεκπαιδευτεί σε θέματα Έρευνας και Διάσωσης, στη Μεγάλη Βρετανία.

**DIFIS: ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ
ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΝΑΥΑΓΙΑ**

Παναγιώτης Α. Κωνσταντινόπουλος
Δρ. Μηχανολόγος-Ηλεκ/γος Μηχανικός
Ινστιτούτο Βιομηχανικών Συστημάτων
Ερευνητικό Κέντρο ΑΘΗΝΑ

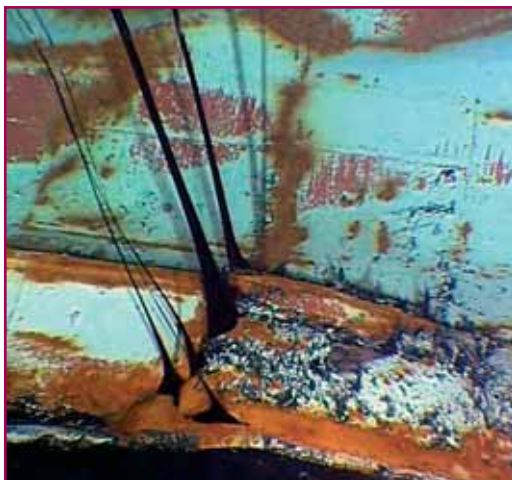
Φοίβος Η. Ανδρίτσος
Δρ. Μηχανολόγος-Μηχανικός
Κοινό Κέντρο Ερευνών Ίσπρα, Ιταλία

Το DIFIS αποτελεί μία καινοτομική μέθοδο για την έγκαιρη όσο και οικονομικά αποδοτική παρέμβαση σε περιπτώσεις ναυαγίων δεξαμενοπλοίων, με στόχο την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από διαρροή πετρελαίου και την σταδιακή περισυλλογή του παγιδευμένου στο βυθισμένο σκάφος υγρού φορτίου υδρογονανθράκων.

Το πρόσφατο ναυάγιο του κρουαζιεροπλοίου “SEA DIAMOND” έφερε για άλλη μια φορά στην επιφάνεια τους οικολογικούς κινδύνους της πυκνής ναυσιπλοΐας και τις σημαντικές επιπτώσεις στο οικοσύστημα, τον τουρισμό και την οικονομία των πανέμορφων νησιών και θαλασσών μας. Ας σημειωθεί ότι σ’ αυτές τις περιπτώσεις, εκτός από την αρχική, σχετικά γρήγορη, διαρροή καυσίμου, η οποία είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί στην επιφάνεια με ειδικά πλωτά φράγματα, οι υδρογονάνθρακες που παραμένουν παγιδευμένοι στο βυθισμένο σκάφος συνιστούν μια μακροχρόνια απειλή που αντιμετωπίζεται πολύ πιο δύσκολα. Για παράδειγμα, στην περίπτωση του ναυαγίου του δεξαμενοπλοίου “MS PRESTIGE” στον Ατλαντικό, ανοικτά των Ισπανικών ακτών, παρά τις αρχικές προσπάθειες για σφράγιση του βυθισμένου σκάφους, 1-2 τόνοι βαρέως πετρελαίου εκλύονταν ημερησίως για περισσότερο από έναν χρόνο, μέχρι να επιτευχθεί η ολοκληρωτική άντληση του εγκλωβισμένου πετρελαίου.

Είναι χαρακτηριστικό ότι μόνον το 15% του συνολικού φορτίου (77.000 t βαρέως πετρελαίου) ανεκτήθη, ενώ το 25% διέρρευσε πριν την βύθιση και το 60% διέφυγε στο θαλάσσιο περιβάλλον από τον πυθμένα, επί 22 μήνες, όσο χρόνο δηλαδή χρειάστηκε μέχρι να σχεδιασθεί και να υλοποιηθεί η τελική παρέμβαση στο ναυάγιο.

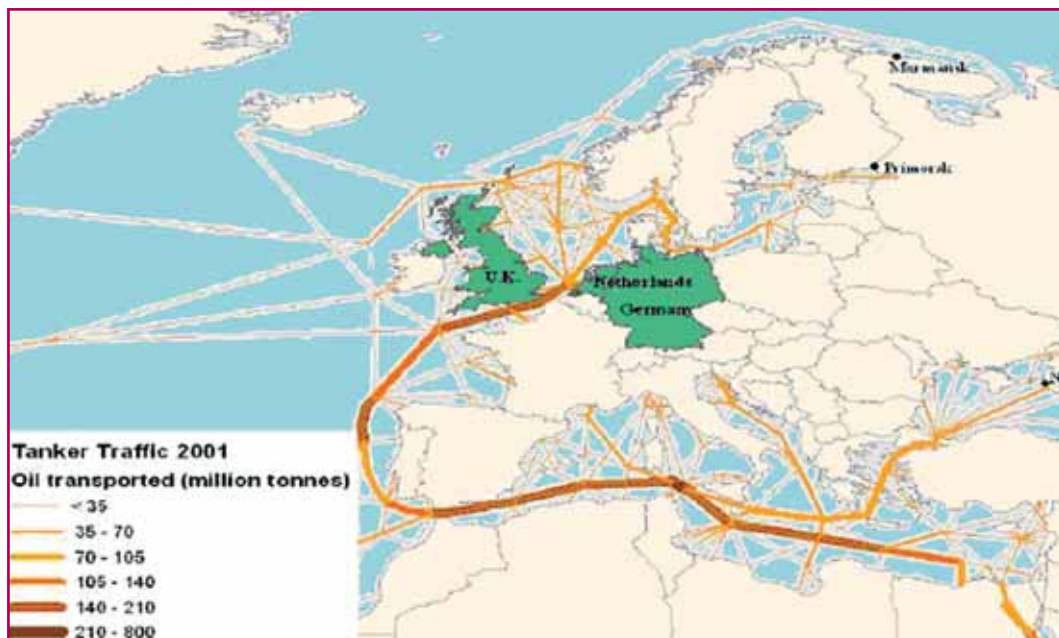
Δεδομένης της γεωπολιτικής θέσεως της Ελλάδος στο σταυροδρόμι των ενεργειακών διαδρόμων από Καύκασο και την Μέση Ανατολή προς την Ευρώπη, η ήδη σημαντι-



Σχήμα 1: Υποβρύχια φωτογραφία του βυθισμένου πλοίου PRESTIGE όπου φαίνεται η ροή προς την επιφάνεια του παγιδευμένου πετρελαίου

κή διακίνηση πετρελαϊκών προϊόντων στο Αιγαίο αλλά και γενικότερα στην ανατολική Μεσόγειο (βλέπε χάρτη του Σχήματος 2) θα αυξηθεί περαιτέρω. Η Ευρώπη και ιδιαίτερα η χώρα μας πρέπει να είναι έτοιμες να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τέτοιους κινδύνους.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, μετά την οικολογική καταστροφή που προκλήθηκε από το ναυάγιο του “MS PRESTIGE” τον Νοέμβριο του 2002, πήρε μια σειρά από μέτρα, ανάμεσα στα οποία και η χρηματοδότηση πακέτου ερευνητικών προγραμμάτων για την καταπολέμηση των επιπτώσεων ναυαγίων και την πρόληψη οικολογικών καταστροφών. Το DIFIS είναι ένα από αυτά τα ερευνητικά προγράμματα που αφορά την γρήγορη επέμβαση για την συλλογή του διαρρέοντος πετρελαίου κατ’ ευθείαν από το ναυάγιο και, στην συνέχεια, την πλήρη άντλησή του από τις δεξαμενές του βυθισμένου σκάφους ακόμα και για μεγάλα δεξαμενόπλοια βυθισμένα σε πολύ μεγάλο βάθος, έως και 4.000 μέτρα, όπως ήταν η περίπτωση του δεξαμενοπλοίου “PRESTIGE”. Βασίζεται σε ιδέα Έλληνα επιστή-



Σχήμα 2: Οι δρόμοι του πετρελαίου στην Μεσόγειο



Σχήμα 3: Το δεξαμενόπλοιο MS PRESTIGE την στιγμή που βυθίζεται

μονα (του Δρ. Φοίβου Ανδρίτσου από το Κοινό Ερευνητικό Κέντρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) ενώ Ελληνική ερευνητική ομάδα έχει την ευθύνη των προδιαγραφών και του βασικού σχεδιασμού του συστήματος.



Τι είναι το DIFIS: Το ερευνητικό έργο DIFIS (Double Inverted Funnel for Intervention on Ship-wrecks) υλοποιείται από τον Νοέμβριο του 2005 με χρηματοδότηση από το πρόγραμμα Surface Transport της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Συμμετέχουν οκτώ (8) φορείς από τέσσερις (4) Ευρωπαϊκές χώρες:

MARIN - Maritime Research Institute (Συντονιστής έργου)	Ολλανδία
SENER – Ingenieria y Sistemas SA	Ισπανία
IFREMER – French research institute for exploitation of the sea	Γαλλία
CEA	Γαλλία
CYBERNETIX	Γαλλία
SIREHNA	Γαλλία
IN.BI.Σ. - Ινστιτούτο Βιομηχανικών Συστημάτων	Ελλάς
CONSULTRANS	Ισπανία

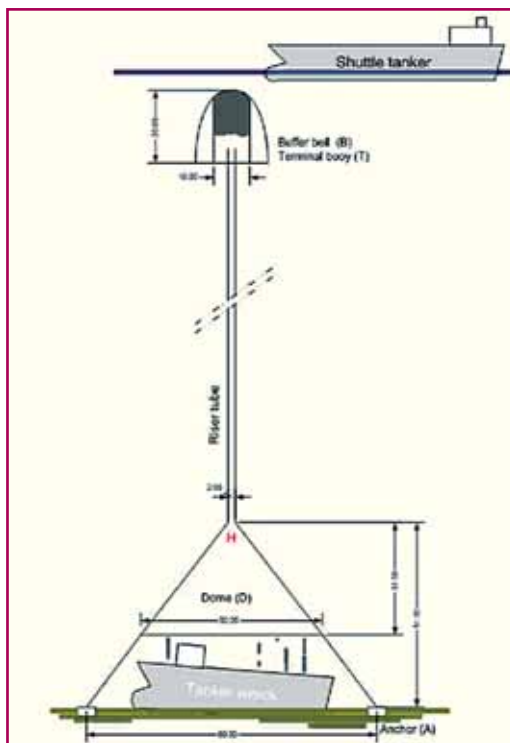
Η λύση του προβλήματος: Η λύση που προτείνεται από το DIFIS προβλέπει την αξιοποίηση της μικρής διαφοράς στην πυκνότητα του εγκλωβισμένου πετρελαίου, ως προς το θαλάσσιο ύδωρ, ώστε η συνεπαγόμενη άνωση να «οδηγεί» το καύσιμο προς την επιφάνεια. Αυτό επιτυγχάνεται με την έγκαιρη τοποθέτηση πάνω από το ναυαγισμένο πλοίο μίας ελαφριάς, εύκαμπτης και ανθεκτικής κατασκευής, η οποία θα μένει εγκατεστημένη στο σημείο του ναυαγίου, έως ότου αντληθεί όλο το εγκλωβισμένο καύσιμο και έτσι εκμηδενισθεί πλήρως κάθε περιβαλλοντικός κίνδυνος.

Το καύσιμο που ρέει αργά από το ναυάγιο συλλέγεται σε μία κατασκευή σε σχήμα ανεστραμμένης χοάνης (Funnel), κατασκευασμένης από ανθεκτικό ύφασμα και στερεωμένης (αγκυρωμένης) κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζει ότι όλο το πετρέλαιο που διαρρέει εγκλωβίζεται μέσα στην χοάνη. Η χοάνη σκεπάζει το ναυάγιο, αφήνει όμως αρκετό χώρο για να κινούνται ενδιάμεσα και να εκτελούν εργασίες τα Remotely Operated Vehicles (ROV).

Το διαρρέον καύσιμο «οδηγείται» μαζί με θαλάσσιο ύδωρ προς την επιφάνεια, μέσω εύκαμπτου σωλήνος, διαμέτρου 2 μέτρων και μήκους έως και 4.000 μέτρων, καταλήγοντας σε αποθηκευτική δεξαμενή (Buffer Bell), 30-50 μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Η δεξαμενή αυτή λειτουργεί σαν διαχωριστής του πετρελαίου από το νερό και σαν πλωτήρας που διατηρεί το σύστημα πάντοτε υπό τάση. Εκεί υπάρχουν κι όλα τα απαραίτητα εξαρτήματα για την περιοδική άντληση του περιεχομένου καυσίμου από μικρό δεξαμενόπλοιο.

Σενάρια λειτουργίας του συστήματος DIFIS: Δύο «ακραία» σενάρια λειτουργίας του συστήματος έχουν θεωρηθεί και στην βάση αυτών έχουν πραγματοποιηθεί όλοι οι σχετικοί υπολογισμοί:

1. Σενάριο αναφοράς μεγάλου βάθους, βασισμένο στις περιβαλλοντικές συνθήκες



Σχήμα 4: Σχηματικό διάγραμμα του συστήματος DIFIS

κατά το ατύχημα του PRESTIGE, ήτοι θέση ναυαγίου σε 4.000 m βάθος, βυθός με ελαφρά κλίση, χαμηλή θερμοκρασία, κανένα ρεύμα στον βυθό, ισχυρά ρεύματα πλησίον της επιφανείας και έντονα καιρικά φαινόμενα.

2. Σενάριο αναφοράς μικρού βάθους, βασισμένο στη υπόθεση ότι το σύστημα DIFIS δεν θα ήταν τεχνικά εφικτό για μικρότερα βάθη από 400 m, με τις περιβαλλοντικές συνθήκες που φαίνονται στον Πίνακα 2, κατωτέρω.

Και στις δύο περιπτώσεις, το φορτίο είναι βαρύ πετρέλαιο, τύπου «PRESTIGE grade», ενώ το ναυάγιο είναι μήκους ίσου με το 50% ενός τυπικού δεξαμενοπλοίου διπλού τοιχώματος, τύπου ULCC.

Πλεονεκτήματα του συστήματος: Όταν εφαρμοσθεί το σύστημα DIFIS, η απλότητα και η αποτελεσματικότητά του

θα εξασφαλίσουν μία σειρά από πλεονεκτήματα, σε σχέση με τις έως σήμερα εφαρμοζόμενες μεθόδους:

- Το σύστημα αντιμετωπίζει το πρόβλημα και στις δύο πτυχές του: Αφ' ενός την άμεση επέμβαση για την καταπολέμηση των διαρροών (συλλογή των διαρρεόντων υδρογονανθράκων και το γρήγορο σφράγισμα του ναυαγίου) και αφ' ετέρου το άδειασμα των δεξαμενών του πλοίου από το παγιδευμένο καύσιμο, έτσι ώστε το ναυάγιο να μην συνιστά μακροχρόνια απειλή για το περιβάλλον. Η γρήγορη τοποθέτηση της χοάνης, σφραγισμένης στο πάνω μέρος, εμποδίζει το καύσιμο να ξεφύγει από την περιοχή του κώνου και να διαρρεύσει ανεξέλεγκτο προς το θαλάσσιο περιβάλλον, έως ότου γίνει η πλήρης ανάπτυξη του συστήματος. Το πλήρως ανεπτυγμένο σύστημα παραμένει μέχρι την συλλογή όλου του εγκλωβισμένου καυσίμου χωρίς ιδιαίτερο κόστος, συντήρηση ή άλλες επιπτώσεις μέχρι την πλήρη άντληση των παγιδευμένων υδρογονανθράκων.
- Η επέμβαση γίνεται στο σημείο του ναυαγίου, ακόμα και σε μεγάλα βάθη, πριν οι υδρογονάνθρακες φτάσουν και διασκορπιστούν στην επιφάνεια
- Δυνατότητα λειτουργίας σε μεγάλο εύρος περιβαλλοντικών συνθηκών (μεγάλα και μικρά βάθη, μορφολογία πυθμένος, θέση ναυαγίου κλπ.)
- Απλότητα, τόσο στην τοποθέτηση όσο και κατά την λειτουργία
- Λειτουργία του συστήματος ανεξάρτητα από τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες και χωρίς να παρεμποδίζεται η ναυσιπλοΐα, η αλιεία ή άλλες δραστηριότητες
- Τα περισσότερα από τα υποσυστήματά του είναι δυνατόν να προκατασκευαστούν από ναυπηγεία ή άλλα συνεργεία χωρίς κάποια εξειδικευμένη τεχνογνωσία
- Το σύστημα προσφέρεται για την επέμβαση σε παλαιά ναυάγια, κατάλοιπα

Πίνακας 1: Σενάριο αναφοράς μεγάλου βάθους

Βάθος	4 km
Θερμοκρασία στον βυθό	-2 °C
Ενδεικτικό ύψος κυμάτων	11 m
Ενδεικτική μέση περίοδος κύματος	9 s
Βάθος	Ταχύτητα ρεύματος
0 m	2,5 knots
100 m	2,5 knots
200 m	1,5 knots
800 m	1,0 knots
Βυθός (4 km)	0,0 knots

Πίνακας 2: Σενάριο αναφοράς μικρού βάθους

Βάθος	400 m
Θερμοκρασία στον βυθό	2 °C
Ενδεικτικό ύψος κυμάτων	9,5 m
Ενδεικτική μέση περίοδος κύματος	6,6 s ~ 8,8 s
Απόσταση από τον βυθό	Ταχύτητα ρεύματος
400 m	3,2 knots
300 m	3,2 knots
200 m	3,2 knots
100 m	2,9 knots
60 m	2,7 knots
20 m	2,3 knots
4 m	1,8 knots

ακόμα και του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η διάβρωση των δεξαμενών των οποίων συνιστά πάντοτε δυνητική απειλή για το περιβάλλον

Η Ελληνική τεχνογνωσία: Επιστημονικός Υπεύθυνος του έργου για το ΙΝ.ΒΙ.Σ. είναι ο Παναγιώτης Α. Κωνσταντινόπουλος, Δρ. Μηχανολόγος – Ηλεκτρολόγος Μηχανικός. Τα υπόλοιπα μέλη της Ελληνικής ερευνητικής ομάδας είναι ο καθηγητής Βασιλειος Κωστόπουλος, Διευθυντής του Εργαστηρίου Εφηρμοσμένης Μηχανικής του Τμ. Μηχανολόγων και Αεροναυπηγών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών, ο οποίος αποτελεί και τον Τεχνικό Υπεύθυνο του έρ-

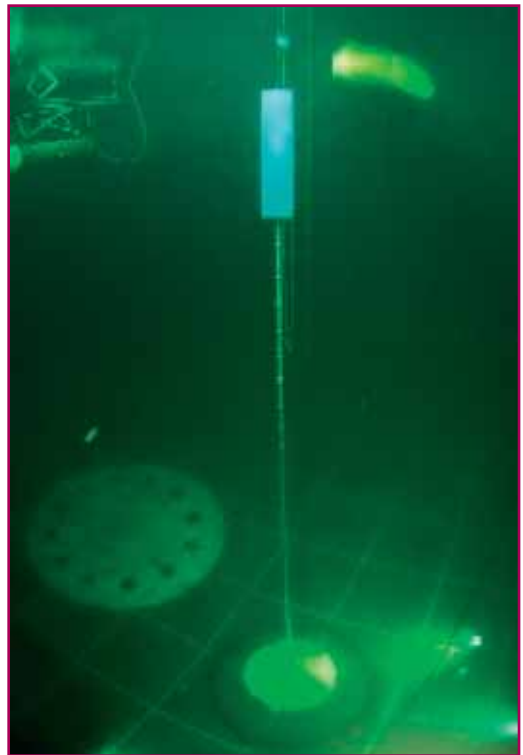


Εγκαταστάσεις δοκιμών του Γαλλικού Ινστιτούτου Θαλασσιών Ερευνών IFREMER, στην Βρέστη. Μερικά από τα μέλη της ερευνητικής ομάδας του ΙΝ.ΒΙ.Σ. και συγκεκριμένα, εξ αριστερών, Π. Κωνσταντινόπουλος, Φ. Ανδρίτσος, Α. Pena (από την Ισπανική SENER), Χ. Δέρδας και Κ. Χαρατσής.

γου για το ΙΝ.ΒΙ.Σ., ο ερευνητής του ΙΝ.ΒΙ.Σ. Κωνσταντίνος Χαρατσής, Ηλεκτρολόγος Μηχανικός (MSc), και οι υποψήφιοι διδάκτορες Χρήστος Δέρδας, Μηχανολόγος Μηχανικός και Δημήτριος Μαζαράκος, Μηχανολόγος Μηχανικός.

Το πιο εντυπωσιακό στοιχείο του έργου είναι ότι βασίζεται σε σύλληψη, διατύπωση σε πρόταση έργου και ευρεσιτεχνία του επίσης Έλληνα επιστήμονα, Φοίβου Ανδρίτσου, Δρ. Μηχανολόγου Μηχανικού, ερευνητή στο Κοινό Κέντρο Ερευνών (JRC) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην Ίσπρα της Ιταλίας, ο οποίος συμπληρώνει και καθοδηγεί την Ευρωπαϊκή ερευνητική ομάδα.

Το σύστημα DIFIS είναι σήμερα στο τελικό στάδιο σχεδιασμού και δοκιμών (υπό κλίμακα) και θα είναι επιχειρησιακά έτοιμο την άνοιξη του 2009. Στην κατωτέρω φωτογραφία, οι δοκιμές, υπό κλίμακα, που πραγματοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις της Ολλανδικής MARIN, για την επιβεβαίωση των βασικών παραδοχών της σχεδίασης του συστήματος.



Σχήμα 5: Μοντέλο υπό κλίμακα 1:60 [MARIN]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ DIFIS

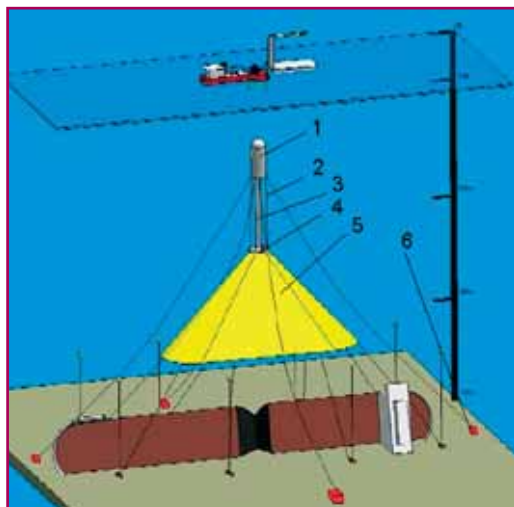
Τα κύρια υποσυστήματα του DIFIS: Το σύστημα DIFIS αποτελείται από τα εικονιζόμενα στο Σχήμα 4 ξεχωριστά υποσυστήματα, ήτοι:

1. Αποθηκευτική Δεξαμενή (Buffer Bell – BB)

Στο Σχήμα 7 φαίνεται μία ενδεικτική σχεδίαση της αποθηκευτικής δεξαμενής (Buffer Bell – BB), στην οποία συλλέγεται τελικά το διοχετευόμενο μέσω του εύκαμπτου σωλήνος διαρρέον από το ναυάγιο υγρό.

Σημαντικές παράμετροι για την σχεδίαση της BB, οι οποίες αποτελούν και λειτουργικές Προδιαγραφές της, είναι οι ακόλουθες:

- **Λειτουργικό βάθος:** Αρκετό ώστε να προστατεύεται η κατασκευή από τις συνθήκες στην επιφάνεια (ελάχιστο βάθος 30 m, μέγιστο περίπου 50 m).
- **Μέγιστο βάθος:** Βάθος της τάξεως των 125 m δείχνει ικανοποιητικό όριο αντοχής για την κατασκευή.
- **Οριζόντια μετατόπιση:** Κατά μέγιστο, 10% του συνολικού μήκους του συστήματος DIFIS, εφ' όσον δεν παρεμποδίζεται η ροή μέσα στον σωλήνα, λόγω της γωνίας.
- **Χωρητικότητα:** Αυξημένη χωρητικότητα συνεπάγεται μειωμένο λειτουργικό και μεταφορικό κόστος. Χωρητικότητα 6.250 m³ είναι τεχνικά εφικτή.
- **Άνωση:** Πρέπει να είναι τουλάχιστον 1.000 tn, ώστε να διατηρείται ικανοποιητική προένταση στα νήματα αγκυρώσεως και στηρίξεως του εύκαμπτου σωλήνος και να εμποδιστεί σημαντική παραμόρφωση της διατομής του σωλήνος.
- **Διαστάσεις:** Μέγιστο μήκος 32 m, εφ' όσον η BB τοποθετείται για την μεταφορά πάνω σε σκάφος μεταφοράς.
- **Σχήμα:** Υδροδυναμικό σχήμα, συμμετρικό

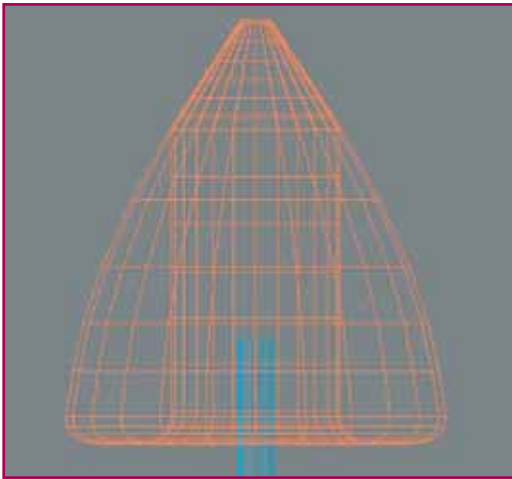


Σχήμα 6: Υποσυστήματα του DIFIS, [Cybernetix]

1. Αποθηκευτική Δεξαμενή (Buffer Bell – BB)
2. Νήματα συνδέσεως BB με Dome (Riser tube stiffening lines)
3. Εύκαμπτος Σωλήνας (Riser Tube)
4. Μονάδα Ανάπτυξης της Χοάνης (Dome Housing Unit)
5. Ανεστραμμένη Χοάνη (Dome)
6. Αγκύρωση Συστήματος (Anchoring System)

ως προς τον άξονα του συστήματος DIFIS, για μικρότερο συντελεστή αντιστάσεως.

- **Έρμα (Ballast):** Ένα σύστημα ρυθμίσεως της πλευστότητας είναι απαραίτητο για την προσαρμογή στις διαφορετικές συνθήκες.
- **Ηλεκτρονικός εξοπλισμός:** Πομπός για τον εντοπισμό της θέσεως της BB, Σύστημα για καταγραφή και αποθήκευση στοιχείων, Σύστημα για την μετάδοση στοιχείων, Αισθητήρας στάθμης πετρελαίου, Πηγή ενέργειας.
- **Υλικό κατασκευής:** Ο χάλυβας είναι το πιο κατάλληλο υλικό στις περιπτώσεις που το βάρος και η διάβρωση δεν είναι κρίσιμες παράμετροι, διαφορετικά τα σύνθετα υλικά (GFRP) επιλέγονται ως βέλτιστη λύση.
- **Ευστάθεια:** Αποτελεί κρίσιμη παράμετρο

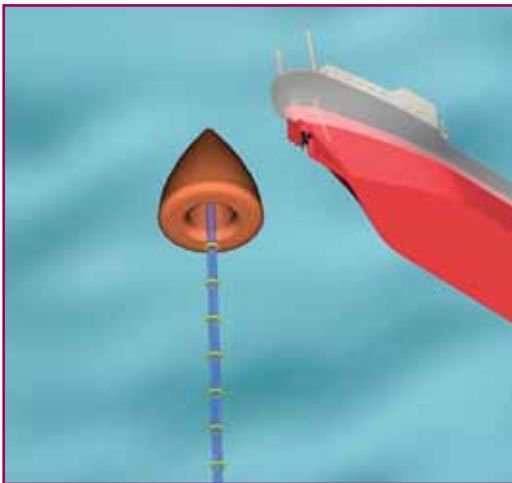


Σχήμα 7: Αποθηκευτική Δεξαμενή (Buffer Bell – BB), [Cybernetix]

στο μέγιστο σημείο οριζοντίου μετατοπίσεως.

2. Νήματα συνδέσεως BB με Dome (Riser tube stiffening lines)

Τα νήματα αυτά χρησιμοποιούνται, αφ' ενός για την εγκατάσταση υποσυστημάτων του DIFIS και εφ' ετέρου για την ανάληψη μέρους των φορτίων που προκαλούνται από την άνωση της BB και από την οριζόντια μετατόπισή της.

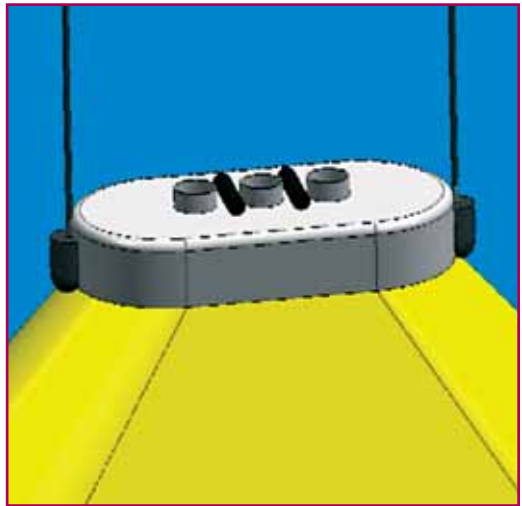


Σχήμα 8: Εύκαμπτος Σωλήνας, Αποθηκευτική Δεξαμενή και Shuttle tanker

3. Εύκαμπτος Σωλήνας (Riser Tube)

Η διάμετρος του εύκαμπτου σωλήνας είναι αρκετά μεγάλη (2,00 m), εξασφαλίζοντας έτσι τον επιθυμητό τύπο ροής, καθώς και αυξημένη αντοχή σε καμπτικές καταπονήσεις και παραμορφώσεις.

Το υλικό του σωλήνας (PE) εξασφαλίζει αυξημένη αντοχή σε ερπυσμό, καθώς και σε αξονικές και στρεπτικές καταπονήσεις.



Σχήμα 9: Μονάδα Ανάπτυξης της Χοάνης (Dome Housing Unit – DHU), [Cybernetix]

4. Μονάδα Ανάπτυξης της Χοάνης (Dome Housing Unit)

Η Μονάδα Ανάπτυξης της Χοάνης περιέχει την διπλωμένη χοάνη και χρησιμοποιείται αφ' ενός για την ανάπτυξη (εγκατάσταση) της Ανεστραμμένης Χοάνης και αφ' ετέρου, μετά την εγκατάσταση, ως σταθμός (docking station) για την σύνδεση με τον εύκαμπτο σωλήνα (διάφορες διαμέτροι), ως ενίσχυση της κατασκευής στο άνω μέρος της χοάνης, ως σταθμός εκτάκτου ανάγκης για την πλήρωση δοχείων (bags), όπως αυτές που χρησιμοποιήθηκαν στην περίπτωση του ναυαγίου του Prestige.

5. Ανεστραμμένη Χοάνη (Dome)

Η Ανεστραμμένη Χοάνη χρησιμοποιείται για την «σφράγιση» άμεσα του ναυαγίου

και την συλλογή των υδρογονανθράκων που διαφεύγουν από ρωγμές και σπές που δημιουργήθηκαν λόγω του ατυχήματος ή ηθελημένα κατά την παρέμβαση.

Η Χοάνη είναι ικανή να αντέχει τα περιβαλλοντικά φορτία στα βάθη για τα οποία το σύστημα είναι σχεδιασμένο (400 m – 4.000 m), ενώ οι διαστάσεις της είναι τέτοιες ώστε να καλύπτει το 50% ενός δεξαμενοπλοίου κατηγορίας ULCC. Η Χοάνη απέχει αρκετά καθ' ύψος (τουλάχιστον 20 m) από το ναυαγισμένο πλοίο, ώστε να επιτρέπεται σε ένα ROV να περνά με ευκολία για την πραγματοποίηση αναγκαίων εργασιών.

6. Αγκύρωση Συστήματος (Anchoring System)

Η Αγκύρωση συνίσταται στα νήματα με τα οποία οι άγκυρες συνδέονται με την Χοάνη και μέσω των οποίων μεταφέρονται τα φορτία στις άγκυρες, καθώς και στις άγκυρες, ο ρόλος των οποίων είναι να αντισταθμίζουν αυτά τα φορτία και να μην επιτρέπουν στην κατασκευή να αποκλίνει σημαντικά από την θέση ισορροπίας.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ



Ο Π. Α. Κωνσταντινόπουλος σπούδασε Μηχανολόγος – Ηλεκτρολόγος ΕΜΠ (1973-1978) και είναι κάτοχος MSc και PhD (1979-1984) από το Τμήμα Engineering Science & Mechanics του Αμερικανικού Πανεπι-

στημίου Virginia Polytechnic Institute and State University (Virginia Tech).

Από το ξεκίνημα της επαγγελματικής του σταδιοδρομίας απασχολήθηκε σε δύο Αμερικανικές εταιρείες με δραστηριοποίηση στην Ελλάδα (Boeing Services International, Pacific Architects and Engineers), σε μία καινοτομική μικρομεσαία βιομηχανία κατασκευής μηχανών CNC (ERGON AE) ως Διευθυντής του Τμήματος RTD, στο BIC Αττικής ως Διευθυντής Τεχνολογίας και στο BIC Δυτικής Ελλάδος ως Γενικός Διευθυντής. Από το 2000 έχει αναλάβει το Τμήμα Αναπτυξιακών Έργων στο Ινστιτούτο Βιομηχανικών Συστημάτων, στην Πάτρα.

Από το 1991, οπότε απασχολήθηκε στην βιομηχανία έως σήμερα, έχει εμπλακεί στην υλοποίηση άνω των 55 Ευρωπαϊκών ερευνητικών και αναπτυξιακών έργων, ενώ έχει διατελέσει αξιολογητής σε διάφορα προγράμματα.



Ο Φ. Η. Ανδρίτσος σπούδασε Μηχανολόγος Μηχανικός στο Πανεπιστήμιο Πατρών (1972-1977), απ' όπου έλαβε και το Διδακτορικό του το 1982.

Από τον Ιούνιο του 1986 είναι στέλεχος της Ευρωπαϊκής Επι-

τροπής (Scientific/Technical Officer), στο Ινστιτούτο για την Προστασία και Ασφάλεια του Πολίτη, στο Κοινό Κέντρο Ερευνών (JRC). Πριν το JRC, απασχολήθηκε ως Ερευνητής και Λέκτορας στο Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών του Πανεπ. Πατρών, ως Επισκέπτης – Ερευνητής στο Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών του University of Newcastle upon Tyne στην Αγγλία και Αναπληρωτής Καθηγητής στα ΤΕΙ Πατρών.

Απασχολήθηκε στην βιομηχανία και συγκεκριμένα στην Υπηρεσία Πολεμικής Βιομηχανίας του Υπ. Αμύνης, στην ΕΒΟ Αιγίου, καθώς και στην βιομηχανία παραγωγής ελαστικών Pirelli.

Έχει εμπλακεί στην υλοποίηση Ευρωπαϊκών ερευνητικών έργων, κυρίως στις περιοχές Πυρηνική σχάση, Περιβαλλοντικές επιπτώσεις, Ασφάλεια τηλεχειρισμού και Systems engineering.

Έχει συγγράψει περισσότερες από 100 επιστημονικές δημοσιεύσεις και μιλά άπταιστα Αγγλικά, Γαλλικά και Ιταλικά.



Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΟΥ ΤΡΑΦΑΛΓΚΑΡ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ ΤΟΥ 1805

Δημήτρης Θαλασσινός, Φιλολόγος

ΠΡΟΛΕΓΟΜΕΝΑ

Η Ειρήνη της Αμιένης έχει παραβιαστεί μετά από δύο χρόνια εύθραυστης ηρεμίας, και ο Ναπολέων έχει αναβιώσει ένα σχέδιο της παλαιάς μοναρχίας: την «απόβαση» στην Αγγλία. Μία γαλλική στρατιά, που θα μεταφέρει ο στόλος, πρέπει να διασχίσει τη Μάγχη και να βαδίσει στο Λονδίνο για να επιβάλλει την ειρήνη.

Αλλά για να επιτευχθεί αυτό το ιστορικό πλήγμα, πρέπει να διατηρηθεί η κυριαρχία στο στενό, γιατί αλλιώς το Βρετανικό Ναυτικό, πλωτό φρούριο της Αγγλίας, θα βυθίσει τους άμυαλους εισβολείς. Για να επιτευχθεί αυτή η υπεροχή, έστω και προσωρινά, ο Ναπολέων έχει καταστρώσει ένα πολύπλοκο σχέδιο. Αφού ενωθεί με τους Ισπανούς, ο Ναύαρχός του Βιλνέβ, θα παρασύρει τον Νέλσον ως τις Αντίλλες και έπειτα θα σπεύσει στη Μάγχη, αφήνοντας τους Άγγλους πίσω του. Τότε θα μπορέσουν να διασχίσουν το στενό, κάτω από την προστασία του συνδυασμένου στόλου. Αλλά οι Άγγλοι ανακαλύπτουν το τέχνασμα. Ο Βιλνέβ αποκρούεται στην είσοδο του κόλπου της Γασκόνης, και αναγκάζεται να καταφύγει στο Κάδιξ. Εκεί όπου θα τον αποκλείσουν ο Νέλσον και ο Κόλινγουντ, όχι μακριά από το ακρωτήριο Τραφάλγκαρ...

Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΟΥ ΤΡΑΦΑΛΓΚΑΡ

Η Βρετανία στον πόλεμο

Είναι απαραίτητο για το μελετητή της ιστορίας να γνωρίζει το ρόλο που διαδραματίζει η γεωγραφία στη διαδρομή των μεγάλων εθνών. Λίγα κράτη έχουν το στρατηγικό πλεονέκτημα που κατέχει η Βρετανία με την πλάτους 33 χλμ. «τάφρο» της που ονομάζεται «στενά της Μάγχης». Η Βρετανία διατηρούσε ένα ισχυρό ναυτικό για να επιτηρεί τα στενά και ήταν πεπεισμένη πως καμία ξένη δύναμη - όσο ισχυρή και αν ήταν - δεν θα μπορούσε να εισβάλλει επιτυ-



Ο Οράτιος Νέλσον, Λεορνάντο Γκουτζάρντι, Λονδίνο, Εθνικό Ναυτικό Μουσείο

χώς στο έδαφός της. Στη μακράωνη ιστορία της η Βρετανία αντιμετώπισε τρεις σημαντικές απειλές εισβολής από την ηπειρωτική Ευρώπη: το 1588 από την Ισπανία, το 1805 από τη Γαλλία και το 1940 από τη ναζιστική Γερμανία. Στη δεύτερη περίπτωση, μία γαλλική νίκη επί της Βρετανίας θα εξάλειφε το τελικό και πιο ισχυρό εμπόδιο στην ηγεμονία του Ναπολέοντα στο Αούστερλιτς μερικές εβδομάδες αργότερα, θα σήμαινε το πρώιμο τέλος της οικονομικής και αυτοκρατορικής κυριαρχίας της Βρετανίας κατά τον 19ο αιώνα. Το γεγονός ότι η απειλή αυτή εξαλείφθηκε οφείλεται στην αποφασιστική νίκη του λόρδου Νέλσωνα στο Τραφάλγκαρ,

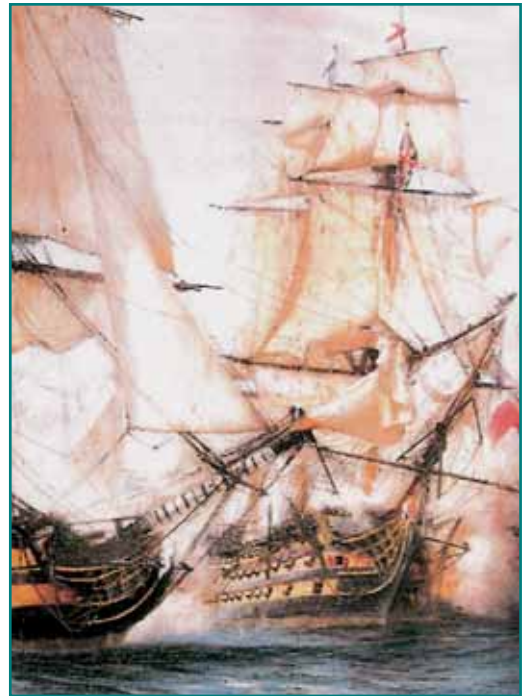
η οποία εγκαθίδρυσε για έναν αιώνα, τη βρετανική ναυτική ηγεμονία.

Το σχέδιο του Ναπολέοντα

Από τη στιγμή που απέτυχε η ειρήνη της Αμιένης το 1803, ο νους του Ναπολέοντα είχε συλλάβει την ιδέα της εισβολής στη Βρετανία. Σε αντίθεση με προηγούμενες απόπειρες από τον Φίλιππο Β΄ της Ισπανίας και τις κατοπινές από τον Χίτλερ, τα σχέδια εισβολής του Ναπολέοντα ήταν άκρως ρεαλιστικά και είχαν μεγάλες πιθανότητες επιτυχίας. Μεταξύ της Δονκέρκης και της Χαβάης, συγκέντρωσε μία αρμάδα πλοιαρίων και στρατοπέδευσε το στρατό του στη Βουλώνη, περιμένοντας το στόλο του να του εξασφαλίσει μόλις 24 ώρες ναυτικής υπεροχής στα Στενά, το οποίο ήταν το μόνο που χρειαζόταν για να τα διασχίσει. Ωστόσο, οι Άγγλοι διατηρούσαν ένα κλοιό γύρω από τις γαλλικές ναυτικές βάσεις της Τουλώνης, της Βρέστης και του Ροσφόρ, καθώς και στο Καδίζ και την Καρθαγένη, όπου τα γαλλικά πλοία ναυλοχούσαν δίπλα στα συμμαχικά ισπανικά. Αν ο γαλλικός στόλος μπορούσε να διασπάσει τον κλοιό, θα ήταν δυνατόν να φθάσει στη Βουλώνη και να βοηθήσει τα μεταγωγικά του Ναπολέοντα να κάνουν το μικρό, αλλά ζωτικής σημασίας, πέρασμα στην Αγγλία. Η κόπωση είχε αρχίσει να φαίνεται σε όλους τους Άγγλους ναυάρχους το 1805: π.χ. ο Ναύαρχος Κόλινγουντ, στο Ρόαγιαλ Σόβερειν, δεν είχε πατήσει το πόδι του στην ξηρά για 22 μήνες, ενώ ο Νέλσον στο Βίκτορ του, επιτηρούσε ολόκληρο το 24ωρο το Γάλλο ναύαρχο Βιλνέβ και το στόλο του στην Τουλώνη.

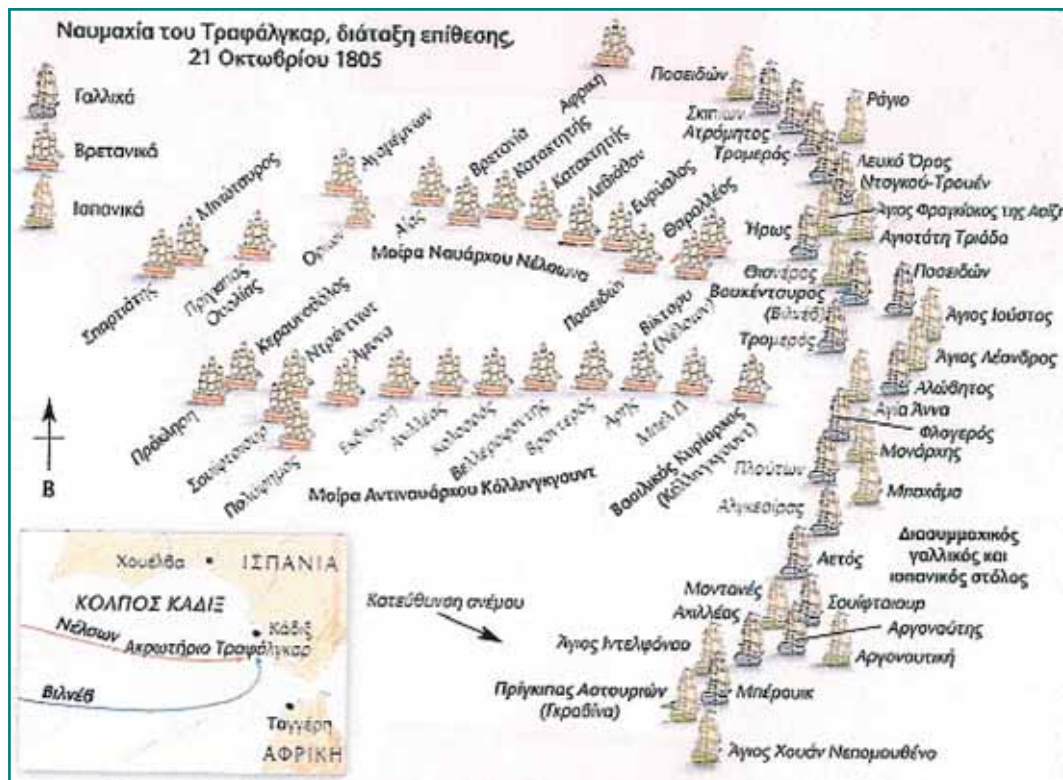
Βιλνέβ και Νέλσον

Ωστόσο, στις 30 Μαρτίου 1805, οι φρεγάτες του Νέλσωνα ανέφεραν πως ο στόλος του Βιλνέβ, είχε σπάσει τον κλοιό έξω από την Τουλώνη και τότε ο Άγγλος ναύαρχος



Τραφάλγκαρ, η αποφασιστική στιγμή (το Βίκτορ διασπά την Γαλλοϊσπανική γραμμή), Ρομπίνο Μπρούκς Κ΄ αιώνας, ιδιωτική συλλογή

χος συμπέρανε πως οι Γάλλοι θα κατευθύνονταν προς την ανατολική Μεσόγειο. Είχε κάνει όμως λάθος: οι Γάλλοι πέρασαν από τα στενά του Γιβραλτάρ, κατευθυνόμενοι προς τις Δυτικές Ινδίες. Ο Νέλσον ξεκίνησε την καταδίωξη, αλλά ήταν ακόμη πολύ πίσω, όταν ο Βιλνέβ σταμάτησε στη Μαρτινίκα και μετά από λίγο κατευθύνθηκε προς τη Γαλλία. Είχε άραγε ξεφύγει από τον Νέλσωνα; Αν αυτό ίσχυε, τότε ήλπιζε να κατευθυνθεί προς τα στενά της Μάγχης, ώστε να ενωθεί με το Ναπολέοντα στη Βουλώνη. Ο Νέλσον όμως είχε ειδοποιήσει μ' ένα γρήγορο μπριγκαντίνο το ναυαρχείο στην Αγγλία και αυτό διέταξε τους βρετανικούς στολίσκους της Βρέστης και του Ροσφόρ να ενωθούν και να προστατεύσουν τα στενά από τον Βιλνέβ. Το αποτέλεσμα ήταν πως, στις 22 Ιουλίου, ο σερ Ρόμπερτ Κάλντερ έδωσε



νυχτερινή μάχη με τον Βιλνέβ να εγκαταλείψει τα σχέδιά του. Αντίθετα, κατευθύνθηκε προς το Κάδιξ. Ο Ναπολέων του έστειλε τότε ένα μήνυμα στη Βρέστη:

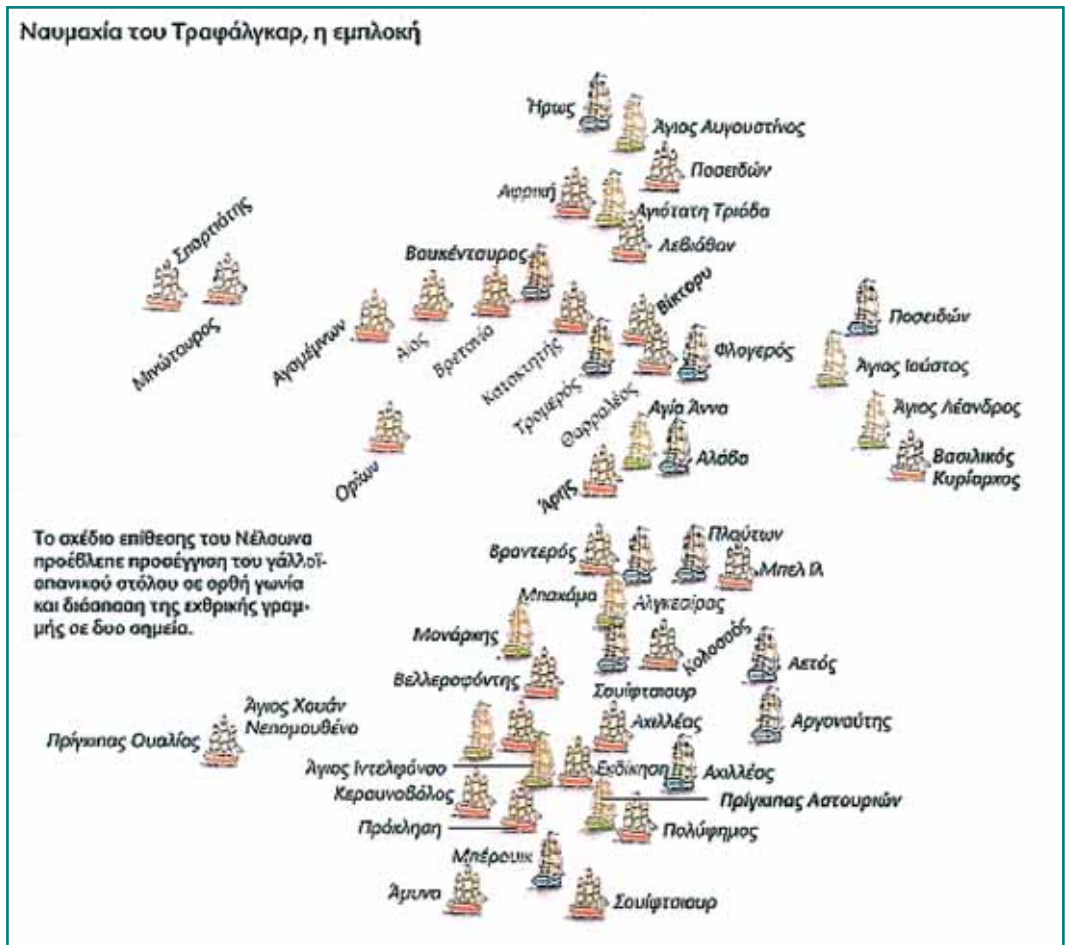
Όταν άκουσε πως, αντίθετα ο Βιλνέβ ήταν στην Ισπανία, ο Ναπολέων έγινε έξαλλος από θυμό. Εγκατέλειψε το σχέδιο εισβολής στην Αγγλία και άρχισε να σχεδιάσει την εκστρατεία εναντίον των συμμάχων της Αγγλίας, της Αυστρίας και της Ρωσίας, η οποία οδήγησε στη νίκη του στο Αούστερλιτς, το μεγαλύτερο ίσως θρίαμβό του. Προτού αναχωρήσει όμως, απέστειλε το Ναύαρχο Ροζιγύ, να αντικαταστήσει τον Βιλνέβ, ο οποίος, όταν το έμαθε, κατάλαβε πως, αν δεν έκανε κάτι, η σταδιοδρομία του θα τελείωνε με καταισχύνη. Με αυτή τη λογική, δέχθηκε να δώσει μάχη με τον Νέλσωνα στο Τραφάλγκαρ, έστω και αν γνώριζε πως ήταν μικρές οι πιθανότητες επιτυχίας.

Τραφάλγκαρ

Στις 19 Οκτωβρίου 1805, με τον Νέλσωνα να οδηγεί την προσήνεμη γραμμή των 12 βρετανικών πολεμικών, ενώ ο Κόλλινγκουοντ, στο Ρόαγιαλ Σόβερειν, διοικούσε την υπήνεμη γραμμή 15 πολεμικών, οι Βρετανοί προσέγγισαν το γαλλο-ισπανικό στόλο των 33 πολεμικών πλοίων στα ανοικτά του ακρωτηρίου Τραφάλγκαρ, νοτιώς του Καδίξ. Αν και ο Βιλνέβ πλεονεκτούσε αριθμητικά σε πλοία και κανόνια, οι Βρετανοί υπερέτερουσαν σε ηγεσία, ναυτοσύνη και ηθικό.

Καθώς ξημέρωνε, τα παρατηρητήρια στα βρετανικά πλοία είδαν τον ορίζοντα γεμάτο με εχθρικά πλοία. Παρά το γεγονός ότι οι δύο στόλοι ήταν μόλις 13 χλμ. μακριά, ο άνεμος ήταν τόσο αδύναμος, ώστε χρειάστηκε να περάσουν σχεδόν έξι ώρες για να έλθουν εντός βεληνεκούς των κανονιών. Ο βρετανικός στόλος πλησίασε συνταγμένος

Ναυμαχία του Τραφάλγκαρ, η εμπλοκή



σε δύο γραμμές, σχεδιάζοντας να κόψει στα δύο τη γαλλοισπανική γραμμή και να εμπλακεί με τον εχθρό σε μικρή απόσταση, ώστε να μην μπορεί να ξεφύγει. Επειδή πλησίαζε με τον τρόπο αυτό και σε ορθή γωνία, αυτό σήμαινε πως τα γαλλικά και τα ισπανικά πλοία θα είχαν την ευκαιρία να εξαπολύσουν με τα κανόνια τους πολλές ομοβροντίες, προτού οι Άγγλοι βρεθούν σε θέση να απαντήσουν. Οι Γάλλοι βρήκαν τις τακτικές αυτές απίστευτες. Ωστόσο, ο Νέλσων ήθελε να σιγουρευθεί πως αυτή η ναυμαχία θα διεξαγόταν μέχρι τέλους και έτσι ήταν προετοιμασμένος να δεχθεί νωρίς ζημιές και απώλειες να πλησιάσει στον εχθρό τόσο κο-

ντά όσο χρειαζόταν για να εξαπολύσει τις ομοβροντίες που θα τον κατέστρεφαν.

Το προαίσθημα του Νέλσωνα

Από τις ναυαρχίδες Βίκτορου, ο Νέλσων ένωσε ένα προαίσθημα θανάτου και ζήτησε από τον πλοίαρχο Μπλάκγουντ της φρεγάτας Ευρύαλος να παραστεί ως μάρτυρας στη διαθήκη του, λέγοντας πως αυτή θα ήταν η τελευταία ναυμαχία του. Παρά τις συμβουλές των αξιωματικών του, επέμεινε να φορέσει την πιο λαμπρή στολή του με όλα τα παράσημά του και έγινε έτσι τέλειος στόχος για τους ελεύθερους σκοπευτές των καταστρωμάτων των γαλλικών



Ο Ήρωας του Τραφάλγκαρ, λιθογραφία του Γουίλιαμ Χέισμπαμ Όμπερεντ, 1898

πλοίων. Ένας ναύτης του Νέππουν περιέγραψε τη σύγκρουση των δύο στόλων.

Η ναυμαχία

Σύντομα όμως δεν υπήρχε χρόνος για τέτοιες σκέψεις. Το Βίκτορου έδωσε το σήμα «η Αγγλία αναμένει από κάθε άνδρα να κάνει το καθήκον του». Αυτό έκανε πολλούς Βρετανούς ναύτες να αναρωτηθούν μουρμουρίζοντας πότε δεν είχαν κάνει το καθήκον τους. Τώρα, η γαλλική και ισπανική γραμμή ξεκίνησαν να εξαπολύσουν τις βολές τους, πρώτα εναντίον του Βίκτορου και του Ρόγιαλ Σόβερειν, αλλά σύντομα κάποια πλοία πιο πίσω στη γραμμή, επίσης κτυπήθηκαν. Ο Νέλσων συνέχισε να προωθείται. Σύντομα οκτώ πλοία άνοιξαν πυρ εναντίον του Βίκτορου, αλλά για μία ακόμη φορά ο Νέλσων δεν απάντησε, μέχρι που διέσπασε την εχθρική γραμμή και εξαπέλυσε μία φοβερή ομοβροντία εναντίον της ναυαρχίδας

του Βιλνέβ Βουκένταυρος. Εν τω μεταξύ, ο Κόλινγουντ άνοιξε ταυτόχρονα πυρ εναντίον του Φουγκέ και του Σάντα Άνα. Σύντομα και άλλα πλοία μπήκαν στη μάχη, εκ των οποίων το Κόνκερορ και το Τεμεραίρ υποστήριξαν τον Νέλσωνα. Την ίδια ώρα που οι ναυαρχίδες του Νέλσωνα και του Βιλνέβ πολεμούσαν μεταξύ τους, ο ηρωικός Γάλλος κυβερνήτης Λουκά, με το Ρεντουτάμπλ, ήλθε και προσπάθησε να κάνει ρεσάλτο στο Βίκτορου, αλλά αποκρούστηκε μετά από άγρια μάχη μεταξύ των πεζοναυτών. Τα προπορευόμενα πλοία της γαλλο-ισπανικής γραμμής, υπό το ναύαρχο Ντυμανουάρ, συνέχισαν την πορεία τους και διέφυγαν από τη φοβερή μάχη που εξελισσόταν. Το Βίκτορου είχε χτυπήσει άσχημα το Ρεντουτάμπλ και το πλήρωμά του (643 άνδρες) είχε υποστεί περισσότερες από 500 απώλειες από τους οποίους 300 ήταν οι νεκροί. Το Βίκτορου όμως είχε χάσει ένα ιστίο,

ο άξονάς της είχε διαλυθεί και το άνω κατάστρωμά της ήταν γεμάτο με αίμα. Στις 1:20' μ.μ ο ίδιος ο Νέλσον πέθαινε στη ναυαρχίδα του και ο Κόλινγουντ ανέλαβε τη διοίκηση, ενώ στις επόμενες τέσσερις ώρες, εννέα εχθρικά πλοία αιχμαλωτίστηκαν ή καταστράφηκαν. Η γαλλική ναυαρχίδα είχε γίνει ένα φλεγόμενο κουφάρι με νεκρό πλήρωμα, όταν το Κόνκερορ έστειλε στο κατάστρωμά του ένα άγημα, το οποίο αποδέχθηκε την παράδοση του ίδιου του ναυάρχου Βιλνέβ. Το υπέροχο ισπανικό πολεμικό Σαντίσιμα Τρινιδάδ καταδιώχθηκε μαζικά από τα αγγλικά πλοία. Βαλλόμενο από οκτώ πλοία την ίδια στιγμή, τελικώς κατελήφθη από το Πρινς. «Τα ξάρτια του ήταν καλυμμένα με αίμα, μυαλά και κομμάτια σάρκας και τα καταστρώματα γεμάτα τραυματίες... κάποιοι ήταν χωρίς πόδια και χέρια», έγραψε ο δόκιμος Μπάντοκ.

Η ναυμαχία είχε τελειώσει. Αυτό που ξεκίνησε ως σκληρή μάχη μεταξύ ισοδύναμων στόλων τελείωσε με σφαγή. Τα γαλλικά και ισπανικά πλοία είχαν συντριβεί από την ανωτερότητα του βρετανικού πυροβολικού και οι απώλειές τους ήταν βαριές για τα δεδομένα μίας ναυμαχίας: 4.408 νεκροί και 2.250 τραυματίες. Οι βρετανικές απώλειες των 449 νεκρών και των 1.214 τραυματιών ήταν αποτέλεσμα κυρίως της πρώτης φάσης της μάχης. Πολλοί Γάλλοι και Ισπανοί πνίγηκαν κατά τη συγκεχυμένη μάχη που έκανε δύσκολη τη διάσωση των ναυαγών, αλλά παρουσιάζει ενδιαφέρον το περιστατικό της σωτηρίας μίας κυρίας - επιζήσασα του Ακίλλε - από τη θάλασσα από ένα Βρετανό αούτη και το γεγονός πως αυτή ήταν ντυμένη σαν αρλεκίνος. Ένας υπολογαγός των πεζοναυτών του Μπριτάνια της βρήκε ένα ωραίο, ζεστό νυχτερινό φόρεμα.

ΕΠΙΜΥΘΙΟ

Ωστόσο, η ναυμαχία απετέλεσε μία κρίσιμη καμπή στην ιστορία της Ευρώπης. Η ναυτική δύναμη του Ναπολέοντα είχε για πάντα χαθεί και μαζί της και οι ελπίδες του να νικήσει τη Βρετανία, τον πιο ορκισμένο εχθρό του. Περιορισμένες στο ευρωπαϊκό πλαίσιο τους, οι νίκες του, αν και εντυπωσιακές, δεν μπορούσαν να αλλάξουν την ισορροπία δυνάμεων μεταξύ Βρετανίας και Γαλλίας. Εφεξής, η Βρετανία θα μπορούσε να χρησιμοποιεί τη ναυτική ισχύ της για να ελέγχει το εμπόριο με την Ευρώπη, καθώς και να διατηρεί τις στρατιές της στην Ισπανία ή όπου αλλού χρειαζόταν. Μακροπρόθεσμα, το Τραφάλγκαρ ήταν τόσο μοιραίο για το Ναπολέοντα όσο και το Βατερλώ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Οι δυνάμεις των αντιπάλων

ΤΡΑΦΑΛΓΚΑΡ ΒΡΕΤΑΝΟΙ

Διοικητής: Αντιναύαρχος ο Οράτιος Νέλσον
με 27 πλοία της Γραμμής με 2148 κανόνια

Πλοία	Κανόνια
ΠΡΟΣΗΝΕΜΗ ΓΡΑΜΜΗ	
Βίκτορυ (Αντιναύαρχος Νέλσον)	100
Τεμεραίρ	98
Νέπτουν	98
Κόνκερορ	74
Λεβιάθαν	74
Άγιαξ	64
Οράιον	74
Αγαμέμνων	64
Μινώταυρος	74
Σπαρτιάτης	74
Μπριτάνια	100
Αιγκλ	74
Άφρικα	64

ΥΠΗΝΕΜΗ ΓΡΑΜΜΗ

Ρόγιαλ Σόβερειν	100
(Αντιναύαρχος Κόλινγουντ)	
Μπελάιλ	74
Μαρς	74
Τόναντ	80
Βελλεφοφόντης	74
Κολοσσός	74
Ακίλλε	74
Πολύφημος	64
Ρηβέντζ	74
Σουίφτσουερ	74
Ντηφένς	74
Θάντερερ	74
Ντηφάιανς	74
Πρινς	98
Ντρέντοτ	98

ΓΑΛΛΟ-ΙΣΠΑΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Διοικητής: Αντιναύαρχος Βιλνέβ με 33 πλοία της Γραμμής με 2626 κανόνια

Πλοία	Κανόνια
ΓΑΛΛΟΙ	
Βουκένταυρος	80
(ναύαρχος Βιλνέβ)	
Φορμιντάμπλ	80
Νέπτουν	80
Ιντομπτάμπλ	80
Αλγκεσίρας	74
Πλούτων	74
Μον-Μπλαν	74
Εντρεπίντ	74
Σουίφτσουερ	74
Σκιπίων	74
Ντυγκέ-Τρουέν	74
Μπερβίκ	74
Αργκονώτα	74
Ακίλλε	74
Ρεντουτάμπλ	74
Φουγκέ	74
Ήλιος	74

ΙΣΠΑΝΟΙ

Σαντίσιμα Τρινιδάδ	130
Πρινθίπε ντε Αστούριας	112
Σάντα Άνα	112
Ράγιο	100
Νεπτούνο	80
Αργκονώτα	80
Μπαχάμα	74
Μοντανέζ	74
Σαν Αγκουστίν	74
Σαν Ιλντιφένσο	74
Σαν Χουάν ντε Νεπομουκένο	74
Μονάρκα	74
Σαν Φρανσίσκο ντε Ασίς	74
Σαν Τζούστο	74
Σαν Λεάνδρο	64

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Castex , Raoul, Theories strategiques, pref de Jacques Chirac, Paris, Economica, 1996
- Cheysens, Roger & GRAND, Michel de, Histoire de la guerre sur mer, des premiers cuirasses aux-marins nucleaires, Paris, Bordas, 1983.
- Couteau-Begarie, Herve, La Lutte pour l' empire de la mer, Paris, Economica, 1995.
- La Puissance maritime. Castex et la strategie navale, Paris, Fayard, 1985
- Hale, J. R. Les Grands Combats sur mer, Paris, Payot, 1932
- Mahan, Alfred T, Influence de la puissance maritime dans l' histoire, Paris, L. H. May.
- The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, Londres, S. Low
- Masson, Philippe, De la mer et de sa strategie, Paris, Tallandier, 1986
- Montel, Jacques, Vingt-Cinq Siecles de guerre sur mer, Paris, Robert Laffont, 1959.
- Starr, Chester G. The Influence of Sea Power on Ancient History, New York, Oxford University Press, 1989.
- Battesti, Michaele, Trafalgar, les aleas de la

- strategie navale de Napoleon, Paris, Napoleon I er Editions, 2004.
- Chack, Paul, Deux Batailles navales: Lepante, Trafalgar, Paris, Editions de France, 1935
- David-Fleury, Georges, Nelson ,le heros absolu, Paris, Flammarion, 2004.
- Howarth, Trafalgar, the Nelson Touch, Windrush Press, 1997.
- Langlade, Jacques de, Nelson, Paris, Presses de la Renaissance, 1990. MAHAN, Alfred T, The Life of Nelson, Londres, S. Low.
- Vincent, Edgar, Nelson, Love and Fame, Yale, Yale University Press, 2003.
- Corbett, J. S, The Campaign of Trafalgar (London, 1910)
- Desbriere, E, The Naval Campaign of 1805: Trafalgar, trans, and ed, C Eastwick (Oxford, 1993).
- Gardiner, R, (e.d), The Campaign of Trafalgar, 1803-1805 (London, 1997)
- Harbron, J. D, Trafalgar and the Spanish Navy (London, 1988)
- Sturges Jackson. T (ed), Logs of the Great Sea Fights 1794-1805, vol 2 (London, 1900, reprinted 2004)
- Tracy, N, Nelsonæ Battles. The Art of Victory in the Age of Sail (London, 1996).

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ο Θαλασσινός Δημήτριος γεννήθηκε στην Αθήνα. Σπούδασε Κλασική φιλολογία και Θεολογία στο Πανεπιστήμιο Αθηνών και Διοίκηση Επιχειρήσεων στα ΚΑΤΕΕ Πάτρας. Έχει γράψει πολλά

άρθρα, κυρίως για το Βυζάντιο αλλά και για την εποχή της Αναγέννησης. Είναι συνεργάτης των περιοδικών Εικονογραφημένη Ιστορία και Ιστορικά Θέματα. Είναι πατέρας της Άννα Μαρίας.



**ΓΟΥΣΤΑΥΟΣ ΚΑΡΟΛΟΣ
ΑΙΜΙΛΙΟΣ ΦΟΝ ΜΑΝΝΕΡΧΑΪΜ**

**Ο ΕΘΝΑΡΧΗΣ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ
ΠΟΥ ΤΑΠΕΙΝΩΣΕ ΤΟΝ ΣΤΑΛΙΝ
ΚΑΙ ΤΟΝ ΧΙΤΛΕΡ!**

Πλωτάρχης Κλεάνθης Κυριακίδης Π.Ν.

Ο βαρόνος Μάννερχαϊμ ήταν ο στρατιωτικός ηγέτης που κυριολεκτικά εξετέλεσε τη Σοβιετική Ένωση το 1939 παρά τα 72 του χρόνια και έδειξε την αξία του μαχητικού πνεύματος και της οργανωμένης άμυνας, γράφοντας το Φινλανδικό έπος. Ο στρατάρχης που τιμήθηκε με την υψηλότερη Γερμανική διάκριση, που απενεμήθη σε ξένο κατά το Β΄ παγκόσμιο, το «σταυρό των ιπποτών μετά φύλλων δρυός»¹, κατόρθωσε και ως πολιτικός πλέον ηγέτης να γλιτώσει τη χώρα του από την κομμουνιστική λαίλαπα που σάρωσε την Ευρώπη μετά τον πόλεμο, αφού «άλλαξε» στρατόπεδο ταπεινώνοντας και τον Χίτλερ! Τα γενέθλιά του γιορτάζονται μέχρι σήμερα ως η «μέρα των ενόπλων δυνάμεων» στη Φινλανδία.

Γεννήθηκε στις 4 Ιουνίου 1867 στο Λοχισάρι Μάνορ του Ασκάινεν και μιλούσε Σουηδικά. Αυτό οφειλόταν στη γρήγορη φυγή από τη Φινλανδία της ευγενούς οικογενείας του, όταν ο πατέρας του, ο επιχειρηματίας εργοστασιάρχης κόμης Καρλ Ρόμπερτ Μάννερχαϊμ, χρεοκόπησε. Σε ηλικία 14 ετών πήγε στην προστατιωτική σχολή της Χαμίνα αλλά τον έδιωξαν, γιατί ήταν απειθαρχος. Οι βίαιες αντιδράσεις του νεαρού Γκούσταβ ίσως να οφείλονταν και στον πρόωρο θάνατο της μητέρας του. Σε ηλικία 20 ετών αποφάσισε να γίνει αξιωματικός στο Ρωσικό στρατό και εισήλθε στη σχολή ιππικού Νικολαέφσκι στην Αγία Πετρούπολη με επαίνους μετά από την εξαιρετική επίδοση που είχε στις εξετάσεις



Πορτρέτο του Εθνάρχη της Φινλανδίας

του, στις 2 Σεπτεμβρίου 1887. Αποφοίτησε στις 10 Αυγούστου 1889 και ήταν δεινός ιππέας, εξαιρετος κυνηγός και αγαπητός στους άνδρες του. Πρωτοϋπηρέτησε στην Πολωνία και συγκεκριμένα στο 15ο σύνταγμα δραγόνων στο Κάλιτζ αλλά η καλή του φήμη τον έφερε στην τσαρική φρουρά

1 Ο «σταυρός των ιπποτών» αποτελεί το σημαντικότερο γερμανικό μετάλλιο του Β΄ παγκοσμίου πολέμου. 41 τέτοια μετάλλια απονεμήθηκαν σε «μη Γερμανούς» αξιωματικούς χωρών του άξονα, 30 σε «μη Γερμανούς» εντεταγμένους όμως στα SS και τα 2 σε Ισπανούς εθελοντές (ούτε SS, αλλά ούτε και χώρα του άξονα). Όταν κάποιος ήδη τιμημένος με το «σταυρό των ιπποτών» προέβαινε σε έτερες ηρωικές πράξεις άξιες τιμής προσέθετε τα «φύλλα δρυός» στο εν λόγω μετάλλιο. 9 ξένοι – μεταξύ των οποίων ο Μάννερχαϊμ - κέρδισαν επάξια και τα «φύλλα δρυός», εκ των οποίων δυο ήταν αξιωματικοί των SS. Κατόπιν, υπήρχε η διάκριση του «σταυρού των ιπποτών, μετά φύλλων δρυός και ξιφών» που απενεμήθη σε ένα μόνο ξένο (ναύαρχος Γιαμαμότο) και μάλιστα «μετά θάνατον».

(1891-1904), που το 1895 απόδωσε τιμές κατά τη στέψη του τσάρου Νικολάου Β΄ και της τσαρίνας Αλεξάνδρας. Το 1919 χώρισε με τη γυναίκα του² με την οποία είχε αποκτήσει δυο κόρες, τη Σοφία και την Αναστασία.

Το 1904-1905 ο ψηλός, αρρενωπός και αθλητικός Μάννερχαϊμ έλαβε μέρος στον Ρωσοϊαπωνικό πόλεμο, στα πεδία της μάχης του Σαντέπου, Ίνκπου και Μούκδεν, πολεμώντας με το 52ο σύνταγμα δραγόνων του Νέζχιν. Με διαταγή του διοικητή της 3ης στρατιάς Μαντζουρίας, ο Μάννερχαϊμ παρασημοφορήθηκε με το μετάλλιο «του τάγματος Στανισλάβ και Άνας 2ης τάξης», με το μετάλλιο «του τάγματος του Βλαδίμηρου 4ης τάξης» και προήχθη από τον ίδιο τον Τσάρο έπ' ανδραγαθιά³ σε συνταγματάρχη την 29η Νοεμβρίου 1905.

Το 1906 έμεινε στη Φινλανδία και τη Σουηδία μέχρι το τέλος του έτους, όπου του ανετέθη από το Ρωσικό γενικό επιτελείο να ταξιδέψει έφιππος 8.700 μίλια συνοδεύοντας αρχικά το Γάλλο επιστήμονα Πωλ Πεγιό, αλλά στη συνέχεια δρώντας ανεξάρτητα, από το Ρωσικό Τουρκεστάν στο Πεκίνο (Τασκένδη, Κασγκάρ, Κούτσα, Λομπνόν, Σατζχου, Σι-Αν-Φου, Τα-Τονγκ-Φου, Πεκίνο). Γυρνώντας, παράλληλα με την στρατιωτική του αποστολή, έφερε επιστημονικές πληροφορίες (αρχαιολογικές, γεωγραφικές, εθνογραφικές, βιολογικές, γραμματολογικές και ιστορικές) και υλικό στη γενέτειρά του Φινλανδία. Από τις 5 Ιανουαρίου 1909 έως τις 24 Δεκεμβρίου 1913 ήταν διοικητής του 13ου συντάγματος Ούλαν στην Πολωνία.



Το άγαλμα του Μάννερχαϊμ στο Ελσίνκι

κητής του 13ου συντάγματος Ούλαν στην Πολωνία.

Κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο σαν ταξίαρχος, διοικητής πρώτα ταξιαρχίας ιππικού και κατόπιν της 12ης μεραρχίας ιππικού πολέμησε εναντίον των Αυστριακών. Έλαβε μέρος στις μάχες του Κράσνικ, του Γκοστεράντοφ, της Αννόπολις, της Οπόλε, του ποταμού Χόντελ, του Ζαγκρόντυ-Νέζλουβ και του Λούμπλιν. Ακολούθησαν η μεγάλη μάχη της Γαλικίας και οι μάχες στην πόλη Οπάτωφ του

- 2 Ο πεθερός του Μάννερχαϊμ, στρατηγός Αράπωφ, «βοήθησε» στη μετάθεση του γαμπρού του στην τσαρική φρουρά, αλλά ο νεαρός Φιλανδός δεν του ανταπέδωσε τη χάρη, αφού εκμεταλλεύτηκε επί 12 έτη τόσο κοινωνικά, όσο και οικονομικά την κόρη του, την οποία απατούσε και με την οποία ήταν σε διάσταση από το 1903!
- 3 Ο Μάννερχαϊμ ήταν από τους ελάχιστους «διασωθέντες» κατά τον ατυχή Ρωσοϊαπωνικό πόλεμο που κατέληξε σε οικτρή αποτυχία και σοβαρότατο πλήγμα στην εικόνα της ρωσικής αυτοκρατορίας. Επιπλέον, ήταν ο πρώτος πόλεμος που αποτέλεσε ηχηρό ράπισμα στους ρατσιστές, αφού μια «λευκή» υπερδύναμη έχανε κατά κράτος από μια άλλη φυλή («κίτρινη»).



Ο Μάννερχαϊμ (δεξιά), έφηβος, στη σχολή ιππικού Νικολαέφσκι (του Τσάρου Νικολάου) στην Αγία Πετρούπολη

ποταμού Βιστούλα καθώς και η μάχη του Σλοπτώφ-Κλιμονότβι. Στις 18 Δεκεμβρίου 1914 τιμήθηκε με το «ξίφος» και το «σταυρό» του Αγίου Γεωργίου, τη μεγαλύτερη στρατιωτική διάκριση στην τσαρική Ρωσία. Προήχθη σε υποστράτηγο και στην τελευταία φάση του πολέμου το 1917 του δόθηκε η διοίκηση του 6ου σώματος ιππικού στο ρουμανικό ανατολικό μέτωπο, στα Καρπάθια. Ακολούθησαν δεκάδες άλλες μάχες όπως η μάχη του Ιβανγκορόντ, του Κουτσκ και της Κρακοβίας. Η οκτωβριανή επανάσταση τερμάτισε τη θαυμάσια καριέρα του στον τσαρικό στρατό.

Στις 6 Δεκεμβρίου 1917 η Φινλανδία ανακήρυξε την ανεξαρτησία της και ο Μάννερχαϊμ εκλήθη να βοηθήσει τη χώρα του, που είχε επαναστατικές αναταραχές και 40.000

Ρώσους στρατιώτες στο έδαφός της! Η Φινλανδική γερουσία του έδωσε την εντολή να σχηματίσει στρατό και να επιβάλλει το νόμο και την τάξη. Αν και δε συμπαθούσε την «επαναστατική» κυβέρνηση, αποδέχτηκε πρόθυμα την πρόσκληση/πρόκληση στις 16 Ιανουαρίου 1918, αφού ο αγώνας του θα ήταν εναντίον των κομμουνιστών τους οποίους θεωρούσε ως παγκόσμια μάλιστα και απειλή για την πατρίδα του. Δώδεκα μέρες αργότερα ξέσπασε ο διπλός πόλεμος της «ανεξαρτησίας» από τη Ρωσία και ο εμφύλιος μεταξύ του στρατού και των Φινλανδών κομμουνιστών. Ο Μάννερχαϊμ έχοντας τη βάση του στη Βάσα στη Δυτική Φινλανδία, ανέλαβε ταυτόχρονη δράση εναντίον ορισμένων Ρωσικών ομάδων στο Βορρά και εναντίον των κομμουνιστών της «Ερυθρής Φρουράς» στο Νότο. Στις 16 Μαρτίου νίκησε τους αντιπάλους του στο Τέμπερε και στις 29 Απριλίου κατέλαβε τη θέση κλειδί του Καρελιανού ισθμού. Ο τρίμηνος εμφύλιος τελείωσε με νικητή το «λευκό στρατό» του Μάννερχαϊμ τον Μάιο του 1918. Στη νίκη αυτή σημαντικό ρόλο έπαιξε και η Γερμανική Βαλτική μεραρχία, που έσπευσε σε βοήθεια του Μάννερχαϊμ. Ο Φιλανδός στρατηγός κατηγορήθηκε –αρκετά βάσιμα– στο τέλος του εμφυλίου, ότι προκάλεσε, επέτρεψε ή στην καλύτερη περίπτωση δεν απέτρεψε, το «λευκό τρόμο», δηλαδή τις πράξεις ρεβανσισμού του στρατού του που επιδόθηκε σε σφαγές, βιασμούς και εξόντωση λόγω πείνας και κρύου των αντιπάλων του κομμουνιστών⁴. Την 1η Ιουνίου λόγω διαφωνίας με τη Φινλανδική γερουσία, επειδή αυτή ασκούσε μια υπέρμετρα γερμανόφιλη πολιτική, ο στρατάρχης «αυτοεξορίστηκε» στη γειτονική Σουηδία.

Ανακλήθηκε γρήγορα στη χώρα του που τον χρειαζόταν και από τις 12 Δεκεμβρίου

4 12.500 «ερυθροί» αιχμάλωτοι βρήκαν τραγικό θάνατο σε στρατόπεδα συγκέντρωσης.

1918 και μέχρι την εγκαθίδρυση της δημοκρατίας στις 17 Ιουλίου 1919 ορίστηκε αντιβασιλέας. Στο διάστημα αυτό πέτυχε την αναγνώριση του νεοσύστατου Φινλανδικού κράτους από όλες τις μεγάλες δυνάμεις (Η.Π.Α. – Γαλλία – Αγγλία) και έδωσε στη χώρα του σύνταγμα. Ο ίδιος είχε πολιτικές βλέψεις αλλά έχασε ως υποψήφιος στις εκλογές για πρόεδρος της δημοκρατίας (πήρε 50 ψήφους υποστηριζόμενος από τους «μοναρχικούς», ενώ ο αντίπαλός του, Στέλμπεργκ, πήρε 143 υποστηριζόμενος από τους «δημοκρατικούς»). Η βουλή τον καταψήφισε γιατί έδειχνε ότι περιφρονούσε τα κόμματα και τη δημοκρατία και επιπλέον μιλούσε τόσο λίγο Φινλανδικά που χρειαζόταν διερμηνέα για να απευθυνθεί στους συμπατριώτες του⁵. Το ίδιο έτος παρασημοφορήθηκε με το Σουηδικό μετάλλιο του «ιππότη των Σεραφείμ» και με το Δανέζικο μετάλλιο των «ιπποτών του ελέφαντα» που δίνονταν μόνο σε ευγενείς. Ο Μάννερχαϊμ που διέθετε οικόσημο και τίτλο έπρεπε να επιλέξει – για την παραπάνω παρασημοφόρηση – και ένα λατινικό ρητό για το «θυρεό» του! Έτσι επέλεξε το «Candida pro causa ense candido» («με αγνά όπλα για αγνό σκοπό»).

Στο διάστημα του μεσοπολέμου ο Μάννερχαϊμ – που εγκατέλειψε τη στρατιωτική δράση – εργάστηκε για τη σύσταση του Ερυθρού Σταυρού στην Φινλανδία (υπήρξε πρόεδρος του από το 1922 έως το 1951) και δημιούργησε το ίδρυμα για την προστασία των παιδιών που φέρει το όνομά του. Επίτιμος δόκτωρ φιλοσοφίας στο πανεπιστήμιο του Ελσίνκι, επίτιμος αρχηγός του Σώματος των Προσκόπων της Φινλανδίας και διευθυντής της Εθνικής τράπεζας της χώρας του, ο



Ο Μάννερχαϊμ παρελαύνει στο Ελσίνκι μετά την επικράτησή του το 1918

Μάννερχαϊμ σκέφτηκε για μια στιγμή να καταταγεί και στη Γαλλική λεγεώνα των ξένων! Μέγας «τυχοδιώκτης» αλλά και κοσμοπολίτης, οργάνωσε δυο μεγάλα σαφάρι στην Ινδία για κυνήγι τίγρεων (1927-1928 και 1936-1937)! Έγινε «εθνικός ήρωας» ακόμα πιο προβεβλημένος και αγαπητός από όσο ήδη ήταν και αντιπροσώπευε την ενότητα της χώρας του. Το 1931 του ανετέθη η προεδρία του συμβουλίου Εθνικής Αμύνης, θέση που κράτησε μέχρι το 1939. Φοβούμενος τη Σοβιετική επιθετικότητα πέτυχε αύξηση του προϋπολογισμού για τον εξοπλισμό της χώρας του και ξεκίνησε οχυρωματικές κατασκευές στον Καρελιανό ισθμό. Μετά την ολοκλήρωσή τους, τα πραγματικά πολύ αξιόλογα οχυρά των 200 πολυβόλων και 200 πυροβόλων, ονομάστηκαν «γραμμή Μάννερχαϊμ». Από το 1933 ο Μάννερχαϊμ έφερε τον τίτλο του Στρατάρχη⁶.

Μετά την έναρξη του Β' Παγκοσμίου και συγκεκριμένα στις 30 Νοεμβρίου 1939, η Σοβιετική Ένωση επιτέθηκε στη σχετικά αδύναμη Φινλανδία. Στην αρχή ο Μάννερχαϊμ σαν αρχηγός του Φινλανδικού επιτελείου πέτυχε μεγάλες αμυντικές νίκες, ταπεινώ-

5 Ουσιαστικά έμαθε Φινλανδικά σε ηλικία 50 ετών, αλλά πρέπει κανείς να του αναγνωρίσει ότι μιλούσε άπταιστα Σουηδικά, Ρωσικά, Γερμανικά, Γαλλικά και Αγγλικά.

6 Πρόκειται για τιμητικό τίτλο. Το στρατιωτικό βαθμό του Στρατάρχου έλαβε πολύ αργότερα, το 1942.



Ο Στρατάρχης Μάννερχαϊμ ανάμεσα σε επιτελείς του

νοντας τον Μερεντσκόφ και στην αρχή του 1940 τον Τιμοσένκο. Επιτομή της φιλανδικής ανδρείας και επιτυχίας ήταν η μάχη του Σουομουσάλμι. Στις 7 Δεκεμβρίου 1939, το γραφικό χωριό Σουομουσάλμι στην Κεντρική Φινλανδία είχε εκκενωθεί από τους κατοίκους του και τα σπίτια είχαν πυρποληθεί από τους ίδιους τους ιδιοκτήτες τους, ώστε η 163η μεραρχία του στρατηγού Σελέντσωφ και η 44η του στρατηγού Βινογκράντσωφ να μην βρουν ούτε ένα κατάλυμα. Οι Σοβιετικοί θα μοίραζαν τις δυνάμεις τους σε μια προσπάθεια να κλείσουν μια «λαβίδα», περικυκλώνοντας τους 17.000 Φιλανδούς, που δεν διέθεταν ούτε αρκετά πυροβόλα, ούτε και αντιαρματικά.

Με διαταγές του Μάννερχαϊμ, έκλεισαν το δρόμο της 44ης μεραρχίας τοποθετώ-

ντας μόλις 350 Φιλανδούς (το τμήμα της «Κοντούλα») σε ένα πολύ στενό πέρασμα – πλάτους ενός χιλιομέτρου – μεταξύ των λιμνών Κουιβασγιάρβι και Κουομασγιάρβι. Χωρίς να υπολογίζουν την αριθμητική υπεροπλία του Ερυθρού Στρατού, οι Φιλανδοί επιτέθηκαν και συνέτριψαν τα απομονωμένα τμήματα της 163ης Σοβιετικής μεραρχίας που άφησε πίσω της 5.000 νεκρούς. Κατόπιν επιτέθηκαν κατά μήκος του δρόμου της Ράατα εναντίον της 44ης μεραρχίας, που είχε χειρότερη μοίρα από αυτήν της 163ης μεραρχίας. Συγκεκριμένα οι 17.000 στρατιώτες της εγκλωβίστηκαν σε μια περιοχή εύρους 8 Km και χωρίς ανεφοδιασμό. Νηστικοί επί 5 μέρες σε θερμοκρασίες -30°C , όσοι δεν πέθαναν αιχμαλωτίστηκαν στις 8 Ιανουαρίου 1940 (περίπου 1.300). Στα λάφυρα της περίτρανης νίκης ήταν 43 άρματα μάχης, 46 πυροβόλα, 200 φορτηγά, 100 πολυβόλα, 6.000 τυφέκια και 1.170 άλογα ⁷. Τελικά όμως, η συντριπτική αριθμητική υπεροχή των Σοβιετικών έσπασε την Φινλανδική άμυνα και η χώρα συνθηκολόγησε την 12η Μαρτίου 1940 αφού πρώτα είχε μετατρέψει το μέτωπο σε Σοβιετική κατακόμβη!

Με τη Γερμανική επίθεση στη Σοβιετική Ένωση, ο Μάννερχαϊμ ως αρχηγός όλων των Φινλανδικών δυνάμεων άνοιξε μέτωπο κατά των Σοβιετικών πολεμώντας στην ανατολική Καρελία και στον Καρελιανό ισθμό. Στην αρχή (από τις 28 Αυγούστου έως τις 4 Σεπτεμβρίου 1941), παρά τις πιέσεις του στρατάρχη Κάιτελ πολέμησε «υποτονικά» και δυσχέρανε το ήδη δύσκολο Γερμανικό έργο, αφού ο Φινλανδικός στρατός

⁷ Για να μην αδικήσουμε τον τακτικό διοικητή/ νικητή στο πεδίο της μάχης του Σουομουσάλμι, αυτός ήταν ο συνταγματάρχης Χιάλμαρ Έβεροσι Φρίντολφ Σιλιάσβουο, ο οποίος αργότερα ανέλαβε τη διοίκηση της 6ης μεραρχίας των μαχίμων SS. Αφού πολέμησε με επιτυχία στο Λούκι-Κιεστίνκι παρέδωσε τη μεραρχία σε γερμανικά χέρια, αλλά ως διοικητής του 3ου σώματος του φινλανδικού στρατού πολέμησε εναντίον Γερμανών στη Λαπλάνδη, κάνοντας το τελικό «ξεκαθάρισμα» από τις εκεί ευρισκόμενες Γερμανικές δυνάμεις.

θα δρούσε για τη Βέρμαχτ ως στρατηγική εφεδρεία. Σε κάθε περίπτωση αρνήθηκε να κάνει «επιθετικό πόλεμο» και διατήρησε τα στρατεύματά του εντός των προπολεμικών Φινλανδικών συνόρων. Ουσιαστικά η μη συμμετοχή των Φινλανδών στην επίθεση κατά της Αγίας Πετρούπολης, είναι η κυριότερη αιτία σωτηρίας της πόλης! Στις 4 Ιουνίου 1942, στα 75α του γενέθλια, προήχθη σε «Στρατάρχη της Φινλανδίας». Όταν η Σοβιετική Ένωση αντεπιτέθηκε, ο στρατηγός Γκοβόροφ «έσπασε» τη «γραμμή Μάννερχαϊμ» και κατέλαβε το Βίιπούρι. Ο πρόεδρος της Φινλανδίας Ρίστο Ράιτι παραιτήθηκε και ο Μάννερχαϊμ εξελέγη στις 4 Αυγούστου 1944 Πρόεδρος της Δημοκρατίας.

Την επομένη της εκλογή του, τιμήθηκε από το Χίτλερ με το «σταυρό των ιπποτών, μετά φύλλων δρύος» ως διοικητής της «Φινλανδικής Βέρμαχτ», αλλά ένα μήνα μετά την εκλογή του, σύναψε ανακωχή με τους Σοβιετικούς, προδίδοντας τους πρώην συμμάχους του και συμφωνώντας να επιτεθεί στους Γερμανούς στην περιοχή της Λαπλάνδης, την οποία «ξεκαθάρισε» χωρίς ιδιαίτερες μάχες (Σεπτέμβριος-Δεκέμβριος 1944). Με τους χειρισμούς του, το τέλος του πολέμου βρήκε τη Φινλανδία μια από τις ελάχιστες Ευρωπαϊκές χώρες που δεν είχε στο έδαφος της ξένα στρατεύματα και κυρίως απέφυγε την υποταγή της στους Σοβιετικούς, κάτι που δεν απέφυγε καμία άλλη χώρα της Ανατολικής Ευρώπης. Επιπλέον αν και αρκετοί Γερμανόφιλοι πολιτικοί ή στρατιωτικοί κατηγορήθηκαν, δικάστηκαν και καταδικάστηκαν ως «συνεργάτες» και «εγκληματίες πολέμου», ο Μάννερχαϊμ απλά απήντησε σε κάποιες «ερωτήσεις» και ποτέ δεν του απαγγέλθηκε κατηγορία. Παρά, μάλι-



Mannerheim

Εξαιρετική, «επίσημη» φωτογραφία του Μάννερχαϊμ

στα, τη γνωστή αντικομμουνιστική του δράση, ήταν αυτός που σαν πρόεδρος της Φινλανδίας προετοίμασε τη συνθήκη που τελικά υπέγραψε η χώρα του την άνοιξη 1948 με τη Σοβιετική Ένωση⁸, «φιλίας, συνεργασίας και αμοιβαίας βοήθειας»!

Λίγο μετά το τέλος του πολέμου, στις 4 Μαρτίου 1946 παραιτήθηκε από πρόεδρος της δημοκρατίας λόγω ασθενείας. Πέρασε

8 Ο Στάλιν θαύμαζε την ισχυρά θέληση του Μάννερχαϊμ και την στρατιωτική προετοιμασία της μικρής Φινλανδίας. Κάποτε πίνοντας έκανε την ακόλουθη πρόποση: «Μια χώρα για να κερδίσει το σεβασμό των υπολοίπων πρέπει να διαθέτει ιδιαίτερα αξιόμαχες ένοπλες δυνάμεις! Πίνω στην υγεία της Φινλανδίας!»

τα τελευταία χρόνια της ζωής του ήσυχα, κυρίως στη Σουηδία και στην Ελβετία (στο σανατόριο Βαλμόν στο Μοντρέ). Πέθανε στις 27 Ιανουαρίου 1951 στη Λοζάννη σε ηλικία 83 ετών. Το σώμα του μεταφέρθηκε στο Ελσίνκι και τέθηκε σε λαϊκό προσκύημα πριν ταφεί στις 4 Φεβρουαρίου στο Χιέταν, στο «Κοιμητήριο των Ηρώων». Στην κηδεία του ήταν παρών και ο Κάτε, το αγαπημένο του άλογο, που τον συντρόφευε επί χρόνια. Το σπίτι του στο Ελσίνκι έχει γίνει μουσείο, ενώ η μνήμη του εορτάζεται μεγαλοπρεπώς μέχρι σήμερα. Μετά θάνατον εκδόθηκαν τα απομνημονεύματά του στο Λονδίνο (1953). Μεγάλος πατριώτης,

έξυπνος πολιτικός και κυρίως αξιόλογος διοικητής, αξιοποίησε πάντα όλα του τα μέσα και πέτυχε τη βέλτιστη απόδοση του στρατού του, πολεμώντας με σαφώς υπέρτερο σε άψυχο υλικό και έμπυχο δυναμικό στρατό. Επιπλέον για τους μαχητές του ήταν «το λιοντάρι του Βορρά», γενναίος και προσιτός και για τους σύγχρονους στρατιωτικούς που παρακολουθούσαν τη δράση του και είχαν την τύχη να τον γνωρίσουν ίσως «ο μόνος αξιωματικός, που δικαιούτο να φορά κάθε παράσημό του»! Η φιλοσοφία του ήταν απλή: «Ο αντίπαλος που αισθάνεται κατώτερος, είναι και στην πραγματικότητα κατώτερος»!

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ο Πλωτάρχης Κλεάνθης Κυριακίδης αποφοίτησε από τη ΣΝΔ, το 1991 και υπηρέτησε στο Α/Τ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ, στα ΤΠΚ ΝΤΕΓΙΑΝΝΗΣ, ΠΕΖΟΠΟΥΛΟΣ και ΛΑΣΚΟΣ και στη Φ/Γ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ. Είναι απόφοιτος της σχολής «ΠΒ» του ΚΕΠΑΛ, της Σχολής «ΣΝ» της Γαλλίας (CIN St Mandrier) και της ΣΕΑΝ. Έχει διατελέσει επιτελής επικοινωνιών στη SNFM (επί τουρκικής και ιταλικής Φ/Γ), Κυβερνήτης της Κ/Φ ΚΑΣΟΣ και Τμηματάρχης στη Διεύθυνση ΓΕΝ/Α1. Κατέχει «Masters of Science» στη Φυσική Ωκεανογραφία και «Master of Arts με διάκριση» στις Πολιτικές Επιστήμες με εξειδίκευση τις Μεσανατολικές Σπουδές, από το Naval Postgraduate School, Monterey, CA (2005). Έχει συγγράψει το βιβλίο «Αεροπορική Ισχύς και Πόλεμος του Κόλπου» (Εκδόσεις Επικοινωνίες ΑΕ, 2003), ενώ συμμετείχε στη συγγραφή του βιβλίου «Πολεμικό Ναυτικό – Ισχύς και Δόξα» (Εκδό-

σεις ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ, 2002) και «Coastal Environment and water Quality» (Εκδόσεις Water Resources Publications LLC, 2006). Έχει συμμετοχή με παρουσιάσεις σε τρία διεθνή συνέδρια, στα δυο με θέμα «Two Types of Chemical Dispersion in San Diego Bay» (2006, 2007) και στο τρίτο με θέμα «Terrorism and Lessons Learned from a Wrong Diagnosis» (2004). Έχει επιμεληθεί/σχολιάσει την έκδοση του βιβλίου «Οι Σημείες των Προγόνων μας» του Τζαίμς Μπράντλεϋ (Εκδόσεις Πυρπολητής, 2006) και έχει συγγράψει περίπου 40 άρθρα στα περιοδικά «ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ», «ΠΟΛΕΜΟΣ και ΙΣΤΟΡΙΑ», «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ και ΑΣΦΑΛΕΙΑ» και «ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ». Στα δυο τελευταία διατηρεί τρεις μόνιμες στήλες ιστορικού περιεχομένου. Είναι παντρεμένος με την καθηγήτρια αγγλικής φιλολογίας Ευγενία Κόικα και ομιλεί αγγλικά, γαλλικά και ισπανικά.

**ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ:
ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ ΤΟΥ
ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ**

Ν. Μελανίτης, Καθηγητής ΣΝΔ



Σχήμα 1: Οι κινητήριες Τεχνολογίες για τη Σύγχρονη Ναυτική Άμυνα. Από την μελέτη του Αμερικανικού Εθνικού Συμβουλίου Έρευνας για το Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό

Η Επιστήμη και η Τεχνολογία των Υλικών καλύπτει μία πολυτομεακή επιστημονική περιοχή και αποτελεί μία από τις 9 κατευθύνσεις αιχμής για την ναυτική άμυνα του μέλλοντος. Ύστερα από μία 10ετή μελέτη διερεύνησης των τεχνολογικών προοπτικών για το Αμερικανικό Ναυτικό ως το 2035, το Εθνικό Συμβούλιο Έρευνας κατέληξε σε μία ολοκληρωμένη στρατηγική ανάπτυξης που συνοψίζεται στο Σχήμα 1.

Ειδικότερα για την Επιστήμη των Υλικών, η μελέτη εκτιμά πως οποιαδήποτε ανάπτυξη και καινοτομία στο άμεσο μέλλον θα πρέπει να προσεγγίζει τις μηχανικές και φυσικές ιδιότητες των Υλικών σε ατομική και μοριακή κλίμακα (κατανόηση της μικρο- και νανο-δομής) και να σχεδιάζει νέα υλικά με υπολογιστικές μεθόδους. Μόνο έτσι θα μπορέσουν να υπάρξουν επιπλέον βελτιώσεις στα συμβατικά και τα προηγμένα ναυ-

τικά υλικά όπως τα σιδηρούχα κράματα, σύνθετα υλικά με μήτρα τιτανίου, πολυμερικά σύνθετα, κεραμικά υψηλών θερμοκρασιών, ημιαγωγοί ευρείας κενής ζώνης, οπτικά υλικά και επιλακύνσεις, και έξυπνα υλικά (φερροηλεκτρικά, φερρομαγνητικά και φερροελαστικά). Η ανάπτυξη υλικών με προηγμένες δυνατότητες θα επιτρέψει την περαιτέρω εξέλιξη ηλεκτρομηχανικών συστημάτων και αισθητήρων αλλά των συστημάτων που βασίζονται σε ολοκληρωμένα κυκλώματα.

Η ανωτέρω προσέγγιση (κατανόηση μικροδομής και υπολογιστικός σχεδιασμός) συνδυαζόμενη με νέες τεχνικές σύνθεσης υλικών (επιμεταλλώσεις με ιόντα υψηλής ενέργειας, χημική εναπόθεση ατμών, κ.α.) θα επιτρέψει την ανάπτυξη υλικών με μικρότερη πυκνότητα ατελειών και κατά συνέπεια βελτιωμένες ιδιότητες.

Τεχνολογικές τάσεις στην ανάπτυξη νέων Υλικών

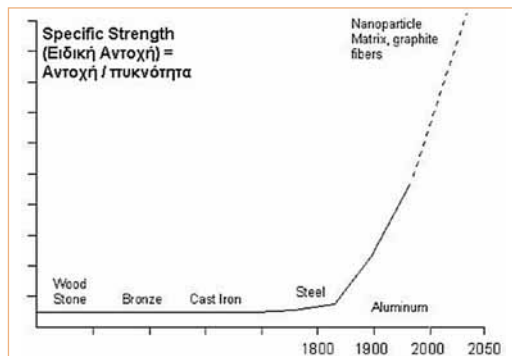
Ο υπολογιστικός σχεδιασμός νέων υλικών, βασισμένος στην κατανόηση της μικροδομής των υλικών και η σύνθεση νέων υλικών προϋποθέτει την προσομοίωση δομών και διεργασιών. Η προσομοίωση αποτελεί την οικονομικά αποδοτικότερη διαδικασία καθώς βασίζεται σε μοντέλα δομής και λειτουργίας, τα οποία επιβεβαιώνονται υπολογιστικά στον υπολογιστή πριν την εφαρμογή τους σε εργαστηριακό και βιομηχανικό επίπεδο, μειώνοντας το κόστος ανάπτυξης.

Με την προσομοίωση περιγράφονται η δομή και οι ιδιότητες (π.χ.οι μικροδομές, οι ατέλειές τους, η πρόσφυση διαφορετικών φάσεων, οι θερμοδυναμικές, οι μηχανικές ιδιότητες των Υλικών) αλλά και οι διεργασίες παραγωγής σε μικροσκοπικό επίπεδο (όπως ανάπτυξη υμενίων, χημική εναπόθεση ατμών, επιταξιακή ανάπτυξη, κ.α.) και σε μακροσκοπικό επίπεδο (π.χ. χύτευση, στερεοποίηση, μορφοποίηση, κ.α.).

Ποια είναι τα Υλικά του Μέλλοντος και ποιες ναυτικές εφαρμογές αφορούν: Έξυπνα υλικά και αισθητήρες, δομικά υλικά κανονικών και υψηλών θερμοκρασιών, Υλικά μηχανών πρόωσης, υλικά θαλάσσιου περιβάλλοντος, υπεραγωγοί και ημιαγωγοί βρίσκονται στην πρώτη γραμμή του ενδιαφέροντος.

Έξυπνα υλικά με ενσωματωμένους αισθητήρες και ενεργοποιητές θα αποτελέσουν την κύρια εξέλιξη σε εξαρτήματα, δομικά μέρη και συστήματα του πλοίου του μέλλοντος. Γνωστά και ως κράματα μνήμης σχήματος (memory shape alloys), τα υλικά αυτά έχουν την ικανότητα να υφίστανται μορφικές αλλαγές, όταν και όπως χρειάζεται, εφόσον λειτουργούν μέσα σε ένα ολοκληρωμένο ηλεκτρομηχανικό σύστημα.

Το ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τα νανο-υλι-

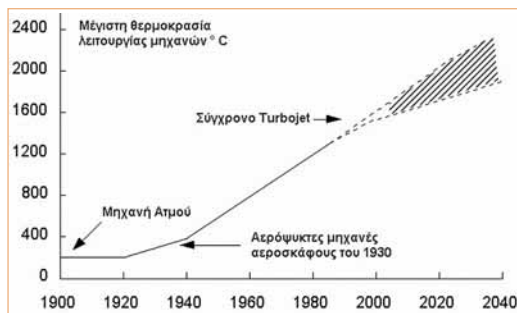


Σχήμα 2. Εξέλιξη της ειδικής Αντοχής δομικών υλικών στο πέρασμα των αιώνων

κά αναδεικνύεται υπό το πρίσμα της αναμενόμενης μετατροπής των πλοίων σε ολοκληρωμένα συστήματα ενεργειακής ισχύος και πρόωσης. Τα μαγνητικά νανο-υλικά θα συνδράμουν εντυπωσιακά στις δυνατότητες αποθήκευσης ενέργειας.

Η αντοχή και η δυσκαμψία των δομικών υλικών (που βρίσκουν εφαρμογή στις πλωτές κατασκευές αλλά και στα εξαρτήματα μηχανών) αποτελούν ιδιότητες προτεραιότητας για το πλοίο του μέλλοντος. Αξιοσημείωτη είναι η εξέλιξη της ειδικής αντοχής (λόγος αντοχής - πυκνότητας) των δομικών υλικών με το πέρασμα των χρόνων και οι προβλέψεις για το άμεσο μέλλον (Σχήμα 2)

Μεταλλικές και κεραμικές επικαλύψεις επιφανειών χρησιμοποιούνται ήδη σήμερα για τη βελτίωση της επίδοσης και επέκτασης της διάρκειας ζωής των πτερυγίων αεροστροβίλων. Η αποφυγή της διάβρωσης και της οξείδωσης σε υψηλές θερμοκρασίες (>2000° C) και η μείωση του υψηλού κόστους συντήρησης - καθώς οι αμυντικοί προϋπολογισμοί έχουν τάση πτωτική - αποκτούν ιδιαίτερη σημασία. Καρβίδια και νιτρίδια του πυριτίου, καρβίδια του βορίου και του τιτανίου, υμένια συνθετικού διαμαντιού, σύνθετα υλικά άνθρακα-άνθρακα αναπτύσσονται ήδη για τους λόγους αυτούς.



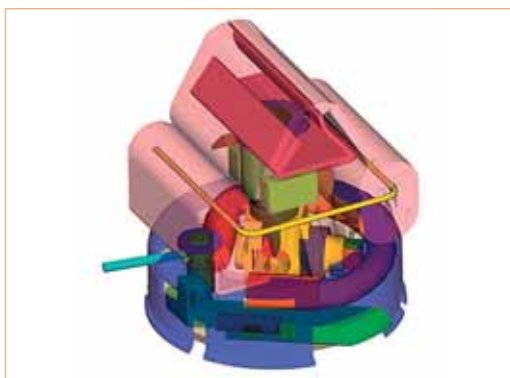
Σχήμα 3. Η μέγιστη θερμοκρασία λειτουργίας στις θερμικές μηχανές στο πέρασμα των χρόνων

Οι ναυτικές μηχανές προβλέπεται να έχουν μικρότερο βάρος, ικανότητα λειτουργίας σε μεγαλύτερο εύρος θερμοκρασιών (Σχήμα 2), καλύτερη αντίσταση σε διάβρωση και οξειδωση. Σύνθετα υλικά, κράματα αλουμινίου και μεσομεταλλικές ενώσεις αποτελούν τους καλύτερους υποψήφιους. Πτερύγια αεροστροβίλων από μονοκρυσταλλικά υλικά Νικελίου - Αλουμινίου (για αντίσταση σε ερπυσμό), αεροσυμπιεστές από σύνθετα υλικά με μήτρα αλουμινίου ενισχυμένα με ίνες καρβιδίου του πυριτίου, κελύφη μηχανών από μεσομεταλλικές ενώσεις g-TiAl με υψηλότατη δυσκαμψία, αποτελούν μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα.

Η ανάγκη για καλύτερα και ευκολότερα συγκολλησιμα ναυπηγικά υλικά με μεγαλύτερη αντοχή στη μηχανική διάβρωση και υψηλότερη αντίσταση στην διάδοση ρωγμών λόγω κόπωσης αναμένεται να οδηγήσει στην αξιοποίηση και εξέλιξη των τιτανιούχων κραμάτων και των συνθέτων υλικών με μήτρα τιτανίου.

Πλην των δομικών υλικών τα μελλοντικά ναυτικά συστήματα απαιτούν εξελίξεις σε μερικές ακόμα κατηγορίες υλικών, όπως: υπεραγωγοί και μαγνητικά υλικά, οργανικά υλικά και επικαλύψεις, ενεργητικά υλικά και ημιαγωγοί υψηλών θερμοκρασιών.

Οι ναυτικές εφαρμογές της υπεραγωγι-



Σχήμα 4. Νανοκρυσταλλικά υλικά και ημιαγωγοί ενσωματώνονται στην κεφαλή πυραυλικών συστημάτων

μότητας συμπεριλαμβάνουν υπεραγωγίμους μαγνήτες για ηλεκτρικούς κινητήρες και συστήματα πρόωσης, υπεραγωγίμους μαγνητικούς αισθητήρες για ανίχνευση ναρκών, υπεραγωγίμα μαγνητικά συστήματα για αποθήκευση ενέργειας και υλικά για χαμηλής ισχύος αναλογικά και ψηφιακά κυκλώματα.

Βελτιωμένα μαγνητικά υλικά θα απαιτηθούν για μαγνητικούς αισθητήρες χαμηλού κόστους και υψηλής ευαισθησίας με εφαρμογές σε μαγνητόμετρα, αντέννες καθώς και για βιολογικούς και χημικούς αισθητήρες.

Προηγμένοι ενεργοποιητές από νανο-υλικά ενσωματωμένοι στις κεφαλές πυραυλικών συστημάτων θα προσδώσουν ανταγωνιστική πρωτοπορία στους κατόχους τους.

Καθώς το ζήτημα της επέκτασης της διάρκειας ζωής των πλοίων θα καθίσταται κρίσιμότερο, τεχνικές και υλικά επίστωσης θα αναπτυχθούν περαιτέρω με στόχο την μείωση της οπισθελκουσας δύναμης και των αντιστάσεων τριβής των πλοίων με το νερό αλλά και την αντιμετώπιση των ρυπαντικών επικαθήσεων στο κύτος του σκάφους.

Η ασφάλεια στο πλοίο και το υποβρύχιο επιβάλλει την εξέλιξη των πολυμερών υλικών που ήδη χρησιμοποιούνται, την βελ-

τίωση της θερμο-οξειδωτικής τους σταθερότητας σε υψηλές θερμοκρασίες και την βελτίωση των πυρίμαχων ιδιοτήτων τους.

Το Πολεμικό Πλοίο του Μέλλοντος

Προηγμένα υλικά ενεργοποίησης στις πυραυλικές κεφαλές, UAVs με αισθητήρες υψηλών επιδόσεων σκάφη προστατευμένα με επικαλύψεις πυρίμαχες και αντιδιαβρωτικές με μεγαλύτερη διάρκεια ζωής και χαμηλότερο κόστος συντήρησης, νέοι αισθητήρες ανίχνευσης βλαβών με δυνατότητες συνεχούς ελέγχου, μικρότεροι, ελαφρότεροι και αποδοτικότεροι κινητήρες χάρη στη χρήση υπεραγωγίων υλικών, ανασχεδιασμός του σκάφους με στόχο την μείωση της ανιχνευσιμότητάς του, υπεραγωγία φίλτρα που επιτρέπουν επικοινωνίες σε περιοχές υψηλού ηλεκτρονικού θορύβου αλλά και δυνατότητες υποθαλάσσιων επικοινωνιών, μηχανές από υλικά που θα επιτρέπουν χαμηλότερο κόστος παραγωγής και μεγαλύτερη διάρκεια ζωής, ημιαγωγοί

και φωτονικά υλικά με νέες δυνατότητες στις ασφαλείς επικοινωνίες και την επεξεργασία σήματος. Τα παραπάνω θα αποτελούν σε λίγα χρόνια συμβατικές τεχνολογίες πάνω σε μία σύγχρονη ναυτική πλατφόρμα. Τεχνολογίες που τα στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού πρέπει να κατέχουν και αντιλαμβάνονται για να τις αξιοποιούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στην εκτέλεση των υψηλών καθηκόντων τους.

Βιβλιογραφία

1. Technology for the United States Navy and Marine Corps, 2000-2035: Becoming a 21st Century Force; Vol. 2: Technology
2. Materials Science and Engineering for the 1990s: Maintaining Competitiveness in the Age of Materials, National Academy Press, 1989
3. Ναυσίβιος Χώρα, Περιοδική Έκδοση Ναυτικών Επιστημών, Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, 2006

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ο Ν. Μελανίτης είναι Μηχανολόγος Μηχανικός (Πανεπ. Πατρών 1987) και Διδάκτωρ του Πανεπιστημίου του Λονδίνου (Queen Mary College, 1991). Η επιστημονική του ειδίκευση του εντάσσεται στις περιοχές μηχανολογίας, τεχνολογίας και επιστήμης των υλικών και πειραματικής μηχανικής (μεταλλικών, πολυμερών και συνθέτων υλικών). Η επαγγελματική και πρακτική του εμπειρία σε θέματα έρευνας και καινοτομίας, μεταφοράς τεχνολογίας και διαχείρισης έργου έχει προκύψει από την βετή απασχόλησή του ως συμβούλου τεχνολογίας και συντονιστή του Δικτύου ΠΡΑΞΗ (Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας). Το 1998 ορίστηκε από τη ΓΓΕΤ ως National Contact Point για το 5ο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Πλαίσιο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, ενώ το 2002 ορίστηκε ως εθνικός εμπειρογνώμονας του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Innovation (FP6) και μέλος στην Τεχνική Επιτρο-

πή του Advanced Vehicle Technologies RTO/NATO. Από το 1999 είναι Καθηγητής Τεχνολογίας Ναυτικών Υλικών της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Έχει διδάξει τα μαθήματα της Πειραματικής Αντοχής των Υλικών, της Μεταλλουργίας και της Τεχνολογίας Καυσίμων και Λιπαντικών και έχει εκπονήσει πλήθος πραγματογνωμοσυνών για το Π.Ν. σε θέματα αστοχίας υλικών. Ο Ν. Μελανίτης έχει συμμετάσχει σε πλήθος ερευνητικών προγραμμάτων και έχει δημοσιεύσει περισσότερες από 40 εργασίες σε διεθνή επιστημονικά περιοδικά και σε πρακτικά επιστημονικών συνεδρίων, 2 διδακτικά εγχειρίδια ενώ έχει δώσει πλήθος διαλέξεων σε διεθνείς εκδηλώσεις για θέματα καινοτομίας, μεταφοράς τεχνολογίας και αξιοποίησης ερευνητικών αποτελεσμάτων. Ως το Δεκέμβριο του 2007 αναφέρονται περισσότερες από 250 ετεροαναφορές στο συγγραφικό έργο του.

**Η ΔΙΕΘΝΟΛΟΓΙΑ ΣΤΗΝ
ΤΟΥΡΚΙΑ ΚΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΩΣ
ΠΥΡΗΝΑΣ ΤΗΣ
ΔΙΕΘΝΟΛΟΓΙΚΗΣ
ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ**

**Δρ. Κυριάκος Μικέλης,
Διεθνών Σχέσεων Παντείου Πανεπιστημίου**

1. Εισαγωγή

Το αμφίδρομο της σχέσης της κοινωνικής/πολιτικής πραγματικότητας με την κοινωνική/πολιτική επιστήμη (δηλαδή το ότι η πρώτη επηρεάζεται από τη δεύτερη και το αντίστροφο) δεν είναι άγνωστο ούτε στους γνωσιολογικά ευαίσθητους διαμορφωτές της πολιτικής ούτε στους ίδιους τους επιστήμονες. Ειδικά οι τελευταίοι γνωρίζουν καλά δύο στοιχεία. Πρώτον, γνωρίζουν ότι η κατανόηση της διεθνούς πολιτικής και της εξωτερικής πολιτικής κάθε κράτους (είτε αυτό χαρακτηρίζεται μεγάλη δύναμη είτε όχι) περιλαμβάνει σαφώς αλλά δεν εξαντλείται απλώς στην κατανόηση της εξωτερικής πολιτικής της μίας ή των λίγων υπερδυνάμεων, καθώς συμπεριλαμβάνει τη διερεύνηση τόσο των συγκεκριμένων μηχανισμών, που συντελούν στη μία ή στην άλλη ιστορική εξέλιξη της διεθνούς πολιτικής, όσο και των επακριβών αιτιών και περιεχομένου της εξωτερικής πολιτικής. Δεύτερον, γνωρίζουν ότι η ανάπτυξη των κοινωνικών και των θετικών επιστημών σε συγκεκριμένο χωρο-χρονικό πλαίσιο δεν εξαντλείται απλώς στη χρησιμοποίηση του κοινώς εγνωσμένου παγκόσμιου επιστημονικού έργου, ως κριτηρίου για την αξιολόγηση του τοπικά παραγόμενου επιστημονικού έργου. Περιλαμβάνει επίσης τη διερεύνηση του ακριβούς περιεχομένου του επιστημονικού έργου και των εσωτερικών και εξωτερικών της επιστήμης μηχανισμών και παραγόντων, οι οποίοι συντελούν στη μία

ή στην άλλη ιστορική εξέλιξη της γενικά αλλά και ειδικά σε κράτη/περιφέρειες.¹

Με βάση αυτό το αφαιρετικό εφευρητήριο, το παρόν άρθρο διερευνά την αλληλεπίδραση του δημόσιου και του επιστημονικού λόγου και ειδικότερα το ρόλο της ασφάλειας στη διεθνολογική συζήτηση στην Τουρκία. Με τον όρο 'διεθνολογία' εννοείται καταρχάς η επιστήμη των Διεθνών Σχέσεων, δηλαδή η επιστήμη γνώμονας της οποίας είναι οι σχέσεις των κρατικών και διακρατικών πολιτικών οντοτήτων.

Η κατανόηση της εξωτερικής και της διεθνούς πολιτικής όπως και της ίδιας της μελέτης της εντός οποιουδήποτε κράτους και ειδικά εντός του συγκεκριμένου δύσκολα θα μπορούσε να νοηθεί άσχετη παραγόντων που χαρακτηρίζονται 'αντικειμενικοί' και αφορούν στη γεωγραφική θέση του και στα γεωπολιτικά του ενδιαφέροντα, προβλήματα ή διλήμματα. Σε τι ακριβώς συνίστανται αυτοί οι αντικειμενικοί παράγοντες; Πρόκειται για: i) τη διατήρηση σχετικώς μακρών συνόρων με τρεις διακριτές περιοχές, δηλαδή τα Βαλκάνια, τη Μέση Ανατολή και την ευρύτερη περιοχή της Μαύρης Θάλασσας που περιλαμβάνει τη Ρωσία-τέως Ε.Σ.Σ.Δ., ii) τη διαδοχή της οθωμανικής αυτοκρατορίας από την Τουρκία, ο περίγυρος της οποίας είναι τα έθνη-κράτη στα οποία 'έσπασε' η εν λόγω αυτοκρατορία και iii) τη συμβίωση με ισχυρό δρώντα του γειτονικού περιβάλλοντος που έχει ενίοτε υπάρξει κάτι παραπάνω από επεισοδιακή, την τέως Ε.Σ.Σ.Δ.² Παρότι τούτο δεν πρέπει να συγ-

1 Π.χ. για το πρώτο βλ. Platias A. (1996) "High Politics in Small Countries" in Ifestos P. (ed.) "Cosmos Yearbook 1995. The Hellenic Review of International Relations" Athens: Institute of International Relations, 155-168 και για το δεύτερο (με ειδική αναφορά στη διεθνολογία) βλ. Crawford R. & Jarvis D. (eds) (2001) "International Relations: Still an American Social Science? Towards Diversity in International Thought" New York: State University of New York Press, JØrgensen K.E. & Knudsen T. (eds) (2006) "International Relations in Europe. Traditions, Perspectives and Destinations" London: Routledge.

2 Ενδεικτικά βλ. τη βιβλιογραφία σε Sever A. (1998) "The Compliant Ally? Turkey and the West in the Middle East 1954-1958" Middle Eastern Studies, 34, 2, 73-90: p. 87, n.

χέεται με το βαθμό της ύπαρξης άμεσης απειλής ή πραγματικής εισβολής (όπως συνέβη με την Ελλάδα στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο), αυτοί οι παράγοντες έχουν ενισχύσει την εγχώρια προσέγγιση της εξωτερικής πολιτικής σε όρους ιδιαίτερων προβλημάτων και διλημάτων ασφαλείας, με την έννοια ότι το κράτος βρίσκεται σε στρατηγικά επισφαλή θέση και βάλλεται ή απειλείται.

Όμως, η σχέση αυτών των παραγόντων με τη συγκεκριμένη ανάδειξη της εξωτερικής πολιτικής και της μελέτης της δεν είναι ούτε αυτόματη ούτε αυτονόητη, οπότε επιδέχεται τη συστηματική επιστημονική διερεύνηση, η οποία εν προκειμένω διεκπεραιώνεται μεθοδολογικά μέσω της ανάλυσης περιεχομένου και ειδικά του επιστημονικού λόγου. Ειδικότερα, διερευνάται και καταδεικνύεται αξιολογικώς ουδέτερα το πώς οι ίδιοι οι Τούρκοι επιστήμονες έχουν παρατηρήσει αυτή τη σχέση και το αν η σχετική παρατήρηση εμπεριέχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, ειρωνείες ή παράδοξα. Αυτό που αποφεύγεται είναι η συχνή δογματική καταγραφή/αξιολόγηση του διεθνολογικού περιεχομένου στη βάση της υιοθετούμενης προσέγγισης, δηλαδή ο αφορισμός του τύπου 'η διεθνολογία στην Τουρκία χαρακτηρίζεται από τον πολιτικό ρεαλισμό και γι' αυτό εξ ορισμού είναι/δεν είναι επιστημονικώς ορθή' ή 'η διεθνολογία στην Τουρκία χαρακτηρίζεται από επικριτικές του πολιτικού ρεαλισμού θεωρήσεις και γι' αυτό εξ ορισμού είναι/δεν είναι επιστημονικώς ορθή'. Η ανάδειξη του εξεταζόμενου εμπειρικού υλικού οδηγεί σε μία πολυδιάστατη αλλά και αρκούντως σαφή εικόνα.

Το επόμενο τμήμα του άρθρου εστιάζει στο αίσθημα της δυσπιστίας και καχυποψίας έναντι του πολιτικού ρόλου της Δύσης, το οποίο αποδίδεται συμβολικά ως φόβος για την επανάληψη της συνθήκης των Σεβρών, όπως αυτό καταγράφεται στο επιστημονικό έργο δρώντων διεθνολόγων στη χώρα. Το μεθεπόμενο γενικεύει το εν λόγω αίσθημα ως μία προσλαμβανόμενη δεσπύζουσα κουλτούρα ασφάλειας. Το τμήμα 4 διερευνά το σύνδεσμο αυτής της κουλτούρας με την ανάπτυξη της διεθνολογίας στην Τουρκία όπως και το τμήμα 5, το οποίο εστιάζει στο βαθμό και εν τέλει στους περιορισμούς της επιστημονικής κριτικής, με ειδική αναφορά στην προσέγγιση των ελληνοτουρκικών.

2. Η 'Σεβροφοβία'

Η Τουρκία προέκυψε ως διάδοχος μίας αυτοκρατορίας, της οθωμανικής. Αυτό είχε επιπτώσεις σε δύο επίπεδα: το γνωστικό και το πολιτικό. Γνωστικά, σήμαινε τη μη άντληση από συγκεκριμένο διοικητικό ή εκπαιδευτικό σύστημα κύρια ή αποκλειστικά, καθώς το κράτος δεν αποτελούσε πρότερο τμήμα αυτοκρατορίας όπως η βρετανική και η γαλλική. Ταυτόχρονη ήταν η δυτική γνωστική παρακαταθήκη που εν πολλοίς έχει γίνει αποδεκτή κατά την κυρίαρχη οπτική, με την έννοια της λειτουργίας της Δύσης ως του ιδεοτύπου για τη συγκρότηση του εγχώριου πολιτικού-θεσμικού και γνωστικού υποβάθρου, έστω μέσω ισχυρών πιέσεων ομοιογένειας και παρά τις όποιες αντιφάσεις, αντιδράσεις ή φυγόκεντρες εναλλακτικές.³ Πολιτικά, αυτή η δια-

3 Βλ. Öncü A. (1993) "Academics: The West in the Discourse of University Reform" in Heper M., Öncü A. & Kramer H. (eds) "Turkey and the West: Changing Political and Cultural Identities" London: I.B. Tauris, 142-176: pp. 144-145, Keyman F. (1995) "On the Relation Between Global Modernity and Nationalism: The Crisis of Hegemony and the Rise of Islamic Identity in Turkey" New Perspectives on Turkey, 13, 93-120: p. 97. Για ειδική αναφορά στη διεθνολογία βλ. Aral B. (2005) "An Inquiry Into the Turkish School' of International Law" European Journal of International Law, 16, 4, 769-785: pp. 782-783.

δοχή συνοδεύτηκε από το έντονο αίσθημα δυσπιστίας και καχυποψίας έναντι του πολιτικού ρόλου της Δύσης όπως και της υπέρμετρης εξωτερικής επιρροής σε εξωτερικά και σε εσωτερικά ζητήματα, δίχως να αποκλείεται ένας κάποιος βαθμός διπλωματικού συντονισμού. Σύμβολο αυτού του αισθήματος αποτελεί το γεγονός της Συνθήκης των Σεβρών και η προσλαμβανόμενη ανάγκη για τη μη επανάληψή του. Παρότι οι συνέπειές του ενδεχομένως δεν πρέπει να υπερτιμούνται, τουλάχιστον όσον αφορά στη ρητή αποξένωση από τη Δύση, εντούτοις εκείνο έχει υπάρξει έντονο σε περιπτώσεις που -κατά κοινή πρόσληψη- οι μεγάλες δυνάμεις απέτυχαν στην επαρκή υποστήριξη της Τουρκίας:

“Από την ίδρυσή της, η δημοκρατία της Τουρκίας έχει επιβιώσει σε ένα επικίνδυνο τμήμα του κόσμου περικυκλωμένη από μη φιλικούς γείτονες. Σε απάντηση της αντίληψης περί πολιορκίας, έχει αναδειχθεί μία νοοτροπία αυτάρκειας. Η φράση ‘προσανατολισμός στην ασφάλεια’ μοιάζει ήπια έκφραση για την κινητήριου πολιτική αρχή της Τουρκίας. Έτσι οι αμερικανικές παραινήσεις, όσο επίμονες και να είναι, δεν μειώνουν τη μακρά τουρκική ιστορική μνήμη. Οι υποσχέσεις για υποστήριξη εκ μέρους των Ηνωμένων Πολιτειών περνούν υπό τη βά-

σανο της πρόσφατης ιστορίας που χαρακτηρίζεται, για πολλούς Τούρκους, από την αμερικανική αναξιοπιστία και αδιαφορία για τα ζωτικά συμφέροντα της Τουρκίας.”⁴

Σε αυτό το πλαίσιο, επαναλαμβανόμενο θέμα του λόγου για την τουρκική εξωτερική πολιτική αποτελεί “το ότι η Τουρκία είναι περικυκλωμένη από εχθρικά έθνη που αδιαλείπτως επιχειρούν την υπονόμευση της εθνικής της ενότητας, της εδαφικής της ακεραιότητας και της πολιτικής κυριαρχίας της”.⁵ Συγκεκριμένα, αυτό που γίνεται αντιληπτό ως επιβλαβείς για την Τουρκία πρακτικές και σκοποί άλλων κρατών και δη των μεγάλων δυνάμεων -σε συνεργασία με τους γείτονές της- έχει δημιουργήσει, σε συνδυασμό με την αρνητική της εικόνα στο εξωτερικό, “ένα αίσθημα συνεχούς όχλησης άρα και ένα ‘σύνδρομο ασφάλειας’ μέσα στη χώρα” ή ένα “σύνδρομο εθνικής ασφάλειας που είναι εμποτισμένο στο τουρκικό πολιτικό σύστημα”.⁶ Υπό αυτή την έννοια, “η τουρκική πολιτική εθνικής ασφάλειας συνεχίζει να επηρεάζεται από τη Σεβροφοβία”, δηλαδή το αίσθημα του κινδύνου αποδυνάμωσης και διάλυσης του κράτους που απορρέει από ενέργειες δυνάμεων έξωθεν της μαζί με εσωτερικούς συνεργάτες.⁷ Στη σχετική βιβλιογραφία, η επισήμανση του συγκεκριμέ-

4 Kelleher A., Kuncel U. & Kharaman S. (2003) “Turkish Student Attitudes About the United States. Results From a Survey of 112 International Relations Majors at Two Universities in Ankara” *International Studies Perspectives*, 4, 3, 250-264: p. 254.

5 Aral B. (1997) “Turkey’s Insecure Identity from the Perspective of Nationalism” *Mediterranean Quarterly*, 8, 1, 77-91: p. 87.

6 Η πρώτη ρήση βρίσκεται στο Aydin M. (2003α) “Securitization of History and Geography: Understanding of Security in Turkey” *Southeast European and Black Sea Studies*, 3, 2, 163-184: p. 165. Η δεύτερη στο Aydinli E. (2002) “Between Security and Liberalization: Decoding Turkey’s Struggle with the PKK” *Security Dialogue*, 33, 2, 209-225: p. 210. Βλ. και Cizre Ü. (2003) “Demythologizing the National Security Concept: The Case of Turkey” *Middle East Journal*, 57, 2, 213-229.

7 Aydin op. cit.: p. 167. Επίσης βλ. Kirişçi K. (1999) “Turkey and the Mediterranean” in Stavridis S., Couloumbis T., Veremis T., Waites N. (eds) “The Foreign Policies of the European Union’s Mediterranean States and Applicant Countries in the 1990s” London: Macmillan, 250-294: pp. 258-

νου στοιχείου λαμβάνει χώρα συνήθως περιγραφικά, εν μέσω ενός οριακού και πάντως όχι ομοιόμορφου βαθμού υιοθέτησης. Δεν είναι ότι η 'Σεβροφοβία' υιοθετείται οπωσδήποτε αλλά ότι αν μη τι άλλο επισημαίνεται ως πραγματικότητα, με την έννοια ότι η διεθνοπολιτική σπτική πολλών Τούρκων πολιτών και πολιτικών ακόμα και διεθνολόγων την περιλαμβάνει. Πάντως, μία πιθανή προσέγγιση, που έπεται της επισήμανσης, αφορά στο ότι το σύνδρομο μπορεί και πρέπει να 'μειωθεί', πλην όμως υπό την προϋπόθεση της ευρωπαϊκής κατανόησης της υπόθεσης, παρέχοντας επαρκή εχέγγυα στις τουρκικές ελίτ & λ.χ. στη στρατιωτική.⁸

Σε κάθε περίπτωση, το κυπριακό ή αλλιώς "το πιο δημοφιλές θέμα για τους ερευνητές κατά τις τελευταίες τρεις ή τέσσερις δεκαετίες"⁹ αποτελεί για την πλειονότητα των Τούρκων την απόδειξη της έλλειψης βούλησης εκ μέρους των δυτικών δυνάμεων έναντι της Τουρκίας και της αντιμετώπισής της ως απλού συμμάχου και όχι ως γνήσιου μέλους της κοινότητάς τους.¹⁰ Εί-

ναι ενδιαφέρον ότι παρά την ενίοτε ισχυρή λειτουργία της δυτικής/ευρωπαϊκής ταυτότητας συμβολικά ως προτύπου, η θέση ειδικά της γειτονικής Ελλάδας σε αυτό έχει εν πολλοίς ληφθεί ως ασταθής ή επισφαλής, επιτείνοντας το αίσθημα της πολιτικής απειλής και της ανασφάλειας. Τούτο συνάδει με τη θεώρηση της Ελλάδας όχι ως μη ευρωπαϊκού κράτους (όπως έχει συχνά νοηθεί στην ελληνική περίπτωση έναντι της Τουρκίας) αλλά ως 'ψευδο'-ευρωπαϊκού.¹¹

3. Η κουλτούρα ασφάλειας

Συνάδουσα με το ως άνω αίσθημα έναντι της δυτικής πολιτικής ηγεμονίας και του κινδύνου της για την υπόσταση του κράτους είναι η "ιδιαιτέρη 'κουλτούρα ασφάλειας' η οποία υπερβαίνει σχεδόν όλες τις άλλες ανησυχίες" και η οποία έχει επηρεάσει βαθιά την εξέλιξη της τουρκικής κοινωνίας, ως προς το ότι "η παρούσα κατανόηση της ασφάλειας, εκ μέρους της επίσημης Τουρκίας, περιλαμβάνει όχι μόνο στρατιωτικά θέματα αλλά επίσης πολιτικές ευρύτερης οικονομικής και πολιτικής υφής, καθό-

259, Bilgin P. (2005) "Turkey's Changing Security Discourses: The Challenge of Globalisation" *European Journal of Political Research*, 44, 2, 175-201: pp. 183-185. Για το συγκεκριμένο φόβο ειδικά αναφορικά με το κουρδικό βλ. Aral, op. cit. (1997): p. 86, Kirişci K. & Winrow G. (1997) "The Kurdish Question and Turkey: An Example of a Trans-state Ethnic Conflict" London: Frank Cass: pp. 193 & 209-210, Aydınli, op. cit.: p. 215.

8 Βλ. Kirişci, Winrow, op. cit.: p. 209, Aydınli, op. cit.: p. 222

9 Hatipoğlu E. (1995) "Turkey" in Ciavarini Azzi G.C. (ed.) "Survey of Current Political Science Research on European Integration Worldwide: 1991-1994" Brussels: International Political Science Research Association, 173-178: p. 176

10 Π.χ. Gönlübol M. (1975) "NATO and Turkey" in Karpat K. (and contributors) "Turkey's Foreign Policy in Transition. 1950-1974" Leiden: E.J. Brill, 13-50: pp. 14 & 17 όπως και 20-21

11 Αυτό περιγράφεται (δηλαδή δεν εκφράζεται/υιοθετείται καθαυτό) στο Güvenç S. (1998/1999) "Turkey's Changing Perception of Greece's Membership in the European Union" *Turkish Review of Balkan Studies*, 4, 103-130, Gündoğdu A. (2001) "Identities in Question: Greek-Turkish Relations in a Period of Transformation?" *Middle East Review of International Affairs*, 5, 1 (Ηλ. Διεύθυνση: <http://meria.idc.ac.il/journal/2001/issue1/jv5n1a8.html> -05/04/2004), Rumelili B. (2003) "Liminality and Perpetuation of Conflicts: Turkish-Greek Relations in the Context of Community-Building by the EU" *European Journal of International Relations*, 9, 2, 213-248: pp. 224-226 & 230-231. Βλ. τμήμα 5 του παρόντος άρθρου και ειδικά τις τελευταίες παραγράφους του

σον οι απειλές στην ασφάλεια δεν είναι μόνο στρατιωτικής φύσης”.¹² Με άλλα λόγια, πρόκειται για το ότι “[σ]την Τουρκία οι έννοιες εξωτερική πολιτική και πολιτική άμυνας και ασφάλειας σχεδόν ταυτίζονται”, ενώ “η έννοια της εθνικής ασφάλειας στην Τουρκία καλύπτει σχεδόν όλους τους τομείς της πολιτικής δράσης με πρώτον τον τομέα της εξωτερικής πολιτικής”.¹³

Εφόσον “είναι στη βάση της διάσωσης των ‘τουρκικών πατρώων εδαφών’ από εσωτερικούς και εξωτερικούς εχθρούς που διεσπαρμένα τμήματα των εθνικιστών ενώθηκαν σ’ ένα Ρεπουμπλικανικό μέτωπο”,¹⁴ τότε για μεγάλο χρονικό διάστημα από την ίδρυση της τουρκικής δημοκρατίας οι επιλογές για την εξωτερική και την εσωτερική πολιτική είχαν συνδεθεί στενά με την ιδιοσυγκρασία και τις κοσμοαντιλήψεις των ηγετικών στελεχών του νέου καθεστώτος, πολλά εκ των οποίων προέρχονταν από τις ένοπλες δυνάμεις, διεκδικώντας και προασπίζοντας τη λειτουργία του θυροφύλακα/θεματοφύλακα της ασφάλειας.¹⁵ Με δεδομένη την ενίσχυση του θεσμικού ρόλου των ενόπλων δυνάμεων στη λήψη αποφάσεων για την εξωτερική πολιτική, ακόμα και αργότερα όπως κατά τη δεκαετία 1980, οι αντιλήψεις και πρακτικές τους έχουν ιδιαίτερη σημασία, αν και πάντως σημαντικό στοιχείο

της υπόθεσης φαίνεται να αποτελεί η διάθεση ή μη της ίδιας της κοινωνίας των πολιτών για την υποστήριξη ή την αποδοχή της στρατιωτικής ηγεσίας ως φορέα προσδιορισμού του τι σημαίνει (αν)ασφάλεια.¹⁶

Κατά τον Α. Karaosmanoğlu αυτή η μακρόβια κουλτούρα ασφάλειας έχει μεταβληθεί με την πάροδο του χρόνου από επιθετική χροιά σε αμυντική, ταυτόχρονα επιτρέποντας τη συχνή υιοθέτηση του δυτικοκεντρικού προσανατολισμού της εξωτερικής πολιτικής.¹⁷ Σε αυτό το πλαίσιο, ο βασικός πυρήνας της στρατιωτικής σκέψης έχει προσδιοριστεί ως εξής:

“Οι Τούρκοι αξιωματικοί έχουν αποφύγει προσεκτικά κάθε ψευδαίσθηση για τη φύση του διεθνούς συστήματος. Η Ρεπουμπλικανική αρχή ‘ειρήνη στα του οίκου μας, ειρήνη στον κόσμο’ προϋπέθετε μία πολιτική που βασίζεται στη διατήρηση του status quo και στη διατήρηση ενός σχετικά ομοιογενούς εθνικού κράτους με μία διακριτή τουρκική ταυτότητα. Εντούτοις, αυτό θα επιτυγχανόταν σε ένα Μακιαβελικό κόσμο της πολιτικής δυνάμεων. Επίσης τα δυτικά κράτη λειτουργούσαν στο ίδιο σύστημα και ο χαρακτήρας τους ως πολιτισμένων και προοδευτικών δεν τα καθιστούσε ως έχοντα ανοσία έναντι των προσταγμάτων της πολιτικής δυνάμεων.”¹⁸

12 Aydin, op. cit.: pp. 164 και 182

13 Özcan G. (2002) “Πολιτικό Καθεστώς και Εξωτερική Πολιτική στην Τουρκία 1983-1993” στο Sönmezoglu F. (επιμ.) “Ανάλυση της Τουρκικής Εξωτερικής Πολιτικής. Μύθος και Πραγματικότητα” Αθήνα: INFOγνώμων (τ. Β’), 99-133: pp. 101 και 131

14 Canefe N. (2002) “Turkish Nationalism and Ethno-symbolic Analysis: The Rules of Exception” Nations and Nationalism, 8, 2, 133-155: p. 148

15 Tamkoç M. (1976) “The Warrior Diplomats: Guardians of the National Security and Modernization of Turkey” Salt Lake: University of Utah

16 Για τη σημασία αυτή βλ. Özcan, op. cit.: pp. 104-120 & 131-132, Özcan G. (2001) “The Military and the Making of Foreign Policy in Turkey” in Rubin B. & Kirisci K. (eds) “Turkey in World Politics. An Emerging Multiregional Power” Boulder: Lynne Rienner, 13-30. Για το ρόλο της κοινωνίας των πολιτών βλ. Aydin, op. cit.: pp. 173-175 & 180-181, Cizre, op. cit.: pp. 216-217 & 229

17 Karaosmanoğlu A. (2000) “The Evolution of the National Security Culture and the Military in Turkey” Journal of International Affairs, 54, 1, 199-216

Όμως, αυτή η προσέγγιση έχει καταλήξει να συμπεριλαμβάνει το ζήτημα της πολιτιστικής ταυτότητας, με γνώμονα τη μη επαρκή κατανόηση της Τουρκίας από τις άλλες δυνάμεις:

“Είναι αξιοσημείωτο ότι ενίοτε η ερμηνεία εκ μέρους των Τούρκων αξιωματικών για την πρόσφατη ιστορία προχώρησε πέραν της *realpolitik* και συμπεριέλαβε μία τάση προσέγγισης του κόσμου υπό την οπτική της αντιπαράθεσης του Χριστιανού vs του Τούρκου (Μουσουλμάνου). Πίστευαν ότι υπήρχε ιδιαίτερη ευρωπαϊκή προκατάληψη έναντι του Τούρκου και, ανά καιρούς, ο τουρκικός πόλεμος της ανεξαρτησίας θεωρούταν ως σύγχρονο επεισόδιο μίας μακρόχρονης πάλης εναντίον των σταυροφόρων. Αυτή η οπτική, αντίστοιχο της οποίας βρίσκεται και στους δυτικούς λαούς, συνέχισε να περιπλέκει την αντίληψη των Τούρκων αξιωματικών για τη Δύση.”¹⁹

Δηλαδή, η καθαυτό ανάδειξη του παράγοντα ταυτότητα στη διεθνολογική προβληματική δεν συνιστά πρωτοτυπία της διεθνολογίας γενικά, καθώς αυτός εμπλέκεται κατά κάποιον τρόπο ακόμα και στο στρατιωτικό λόγο (*discourse*), προστιθέμενος στη θεώρηση της *realpolitik*.

4. Η ανάπτυξη της διεθνολογίας στην Τουρκία

Η προσλαμβανόμενη θέση της Τουρκίας ως επισφαλούς συνάδει με την πρωταρχική έμφαση στην ανάλυση της διεθνολογίας σε όρους πολιτικής ισχύος και συμφέρο-

ντος. Αν η ασφάλεια είναι κορωνίδα στην συζήτηση της εξωτερικής πολιτικής, τότε ο επίλογος της εισαγωγικής ομιλίας αφιερωμένου συνεδρίου στη διδασκαλία της διεθνούς πολιτικής επιχείρησε εύλογα τη διακριτή άντληση περισσότερου ενδιαφέροντος για εκείνη εκ μέρους των σχετικών ελίτ, συνδέοντάς την με τη διατήρηση της ασφάλειας.²⁰ Σε αυτό το πλαίσιο, δεν συνιστά έκπληξη το ότι “ανάμεσα στους διεθνολόγους οι σπουδές για τον πόλεμο και την ασφάλεια όπως και η εξωτερική πολιτική της Τουρκίας έχουν εκτιμηθεί περισσότερο από τις σπουδές για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση”.²¹ Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η δυσπιστία για το θεωρούμενο ύποπτο ρόλο των μεγάλων δυνάμεων στη μη επαρκή στήριξη της Τουρκίας (αν όχι στη διάλυσή της, με την οθωμανική αυτοκρατορία ν’ αποτελεί βασικό παράδειγμα κατά τη συγκεκριμένη συλλογιστική) δεν εμπόδιζε το γνωστικό προσανατολισμό της προσέγγισης της ασφάλειας στη Δύση. Αυτό πιστοποιείται και από τη διαπίστωση ήδη στις αρχές της δεκαετίας 1960 πως, σε ό,τι αφορά τη διδασκαλία της διεθνούς πολιτικής στη Σχολή Πολιτικών Επιστημών του Πανεπιστημίου της Άγκυρας, “το πρόγραμμα και ο τρόπος διδασκαλίας αυτού του μαθήματος έχουν εισαχθεί από τα αγγλο-αμερικανικά πανεπιστήμια”.²²

Ταυτόχρονα η ανάλυση έχει υπάρξει καταρχάς κρατο-κεντρική & τουλάχιστον με την έννοια της τάσης για την προσέγγιση του (τουρκικού) έθνους-κράτους ως του

18 Karaosmanoğlu A. (1993) “Officers: Westernization and Democracy” in Heper et al., op. cit., 19-34: pp. 30-31

19 Ibid.: p.31

20 Bilge S. (1962) “Milletlerarasi Politika Öğretimi” στο M.P.Ö.S./“Milletlerarasi Politika Öğretimi Symposiumu” Ankara: Sevinç Matbaası (Ankara, 31/3-1/4/1961), 5-21: p. 21

21 Müftüler-Baç M. (2003) “Turkish Political Science and European Integration” *Journal of European Public Policy*, 10, 4, 655-663: p. 658

22 M.P.Ö.S., op. cit.: p. 26

βασικού ίσως και του μοναδικού παράγοντα/αντικειμένου προς μελέτη, αντανακλώντας τις κυρίαρχες προσεγγίσεις για τη θέση του κράτους στην τουρκική κοινωνία και συγκεκριμένα την ισχυρή θέση της οργανικής θεώρησης του κράτους. Αυτό ισχύει ειδικά κατά τη ψυχροπολεμική εποχή οπότε η σχετική διδασκαλία χαρακτηριζόταν από τη στοχαστική προδιάθεση προς τον κεμαλισμό, εν πολλοίς αγνοώντας τη μαρξιστική προσέγγιση, παρότι εκείνη ήταν υπαρκτή και ενίοτε έντονη (παρά τις όποιες ενδεχόμενες αντιδράσεις) σε άλλες κοινωνικές επιστήμες.²³ Πάντως ειρωνικά, η πιστοποίηση της ψυχροπολεμικής (αν μη τι άλλο) κυριαρχίας του (συνήθως α-θεωρητικά εκτυλισσόμενου) πολιτικού ρεαλισμού, που είναι συμβατή με την επίσημη επιδίωξη της εξωτερικής ασφάλειας, έχει λάβει χώρα όχι τόσο από τους υπερμάχους του όσο από επικριτικούς προς αυτόν επιστήμονες.²⁴

Όπως έχει τεθεί κατά τον πρόσφατο διεθνολογικό αυτο-αναστοχασμό, η ψυχροπολεμική κατοχή της πρωτοβουλίας των κινήσεων εκ μέρους των Η.Π.Α. ως υπερδύναμης συνεπαγόταν την επικέντρωση τόσο των τουρκικών ελίτ όσο και των επιστημόνων σε συγκεκριμένα θέματα τα οποία

αφορούν ειδικά στην τουρκική εξωτερική πολιτική. Αυτό συμβαίνει σύμφωνα με διαπιστώσεις ότι η έρευνα “έχει εστιάσει σε θέματα που θεωρούνται ότι ενέχουν σημαντική θέση στον προσανατολισμό της εξωτερικής πολιτικής της χώρας και είναι συνδεδεμένα με τις τελευταίες των εξελίξεων στις διεθνείς υποθέσεις” και ότι “οι Διεθνείς Σχέσεις έχουν νοηθεί για πολύ καιρό ως η μελέτη της εξωτερικής πολιτικής, συγκεκριμένα της τουρκικής εξωτερικής πολιτικής”.²⁵ Σε μεγάλο βαθμό, την ισχύ τούτου πιστοποιεί η συχνή υπο-τιτλοφόρηση μελετών με τη φράση ‘η τουρκική οπτική’, επικεντρώνοντας στην ιστορική και δη στη συμβαντολογική ανάδειξη της εθνικής άποψης αντί σε περιεκτική-συνολική ανάλυση.²⁶ Λόγος για κάπως εκτενή αλλαγή (το λιγότερο με την έννοια της θεματικής διεύρυνσης) μπορεί να γίνει στην περίπτωση της μετα-ψυχροπολεμικής ανάδυσης νέων προκλήσεων, αν και ήδη από νωρίτερα και δη τη δεκαετία 1970 η διεθνής οικονομία είχε προσελκύσει ιδιαίτερο ενδιαφέρον.²⁷ Το ίδιο ισχύει για την ευρωπαϊκή προοπτική, τουλάχιστον στο πλαίσιο της πολιτικής οικονομίας ακόμα και της νομικής επιστήμης όπως επίσης της πολιτικής επιστήμης τό-

23 Dağı. (1996) “Akademya, Devlet ve ‘Uluslararası İlişkiler’. Les Liaisons Dangereuses” *Liberal Düşünce*, cilt.1, no.2, 76-82: pp. 12-13 (παραπομπές σε ανάπτυπο που έχει δοθεί από το συγγραφέα). Σύγκρ. με Oran B. (1999) “Atatürk Milliyetçiliği: Resmi İdeoloji Diş Bir İnceleme” Ankara: Bilgi Yayınevi

24 Dağı, op. cit.: pp. 8-9, Aral B. (1999) “Türk Diş Politikası Söylemine Eleştirel Bir Yaklaşım: Türkiye-Avrupa Birliği Ortaklığı” *Liberal Düşünce*, Cilt. 4, No. 13, 58-71: pp. 58-59, Yurdusev N. (2003) Προσωπική επικοινωνία μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας

25 Η πρώτη ρήση βρίσκεται στο Hatipoğlu, op. cit.: p. 175 και η δεύτερη στο Yurdusev N. (1997) “The Study of International Relations in Turkey” *New Perspectives on Turkey*, 17, 181-190: p. 182

26 Βλ. Mathews J. (2004) “Composing Identities: Literacy Dilemmas of Periphery Scholars Negotiating the Theory/Policy Gap in International Relations” Paper delivered at the 45th I.S.A. Convention, Montreal, 17-20/03/2004. PDF File/ <http://www.isanet.org/archive.html>: pp. 8-11

27 Βλ. Hatipoğlu, op.cit.: pp. 175-176, Dağı, op. cit.: pp. 10-12, Turan I. (1997) “Siyasal Bilimler” στο *Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Bilim: Sosyal Bilimler*” Ankara: Türkiye Bilimler Akademisi, 183-201: p. 195

σο ερευνητικά όσο και διδακτικά & ιδίως κατά τα τέλη της δεκαετίας 1990. Επίκεντρο ήταν κυρίως οι ευρω-τουρκικές σχέσεις, η προοπτική της ένταξης και οι θεσμοί/μηχανισμοί λήψης αποφάσεων, ιδίως μετά τις γνωστές αποφάσεις της συνόδου κορυφής του Ελσίνκι.²⁸

5. Ο βαθμός κριτικής και τα όριά της

Ο προαναφερόμενος ρόλος της ασφάλειας τόσο στη λήψη των αποφάσεων εξωτερικής πολιτικής όσο και στην ίδια τη μελέτη της δεν πρέπει να συγχέεται με μία μονολιθική εικόνα, στο βαθμό που είναι υπαρκτή η προσθήκη ποικίλων θεωρητικών και εμπειρικών προβληματισμών στην αφήγηση της διεθνούς πολιτικής ως παιγνίου για την αναζήτηση/χρήση της πολιτικής ισχύος.²⁹ Πρόκειται για τη συμπλήρωση των επιστημονικών πρακτικών και ιδεών του παρελθόντος με την επικέντρωση στην προβληματική της ταυτότητας και δη ενίοτε περισσότερο ριζοσπαστικά σε σχέση με την προαναφερόμενη στρατιωτική κατανόηση του θέματος, συχνά μέσω της λεγό-

μενης αντι-θεμελιωτικής και σκεπτικιστικής επιστημολογίας, αναδεικνύοντας το πως υπάρχουν “διαφοροποιημένες ιδέες για το τι σημαίνει το ‘να κάνεις θεωρία’”.³⁰ Εν προκειμένω, αντικείμενο διερεύνησης συνιστά ο σύνδεσμος μεταξύ των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, του εκδημοκρατισμού, της εξωτερικής πολιτικής και της συγκρότησης της ταυτότητας, συμπεριλαμβανομένης της θεματικής περί ευρω-κεντρισμού και οριενταλισμού.³¹ Εφόσον όντως κατά τις προσλαμβάνουσες των ελίτ και οπωσδήποτε της στρατιωτικής η ασφάλεια έχει καλύψει σε μεγάλο βαθμό σχεδόν όλους τους τομείς της πολιτικής δράσης, όπως προαναφέρθηκε, φαίνεται ότι συνέπεια τούτου (ενδεχομένως μη επιδιωκόμενη ή πλήρως ελεγχόμενη) ήταν η τέτοιου είδους ερευνητική ενασχόληση και των διεθνολόγων.

Ενώ είναι θέμα εμπειρικής διερεύνησης ο βαθμός ισχύος της διαπίστωσης ότι “πολλοί στην Τουρκία συνειδητοποιούν τώρα ότι πρέπει να ξεπεράσει το φόβο της για ‘υποχώρηση’, άρα για ‘ήττα’ σε θέματα εθνικής σημασίας”,³² η γνωστική διαφοροποίηση φαίνεται να έχει επηρεάσει ως ένα

28 Βλ. Müftüler-Baç, *op. cit.*: pp. 656-660

29 Ειδικά για την τελευταία βλ. Gönlübol M. (1978) “Uluslararası Politika: İlkeler, Kavramlar, Kurumlar” Ankara: A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Sönmezoğlu F. (1995) “Uluslararası Politika ve Dış Politika Analizi” İstanbul: Filiz Kitabevi. Ειδικά σε ότι αφορά την τουρκική εξωτερική πολιτική, βλ. Sönmezoğlu F. (τ. Α’/2001 & τ. Β’/2002) “Ανάλυση Εξωτερικής Πολιτικής. Μύθος και Πραγματικότητα” Αθήνα, INFOγνώμων, με το οποίο σύγκρ. το Çaliş Ş., Dağı I. & Gözen R. (der.) (2001) “Türkiye’nin Dış Politika Gündemi: Kimlik, Demokrasi, Güvenlik” Ankara: Liberte Yayınları

30 Mathews, *op. cit.*: p. 17

31 Eralp A. (der.) (1996) “Devlet, Sistem ve Kimlik: Uluslararası İlişkilerde Temel Yaklaşımlar” İstanbul: İletişim Yayınları, Keyman F., Mutman M. & Yeğenoğlu M. (der.) (1996) “Örüntüizm, Hegemonya ve Kültürel Fark” İstanbul: İletişim Yayınları, Polat N. (1998) “Poststructuralism, Absence, Mimesis: Making Difference, Reproducing Sovereignty” *European Journal of International Relations*, 4, 4, 447-477, Dağı I. & Polat N. (1999) “Demokrasi ve İnsan Hakları El Kitabı” Ankara: Türk Demokrasi Vakfı, Bilgin P. (2003) “Individual and Societal Dimensions of Security” *International Studies Review*, 5, 2, 203-222, Yurdusev N. (2003β) “International Relations and the Philosophy of History: A Civilizational Approach” Basingstoke: Palgrave Macmillan

32 Aydın M. (2003β) “Crypto-optimism in Turkish-Greek Relations. What is Next?” *Journal of Southern Europe and the Balkans*, 5, 2, 223-240: p. 240

βαθμό το είδος της επιστημονικά κριτικής στάσης έναντι επιλογών ή στάσεων των επίσημων μηχανισμών λήψης αποφάσεων για εύρος θεμάτων. Παρότι η επιστημονική κριτική συνήθως αφορά εν γένει σε τακτικό-διαχειριστικό επίπεδο, όπου δεν αμφισβητείται διακριτά ο τελικός σκοπός ή ένα γενικό πλαίσιο αρχών, ενίοτε αφορά και σε συστατικό επίπεδο, όπου τέτοια αμφισβήτηση λαμβάνει χώρα. Όμως, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι ειδικά το τελευταίο συμβαίνει για θέματα στα οποία δεν ανήκει ακόμα και αντίστοιχα η θεώρηση των ελληνοτουρκικών, δηλαδή των σχέσεων με ένα γειτονικό κράτος κοινά λαμβανόμενο ως εχθρικό, ενώ πρόκειται για μία από τις λίγες περιπτώσεις κατά την οποία είναι εφικτή η γενική κινητοποίηση του έθνους.³³ Αν μάλιστα είναι ομολογουμένως υπαρκτές ορισμένες αναλύσεις νέων κυρίως διεθνολόγων οι οποίες θέτουν υπό κάποιον προβληματισμό τη θεώρηση της Ελλάδας στην Τουρκία, εντούτοις ο ελάχιστος αριθμός τους σε σχέση με το τεράστιο παραγόμενο επιστημονικό έργο αποδεικνύει το μη σχηματισμό μίας σχετικής εκτενούς και συστηματικής προβληματικής.³⁴

Ειδικότερα, εφόσον όντως η αφήγηση της διεθνούς πολιτικής ως παιγνίου για την ανα-

ζήτηση/χρήση της πολιτικής ισχύος είναι συνήθης γενικά (αν όχι κυρίαρχη, από ποσοτικής άποψης), τότε δεν προκαλεί έκπληξη η αντίστοιχη ιστορική αφήγηση της ελληνοτουρκικής αντιπαράθεσης.³⁵ Γνώμονάς της είναι η προσλαμβανόμενη ιστορική τάση της Ελλάδας προς επέκταση ή προς πρόκληση και διατήρηση εσωτερικών προβλημάτων και ανασφάλειας στην Τουρκία:

“Η δημοφιλής τουρκική εικόνα του ελληνικού ‘Πολέμου της Ανεξαρτησίας’ είναι αυτή μίας επανάστασης που έχει υποκινηθεί και υποστηριχθεί από τις μεγάλες δυνάμεις οι οποίες ‘χρησιμοποίησαν’ τους Έλληνες για το σκοπό τους να διαλύσουν την οθωμανική αυτοκρατορία.”³⁶

Ενώ η ταύτιση της συμπεριφοράς έναντι της οθωμανικής αυτοκρατορίας και εκείνης έναντι του τουρκικού κράτους μπορεί να χαρακτηριστεί και παράδοση στο βαθμό που αγνοεί τις διευρύνσεις πολλών βαλκανικών κρατών έναντι άλλων κρατών ή αυτοκρατοριών όπως και τη μοίρα των αυτοκρατοριών να διαλύονται (το οποίο άλλωστε επικυρώθηκε με την ανάδειξη του ιδίου του τουρκικού έθνους-κράτους), είναι ενδιαφέρον ότι για την πλειονότητα των διεθνολόγων (ακόμα και αυτών των οποίων το έργο είναι εκτενώς και ρητώς θεωρητικά εμποτισμένο) το

33 Aral, op. cit. (1997): p. 84. Για τη θέση του Έλληνα στην τουρκική ιστοριογραφία βλ. Aggeletopoulos G. (1997) “Modern Greek Historiography in Turkish Historiography, 1821-1922” M.A. Thesis. Boğaziçi University. Έκδοση στα ελληνικά: Αγγελετόπουλος Γ. “Νεότερη Ελληνική Ιστορία και Τουρκική Ιστοριογραφία. 1821-1922” στο Καραμπελιάς Γ., Αγγελετόπουλος Γ. & Φουρνατζοπούλου Ε. (1999) “Θέματα Τουρκίας” Αθήνα: Γόρδιος, 195-263

34 Βλ. τη βιβλιογραφία στην τελευταία υποσημείωση του τμήματος 2 του παρόντος άρθρου (υποσημείωση 11)

35 Bahcheli T. (1990) “Greek-Turkish Relations Since 1955” Boulder: Westview Press, Gürel Ş. (1993) “Turkey and Greece: A Difficult Aegean Relationship” in Balkir C. & Williams A. (eds) “Turkey and the European Union” London: Pinter, 161-190: pp. 165-165, Bölükbaşı S. (1992) “The Turco-Greek Dispute. Issues, Policies and Prospects” in Dodd C. (ed.) “Turkish Foreign Policy. New Prospects” England: The Eothen Press, 27-54, Sönmezoglu F. (2000) “Türkiye-Yunanistan İlişkileri ve Büyük Güçler. Kıbrıs, Ege ve Diğer Sorunlar” İstanbul: Der Yayınları Gürel, 1993α: pp. 164-165

36 Aydin, op. cit. (2003β): pp. 224-225. Βλ. Aydin, op. cit. (2003α): pp. 167-169

αίσθημα ανασφάλειας του ενός κράτους (και δη της Ελλάδας) για το άλλο είναι ασύμμετρη, ως προς το η γειτονική χώρα ανησυχεί περισσότερο και υπέρμετρα.³⁷ Όντως επίκεντρο ενδιαφέροντος για τα προβλήματα ασφάλειας της Τουρκίας δεν συνιστά πάντα η Ελλάδα ρητά. Ενδεικτικές είναι οι περιορισμένες αναφορές για την τελευταία στο σύγγραμμα “Η Εξωτερική Πολιτική της Τουρκίας σε Μετάβαση: 1950-1974”, παρότι αφιέρωνε δύο κεφάλαια στο κυπριακό.³⁸ Όμως, εφόσον όντως προσλαμβάνεται αυτή η ασυμμετρία, τούτο μάλλον οφείλεται λιγότερο στην έλλειψη της αίσθησης κάποιου είδους απειλής για τα μείζονα τουρκικά συμφέροντα και περισσότερο στην κοινή αίσθηση αντιμετώπισης της υπόθεσης με συγκεκριμένο τρόπο:

“Αποτελεί γενική πεποίθηση στην Τουρκία, τόσο στους λήπτες αποφάσεων όσο και στο λαό εν πολλοίς, ότι ένας διμερής διάλογος είναι αναγκαίος και ότι τα ζητήματα δεν είναι αδιέξοδα, με την προϋπόθεση ότι η Ελλάδα είναι ικανή να αναγνωρίσει τους νόμιμους φόβους και δικαιώματα της Τουρκίας στο Αιγαίο και έτοιμη να εμπλακεί σε ένα διάλογο με την Τουρκία δίχως ταυτόχρονα να επιχειρεί να κάνει κάτι εναντίον της εντός της Ε.Ε., του ΝΑΤΟ, του ΟΗΕ ή όπου αλλού η Τουρκία μειώνει προσωρινά την επαγρύπνησή της.”³⁹

Το ενδιαφέρον στη συγκεκριμένη πρότα-

ση δεν αποτελεί καθαυτό η πίστη ή έστω η έκκληση για διάλογο και συνεργασία αλλά η χρήση ενικού προσώπου και όχι πληθυντικού & δηλαδή η αναφορά στο άλλο κράτος και όχι και σε αμφότερα, όσον αφορά στην επισήμανση συγκεκριμένων προϋποθέσεων και χαρακτηριστικών του διαλόγου. Ειδικότερα το ενδιαφέρον συνίσταται στην ανάδειξη του προβλήματος και του εντοπισμού της λύσης του στη συμπεριφορά ενός και μόνον εκ των δύο βασικών εμπλεκόμενων εν τέλει, δίχως αυτό να σημαίνει ότι η συμφιλίωση ή η ενίσχυση των διακρατικών δεσμών αποτελεί πάντα κάτι το καθαυτό ανεπιθύμητο ή ανέφικτο. Σε κάθε περίπτωση, αυτή η πρόσληψη των ελληνοτουρκικών αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον, με δεδομένη την επίκλησή τους ως ενός ζητήματος ασφάλειας για την Τουρκία απλώς και όχι ως του κυρίαρχου θέματος ασφάλειας. Τότε, λειτουργεί μάλλον ‘εξιλεωτικά’ εν όψει των ευρύτερων κρίσιμων προκλήσεων της τουρκικής κοινωνικής/πολιτικής πραγματικότητας, με την έννοια της επιβεβαιωτικής λειτουργίας για την τουρκική ταυτότητα.⁴⁰

6. Συμπεράσματα

Ολοκληρώνοντας με την καταγραφή των συμπερασμάτων της παρούσας διερεύνησης του ρόλου της ασφάλειας στη διεθνολογική συζήτηση στην Τουρκία, καθί-

37 Aydin M. (1997) “Cacophony in the Aegean; Contemporary Turkish Greek Relations” *Turkish Yearbook of International Relations*, v. 27, 109-140: p. 135, Kut Ş. (2001) “Το Αιγαίο στην Τουρκική Εξωτερική Πολιτική” στο Sönmezoglu, op. cit. (2001/τ. Α’), 351-372: p. 372, Ayman G. (2002) “Ο Συσχετισμός Δυνάμεων και η Απειλή Χρήσης Βίας στις Τουρκοελληνικές Σχέσεις” στο Sönmezoglu, op. cit. (2002/τ. Β’), 151-165: p. 165

38 Karpat and contributors, op. cit.

39 Aydin, op. cit. (2003β): 238.

40 Για την έντονη συμβολική επιρροή της μικρασιατικής εκστρατείας στη δόμησή της, βλ. Birtek F. (2005) “Greek Bull in the China Shop of Ottoman ‘Grand Illusion’”. *Greece in the Making of Modern Turkey*” in Birtek F. & Dragonas T. (eds) (2005) “Citizenship and the Nation-State in Greece and Turkey” London: Routledge, 37-48.

σταται σαφές ότι, ακριβώς όπως η τουρκική εξωτερική πολιτική δεν κατανοείται με απλή αναγωγή της στην κατανόηση της αμερικανικής εξωτερικής πολιτικής, αντιστοίχως και η μελέτη της εξωτερικής πολιτικής εντός της Τουρκίας δεν κατανοείται με απλή αναγωγή της στην κατανόηση της σχετικής μελέτης γενικά ή εντός ενός κράτους (των Η.Π.Α.) του οποίου η ανάπτυξη της διεθνολογίας έχει ταυτιστεί σε μεγάλο βαθμό με την οικουμενική ανάπτυξη. Αντίθετα, αναδεικνύεται η μάλλον ποικίλη επιστημονική συμπεριφορά των διεθνολόγων, που δεν είναι άσχετη της γενικής παρατήρησης πως “ως ‘δημόσιοι λειτουργοί’ οι Τούρκοι ακαδημαϊκοί έχουν αποτελέσει την ενσάρκωση της επίσημης κρατικής ιδεολογίας, ταυτόχρονα επιχειρώντας την ανάδειξη ενός κριτικού οράματος με σκοπό την αμφισβήτησή της”.⁴¹

Τι μαθαίνουμε ειδικότερα; Μαθαίνουμε ότι το επιστημονικό έργο των διεθνολόγων στην Τουρκία περιλαμβάνει την καταγραφή του αισθήματος της δυσπιστίας και καχυποψίας τόσο δημόσια όσο και στους μηχανισμούς λήψης αποφάσεων, έναντι του πολιτικού ρόλου της Δύσης, το οποίο αποδίδεται συμβολικά ως φόβος για την επανάληψη της συνθήκης των Σεβρών και επιπλέον συνάδει με μία δεσπύζουσα κουλτούρα ασφάλειας. Οπωσδήποτε, η κρατοκεντρική προσέγγιση της πολιτικής αντανακλάται στην περίπτωση της διεθνούς και εξωτερικής πολιτικής, τουλάχιστον ψυχροπολεμικά. Η προσλαμβανόμενη θέση της Τουρκίας ως επισφαλούς συνάδει με την πρωταρχική έμφαση στην ανάλυση της διεθνολογίας σε όρους πολιτικής ισχύος. Τούτο δεν αποτελεί μονολιθική εικόνα, στο βαθμό που είναι υπαρκτή η προσθήκη κάποιων συμπληρωματικών ανησυχιών και

προσεγγίσεων στην αφήγηση της διεθνούς πολιτικής ως παιγνίου για την αναζήτηση/χρήση της πολιτικής ισχύος όπως και η κριτική στάση έναντι των επιλογών των επίσημων μηχανισμών λήψης αποφάσεων για εύρος θεμάτων, αφορώντας σε τακτικό-διαχειριστικό επίπεδο, όπου δεν αμφισβητείται διακριτά ο τελικός σκοπός ή ένα γενικό πλαίσιο αρχών, ακόμα και σε συστατικό επίπεδο. Όμως, η θεώρηση των ελληνοτουρκικών δεν ανήκει στην τελευταία περίπτωση.

Το σημαντικό ερώτημα, που προκύπτει εν προκειμένω, αφορά στο σκοπό της επισήμανσης της ‘Σεβροφობίας’ και της κουλτούρας ασφάλειας. Σκοπός αυτής της επισήμανσης, εκ μέρους των Τούρκων διεθνολόγων, είναι η επίκριση των περιγραφόμενων φαινομένων ή η δικαιολόγησή τους και η απαίτηση ανοχής στο εσωτερικό και στο εξωτερικό για εκείνα; Η απάντηση είναι ότι πρόκειται για κάπως διαφοροποιημένο βαθμό υιοθέτησης και πως παρότι ενδεχομένως για ορισμένους διεθνολόγους η αντιμετώπιση ορισμένων υπερβολών είναι επιβεβλημένη, θα ανέμεναν, ταυτόχρονα με την ενδεχόμενη μείωση του συνδρόμου της ανασφάλειας, τη δυτική κατανόηση για τα διλήμματα ασφάλειας της χώρας και την παροχή επαρκών εχεγγύων σε εκείνη. Άλλωστε η επιστημονική έμφαση εν γένει δίνεται περισσότερο στο ότι το εννοιολογικό πλαίσιο της ασφάλειας επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τη γεωπολιτική και γεωστρατηγική της θέση, ενώ υπάρχει ακόμα περιθώριο για περαιτέρω εστίαση της διεθνολογικής έρευνας στο πώς η εξειδικευμένη ανάλυση για τη γεωπολιτική και γεωστρατηγική θέση του κράτους επηρεάζεται ή και συνίσταται από το ίδιο το εννοιολογικό περιεχόμενο της ασφάλειας. Η ολοένα αυξανόμενη ρητή επισήμανση της κουλτούρας ασφάλειας βεβαιώνει τη μέχρι πρό-

41 Öncü, op. cit.: p. 143

τινος τάση του κάπως περιορισμένου σχετικού προβληματισμού και αποτελεί καθαυτό ένδειξη μη δισταγμού διερεύνησης ορισμένων από τα πλέον ανθεκτικά θέματα 'ταμπού', πάντως εν μέσω ισχυρών και δραστικών πιέσεων ομοιογένειας στις οποίες ο επιστημονικός λόγος οφείλει να επιδείξει έναν κάποιο βαθμό προσαρμογής και ιδιαίτερα προσεκτικής επιστημονικής περιχαράκωσης.

Ολοκληρώνοντας πιο αφαιρετικά, το πλέον νευραλγικό δίδαγμα του άρθρου είναι το πως ο επακριβής ρόλος της ασφάλειας στους μηχανισμούς λήψης των αποφάσεων εξωτερικής πολιτικής και η τεχνοκρατική και η επιστημονική της κατανόηση συνιστά θέμα όχι δογματικής διαπραγματεύσης αλλά συστηματικής εμπειρικής διερεύνησης, που εστιάζει στα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της ανάδειξης της ασφάλειας στο εν λόγω κράτος αλλά και κάθε κράτος. Δηλαδή το αν ο ρόλος της ασφάλει-

ας είναι/δεν είναι όμοιος και πόσο, στα βαλκανικά κράτη όπως και αλλού, διερευνάται όχι δογματικά και φιλοσοφικά αλλά εμπειρικά. Σε αυτό το πλαίσιο, ειδικά η εντός της Τουρκίας επιστημονική θεώρηση των ελληνοτουρκικών και της θέσης της Ελλάδας αποτελεί κρίσιμο τεστ, όσον αφορά στη δυνατότητα της γόνιμα (αυτο)κριτικής αντιμετώπισης των δεσποζουσών οπτικών του επιστημονικού και του δημόσιου λόγου για τη διεθνή/εξωτερική πολιτική. Θέτοντάς το πιο απλά, ο Έλληνας παρατηρητής της τουρκικής εξωτερικής πολιτικής πάντα θα 'προσέχει' καταρχάς τις πρακτικές και το λόγο του Τούρκου διπλωμάτη, πολιτικού και στρατιωτικού, αλλά επιπλέον έχει να κερδίσει αναλυτικά και πρακτικά, εφόσον 'προσέχει' επίσης τις πρακτικές και το λόγο του Τούρκου επιστήμονα και δη του διεθνολόγου όπως και την αλληλεπίδρασή του με τις λοιπές ελίτ της χώρας.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ο Κυριάκος Μικέλης γεννήθηκε στην Έδεσσα το 1977. Είναι διδάκτωρ του Παντείου Πανεπιστημίου στις Διεθνείς Σχέσεις, κάτοχος μεταπτυχιακού διπλώματος στις Διεθνείς Σχέσεις - Ευρωπαϊκές Σπουδές από το Πανεπιστήμιο του Kent και πτυχίου στις Διεθνείς Ευρωπαϊκές Οικονομικές και Πολιτικές Σπουδές από το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας. Εργάζεται ως διοικητικός υπάλληλος στο Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και

Θρησκευμάτων από το 2004, ενώ είναι διδάσκων στο Πανεπιστήμιο Πειραιά στο Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών από το ακαδημαϊκό έτος 2007 – 2008. Έχει δημοσιεύσει μελέτες σε ξένα και ελληνικά περιοδικά ενώ ο τίτλος της διατριβής του είναι "Η Εξέλιξη του Λόγου και των Επιστημονικών Κοινοτήτων των Διεθνών Σχέσεων στην Ελλάδα και στην Τουρκία. Το Πρίσμα της Κοινωνιολογίας της Επιστήμης"

**Η ΒΥΘΙΣΗ
ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ «ΠΗΛΕΥΣ»
ΚΑΙ Η ΔΙΚΗ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ**

Πλωτάρχης Άγγελος Σιμοιρίκης Π.Ν.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία πλήρωσε βαρύ φόρο αίματος κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Τα ελληνικά πλοία ήρθαν πολλές φορές αντιμέτωπα με τα υποβρύχια του Dönitz με αποτελέσματα καταστροφικά. 134 Ελληνικά πλοία βυθίστηκαν από υποβρύχια ενώ οι νεκροί ναυτικοί ξεπέρασαν τους 2000 και οι ανάπηροι τους 2500. Ένα από τα πολλά φορτηγά πλοία που είχε την ατυχία να εντοπιστεί και να торπιλιστεί από γερμανικό υποβρύχιο ήταν και το «Πηλεύς» (Peleus). Το περιστατικό της βύθισης του «Πηλεύς» αλλά κυρίως των γεγονότων που ακολούθησαν αυτή, καταγράφηκε σαν μια «ελληνική τραγωδία» που διαδραματίστηκε στον Ατλαντικό. Οδήγησε δε, στην μοναδική στην ιστορία περίπτωση επιβολής θανατικής ποινής, σε μέλη του πληρώματος γερμανικού Υ/Β.

Το συμβάν του «Πηλεύς» μαζί με εκείνο του «Laconia», που έλαβε χώρα ενάμιση χρόνο νωρίτερα, συζητήθηκαν διεξοδικά στην δίκη του Karl Dönitz στη Νυρεμβέργη. Συνδέονται στενά μεταξύ τους, αφού η βύθιση του «Laconia» το Σεπτέμβριο του 1942 από το γερμανικό υποβρύχιο U-136 με Κυβερνήτη τον Werner Hartenstein, έδωσε την αφορμή στον επικεφαλής των γερμανικών υποβρυχίων Dönitz, να εκδώσει την παρακάτω διαταγή η οποία ίσχυε βέβαια και για τον Κυβερνήτη του μοιραίου U-852 που торπιλισε το ατμόπλοιο «Πηλεύς»:

17 Σεπτεμβρίου 1942

1. Δεν πρέπει να γίνει ουδεμία προσπάθεια, οποιουδήποτε είδους για την διάσωση επιζώντων από βυθισμένα πλοία και αυτό περιλαμβάνει την περισυλλογή ανθρώπων από την θάλασσα, την υποβοήθησή τους να ανέβουν σε σχεδίες, την επαναφορά αναποδογυρισμένων βαρκών και την παροχή τροφής και πόσιμου νερού. Η διάσωση είναι αντίθετη με την στοιχειώδη απαίτηση του πολέ-



Ο Karl Dönitz την στιγμή της σύλληψής του από συμμαχικά στρατεύματα

μου για την καταστροφή των εχθρικών πλοίων και πληρωμάτων.

2. Οι διαταγές για την περισυλλογή των Κυβερνητών και Πρώτων Μηχανικών ακόμη ισχύουν.
3. Να προβαίνετε σε διάσωση ατόμων μόνο εάν οι καταθέσεις τους θα είναι σημαντικές για το πλοίο σας.
4. Να είστε σκληροί, έχοντας στο νου ότι ο εχθρός δεν υπολογίζει τα γυναικόπαιδα κατά τους βομβαρδισμούς στις γερμανικές πόλεις.

Μια σειρά γεγονότων γύρω από το περιστατικό του «Laconia», οδήγησαν τον Γερμανό Ναύαρχο να εκδώσει μια τόσο σκληρή διαταγή. Το Σεπτέμβριο του 1942 όταν το U-156 торπιλισε και βύθισε το «Laconia» ανοιχτά της Δυτικής Αφρικής, ο Κυβερνήτης του Werner Hartenstein δεν ήξερε ότι αυτό μετέφερε 80 γυναικόπαιδα, 1800 Ιταλούς αιχμαλώτους και 428 Βρετανούς και Πολωνούς στρατιώτες. Μετά την βύθιση και όταν άκουσε κάποιους ναυαγούς να εκλιπαρούν στα Ιταλικά, αποφάσισε να ξεκινήσει την διάσωση, αναφέροντας σχετικά στο Αρχηγείο το οποίο έστειλε ακόμη δύο γερμανικά και ένα ιταλικό υποβρύχιο. Κατά την εν επιφανεία μετακίνηση των 4 υποβρυχίων και ενώ αυτά ρυμουλκούσαν λέμ-

βους με ναυαγούς, δέχθηκαν επίθεση από ένα αμερικάνικο αεροπλάνο τύπου Liberator. Οι Αμερικάνοι πίστευαν πως πιθανόν να ήταν ακόμη μια παραπλανητική επιχείρηση (decoy) των Γερμανών γι' αυτό και δικαιολόγησαν την επίθεση. Έκτοτε, ο Γερμανικός στόλος των υποβρυχίων εγκατέλειψε την τακτική της διάσωσης των ναυαγών, γεγονός που με την σειρά του οδήγησε και στο περιστατικό του «Πηλεύς».

Το «Πηλεύς», με εκτόπισμα 4695 τόνων ήταν ένα τυπικό φορτηγό πλοίο της εποχής. Το πολυταξιδεμένο ατμόπλοιο είχε μεταφέρει πληθώρα φορτίων για πολλές χιλιάδες μίλια. Καθελκύστηκε στα ναυπηγεία West Hartlepool της Βρετανίας το 1928 και πλοιοκτητρία εταιρία ήταν η ελληνική Nereus Steam Navigation Co. Το 1938 ναυλώθηκε από το Βρετανικό Υπουργείο Πολεμικών Μεταφορών. Καπετάνιος του ήταν ο Έλληνας Μηνάς Μαυρής ενώ το πλήρωμα των 34 ατόμων απαρτιζόταν από Βρετανούς, Έλληνες, Κινέζους, Αιγύπτιους, Πολωνούς, Ρώσους και Χιλιανούς.

Τον Μάρτιο του 1944, το «Πηλεύς» βρισκόταν στον Ατλαντικό άφορτο και έπλεε από το Freetown στο Riverplate. Το απόγευμα της 13ης Μαρτίου ήταν λίγο Νότια του Ισημερινού σε απόσταση περίπου 280 μιλίων από τις ακτές της Αφρικής. Στις 7μ.μ περίπου, δύο ίχνη με φουσαλίδες εντοπίστηκαν να κατευθύνονται προς το πλοίο στην αριστερή του μάσκα. Αξιωματικός γεφύρας ήταν ο Αντώνης Λιώσης που αμέσως μόλις εντόπισε τα ίχνη των τορπιλών έδωσε αλλαγή πορείας προς αυτά, μια συνηθισμένη τακτική για να μειωθεί το αποτελεσματικό μήκος του πλοίου. Ήταν όμως πολύ αργά. Και οι δύο τορπίλες βρήκαν τον στόχο τους που βυθίστηκε σε 2 λεπτά με ένα τεράστιο ρήγμα στην αριστερή του πλευρά.

Κυνηγός ήταν το Unterseeboot 852 με Κυβερνήτη τον Kapitänleutnant Heinz Eck,



Το περιστατικό του "Laconia" της εταιρείας Cunard Lines σε πίνακα ζωγραφικής καλλιτέχνης: John Meeks

στην πρώτη του περιπολία μετά τον απόπλου του από το Κίελο 3 μήνες νωρίτερα στις 18 Ιανουαρίου 1944. Ο Eck παρέλαβε καθήκοντα Κυβερνήτου στο νεότευκτο U-852 το καλοκαίρι του 1944. Πριν ξεκινήσει για την πρώτη του αποστολή συμβουλευτήκε τον συμμαθητή του και βετεράνο Κυβερνήτη υποβρυχίου Adalbert Schnee. Ο Schnee ήταν ένας από τους πιο πετυχημένους Κυβερνήτες, τιμημένος με τον Σταυρό των Ιπποτών και τα Φύλλα Βελανιδιάς επί αυτού. Ο Eck άκουσε προσεχτικά τον φίλο του, που του είπε ότι η περιοχή μεταξύ του Freetown και του νησιού Ascension στον Ατλαντικό, είναι από τις πιο επικίνδυνες, θυμίζοντάς του, πως 4 υποβρύχια τύπου IXD2 (σαν το U-852) βυθίστηκαν εκεί από αεροπλάνα των συμμάχων. Ο νεαρός Κυβερνήτης του U-852 ενημερώθηκε επίσης από τον Πλωτάρχη Karl Heinz Moehle, ο οποίος του υπενθύμισε το περιστατικό του «Laconia». Σε κάθε περίπτωση για την διαταγή του Dönitz είχαν λάβει γνώση όλοι οι Κυβερνήτες των Γερμανικών Υποβρυχίων και περιλαμβάνονταν στις διαταγές «Μονίμου Φύσεως» του U-852.

Το U-852 μετά τον απόπλου του από το Κίελο θα ακολουθούσε την «βόρεια διαδρομή», γύρω από την Σκωτία, κατόπιν Νότια



Το ατμόπλοιο «Πηλεύς»



Ο Heinz Eck το 1934 κατά την αποφοίτησή του από την Ναυτική Ακαδημία

προς τις ακτές της Δυτικής Αφρικής, στο Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και τέλος στον Ινδικό Ωκεανό όπου θα εντασσόταν στο Gruppe Monsun στην Penang της Μαλαισίας.

Το υποβρύχιο του Eck πέρασε τον Ισημερινό 3 μήνες μετά τον απόπλου του από το Κίελο. Τότε συνέβη και η μοιραία συνάντηση με το «Πηλεύς», που μετά από δύο-μισή ώρες καταδίωξης οδήγησε στον τορπιλισμό και την άμεση βύθιση του φορτηγού πλοίου.

Αυτά που συνέβησαν αμέσως μετά την βύθιση, ήταν αρκετά για να στείλουν τον Κυβερνήτη του υποβρυχίου και τέσσερα μέλη του πληρώματός του, τον δεύτερο Αξιωματικό Φυλακής August Hoffmann, τον γιατρό του υποβρυχίου Walter Weisspferding, τον πρώτο μηχανικό Hanz Lenz και τον υπαξιωματικό Wolfgang Schwender στο εδώλιο του κατηγορουμένου στην δίκη κατά των εγκλημάτων πολέμου του Αμβούργου στις 17 Οκτωβρίου 1945. Τελικά και οι πέντε κρίθηκαν ένοχοι.

Σύμφωνα με το κατηγορητήριο αυτοί άνοιξαν πυρ κατά αβοήθητων επιζώντων του φορτηγού πλοίου «Πηλεύς» και έριξαν χειροβομβίδες σε ναυαγούς που κρατιόταν από σωσίβια και συντρίμια του ναυαγίου.

Οι τρεις μοναδικοί επιζώντες έδωσαν ένορκες καταθέσεις στο Βρετανικό Ναυαρχείο στο Λονδίνο. Ο Αντώνης Λιώσης, Αξιωματικός Γεφύρας την στιγμή της επίθεσης, αναφέρει στην κατάθεσή του:

«Γεννήθηκα στις 7 Νοεμβρίου 1906 και είμαι Έλληνας πολίτης. Πρωτοβγήκα στην θάλασσα το 1923. Διέφυγα από την Ελλάδα μετά την Γερμανική κατοχή στις 16 Ιουλίου 1943 και εντάχθηκα στο πλήρωμα του ατμόπλοιοι Πηλεύς στο Suez σαν Πρώτος Αξιωματικός. ...Αποπλεύσαμε από το Freetown στις 8 Μαρτίου 1944. Στις 13 Μαρτίου και ενώ είχα βάρδια στη γέφυρα, στις 19:20 είδα δύο ίχνη τορπιλών να προσεγγίζουν από πρώρα αριστερά. Διέταξα τον πηδαλιούχο να στρίψει προς τις τορπίλες αλλά δεν μπορούσαμε να τις αποφύγουμε. Από εκεί και πέρα δεν θυμάμαι τίποτα, πέρα από το ότι βρέθηκα στο νερό. Κολύμπησα για λίγο μέχρι που γαντζώθηκα από ένα κομμάτι του ναυαγίου. Μετά από λίγο άκουσα κάποιον να σφυρίζει. Ήταν ο ναύτης Κωνσταντινίδης Δημήτριος που μου είπε ότι δεν είχε από πού να πιαστεί και τελικά ήρθε δίπλα μου. Ξεκινήσαμε να κολυμπάμε προς μία σχεδιά που μπορούσαμε να δούμε όχι πολύ μακριά από την θέση μας. Λίγο μετά το υποβρύχιο αναδύθηκε

και κινούταν αργά, ενώ δύο άνδρες στο κατάρωμα φώναζαν προσπαθώντας να μάθουν το όνομα του βυθισμένου πλοίου. Το υποβρύχιο μας προσπέρασε και τελικά καταφέραμε να φθάσουμε στην σχεδία όπου διαπιστώσαμε πως ήταν ήδη μέσα ένας Ρώσος ναύτης, ο Pierre Neuman. Στην συνέχεια βρήκαμε ακόμη μια σχεδία. Ο Ρώσος μπήκε σ' αυτή μαζί με άλλους τρεις ναυαγούς που κρατιόταν από κάτι κομμάτια ξύλου. Ήταν ο Άγης Κεφάλας, τρίτος αξιωματικός, ο Σταύρος Σόγιας, λιπαντής και ένας Κινέζος. Το υποβρύχιο επέστρεψε και πλεύρισε την δεύτερη σχεδία. Ο τρίτος αξιωματικός (Άγης Κεφάλας) διατάχθηκε να ανέβει στο υποβρύχιο όπου απ' ότι μου είπε τον ρώτησαν το όνομα του πλοίου του και το λιμάνι απόπλου και προορισμού. Επίσης του έκαναν ερωτήσεις για τα δρομολόγια των νηοπομπών, τον αριθμό των πολεμικών πλοίων στο Freetown και εάν υπήρχαν αεροπλανοφόρα. Οι Γερμανοί κράτησαν ένα σωσίβιο με το όνομα του πλοίου και του είπαν να επιστρέψει στην σχεδία αφού τον διαβεβαίωσαν ότι θα ερχόταν βοήθεια την επόμενη ημέρα. Το υποβρύχιο έφυγε. Μπορούσα να δω πολλούς από το πλήρωμα στο νερό να κρέμονται από σχεδίες και κομμάτια του ναυαγίου φωνάζοντας και χρησιμοποιώντας τις σφυρίχτρες τους. Δέσαμε δύο βάρκες μαζί ενώ το υποβρύχιο ξαναεμφανίστηκε και μας ειδοποίησε να το πλησιάσουμε. Καθώς πλησιάζαμε ξαφνικά άρχισαν να μας πυροβολούν με ένα πυροβόλο. Προσπαθούσαμε να καλυφθούμε όταν άκουσα κραυγές πόνου από τον Κωνσταντινίδη που είχε χτυπηθεί με σφαίρες σε διάφορα σημεία. Οι βάρκες γέμισαν με τρύπες αλλά δεν βυθίσθηκαν αφού είχαν εφεδρικές δεξαμενές πλευστότητας. Οι Γερμανοί έριχναν επίσης χειροβομβίδες εναντίον μας και μια από αυτές με πλήγωσε. Το πλήρωμα του υποβρυ-



Η δράση του U-852 από τον Ιανουάριο έως τον Μάιο του 1944

χίου έψαχνε με τον προβολέα ελέγχοντας εάν είμαστε νεκροί, αλλά ξάπλωσα ακίνητος και καθώς η πλάτη μου ήταν γεμάτη αίματα, νόμιζαν ότι ήμουν νεκρός. Το υποβρύχιο συνέχισε προς τα συντρίμμια πυροβολώντας με τα πυροβόλα. Λίγο πριν να σκοτεινιάσει το υποβρύχιο έφυγε και διαπίστωσα ότι ο Κωνσταντινίδης ήταν νεκρός. Εν τω μεταξύ ο τρίτος αξιωματικός που είχε πέσει στην θάλασσα προηγουμένως, κρεμόταν τώρα από την λέμβο μου. Ήταν άσχημα πληγωμένος στο δεξί του χέρι από τις σφαίρες. Οι καρχαρίες άρχισαν να μαζεύονται και καθώς δεν θελαμε να δούμε να επιτίθενται στον νεκρό Κωνσταντινίδη, τον ρίξαμε στην θάλασσα όταν είχε σκοτεινιάσει καλά. Βρήκαμε κάποια φάρμακα, μπισκότα και νερό ενώ φτιάξαμε και μια πρόχειρη τέντα για να μας προστατεύσει από



Το μνημείο του «Αφανούς Ναύτη» στην Πειραιϊκή

τον ήλιο. Την τέταρτη ημέρα μετά το ναυάγιο είδαμε μια βάρκα με τον Rocco Said και τον Αργυρό, ενώ την όγδοη ημέρα ήμασταν αρκετά κοντά για να έρθουν στην βάρκα μας. Είκοσι πέντε ημέρες μετά το ναυάγιο ο τρίτος αξιωματικός πέθανε υποκύπτοντας στα τραύματά του. Είχαμε φτιάξει ένα πανί και χρησιμοποιώντας ένα κουπί για πηδάλιο κατευθυνόμασταν για την ακτή της Δυτικής Αφρικής. Στις 20 Απριλίου είδαμε ένα Πορτογαλικό ατμόπλοιο το S.S Alexandre Silva που τελικά μας περισυνέλλεξε. Εκεί μας περιποιήθηκαν και επτά ημέρες αργότερα φτάσαμε στο λιμάνι του Lobito».

Οι καταθέσεις του Rocco Said αλλά και του Αργυρού που ήταν και οι 2 μοναδικοί επιζώντες πέραν του Λιώση, επιβεβαίωσαν τα γεγονότα. Οι καταθέσεις αυτές προσκομίσθηκαν από τους κατηγορούς στην δίκη του Αμβούργου και έδρασαν καταλυτικά για την ενοχοποίηση των κατηγορουμένων Γερμανών.

Αρκετά μέλη του πληρώματος του υποβρυχίου κλήθηκαν να καταθέσουν στην δίκη που έγινε στο Αμβούργο τον Οκτώβριο του 1945. Αρκετοί από αυτούς παρουσιάστηκαν στο δικαστήριο μόνο με τα αρχικά των ονομάτων τους. Ο J.C, ένας υπαξιωματικός, κατέθεσε ότι βρισκόταν στην γέφυρα όταν τα πυροβόλα έφτασαν εκεί και είδε τον Αξιωματικό Φυλακής Hoffmann και τον γιατρό Weissrpfennig να πυροβολούν σε λέμβους και συντρίμια από την δεξιά πλευρά. Ωστόσο δεν μπόρεσε να δει εάν βρισκόταν κάποιος στις λέμβους ή ανάμεσα στα συντρίμια λόγω του σκότους.

Ο Αξιωματικός Ναυτιλίας H.H, κατέθεσε ότι ανέβηκε στην γέφυρα από το κέντρο ελέγχου και είδε ένα φορτηγό πλοίο να βυθίζεται. Είδε επίσης όπλα Mauser και χειροβομβίδες χειρός που ανέβηκαν στην γέφυρα μετά από διαταγή του Eck, ενώ άκουσε πυροβολισμούς λίγο αργότερα παρότι δεν γνώριζε ποιος πυροβολούσε. Άκουσε τον Κυβερνήτη να διατάζει τον εμβολισμό των λέμβων, αν και δεν μπόρεσε να δει εάν βρισκόταν κάποιος μέσα σε αυτές. Ο δεύτερος μηχανικός του υποβρυχίου, Wilhelm Schmitz, ανέφερε πως ήταν κάτω όταν διατάχθηκε να ανεβάσει όπλα στην γέφυρα, πιστόλια, χειροβομβίδες και ελαφρά πυροβόλα. Έστειλε 5 χειροβομβίδες ενώ μετά παρέλαβε μόνο 2. Ο αριθμός των υπόλοιπων πυρομαχικών δεν ελέγχθηκε τόσο κατά την παράδοση όσο και μετά στην παραλαβή. Ο νοσοκόμος Werner Hameister είδε τα όπλα να ανεβαίνουν στην γέφυρα και άκουσε πυροβολισμούς αλλά ήταν πολύ σκοτεινά για να διακρίνει τους στόχους. Είπε ότι στην συνέχεια περιποιήθηκε τον Hoffmann που είχε εγκαύματα στο χέρι του, και ότι ο Αξιωματικός του ανέφερε ότι τα έπαθε όταν έριξε μια χειροβομβίδα.

Σε μια εθελοντική κατάθεση που έδωσε ο πρώτος μηχανικός Lenz στις 3 Ιουνίου 1944

κατά την ανάκριση στο Βρετανικό στρατόπεδο κρατουμένων πολέμου και παρουσιάστηκε στο δικαστήριο, αναφέρεται:

«Άκουσα ότι ο Κυβερνήτης είχε αποφασίσει να εξαφανίσει όλα τα ίχνη του ναυαγίου. Υπέθεσα ότι υπήρχε πρόθεση να σκοτωθούν όλοι οι ναυαγοί και είπα στον Κυβερνήτη ότι διαφωνούσα μ' αυτή την απόφαση. Απάντησε ότι είχε αποφασίσει να το κάνει. Στην συνέχεια κατέβηκα στο υποβρύχιο και αργότερα άκουσα τους πυροβολισμούς από πάνω. Το υποβρύχιο έκανε κύκλους στην περιοχή για κάποια ώρα και άκουγα τον ήχο από τους πυροβολισμούς και τον θόρυβο από κάποιες μικροσυγκρούσεις στην πλώρη. Αργότερα ανέβηκα στην γέφυρα. Ήταν πολύ σκοτεινά. Είδα τον υπαξιωματικό Schwender με ένα πυροβόλο στο χέρι να σημαδεύει σε συντρίμμια του ναυαγίου. Κάποια στιγμή ακούστηκε στην γέφυρα ότι εντοπίστηκε μάλλον ένας άνθρωπος να πιάνεται από ένα κομμάτι ξύλου, όμως δεν μπορούσα να τον δω. Ο Schwender ήταν έτοιμος να ρίξει μια βολή, όταν του πήρα το όπλο και πυροβόλησα στην γενική κατεύθυνση. Το έκανα γιατί πίστευα ότι ο Schwender δεν θα μπορούσε να εκτελέσει με επάρκεια την διαταγή, αφού ήταν γνωστός σε εμένα για την χαμηλή απόδοσή του στο πλοίο. Δεν συμφωνούσα με την διαταγή αλλά αφού είχα διαταχθεί να την εκτελέσω θα την εκτελούσα. Πυροβόλησα δύο ή τρεις φορές αλλά δεν ξέρω εάν χτύπησα κάτι αφού είχε πυκνό σκοτάδι. Στις 3 Μαΐου 1944 όταν το U-852 εγκαταλείφθηκε, ήρθα στην Αγγλία σαν αιχμάλωτος πολέμου. Δίνω αυτήν την κατάθεση εθελοντικά με την δική μου ελεύθερη θέληση».

Μετά την βύθιση του «Πηλεύς», ο Eck κατευθύνθηκε Νότια με το U-852. Το κλίμα στο υποβρύχιο ήταν πολύ βαρύ. Ο Κυβερνήτης αισθανόταν και ο ίδιος άσχημα.



Το U-852 κατά τον απόπλου από το Κίελο στις 18 Ιανουαρίου 1944

Έπρεπε να εξηγήσει στο πλήρωμα τους λόγους που οδήγησαν στην πράξη αυτή. Από το σύστημα ανακοινώσεων του πλοίου απευθύνθηκε στο πλήρωμά του και τους είπε ότι έλαβε την απόφαση αυτή με «βαριά καρδιά» και ότι μετάνιωσε που πιθανώς κάποιοι επιζώντες σκοτώθηκαν στην προσπάθεια βύθισης των λέμβων. Παρόλ' αυτά τους υπενθύμισε ότι πρέπει να σκέφτονται τα παιδιά και τις γυναίκες τους που πέφτουν θύματα αεροπορικών επιθέσεων στην πατρίδα.

Το U-852 συνέχισε με νότια πορεία όταν στις 1 Απριλίου 1944 εντόπισε και βύθισε ανοιχτά του Cape Town, ακόμη ένα Βρετανικό εμπορικό 5277 τόνων, το Dahomian. Το περιστατικό αυτό ανέβασε κάπως το ηθικό του πληρώματος αφού έγινε σύμφωνο με τους κανόνες του δικαίου. Στη συνέχεια κινήθηκε προς τον Ινδικό Ωκεανό και κατευθύνθηκε Βόρεια παράλληλα με την Ανατολική ακτή της Αφρικής, πιθανώς για να επιτεθεί κατά των Βρετανικών βάσεων της Μομπάσα και του Άντεν.

Η τύχη του U-852 δεν θα διαρκούσε πολύ. Στις 2 Μαΐου το U-852 εντοπίστηκε 100 μίλια νοτιοανατολικά του Cape Guardafui από ένα βομβαρδιστικό Wellington της RAF. Ο Eck καταδύθηκε αλλά του στάθηκε αδύ-



Ο Άος Μηχανικός του U-852 Kapitänleutnant (Ing.) Hans Lenz

νατον να αποφύγει τις ζημιές από τις βόμβες βάθους. Πέρα από τις διαρροές σε διάφορα δίκτυα και σημεία του πλοίου, υπήρχε έκλυση χλωρίου, από την επαφή του ηλεκτρολύτη των συστοιχιών με το θαλασσινό νερό. Δεκαπέντε λεπτά αργότερα ο Eck διέταξε επείγουσα ανάδυση γεγονός που προκάλεσε ακόμη μεγαλύτερη διαρροή ηλεκτρολύτη, αφού υπάρχουν αναφορές ότι το πλοίο «βγήκε» στην επιφάνεια με γωνία εκκρεμούς 60° . Εκεί το πλήρωμα του υποβρυχίου στελέχωσε τα αντιαεροπορικά πυροβόλα και κατάφερε να κρατά μακριά τα βρετανικά αεροπλάνα μέχρι το απόγευμα της ίδιας ημέρας. Το υποβρύχιο είχε μεγάλο θετικό εκκρεμές (έμπρυμο) και λόγω της μεγάλης έκτασης των ζημιών ο Κυβερνήτης συνειδητοποίησε ότι πλέον ήταν αδύνατο να σώσει το πλοίο του. Έτσι υπό

τα πυρά των Βρετανικών Wellington, ο Eck αναγκάστηκε να προσαράξει στα αβαθή του Ras Mabbet στην Σομαλία. Εκεί αφού τοποθέτησαν εκρηκτικά στην πλώρη και την πρύμη, οι Γερμανοί υπονόμωσαν το πλοίο τους προκαλώντας αρκετές ζημιές. Επτά από το πλήρωμα του υποβρυχίου είχαν σκοτωθεί από τις επιθέσεις των αεροπλάνων, ενώ ο Eck μαζί με 45 μέλη του πληρώματός του αιχμαλωτίστηκαν από τις συμμαχικές δυνάμεις. Δυστυχώς για τον Eck, παρέλειψε να καταστρέψει το ημερολόγιο πλοίου (Kriegstagebuch) πριν την υπονόμωσή του. Αυτό τελικά μετατράπηκε σε ένα μοιραίο στοιχείο εναντίον του.

Το ναυάγιο του U-852 στα ρηχά της ακτής της Σομαλίας και περίπου 100 μίλια από το Αφρικανικό Κέρας ήταν μια πηγή πολύτιμων πληροφοριών για τους συμμάχους. Στάλθηκε επιτόπου μια ομάδα από το HMS Tana και τα ναυπηγεία Kilindini της Μομπάσα υπό τον Αντιπλοίαρχο Fox Pitt. Στην ομάδα υπήρχαν επίσης άνδρες από το υποβρύχιο HM Osiris και τα HMS Sennen και Prudent από το Aden. Ήταν μια επικίνδυνη εργασία. Η κακοκαιρία θόλωσε τα νερά από την άμμο που ανασήκωνε περιορίζοντας την υποβρύχια ορατότητα στο μηδέν. Επιπλέον, υπήρχε πάντα ο κίνδυνος πυρομαχικών που δεν είχαν εκραγεί από την υπονόμωση του πλοίου.

Η ομάδα ανακάλυψε τα εμπιστευτικά έγγραφα του πλοίου με τα διακριτικά κλήσεως, έναν χάρτη ναρκοπεδίων, τα ηλεκτρολογικά και μηχανολογικά σχέδια ενώ εξαρμόστηκε το περισκόπιο, δύο τορπίλες, το ηχοβολιστικό, ένα αντιαεροπορικό πυροβόλο και κάποιες μονάδες του ραντάρ. Αλλά η πιο σημαντική ανακάλυψη, τουλάχιστον για το δικαστήριο, ήταν το ημερολόγιο του πλοίου που ο Eck από αμέλεια δεν κατάρτησε. Υπήρχαν καταχωρήσεις που φανέρωναν το στίγμα και τον χρόνο βύθι-



Το δικινητήριο βομβαρδιστικό Wellington Mk XIII «E» της RAF. Ένα ίδιο αεροσκάφος της 621 Squadron εντόπισε το U-852

σης ενός εμπορικού πλοίου, τα οποία και συνέπιπταν με τις καταθέσεις των επιζώντων του «Πηλεύς».

Στην δίκη του Αμβούργου το δικαστήριο άκουσε την άποψη των κατηγορών ότι ο Eck ως Κυβερνήτης του υποβρυχίου, ήταν αποκλειστικά υπεύθυνος για τις ενέργειες του πληρώματός του. Ο Eck είχε ήδη κάνει την δήλωση: «Ποτέ πριν τον απόπλου αλλά και μετά από αυτόν, δεν έλαβα διαταγές να βάλλω εναντίον επιζώντων ναυαγών από πλοίο που θα βύθιζα». Κατά τους κατηγορούς αυτή η δήλωση κατέρριπτε το οποιοδήποτε επιχείρημα ότι ο Eck έδρασε υπό τις διαταγές οποιασδήποτε ανώτερης αρχής, ακόμη και από τον ίδιο τον Dönitz. Το γεγονός ότι το U-852 παρέμεινε στην περιοχή 5 ώρες μετά την βύθιση του «Πηλεύς» αντί να απομακρυνθεί με μεγάλη ταχύτητα για να μην βρεθεί στην εμβέλεια των συμμαχικών πλοίων και αεροπλάνων που πιθανώς θα προσέγγιζαν για διάσωση, ήταν κατά το ημερολόγιο του Κυβερνήτη Eck «το σωστό για να πράξει».

Η υπεράσπιση δεν ήθελε να εισέλθει στις λεπτομέρειες της υπόθεσης. Η γενική υπερασπιστική γραμμή κινήθηκε στα πλαίσια ότι ο Κυβερνήτης δεν έδρασε έτσι από ωμότητα αλλά επειδή ήθελε να εξαφανίσει κάθε ίχνος του ναυαγίου. Έπρεπε να ληφθεί υπόψη ένας περίπλοκος τομέας του Διε-



Το U-852 πλέει στην επιφάνεια κατά τις αεροπορικές επιθέσεις της 2 Μαΐου 1944

θνούς Δικαίου, το Δίκαιο Πολέμου. Ο καθηγητής Wegner της υπεράσπισης, μετά από ένα μακροσκελή γενικόλογο λόγο, διανθισμένο με λατινικά ρητά και αναφορές σε παλιότερες υποθέσεις, κατέληξε τελικά στο παρακάτω συμπέρασμα: «Ένα άτομο, που αποτελεί μέρος μιας δημόσιας δύναμης και δρα υπό την εξουσία της κυβέρνησής του, δεν πρέπει να είναι υπόλογος σε ατομικό επίπεδο... και ότι η ευθύνη, εφόσον υφίσταται ανήκει στην κυβέρνησή του».

Ερωτώμενος από τον κατήγορο Tosden, ο Eck εξήγησε ότι η περιοχή μεταξύ του Freetown και του Ascension (νησί στο κέντρο του Ατλαντικού) ήταν ιδιαίτερα επικίνδυνη για τα γερμανικά υποβρύχια λόγω της ύπαρξης πληθώρας συμμαχικών πλοίων και αεροπλάνων. Πράγματι, 4 αδελφά υποβρύχια του U-852, το 847,848,849 και 850 είχαν βυθισθεί σε αυτήν την περιοχή. Μετά την βύθιση του Πηλέα, είχε δει αρκετές σχεδίες, βαρέλια και σανίδες να επιπλέουν στο νερό και ήξερε ότι αυτά τα στοιχεία ήταν αρκετά για να υποδηλώσουν σε ένα αεροπλάνο την ύπαρξη υποβρυχίου στην περιοχή. Παραδέχθηκε ότι έδωσε εντολή να ανέβουν τα όπλα στην γέφυρα με σκοπό όμως να καταστρέψουν αυτά τα στοιχεία. Είχε επίσης λάβει υπόψη του ότι οι βάρκες μπορεί να ήταν εξοπλισμένες με σύγχρονο εξοπλισμό σημάτων θέσεως.



2 Μαΐου 1944. Το U-852 προσαραγμένο στην ακτή της Σομαλίας μετά από επίθεση από αεροπλάνο της RAF

Είχε δει ανθρώπους στις σχεδίες και σε συντρίμια του ναυαγίου. Οι πυροβολισμοί δεν ήταν αρκετοί για να βυθίσουν τα επιπλέοντα αντικείμενα γι' αυτό χρησιμοποιήθηκαν χειροβομβίδες και επιχειρήθηκε εμβολισμός με την πλώρη του υποβρυχίου. Παραδέχθηκε ότι η καταστροφή των βαρκών και των επιπλεόντων αντικειμένων θα οδηγούσε σε θάνατο τους τυχόν επιζώντες. Τέλος, ανέφερε ότι γνώριζε για την αεροπορική επίθεση που είχε δεχθεί ο Hartenstein με το U-156 αφού είχε διασώσει επιζώντες από το «Laconia», συνεπώς τον ενδιέφερε κυρίως η ασφάλεια του υποβρυχίου του.

Ο Eck ρωτήθηκε επίσης τι διαταγές είχε λάβει από την Γερμανική Διοίκηση Υποβρυχίων (Befehlshaber der U-Boote) πριν να αποπλευσει για την περιπολία του. Ο Γερμανός απάντησε ότι είχε διαταχθεί να μην παίρνει επιζώντες στο υποβρύχιο καθώς κάτι τέτοιο θα έβαζε σε κίνδυνο το πλοίο του. Η εξαίρεση σε αυτήν την διαταγή ήταν οι καπετάνιοι, οι πρώτοι μηχανικοί και οι αξιωματικοί ναυτιλίας ή πλοηγοί, οι οποίοι θα έπρεπε να διασωθούν για ανάκριση. Ο Eck αρνήθηκε ότι τα πυροβόλα χρησιμοποιήθηκαν εναντίον των ναυαγών.

Ο συνήγορος υπεράσπισης των Hoffman, Weisspfening και Schwender, υποστήριξε ότι κανείς από αυτούς δεν ήθελε να πυροβολήσει εναντίον ανθρώπων. Δρού-



Η Βρετανική ομάδα υπό τον Αντιπλοίαρχο Fox Pitt συλλέγει στοιχεία από το προσαραγμένο U-852

σαν υπό καθεστώς διαταγών μη συνειδητοποιώντας ότι αυτές οι διαταγές τους έκαναν συνένοχους σε ένα έγκλημα. Εξάλλου άρνηση για εκτέλεση αυτών των διαταγών θα έθετε τους ίδιους σε κίνδυνο. (Το τελευταίο επιβεβαιώθηκε από το δικαστήριο ότι ήταν στην αρμοδιότητα του Κυβερνήτη).

Ο πρώτος μηχανικός Lenz εξέθεσε στο δικαστήριο το πώς αμφισβήτησε την απόφαση του Κυβερνήτη, το ότι ο τελευταίος ήταν ήδη αποφασισμένος να το κάνει και τέλος το πώς πήρε το πυροβόλο από τα χέρια του Schwender και πυροβόλησε ο ίδιος.

Στην τελευταία του αγόρευση, ο κατηγορος ταξίαρχος Halsen, αναφέρθηκε στην υπόθεση του Llandovery Castle (παρόμοιο περιστατικό με του Πηλέα που έλαβε χώρα το 1918 ανοιχτά του Fastnet): «Στην χώρα που βρισκόμαστε τώρα, το ανώτατο δικαστήριο της Γερμανίας είχε αποφανθεί ότι είναι έγκλημα να σκοτώνεις επιζώντες από ναυάγια».

Η ακροαματική διαδικασία διένυε ήδη την τέταρτη ημέρα (20 Οκτωβρίου 1945), όταν ο πρόεδρος του δικαστηρίου Α. Melford-Stevenson, ξεκίνησε να ανακοινώνει τις ποινές. Οι πέντε κατηγορούμενοι κά-



Αριστερά ο πρόεδρος του δικαστηρίου Stevenson και δεξιά το μέλος Συνταγματάρχης Jones Αμβούργο 17 Οκτωβρίου 1945



Από αριστερά: Heinz Eck (Κυβερνήτης), August Hoffmann (Αξιωματικός Φυλακής), Dr. Walter Weisprfennig (Γιατρός), Hans Lenz (Άος Μηχανικός) και Wolfgang Schwender (Υπαξιωματικός)

θισαν στην σειρά σε ένα ξύλινο εδώλιο. Κάποιος τρίτος που δεν γνώριζε τι είχαν κάνει θα παρατηρούσε πόσο νέοι φαινότουσαν όλοι. Ειδικά ο 22χρονος Hoffmann έμοιαζε πολύ νέος ακόμη και για να ξυριστεί. Ήταν απορίας άξιο πως τόσο νέοι άνθρωποι μπορούσαν να επανδρώσουν ένα U-boat και να διαπράξουν τα εγκλήματα για τα οποία κατηγορούνταν.

Όλοι οι κατηγορούμενοι κρίθηκαν ένοχοι σύμφωνα με το κατηγορητήριο. Ο Eck, ο Hoffmann και ο Weisspfening, καταδικάστηκαν σε θάνατο δια τουφεκισμού, ποινή που εκτελέστηκε στο Lüneburg Heath στις 30 Νοεμβρίου του 1945. Στον Lenz επιβλήθηκε



Ο Dr Max Pabst. Συνήγορος υπεράσπισης των Hoffman, Weisspfening και Schwender

ισόβια κάθειρξη και στον Schwender 15ετής.

Δεν αποδείχθηκε με κανένα τρόπο εάν υπήρχε κάποιο σημείο αμφιβολίας στις διαταγές που είχε λάβει ο Eck από το Αρχηγείο. Γεγονός ωστόσο είναι ότι αυτές οι διαταγές δεν περιλάμβαναν καμία ρητή εντολή να σκοτώνουν τους επιζώντες των ναυαγίων, αλλά απλώς να μην τους διασώζουν.

Αυτή ήταν και η μοναδική περίπτωση επιβολής θανατικής καταδίκης για εγκλήματα πολέμου που διαπράχθηκαν από πληρώματα υποβρυχίων στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Όσο για τον Ναύαρχο Karl Dönitz, και αυτό το περιστατικό προστέθηκε στις υποθέσεις που στήριξαν τις κατηγορίες εναντίον του στην δίκη της Νυρεμβέργης τον Ιανουάριο του 1946.

Πηγές:

- "Waves of Hate" συγγρ. Tony Bridgland εκδ. Naval Institute press
- "Memoirs: Ten Years And Twenty Days" συγγρ. Karl Doenitz εκδ. Cassell Military paperbacks
- "Verdammt Atlantik" συγγρ. Herlin Hans εκδ. Weltbild-Verlag
- "Silent Hunters" συγγρ. Savas, Theodore P. Savas Publ. Company
- "An Operational Necessity" συγγρ. Griffin Gwyn εκδ. Harvill Press
- "Η Συμβολή του Ελληνικού Ναυτικού στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο "Ομιλία Σαρ. Καργάκου- Πολεμικό Μουσείο Αθηνών 7 Δεκ. 2005 / Από την ιστοσελίδα snd.gr

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Πλωτάρχης Άγγελος Σιμισίρης Π.Ν. γεννήθηκε στην Αλεξανδρούπολη το 1970. Εισήλθε στην ΣΝΔ το 1988 και αποφοίτησε το 1992 τοποθετούμενος σε πλοίο επιφανείας. Το 1994 φοίτησε στο Σχολείο Αξιωματικών Υποβρυχίων απ' όπου ξεκίνησε τη σταδιοδρομία του στα υποβρύχια στα οποία και υπηρέτησε για 14 χρόνια. Φοίτη-

σε επίσης στο Σχολείο Υπάρχων Υποβρυχίων (2001) και στο Σχολείο Κυβερνητών Υποβρυχίων (2005). Είναι κάτοχος πτυχίου εξειδίκευσης ΝΚ και απόφοιτος του Σχολείου Τακτικής Υποβρυχίων στο Naval Submarine School του New London / Connecticut το 1997. Έχει διατελέσει Κυβερνήτης του Υ/Β ΓΛΑΥΚΟΣ για 3 χρόνια μέχρι τον Ιούνιο του 2008. Σήμερα υπηρετεί στο επιτελείο της Διοίκησης Υποβρυχίων. Είναι παντρεμένος και έχει ένα παιδί.

**ΣΥΜΒΟΛΗ ΚΑΙ ΘΥΣΙΕΣ
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ
ΣΥΜΜΑΧΙΚΟ ΑΓΩΝΑ
ΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ
ΠΟΛΕΜΟ 1939-45**

Υποναύαρχος Σωτήριος Γεωργιάδης Π.Ν. ε.α

Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό (ΕΕΝ) μαζί με το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό (ΠΝ), τότε ονομαζόμενο Βασιλικό Ναυτικό (ΒΝ), έπαιξαν από κοινού σημαντικούς ρόλους στο πλευρό των Συμμάχων στο το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο (Β΄ ΠΠ). Σκοπός αυτής της σύντομης παρουσιάσεως είναι να συνοψισθούν τα σημαντικότερα στοιχεία, μερικά των οποίων είναι λιγότερο γνωστά, που αναφέρονται στη συμβολή και τις θυσίες ΕΕΝ στη συμμαχική Νίκη, σε προσωπικό και υλικό κατά τον Β΄ ΠΠ.

Στην ειρήνη οι ρόλοι του ΕΕΝ και του ΠΝ είναι χωριστοί. Στην πολεμική όμως περίοδο ΕΕΝ και ΠΝ συνεργάζονται στενότερα. Προσωπικό του ΕΕΝ αποτελεί πολύτιμο έμπυχο δυναμικό για την επάνδρωση μονάδων του ΠΝ, ενώ οι μεταφορές με πλοία του ΕΕΝ ελέγχονται και προστατεύονται από το ΠΝ.

Παρά το ότι η Ελλάδα έμεινε ουδέτερη από την έναρξη την 1-9-39 του Β΄ ΠΠ μέχρι την εναντίον της απρόκλητη Ιταλική επίθεση την 28-10-40, η τότε Ελληνική Κυβέρνηση Ι. Μεταξά έθεσε αμέσως στη διάθεση των Συμμάχων τον υπό Ελληνική Σημαία Εμπορικό μας Στόλο από την πρώτη ημέρα του πολέμου. Το ΕΕΝ συνέχισε να υπηρετεί τις συμμαχικές ανάγκες όχι μόνο μέχρι την απελευθέρωση της Ελλάδας τον Οκτώβριο 1944, αλλά και μέχρι την ολοκληρωτική συντριβή του Άξονα τον Αύγουστο 1945. Έτσι το ΕΕΝ συνέβαλε στον Συμμαχικό αγώνα σε όλη τη διάρκεια του ΒαΠΠ, από αρχής μέχρι τέλους. Ενδεικτικό των θυσιών του ΕΕΝ κατά την περίοδο της Ελληνικής ουδετερότητας, είναι ότι μόνο στο διάστημα αυτό, εκ των 350 περίπου εμπορικών πλοίων ουδετέρων χωρών που βυθίστηκαν από πολεμικές ενέργειες, περί τα 100 ήτοι το 28% ήταν του ΕΕΝ.

Σημαντικός αριθμός νεαρών μελών εφοπλιστικών οικογενειών, καθώς και αξιωματικών και ναυτών του ΕΕΝ, που βρέθηκαν στο εξωτερικό ενώ η Ελλάδα στέναζε υπό ξενική κατοχή, προσήλθε εθελοντικά και υπηρέτησε στο ΒΝ. Μία τέτοια τυπική και ενδεικτική περίπτωση, ήταν αυτή του Φώτη Λυκιαρδόπουλου, της γνωστής εφοπλι-

στικής οικογενείας, ο οποίος γεννημένος και μεγαλωμένος στην Αγγλία, κατετάγη σε ηλικία 19 ετών το 1943 στο ΒΝ στην Αγγλία και φοίτησε στην Αγγλική Σχολή Δοκίμων, ενώ τον Ιούνιο του 1944 πήρε μέρος στις Επιχειρήσεις για την κατάληψη της Νορμανδίας από τους Συμμάχους, επί του Βρετανικού πολεμικού πλοίου HMS CHELMER. Ενδεικτικά πάλι μπορεί να σημειωθεί ότι ο εφοπλιστής Σταύρος Νιάρχος, 35 ετών τότε, κατετάγη οικειοθελώς στο ΒΝ και υπηρέτησε σε διάφορες θέσεις, μεταξύ των οποίων στην Κορβέτα ΚΡΙΕΖΗΣ και ακολούθως στο Αντιτορπιλικό ΣΑΛΑΜΙΣ, που επιχειρούσαν από Αγγλικές Βάσεις. Ο επίσης εφοπλιστής Δημήτρης Μαρής, υπηρέτησε στην Κορβέτα ΤΟΜΠΑΖΗΣ, που κι αυτή επιχειρούσε από Αγγλικές Βάσεις.

Στη συμμαχική απόβαση στην Νορμανδία τον Ιούνιο 1944, μαζί με τις 2 Κορβέτες του ΒΝ ΚΡΙΕΖΗΣ και ΤΟΜΠΑΖΗΣ, πήραν μέρος και 4 φορτηγά πλοία του ΕΕΝ, ήτοι: Το «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» με πλοίαρχο το Γεώργιο Σαμοθράκη, το «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.» υπό την πλοιαρχία του Δημητρίου Παρίση, το «ΑΜΕΡΙΚΗ» υπό την διακυβέρνηση του Σπυρίδωνα Θεοφιλάτου και το «ΕΛΛΑΣ» υπό την πλοιαρχία του Γεωργίου Τριλίβα.

Το ΕΕΝ κατά τον Β΄ ΠΠ θρήνησε πάνω από 2.000 νεκρούς και έχασε περισσότερα από 60% των ωκεανοπόρων πλοίων του. Οι Σύμμαχοι αναπλήρωσαν μερικά από τα απολεσθέντα πλοία του ΕΕΝ διαρκούντος του Β΄ ΠΠ, αναγνωρίζοντας εμπράκτως την ουσιαστική του συμβολή στον κοινό αγώνα. Οι θυσίες σε πλοία και προσωπικό του ΕΕΝ συνεχίστηκαν για μακρό χρονικό διάστημα ακόμη και μετά το τέλος του Β΄ ΠΠ, μέχρι να εκκαθαριστούν οι νάρκες που είχαν ποντιστεί σε μεγάλους αριθμούς στις διάφορες θάλασσες.

Οι μεγαλύτερες απώλειες του ΕΕΝ ωφέλοντο στη δράση Γερμανικών Υποβρυχίων, κυρίως στον Ατλαντικό Ωκεανό. Κατά το πρώτο έτος του Β΄ ΠΠ, οι τορπιλλικές επιθέσεις των Γερμανικών Υποβρυχίων, απέτυ-

χαν σε ποσοστό άνω του 25% να βυθίσουν συμμαχικά πλοία, λόγω σοβαρών τεχνικών προβλημάτων των μηχανισμών πυροδοτήσεως των εν λόγω τορπιλλών. Είναι αξιοσημείωτο ότι κατά το ίδιο διάστημα επιχειρούσαν κατά μέσο όρο μόνο περί τα 6 Γερμανικά Υποβρύχια στον Ατλαντικό, τα οποία εβύθησαν περισσότερα από 1.000 συμμαχικά φορτηγά πλοία, που μετέφεραν άνω των 4 εκατομμυρίων τόνων παντοειδούς πολυτίμου φορτίου. Η Γερμανική Διοίκηση Υποβρυχίων υπελόγιζε ότι εάν οι τορπίλλες τους δεν παρουσίαζαν τα προαναφερόμενα σοβαρά τεχνικά προβλήματα, θα μπορούσαν στο ίδιο διάστημα να είχαν βυθίσει το διπλάσιο αριθμό συμμαχικών πλοίων.

Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων του EEN κατά την έναρξη του Β΄ ΠΠ ήταν περί το 2,6% εκείνης της παγκόσμιας. Το EEN διέθετε περί τα 600 ωκεανοπόρα ατμοκίνητα πλοία και περί τα 700 πετρελαιοκίνητα καΐκια. Από τα ατμοκίνητα πλοία του EEN, τα 90% περίπου ήταν φορτηγά. Εν τούτοις η ολική χωρητικότητα των πλοίων του EEN ήταν τότε μεγαλύτερη των αντιστοίχων εμπορικών ναυτικών της Σουηδίας, Σοβιετικής Ενώσεως, Καναδά, Δανίας και Ισπανίας.

Η Μ. Βρετανία, παρά το ότι το 1939 διέθετε το 26.11% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είχε ανάγκη κάθε διαθέσιμου πρόσθετου εμπορικού πλοίου, προκειμένου να καλύψει τις αυξημένες λόγω του πολέμου μεταφορικές ανάγκες όχι μόνο της μητροπολιτικής Αγγλίας, αλλά και εκείνες σε παγκόσμια κλίμακα. Περί τα μέσα του 1940 το Βρετανικό Βασιλικό Ναυτικό διέθετε καύσιμα για 2 μόνο μήνες. Περί τον Σεπτέμβριο του 1941 είχαν απολεσθεί γύρω στα 25% των Βρετανικών Εμπορικών πλοίων.

Τα περισσότερα των πλοίων του EEN ήταν καρβουνοκίνητα. Οι συνθήκες διαβίωσης των πληρωμάτων του EEN ήταν πολύ σκληρές έως άθλιες. Ναυτιλιακά βοηθήματα ήταν υποτυπώδη, περιοριζόμενα στην απλή μαγνητική πυξίδα και τις οπτικές παρατηρήσεις των ακτών την ημέρα και των

άστρων τη νύκτα. Πολλοί Φάροι δεν λειτουργούσαν λόγω του πολέμου.

Τα αργοκίνητα πλοία του EEN ήταν εύκολοι στόχοι των Γερμανικών Υποβρυχίων και των πολεμικών επιφανείας. Οι Διεθνείς Κανόνες δεν ετηρούντο συνήθως, κάτι που απέβαινε εις βάρος της ζωής των πληρωμάτων. Σύμφωνα με αυτούς τους Κανόνες τα φορτία πλοίων ουδετέρων κρατών έπρεπε να ελέγχονται και εάν διεπιστώνετο ότι μετέφεραν υλικά για πολεμικές ανάγκες, επέτρεπετο να βυθιστούν, αφού προηγουμένως απεβιβάζετο το πλήρωμά τους. Εν τούτοις πολλές φορές όχι μόνο τορπιλλίστηκαν και βυθίστηκαν εμπορικά πλοία μόλις έγιναν αντιληπτά, αλλά και όσοι από τα πληρώματά τους προσπάθησαν να διαφύγουν, πολυβολήθηκαν και εξοντώθηκαν, γιά να μην υπάρξουν ίχνη. Επισημαίνεται ότι διαταγές προς τα Γερμανικά Υποβρύχια, που εκδόθηκαν ήδη από τον πρώτο μήνα του Β!ΠΠ την 30-9-39, περιείχαν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: «...επειδή οι Έλληνες έχουν πωλήσει και μισθώσει πολυάριθμα (εμπορικά) πλοία στους Άγγλους, τα Ελληνικά πλοία πρέπει να θεωρούνται ως εχθρικά ... Κατά τις επιθέσεις τα Υποβρύχια να παραμένουν κρυμμένα...»

Κατά τον Β΄ ΠΠ από το σύνολο των 500 περίπου ωκεανοπόρων φορτηγών ατμοπλοίων του EEN βυθίστηκαν από πολεμικές ενέργειες περί τα 211. Επιπροσθέτως 107 φορτηγά μας απωλέσθηκαν από άλλες αιτίες. Επίσης από τα 55 επιβατηγά πλοία, βυθίστηκαν τα 52. Ακόμη από τα 700 καΐκια χάθηκαν περί τα 500. Οι μεγαλύτερες απώλειες σημειώθηκαν στον Ατλαντικό κατά το έτος 1941. Μέχρι τότε πολλά βραδυκίνητα φορτηγά πλοία διέσχιζαν τον ωκεανό μόνα, ενώ οι νηοπομπές προσέφεραν περιορισμένη προστασία. Μετέπειτα οι ετήσιες απώλειες συμμαχικών πλοίων έβαιναν μειούμενες, με την ενίσχυση της παρεχομένης καλύψεως από πολεμικά πλοία και αεροπλάνα.

Οι απώλειες του EEN πρέπει να συγκριθούν με εκείνες του συνόλου των απωλειών

των συμμαχικών εμπορικών πλοίων διαρκούντος του Β΄ ΠΠ. Κατά τα Βρετανικά στοιχεία, που αποκαλύφθηκαν μετά τον πόλεμο, οι Σύμμαχοι έχασαν συνολικά περί τα 2.600 εμπορικά πλοία, τα 95% των οποίων στον Ατλαντικό. Κατά συνέπεια οι απώλειες του ΕΕΝ σε φορτηγά και επιβατηγά, ανήλθαν στο 14% του συνολικού αριθμού των βυθισθέντων συμμαχικών εμπορικών πλοίων κατά τον Β΄ ΠΠ.

Τα κυριότερα όπλα που χρησιμοποιήθηκαν κατά πλοίων περιελάμβαναν τορπίλλες και νάρκες. Το σύνολο των ναρκών που ποντίστηκαν κατά τον Β΄ ΠΠ υπολογίστηκαν σε άνω των 700.000. Από αυτές περί το 70% ποντίστηκαν από Αγγλία και Γερμανία. Οι νάρκες, μέχρι να εξουδετερωθούν μετά την λήξη του Β΄ ΠΠ, εξακολούθησαν να βυθίζουν πλοία για μεγάλο ακόμη διάστημα.

Κατά τη διάρκεια των Ιταλικών επιθέσεων κατά της Ελλάδας, πλοία του ΕΕΝ, υπό την προστασία του ΒΝ μετέφεραν ασφαλώς και χωρίς απώλειες περί το 80% του πολεμικού υλικού και των στρατευμάτων σε λιμένες πλησίον του μετώπου, χρησιμοποιώντας περί τα 140 φορτηγά, 47 επιβατηγά και 56 ρυμουλκά.

Δεν είναι εφικτό στη συνοπτική αυτή αναφορά να μνημονευτούν όλα τα δράματα και τα επιτεύγματα του ΕΕΝ κατά τον Β΄ ΠΠ. Γι' αυτό γίνεται ενδεικτικά μνεία σε δύο ιδιαίτερα σημαντικά περιστατικά. Το πρώτο αφορά το πλοίο «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ», το οποίο υπό την πλοιαρχία του Κωνσταντίνου Πανώργιου, επέτυχε παρά τους κινδύνους και τις δυσκολίες, να εισέλθει την 2-2-43 στο λιμένα της Λιβύης και να εκφορτώσει πολύτιμα καύσιμα για το 8ο Βρετανικό Στράτευμα που πολεμούσε στη Βόρεια Αφρική. Ο Βρετανός Πρωθυπουργός Winston Churchill επισκέφτηκε το πλοίο στις 4-2-43 και το συνεχάρη προσωπικά. Το δεύτερο αφορά σε παρόμοιο εγχείρημα. Το φορτηγό «ΕΛΠΙΣ», υπό την πλοιαρχία του Νικολάου Κουβαλιά, πλησίασε υπό σφοδρότατο βομβαρδισμό την Λιβύη και εκφόρτωσε καύσιμα για τα

Βρετανικά στρατεύματα, επισύροντας τις επιδοκμασίες του Βασιλιά της Αγγλίας.

Η Ελλάδα, το ΕΕΝ και το ΒΝ έπαιξαν σπουδαίους ρόλους κατά τον Β΄ ΠΠ, συμβάλλοντας ουσιαστικά στο μέτρο των δυνατοτήτων τους στο πλευρό των Συμμάχων και πληρώνοντας ακριβά με μεγάλες θυσίες αίματος και υλικών αγαθών.

Το μοναδικό Ελληνικό Ναυπηγείο που ήταν κατάλληλο για κατασκευές πλοίων και είχε ιδρυθεί από το ΒΝ μεταξύ 1937 και 1939, βομβαρδίστηκε και καταστράφηκε τελείως από τους Συμμάχους κατά τον τελευταίο χρόνο που η Ελλάδα βρισκόταν υπό κατοχή, με αποτέλεσμα να μη είναι σε θέση μετά την απελευθέρωση να αναλάβει αναγκαίες κατασκευές καινούργιων πολεμικών και εμπορικών πλοίων.

Το ΕΕΝ βγαίνοντας από το Β΄ ΠΠ βαριά τραυματισμένο, έκανε μιά καινούργια αρχή και επέτυχε να κερδίσει τη σημερινή του πρωτοποριακή θέση στη παγκόσμια ναυτιλία. Η Αμερικανική Κυβέρνηση, που κατά την διάρκεια του Β΄ ΠΠ είχε ναυπηγήσει περί τα 2.742 φορτηγά τύπου LIBERTY, επώλησε στο ΕΕΝ, με εγγύηση της Ελληνικής Κυβερνήσεως, 100 πλεονάζοντα πλοία αυτού του τύπου. Τα εν λόγω 100 φορτηγά, που περιελάμβαναν τα 15 που είχαν ήδη διατεθεί διαρκούντος του πολέμου στο ΕΕΝ, απετέλεσαν τη ραχοκοκαλιά της αναγενόμενης μεταπολεμικά Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Λίγο αργότερα, το 1948, η Αμερική επώλησε επίσης σε Έλληνες πλοιοκτήτες 7 πετρελαιοφόρα πλοία τύπου T2, που δημιούργησαν τον πυρήνα του περίφημου ελληνόκτητου στόλου πετρελαιοφόρων, ο οποίος αναπτύχθηκε κατά τα επόμενα χρόνια. Τα Ελληνόκτητα ποντοπόρα εμπορικά πλοία κατά το 1989 έφθασαν παγκοσμίως στην πρώτη θέση, την οποία έκτοτε διατηρούν. Έτσι η Ελληνόκτητη ναυτιλία διαθέτει άνω του 17% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας, ενώ τα ποντοπόρα πλοία της υπερβαίνουν σε αριθμό τα 3.500, με συνολική χωρητικότητα άνω των 90 εκατομμυρίων κόρων.

Η αναγέννηση των κατεστραμμένων από τον Β΄ ΠΠ Ναυπηγείων της βορείου Γερμανίας, στηρίχθηκε σημαντικά από πολλές αξιόλογες παραγγελίες προς αυτά Ελλήνων Εφοπλιστών, αμέσως μετά τη λήξη του πολέμου. Εκ των πρώτων που εμπιστεύτηκαν τα εν λόγω Ναυπηγεία με παραγγελίες κατασκευής καινούργιων εμπορικών πλοίων ήταν ο Αριστοτέλης Ωνάσης, ακολουθούμενος από τους αδελφούς Λύρα, τον Διαμαντή Πατέρα και άλλους.

Αργότερα ο Σταύρος Νιάρχος αγόρασε το 1955 από το ΠΝ τα κατεστραμμένα από το 1944 συνεπεία συμμαχικών βομβαρδισμών Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και τα ανέδειξε στην μεγαλύτερη επιτυχημένη Ελληνική επισκευαστική και κατασκευαστική βιομηχανική μονάδα πλοίων, υπό την εταιρική μορφή «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ», που έκτοτε ναυπήγησαν και επισκεύασαν πλοία του ΕΝ και του ΠΝ. Το 1985 τα εν λόγω Ναυπηγεία περιήλθαν στο Δημόσιο και ακολούθως ιδιωτικοποιήθηκαν.

ΠΗΓΕΣ

1. Υποναύαρχου Ε. Καβαδιά, Αρχηγού Στόλου 1939-42 και Υφυπουργού Αμύνης 1942-43

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Γεννήθηκε στην Καλαμάτα το 1932. Εισήχθη στη ΣΝΔ ως Μηχανικός το 1950. Επελέγη το 1955 και μετεκπαιδεύτηκε ως Ναυπηγός στο Royal Naval College Greenwich της Αγγλίας μέχρι το 1959. Επελέγη το 1964 για 6μηνη ενημέρωση στις ΗΠΑ επί τεχνικών θεμάτων όλων των Επιστασιών Γενικής επισκευής Υ/Β Αμερικανικού τύπου, όμοιοι προς τα Υ/Β ΠΟΣΕΙΔΩΝ και ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ. Υπηρέτησε από το 1967 στο ΓΕΝ ως Τμηματάρχης ναυτικών κατασκευών και πήρε μέρος στην κατάρτιση της πρώτης από τον Β΄ ΠΠ συμβάσεως κατασκευής στο εξωτερικό πολεμικών πλοίων του Π.Ν., ήτοι 4 ΤΠΚ/Β τύπου Combattante II και ακολούθως της παραγγελίας και μετέπειτα Εποπτείας κατά την πρώτη διετία της ναυπήγησης των 4 πρώτων Υ/Β της επιτυχούς σειράς 209, με την οποία εφοδιάστηκε αρχικά το Π.Ν. και μετέπειτα περισσότε-

«Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΟΥ 1940 ΟΠΩΣ ΤΟΝ ΕΖΗΣΑ – ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ 2-3-35 ΕΩΣ 25-3-45», 1950

2. Άρθρο Αντιναύαρχου Λιμενικού Σώματος Χρήστου Ντούνη, στο περιοδικό του ΠΝ «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ», «Ο μεγάλος Σιωπηλός. Το Εμπορικό Ναυτικό στον Ελληνο-Ιταλικό Πόλεμο, Κατοχή και στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο», Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1996
3. Άρθρο Σπ. Αρμενιάκου στο περιοδικό του ΠΝ «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ», «Η συμβολή του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού στη Μάχη του Ατλαντικού και της Μεσογείου», Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1999
4. Έκθεση των Ελληνικών Θυσιών κατά τον Βαβ ΠΠ, του Ελληνικού Υπουργείου Ανασυγκροτήσεως, 1946
5. UK MINISTRY OF DEFENCE (NAVY), "GERMAN NAVAL HISTORY – THE U-BOAT WAR IN THE ATLANTIC 1939-45"
6. Αντιναύαρχου Δ. Φωκά ΒΝ «ΕΚΘΕΣΙΣ ΔΡΑΣΕΩΣ ΒΝ 1940-44», 1953
7. ROGER JORDAN, "THE PARTICULARS AND WARTIME FATES OF 6.000 SHIPS - THE WORLD'S MERCHANT FLEETS 1939" EDITION 1999
8. US NAVAL INSTITUTE MAGAZINE "NAVAL HISTORY", ARTICLE BY JEROME O'CONNOR, JUNE 2000

ρα από 20 ξένα Ναυτικά. Διετέλεσε στο ΝΚ 1971-1973 Τμηματάρχης Σχεδιάσεως και Προγραμματισμού. Υπηρέτησε στη Διεύθυνση Εξοπλισμών ΓΕΝ (ΔΕ/ΓΕΝ) 1974-1978 ως υπεύθυνος Πλοίων Επιφανείας και στο διάστημα αυτό διεκπεραίωσε επιτυχώς σε επίπεδο ΔΕ/ΓΕΝ τον πρώτο στην Ελλάδα εκτεταμένο εκσυγχρονισμό γνωστό ως «ΗΕΝΔΕΡ», των κυρίων οπλικών συστημάτων 4 Αμερικανικής κατασκευής Α/Τ τύπου FRAM. Διετέλεσε Διοικητής Κ/Ε «ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ» 1979-1980 και Τεχνικός Διευθυντής ΝΚ το 1981. Το 1982-1983 υπηρέτησε ως Διευθυντής Εξοπλισμών ΓΕΝ, υπεύθυνος για την αποπεράτωση και παραλαβή των 2 πρώτων Ολλανδικής κατασκευής Φ/Γ ΕΛΛΗ και ΛΗΜΝΟΣ. Το 1984-1985 διετέλεσε Γενικός Επιθεωρητής Ναυτικού. Είναι Μέλος της Εταιρείας Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας.



Ναυτική Επιθεώρηση

Δελτίο Ενημέρωσης

ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΕΣ

- Προήχθη στο βαθμό του **Αρχιπλοίαρχου** και τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλοίαρχος Μηχανικός** Θεόδωρος Βράκας
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** και τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Πλωτάρχες (ΠΥ-ΠΤ)**: Κωνσταντίνος Καρούτας, Ελευθέριος Σελινιωτάκης, Ευστράτιος Σταματίου, Ιωάννης Καμπουρίδης, Ιωάννης Πατεράκης, Ιωάννης Πλαγιαννάκος
- Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία με το βαθμό που φέρουν οι παρακάτω **Πλωτάρχες (ΠΥ-ΠΤ)**: Ιωάννης Μπουραϊμής, Μιχαήλ Παπαϊωάννου
- Τέθηκαν σε αποστρατεία με το βαθμό που φέρουν μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι (ΠΥ-ΠΤ)**: Μιχαήλ Μαγκλής, Ευστράτιος Μαστορακάκης
- Τέθηκαν σε αποστρατεία με το βαθμό που φέρουν μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Σημαιοφόροι (ΠΥ-ΠΤ)**: Νικόλαος Τρίκος, Ζώης Παπακωνσταντόπουλος, Ιωάννης Αγγελόπουλος, Ανδρέας Ανδρουλάκης, Νικόλαος Κατάκης, Γεώργιος Κυριτσόπουλος, Αντώνιος Σωτηρόπουλος, Κωνσταντίνος Αϊτσιδής, Ηλίας Αντωνιάδης, Αλέξανδρος Στεφανίδης
- Τέθηκαν σε αποστρατεία με τον βαθμό που φέρουν μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές**: Μιχαήλ Σπανιδάκης (ΗΝ/ΡΕ), Γεώργιος Νιέρρης (Η/Τ), Παναγιώτης Γιαννάκης (Τ/Τ), Βασιλική Καραπάνου (ΝΟΣ) και τους απονεμήθηκε ο βαθμός του **Σημαιοφόρου εν αποστρατεία**
- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους με το βαθμό που φέρουν οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές**: Γεώργιος Τσίκης (Τ/ΛΕΒ), Διονύσιος Κοντονής (Η/Τ), Ηλίας Φάκας (ΜΗΧ)

ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ

- Προήχθη στο βαθμό του **Αρχιπλοίαρχου** ο **Πλοίαρχος Οικονομικός** Στέφανος Πανάρετος
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλοίαρχου** οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι**:
Μηχανικοί: Κωνσταντίνος Κοντός
Υγειονομικού/Ιατροί: Ιωάννης Τσουράς
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** οι παρακάτω **Πλωτάρχες**:
Μάχιμοι: Θεόδωρος Μαραγκός, Ιωάννης Φωτέλλης
Μηχανικοί: Αντώνιος Βαρελάς, Βασίλειος Αθανασόπουλος, Δημήτριος Μοναχός, Ιωάννης Γύπαρης
Οικονομικού: Δημήτριος Λαδάς
Υγειονομικού/Ιατροί: Λουκάς Θεοχάρης, Άννα-Μαρία Τωμαδάκη
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλωτάρχη** οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι**:
Μάχιμοι: Θεόδωρος Ραφαηλίδης, Κωνσταντίνος Βαρουξής, Στέφανος Παπαδάτος
Μηχανικοί: Χρήστος Καλόγρης, Βασίλειος Νίκου, Βασίλειος Παπαλιάκος, Ιωάννης Κλεόβουλος, Σπυριδών Κίντζιος
Υγειονομικού/Ιατροί: Νικόλαος Βακάλης, Ζώης Μπέχλης
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλωτάρχη** οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι (ΠΥ-ΠΤ)**: Στέφανος Προμπονάς, Νικόλαος Γαλάνης, Στυλιανός Ζυγιώτης, Διονύσιος Βαλαβάνης, Όθωνας Φραγκούλης, Θρασύβουλος Βιέννας, Νικόλαος Λούμης, Αντώνιος Δήμου, Νικόλαος Ρόης, Γεώργιος Μπεκιαρίδης, Δημήτριος Δουράτσος, Γεώργιος Βασιλακόπουλος, Εμμανουήλ Αθανασάκης, Κωνσταντίνος Κοκορόσκος, Αντώνιος Παπασωτηρίου, Φώτιος Καρτέρης, Ιωάννης Μαχαιρούδης, Εμμανουήλ Λυμπέρης, Νικήτας Καλαφατάς, Ιωάννης Παφύλιας, Ιωάννης Βαρδάκης, Παναγιώτης Αγριανίτης, Γεώργιος Καμκέρης, Γεώργιος Φιλίππου, Ανδρέας Κολύβας, Σταύ-

ρος Μπότσης, Στέργιος Βόλταρης, Ιωάννης Ελευθεριάνος, Στυλιανός Μπίλλιας, Νικόλαος Κώτσος, Γεώργιος Πέττας, Χρήστος Σαπουνάς, Παναγιώτης Χριστοδούλου, Ιωάννης Φαφαλιός, Γρηγόριος Χανιώτης, Σταμάτιος Καρατζάς, Δημήτριος Παπαμιχαήλ, Εμμανουήλ Τσαπέλης, Νικήτας Τζιούβελης, Πέτρος Φλουτσάκος, Σαράντος Κοντός, Κωνσταντίνος Παπαδημητρίου, Αλέξανδρος Κυπραίος, Εμμανουήλ Τσιμπλάκης, Χρήστος Πλακογιάννης, Ιωάννης Ευθυμίου, Κωνσταντίνος Πελώνης, Νικόλαος Μπέζας, Γεώργιος Μακρυγιάννης, Γεώργιος Παπαδάκης, Δημήτριος Κοσκινάς, Νικόλαος Κούμενος, Παναγιώτης Σιδεράτος, Ιωάννης Δανακόπουλος, Νικόλαος Πολυχρονάκης, Μαρίνος Νικολακόπουλος, Νικόλαος Κεμεντζετζίδης

- Προήχθη στο βαθμό του **Υποπλοιάρχου** ο **Ανθυποπλοίαρχος** *Ειδικής Μονιμότητας* Χ/Ε Μανούσος Τραχαλάκης
- Προήχθη στο βαθμό του **Ανθυποπλοιάρχου** ο **Σημαιοφόρος** *Ειδικής Μονιμότητας* Χ/Ε Πολυχρόνης Ψάλτης
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Ανθυποπλοιάρχου** οι παρακάτω **Σημαιοφόροι** *Οικονομικού*: Νικολέτα Ελευθεριάδου, Ιωάννα Σμαραΐδο, Αικατερίνη Αντωνοπούλου, Γεώργιος Κολιγιάννης, Ηλίας Μπορτζάρης, Ιωάννης Μαυρογιάννης, Χαράλαμπία Ναλπαντίδου, Χρήστος Καμπάς, Απόστολος Μπαΐμπος, Λευκοθέα Γκιούσα, Γεώργιος Μπρατσιακός, Δημήτριος Ντάλης, Ηλίας Αναστασόπουλος, Δημήτριος Βούλγαρης, Αντώνιος Δημόπουλος, Γεώργιος Παναγιωταράς
- Προήχθησαν στο βαθμό του **Ανθυποπλοιάρχου** οι παρακάτω **Σημαιοφόροι** (**ΠΥ-ΠΤ**): Κωνσταντίνος Καράβολας, Βασίλειος Πρέπης, Κωνσταντίνος Δεσποτιδής, Γεώργιος Έξαρχος, Παναγιώτης Μόσχος, Κωνσταντίνος Σπανογιάννης, Σπυριδών Καποδίστριας, Ανδρέας Δαμιανός, Ευάγγελος Ψύλλας, Ευάγγελος Γιαννακός, Αντώνιος Χαντουμάκης, Κωνσταντίνος Κήρυκος, Βασίλειος Πρέκας, Ευάγγελος Γκέλης, Παναγιώτης Καλαθάκης, Θεόδωρος Κωστέας, Κωνσταντίνος Σούλης, Χρήστος Αγγελής,

Στυλιανός Ροδουσάκης, Ιωάννης Σαλαγιάννης, Νικόλαος Μαυροβουνιώτης, Ιωάννης Δασκαλάκης, Μιχαήλ Τζωρτζάκης, Αδαμάντιος Ανδρικόπουλος, Σάββας Κακαβούλιας, Βασίλειος Μωραϊτής, Θάνος Πέτκος, Παναγιώτης Δροσόπουλος, Επαμεινώνδας Ευαγγελίου, Στυλιανός Τσότρας, Βασίλειος Μιχαηλίδης, Γεώργιος Χατζηαϊβάζης, Δημήτριος Καρλαύτης, Δημήτριος Αναπλιώτης, Άγγελος Χρονόπουλος, Σπυριδών Βλανταρίδης, Παναγιώτης Μπεκιάρης, Κωνσταντίνος Μουραμπετζής, Βασίλειος Κρανίτης, Γεώργιος Καρασαρίδης, Γεώργιος Μυκονιάτης, Ελευθέριος Μαρικήκης, Αναστάσιος Μητσέας, Φώτιος Καρβούνης, Ευάγγελος Μπόμπολας, Γεώργιος Βαστής, Σταύρος Φρούντζας, Χρήστος Μυλωνόπουλος, Φίλιππος Αραβανής, Βασίλειος Τσιάκαλος, Παναγιώτης Καλαϊτζάκης, Παναγιώτης Τραγουλιάς, Παύλος Παπαδάκης, Γεώργιος Κουμιανός, Παναγιώτης Κόλλιας, Μιχαήλ Μπακογιάννης, Αθανάσιος Ζιώγας, Χαρίλαος Παπακωνσταντίνου, Μιχαήλ Νικολαΐδης, Κωνσταντίνος Φλωράτος, Μιχαήλ Παπακυριακού, Αντώνιος Ξυδούς, Ιωάννης Πολυζώνης, Χαράλαμπος Χρυσανθόπουλος, Γεώργιος Κτιστάκης, Σπυριδών Μουμούρης, Κομνηνός Κοτσιλίτης, Ανδρέας Μπουλούμπασης, Δημήτριος Κοζάκης, Σωτήριος Οικονόμου, Γεώργιος Μεταξάς, Νικόλαος Πολυχρονάκης, Νικόλαος Ψαραδέλλης, Φώτιος Κατσαντάς, Δημήτριος Καλαντζής, Ιωάννης Τούτσης, Εμμανουήλ Γλυνός, Ιωάννης Μακρυγιάννης, Ευάγγελος Πενθερουδάκης, Ιωάννης Αμπελιώτης, Δημήτριος Βορίδης, Κωνσταντίνος Χαράλαμπίδης, Θεόδωρος Αρβανίτης, Ελευθέριος Πουλής, Σωκράτης Παπαμιχαήλ, Παναγιώτης Μιχελής, Σταύρος Σιμιτζόγλου, Ηλίας Παπανικολάου, Κωνσταντίνος Πέττας, Πέτρος Πανάγος, Γεώργιος Λαμπράκης, Ιωάννης Χαλιμούρδας, Κωνσταντίνος Αγγελόπουλος, Ελευθέριος Ιωαννίδης, Βασίλειος Μυγιάκης, Δημήτριος Μένεγας, Νικόλαος Παρασύρης, Παναγιώτης Γαμβρούδης, Σπυριδών Πουλημένος, Παναγιώτης Ζαφειρίου, Ιωάννης Μπρούσκος, Αθανά-

σιος Ζαχαρίας, Ευστράτιος Καραπαναγιώτης, Δημήτριος Λουκάτος, Αναστάσιος Λυμπέρης, Γεώργιος Ράτσικας, Ιωάννης Παραμυθάς, Παναγιώτης Τσιλιγιάννης, Νικόλαος Κρεούζης, Ηλίας Κολβέρης, Ευστράτιος Παντελίδης, Ανδρέας Τσακέτας, Δημήτριος Καλογήρου, Παντελής Αμπατζής, Διονύσιος Γιαννικάκης, Ιωάννης Λυδάκης, Βασίλειος Θηβαίος, Ευάγγελος Τσιάματος, Χρήστος Κασαπίδης, Σπυρίδων Νικολακάκης, Ευάγγελος Λεσιώτης, Γεώργιος Χριστόπουλος, Θεόδωρος Παχής, Σωτήριος Καρδαμπικής, Ιωάννης Βαμβακάς, Γεώργιος Περδικούρης, Ευάγγελος Μπούλακας, Παναγιώτης Διαυσόπουλος, Δημήτριος Μαγγανάς, Ευστράτιος Στυλιανάκης, Γεώργιος Μολές, Εμμανουήλ Ζαρίφης, Δημήτριος Ζώρζος, Ιωάννης Δημομάρκος, Παναγιώτης Σαμπάνης, Αθανάσιος Κοτίνης, Κωνσταντίνος Τεκτονίδης, Κωνσταντίνος Κλαμπώνης, Φώτιος Αθανασόπουλος, Δημοσθένης Γεωργιάδης, Γεώργιος Βαρβέρης, Διονύσιος Παλαδινός, Δημήτριος Χοϊδάς, Ευστράτιος Κούσκος, Γεώργιος Ζηρογιαννόπουλος, Νικόλαος Γαργουλάκης, Βασίλειος Σκρεπετός, Ιωάννης Τσιλιγιάννης, Γεώργιος Κουϊρουξής, Σπυρίδων Παπαγεωργίου, Ιωάννης Σαββάκης, Ιωάννης Κολιτζαριδής, Σπυρίδων Καλάκος, Ευάγγελος Κονσολάκης, Αντώνιος Φωλερός, Νικόλαος Βιρβίλης, Ιωάννης Λάσκουλας, Δημήτριος Σουλβατζής, Στέφανος Μπίκας, Βασίλειος Αϊδής, Αλέξανδρος Μιχελακάκης, Δημήτριος Πέτκος, Γεώργιος Νίκας, Δημήτριος Χαράτσεβ, Ιωάννης Σιγάλας, Θεόδωρος Μαλλιωτάκης, Δημήτριος Αλαμάκος, Χρήστος Μερικάκης, Αλέξανδρος Σταγκουράκης, Νικόλαος Κελαϊδής, Επαμεινώνδας Παπαϊωάννου, Βασίλειος Σταχός, Ιωάννης Ντοβάκος, Ιωάννης Βιδάλης, Γεώργιος Κυρόπουλος, Παύλος Μπραουδάκης, Σταμάτιος Λαμπρινάκος, Ιωάννης Κάραλης, Στυλιανός Παπαδάκης, Αναστάσιος Τσαπέλης, Γεώργιος Κασφίκης, Νικόλαος Τσέλιος, Αναστάσιος Πάνου, Κωνσταντίνος Αρτέμης, Προκόπιος Μερκούρης, Κωνσταντίνος Κώνστας, Γεώργιος Νικολακάκης, Γεώργιος Ζωχιός, Ιωάννης Σηφάκης,

Παναγιώτης Μπήτρος, Ιωάννης Γερογιάννης, Ορέστης Βεντούρας, Γρηγόριος Δράλλος, Ιωάννης Μαραγκός, Βασίλειος Κροκίδας, Αργύριος Κοτσιλιέρης, Ιωάννης Περδικούρης, Χαράλαμπος Τσιάνης, Παναγιώτης Ρουμेलιώτης, Ιωάννης Γαβριήλ, Δημήτριος Δεμερτζής, Απόστολος Αλβανός, Κωνσταντίνος Περδετζόγλου, Ευάγγελος Νάννος, Κωνσταντίνος Τζινιέρης, Γεώργιος Βασιλείου, Αντώνιος Αλεξόπουλος, Δημήτριος Σταυρουλάκης, Ιωάννης Πετράκης, Τρύφων Γκιόκας, Κωνσταντίνος Πετριδής, Κωνσταντίνος Κωστόπουλος, Αθανάσιος Καλαντζής, Γεώργιος Σεργεντάνης, Χαρίλαος Μαγκιώρης, Αθανάσιος Τσοπανίδης, Ευάγγελος Μπέκας, Δημήτριος Κοτσέλης, Αναστάσιος Περιστεράς, Αργύριος Καλαγάνης, Εδουάρδος Σάκοβιτς, Γεώργιος Γαλάτης, Αλέξιος Τεκτονίδης, Γεώργιος Μάντζιος, Βασίλειος Μπέλεμπας, Νεκτάριος Τσοντάκης, Φώτιος Μαρκόπουλος, Βασίλειος Μητρογιάννης, Ιωάννης Ρασάνης, Διονύσιος Κιούρκας, Ηλίας Κατσαρδής, Κωνσταντίνος Ραζακιάς, Δαυΐδ Μεφτάχ, Γεράσιμος Πέτσας, Θεόδωρος Κρυάδας, Γεώργιος Παπαδάτος, Νικόλαος Βουδούρης, Κωνσταντίνος Δημακόπουλος, Νικόλαος Κουτσούμπος, Στυλιανός Πολυχρονιάδης, Κωνσταντίνος Παπανικολάου, Γεώργιος Κορδώσης, Νικόλαος Σαρρής, Δημήτριος Δρυγούτης, Ιωάννης Γιάννος, Ιωάννης Γεωργόπουλος, Μιχαήλ Δουμένης, Παναγιώτης Μπισιώτης, Ευάγγελος Ρέτζιος, Παναγιώτης Συνοδιάς, Νικόλαος Νομικός, Νικόλαος Βερυκοκίδης, Βασίλειος Παρασκευόπουλος, Δήμος Δήμητσας-Δημόπουλος, Αθανάσιος Πάλλας, Χρήστος Βουνός, Δημήτριος Παπαδάκης, Δημήτριος Σάντος, Αλέξανδρος Πέτρου, Αντώνιος Ντέλης, Αθανάσιος Πάντος, Επαμεινώνδας Σιάχος, Ευάγγελος Τραϊανός, Αθανάσιος Νικολόπουλος, Φώτιος Καπινιάρης, Κωνσταντίνος Σούλιας, Ιωάννης Ηλιόπουλος, Γεώργιος Ζελένιτσας, Γεώργιος Τσέλιος, Φίλιππος Γιαννόπουλος, Γεώργιος Ραγκούσης, Ιωάννης Κουκάρας, Ιωάννης Χαντζαριδής, Ιωάννης Χαλκιαδάκης, Ιγνάτιος Μαρίνος, Κωνσταντίνος Δορλής, Ευάγγελος Ράμμος,

Γεώργιος Ψυχογιός, Ανδρέας Γεωργακόπουλος, Παναγιώτης Μιχαήλος, Σάββας Φιλιππάκης, Κωνσταντίνος Καφίρης, Βασίλειος Μαρκόπουλος, Γεώργιος Παπακωνσταντίνου, Κωνσταντίνος Παπαγιαννάκης, Κωνσταντίνος Γεωργιάδης, Αθανάσιος Βογιατζής, Νικόλαος Κολλιόπουλος, Γεώργιος Ψυρογιάννης, Γεώργιος Παρακατσελάκης, Αριστείδης Παπαθανασίου, Μιχαήλ Τσακμάκας, Νικόλαος Ντουρουντάκης, Εμμανουήλ Καραντίνης, Ιωάννης Νταντιδάκης, Γεώργιος Βατίστας, Ξενοφών Δαουκάκης, Μάρκος Παπαδόπουλος, Ευάγγελος Κεντιστός, Αναστάσιος Παύλου

- Προήχθησαν στο βαθμό του **Σημαιοφόρου** οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές Ειδικοτήτων-Τεχνών**: Χαράλαμπος Καρύδης, Ανδρέας Ρουσσάκης, Παναγιώτης Πανταζής, Γεώργιος Κόλλιας, Βασίλειος Δακτυλάς, Σπυρίδων Καραντζάς, Θεοφάνης Μαυρογιώργης, Αθανάσιος Παπουτσή, Γεράσιμος Τζωρτζάτος, Δημήτριος Φακιάλας, Αλέξανδρος Κουκούλας, Μιχαήλ Μαυρούδης, Θεόδωρος Φιλιόπουλος, Κυριάκος Σκόρδος, Στυλιανός Σάμπος, Ιωάννης Αντωνικόπουλος, Βασίλειος Γεωργιάδης, Δημήτριος Χριστοφίλης, Γεώργιος Καλόξυλος, Γιαννούλης Μανσόλης, Παύλος Γιακουμινάκης, Κωνσταντίνος Κωστόπουλος, Χαράλαμπος Τομάρας, Ιωάννης Φύκας, Νικόλαος Τσίτσος, Κωνσταντίνος Παπαναστάσης, Γεώργιος Στρογγυλούδης, Παναγιώτης Κουρουμίδης, Θεόδωρος Μυλωνάς, Νικόλαος Χατζημανώλης, Βασίλειος Κουκουλέτσος, Χρήστος Τσίτσος, Λουκάς Κουτσόπουλος, Αντώνιος Μυστικός, Σωτήριος Τσαβάρας, Βασίλειος Μαγκαφάς, Νικόλαος Δημοβασιλης, Παναγιώτης Ζαχαρόπουλος, Κωνσταντίνος Πετράκης, Γεώργιος Όντριας, Γεώργιος Μπετσίστας, Ιωάννης Μαρούδης, Μιχαήλ Νεαμονίτης, Εμμανουήλ Μαραγκάκης, Κωνσταντίνος Λεσιώτης, Θεοδόσιος Προκόπης, Διονύσιος Κασσάρας, Δημήτριος Φράγκος, Δαμιανός Γεωργιάκος, Γεώργιος Καραβής, Παναγιώτης Δήμογλης, Κωνσταντίνος Σιακάς, Βασίλειος Μορτάκης, Δημήτριος Γεωργίου, Νικό-

λαος Μουσουράκης, Λεωνίδας Δουβάρας, Σταύρος Μιχαήλ, Γεώργιος Λακωνίτης, Σπυρίδων Τρύφων, Νικόλαος Ανδρόγλου, Δημήτριος Γερονίκος, Δημήτριος Μησιάρης, Χρήστος Τόλιζας, Γεώργιος Δημητριάδης, Βασίλειος Φρυσίρας, Βασίλειος Κοντοές, Σπυρίδων Προγουλάκης, Σωτήριος Αντωνόπουλος, Κυριάκος Τούντας, Παναγιώτης Ιωαννίδης, Δημήτριος Βλαχογιάννης, Αθανάσιος Παλουκάκος, Θεόδωρος Αντωνάκος, Χρήστος Ζάχος, Αθανάσιος Κοντογιάννης, Στυλιανός Μιχάλαρος, Ευάγγελος Κουτσόκερας, Γεώργιος Δίκαιος, Διονύσιος Ντόζης, Αλέξανδρος Σταμόπουλος, Ζώης Ραζόπουλος, Νικόλαος Γιανναράκος, Διονύσιος Μανδηλάρης, Μιχαήλ Κουκουτσάκης, Ανδρέας Μπογιόπουλος, Παναγιώτης Ανδρεαδέλλης, Σπυρίδων Λαβράνος, Ιωάννης Σερίμης, Ιωάννης Καρβέλλης, Αναστάσιος Γκουλής, Ιωάννης Μαργαρίτης, Κωνσταντίνος Κριμιζάς, Άγγελος Παπαϊσιδώρου, Αναστάσιος Βαδάσης, Διονύσιος Αρβανιτάκης, Αντώνιος Φασόλης, Ευάγγελος Τρακάδας, Ανδρέας Αναστασόπουλος, Βασίλειος Κατσαμπής, Χρήστος Ραπακούλιας, Αθανάσιος Μπούτσης, Γεώργιος Κωστόπουλος, Ιωάννης Αλιφέρης, Μιχαήλ Φραγκιαδουλάκης, Νικόλαος Γρυπταίος, Ελευθέριος Φωτεινός, Διομήδης Κουρέλιας, Ιωάννης Αργίτης, Ευθύμιος Καρυώτης, Ιωάννης Κατσίκης, Ιωάννης Σκορδίλης, Παναγιώτης Λυμπέρης, Γεώργιος Μουζάκης, Ιωάννης Παπαδής, Εμμανουήλ Σκλαβάκης, Γρηγόριος Σολδάτος, Μάριος Μιχαλόπουλος, Σωκράτης Κουζέλης, Αθανάσιος Ιωαννόπουλος, Νικόλαος Σισκαμάνης, Δημήτριος Νομικός, Παναγιώτης Γεραχωτέλης, Χρήστος Σταυρουλιδάκης, Ιωάννης Λούσης, Κωνσταντίνος Παπαδόπουλος

- Προήχθησαν στο βαθμό της **Σημαιοφόρου** οι παρακάτω **Ανθυπασπίστριες Ειδικοτήτων**: Βαλεντία Κατωπόδη, Αθηνά Παπαδηήμα, Αγγελίνα Πασχαλίδη, Ζαχαρένια Τερζάκη, Λαμπρινή Τσέλιου, Αρετή Πιερρακάκη, Γεωργία Μπογδάνου, Παρασκευή Μάγκου, Αγγελική Γκάτζιου, Ελισάβετ Καρδάμη, Πα-

ναγιώτα Λώλου, Σοφία Μαλαφέστα, Μαρία Ραφαηλίδου, Ιωάννα Παναγιώτου, Χρυσάνθη Σαχακιάν, Μαρία Προβατά, Αθανασία Λιβανού, Βασιλική Γερακιανάκη, Μαρία Γαλάνη, Παρασκευή Κατσιμίχα, Βερονίκη Ξανθάκη, Σταυρούκα Κοντομίχαλου, Ελισάβετ Χαρίση, Παναγιώτα Ανδρικοπούλου, Ουρανία Καρέλου, Κυριακή Αγιασοφίτου, Ευγενία Αδαμοπούλου, Βασιλεία Δανελάτου, Μαριγώ Λιαρομάτη, Στέλλα-Ρεγγίνα Περσάνη, Ελένη Κουρούνη, Παναγιώτα Κουτσούκου, Παναγιώτα Γάτσιου, Πετρούλα Ζαχαριάδου, Αθανασία Μπασλή, Τατιανή Κοτσιμπού, Αικατερίνη Δρεμέτσικα, Ειρήνη Ιωάννου, Γιαννούλα Αραχωβίτη, Ευγενία Σοφιανού, Αγγελική Λέππουρα, Μαρία Μπουραζάνη, Ευτυχία Βουρδάνου, Παναγιώτα Μάλλιερη, Κωνσταντίνα Κανελλου, Μαρία Καλογεροπούλου, Γεωργία Δημοπούλου, Σταυρούλα Σκιαδά, Βασιλική Κολοκυθά, Μαρία Χριστοπούλου, Μαρία Καπόλα, Ευαγγελία Λυκούση, Ευμορφία Σαραβανή, Αικατερίνη Λαμπράκη, Παναγιώτα Κοτρώτσιου, Σταματία Κορκοβίλη, Ζαχαρούλα Σύλλα, Αλεξάνδρα Καρανάσου, Φωτεινή Κωνσταντινίδου, Ευδοξία Αντωνιάδη, Αικατερίνη Ζαραβέλα, Ειρήνη Θεοδωροπούλου, Βικτωρία Ξένου, Αναστασία Πανολιάσκου, Αργυρώ Παπαπάνου, Ελένη Πορίκου, Σταυρούλα Χιλιάρχου, Ανδριανή Διαμαντή, Ελένη Παπαδάκη, Βασιλική Κρίνη, Σταυρούλα Κούτση, Νικολέττα Βλάχου, Άννα-Μαρία Σακουλέβα, Μαρία Τζανιδάκη, Ελένη Γιαλίρη, Ευσταθία Κόκκαλη, Γαρυφαλλιά Τσόπα, Θέκλα Καλογεράτου, Ευτυχία Ροδίτη, Έλλη Φραγκούλη, Γιαννούλα Φούντα, Βασιλική Γεωργίου, Δήμητρα Σιλβεστριάδου, Χριστίνα Σύλλα, Γεωργία Αποστολοπούλου, Ουρανία Γιαννακοπούλου, Ευαγγελία Ντάτσικα, Ζωή Μαξιλάρη, Ελένη Κανελλάκη, Μαρία Αθανασακοπούλου, Μαριάννα Παντελιάδου, Σωτηρία Χαραλαμποπούλου, Ελένη Σκάνδαλη, Χριστίνα Κωτσοπούλου, Μαρία Βερούχη, Όλγα Κατσένου, Ελισάβετ Τσόκα, Μαρία Πασσαρά, Αντιγόνη Καντιώτου, Βασιλική Μπάρζου, Μοσχούλα Παπούλα, Δήμητρα Τόμπρα, Μαρία Λαντζουράκη, Ιομήνη Τσάκωνα, Ιω-

άννα Ρίζου, Ευφροσύνη Δραγασάκη, Δήμητρα Οικονόμου, Σωτηρία Λυμπεροπούλου, Αναστασία Τεγά, Παναγιωτούλα Αθανασοπούλου, Ελένη Αντωνοπούλου, Μαρία Μπαρλή, Δέσποινα Ψαρουδάκη, Μαρία Καλογερή, Πόπη Γιουβαννάκη, Κλεονίκη Μαυρογιαννάκη, Μαρία Μαρίνου, Βασιλική Σπανού, Αφροδίτη Βιλλιώτη, Βασιλική Σαραντοπούλου, Μαρία Αστράκου, Ιωάννα Λαδοπούλου, Αντωνία Ανδρεάδου, Μαρία Φωτεινάκη, Ειρήνη Τζανακάκη, Νίκη Χαλκοπούλου, Αικατερίνη Κυριάκη, Αθηνά Μούζη, Μαρία Κοντοπούλου, Δήμητρα Κωνσταντοπούλου, Στέλλα Φοιφά, Βασιλική Αναγνωστοπούλου, Αικατερίνη Πετρουλάκη, Διονυσία Μάλλιερη, Βασιλική Μαλανδράκη, Γεωργία Σταύρου, Αναστασία Τζαβάρα, Ευριδίκη Κουφογιαννάκη, Σοφία Ζουνίδου, Κωνσταντίνα Ζωγράφου, Ελένη Σακελλίου, Ευαγγελία Χαχαμίδου, Δωροθέα Βασιλογιώργη, Ιωάννα Μπομπού, Κωνσταντίνα Ασημακοπούλου, Αγγελική Σαμπανιώτη, Δέσποινα Κατσογριδάκη, Γεωργία Παναγιωτοπούλου, Ιωάννα Γιαννακοπούλου, Ευδοκία Γραμμένου, Ευπραξία Πασχαλίδη, Άννα Γιαλλέλη, Γεωργία Γεωργίου, Ειρήνη Μπαμπασανίδη, Ιωάννα Αντωνίου

ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

- Κατατάσσονται στο Πολεμικό Ναυτικό με το βαθμό του **Σημαιοφόρου** και εντάσσονται στην κατάσταση **Ειδικής Μονιμότητας** ως **Χειριστές Ελικοπτήρων** οι παρακάτω: Νικόλαος Αντωνόπουλος, Βασίλειος Καμτσής, Ιωάννης Ζαχαράκης
- Ονομάζονται **Μόνιμοι Σημαιοφόροι** και κατατάσσονται στο Πολεμικό Ναυτικό οι παρακάτω μαθητές που αποφοίτησαν ευδόκιμα από τη **ΣΣΑΣ**:
Οικονομικού: Ιωάννης Πετκίδης, Ξανθούλα Παπακούλα, Ευάγγελος Αραμπατζιδάκης, Ροδούλα Γκιόκα, Χρήστος Βάσσος, Ιωάννης Κοντογιάννης
Υγειονομικού/Ιατροί: Βασίλειος-Στέφανος Καλλές, Φώτιος Παπαγεωργίου, Μιχαήλ Ιωακείμιδης, Αθανάσιος Καλογερόπουλος, Ορέστης Καββάδας

Ναύαρχος ε.α.

Γεώργιος Θεοδωρουλάκης Π.Ν.

Επίτιμος Αρχηγός ΓΕΝ

Απεβίωσε την 23η Σεπτεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1945 στο Ρέθυμνο Κρήτης.

Το 1963 κατετάγη στη ΣΝΔ ως Δόκιμος Σημαιοφόρος, το 1967 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 1970 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1974 σε Υποπλοίαρχο, το 1979 σε Πλωτάρχη, το 1983 σε Αντιπλοίαρχο, το 1990 σε Πλοίαρχο, το 1994 σε Αρχιπλοίαρχο, το 1997 σε Υποναύαρχο, το 1999 σε Αντιναύαρχο, και το 2002 αποστρατεύτηκε μετά από αίτησή του ως Ναύαρχος ε.α. και παράλληλα του απονεμήθηκε ο τίτλος του Επίτιμου Αρχηγού ΓΕΝ.

Στις 09.09.1993, του εκφράστηκε η ικανοποίηση του Αρχηγού ΓΕΝ, για την εποπτεία και τη διεύθυνση του εκσυγχρονισμού και της επισκευής του Υ/Β ΤΡΙΤΩΝ κατά τρόπο υποδειγματικό, συνάμα δε επειδή υπήρξε πολύτιμος και αποτελεσματικός εισηγητής του ΓΕΝ στην αντιμετώπιση σοβαρών θεμάτων και συνέβαλε ουσιαστικά εις το επιτυχές πέρας του προγράμματος και την εξασφάλιση των συμφερόντων του Ναυτικού (Διοικητής Ναυτικού Κλιμακίου Κιέλου).

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Χρυσός Σταυρός του Τάγματος της Τιμής, Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξιάρχης του Τάγματος της Τιμής, Ανώτερος Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Ανώτερος Ταξιάρχης του Τάγματος της Τιμής.

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Β΄, και Α΄, τάξεως.

ΔΙΑΜΝΗΜΟΝΕΥΣΕΙΣ: Ευδοκίμου Διοικήσεως Γ΄, και Α΄, τάξεως, Υπηρεσιών Αξιωματικού Β΄, τάξεως, Αξίας και Τιμής, Ηγεσίας Σχηματισμού Μεγάλης Μονάδος Α΄, τάξεως, Αστέρας Αξίας και Τιμής.

Αρχιπλοίαρχος (Ο) ε.α.

Νικόλαος Καρακίτσος Π.Ν.

Απεβίωσε την 22α Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1923 στην Καβάλα. Το 1947 κατετάγη στη ΣΝΔ ως Δόκιμος Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1948 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1950 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1954 σε Υποπλοίαρχο, το 1959 σε Πλωτάρχη, το 1963 σε Αντιπλοίαρχο, το 1967 σε Πλοίαρχο, το 1974 αποστρατεύτηκε με αίτηση του ως Πλοίαρχος ε.α., το 1976 ανακλήθηκε η αποστρατεία του δεδομένου ότι το Ειδικό Συμβούλιο Κρίσης αποφάνθηκε ότι αυτή ήταν αποτέλεσμα της αντίθεσής του προς το δικτατορικό καθεστώς της περιόδου 1967 – 1974 και επαναφέρθηκε στη μόνιμη υπηρεσία ως μηδέποτε αποστρατευθείς και το ίδιο έτος προήχθη σε Αρχιπλοίαρχο και αποστρατεύθηκε με αίτησή του με τον ίδιο βαθμό.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Αργυρός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Γεωργίου, Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος.

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, και Γ΄, τάξεως.

Αρχιπλοίαρχος (Ο) ε.α.

Βασίλειος Κονιδάρης Π.Ν.

Απεβίωσε την 2αν Οκτωβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1932 στο Βαθύ Μεγανησίου Λευκάδος. Το 1955 κατετάγη στη ΣΝΔ ως Δόκιμος Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1956 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1958 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1965 σε Υποπλοίαρχο, το 1969 σε Πλωτάρχη, το 1975 σε Αντιπλοίαρχο, το 1982 σε Πλοίαρχο, το 1983 σε Αρχιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία με τον ίδιο βαθμό.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Αργυρός Σταυρός του Τάγματος του Γεωργίου Α΄, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξιάρχης του Τάγματος της Τιμής.

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, και Β΄, τάξεως.

Αρχιπλοίαρχος (Ο) ε.α.

Στέργιος Παλάσκας Π.Ν.

Απεβίωσε την 11η Οκτωβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1930 στη Σπερχειάδα Φθιώτιδος. Το 1953 κατετάγη στη ΣΝΔ ως Δόκιμος Σημαιοφόρος, το 1955 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1956 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1960 σε Υποπλοίαρχο, το 1966 σε Πλωτάρχη, το 1969 σε Αντιπλοίαρχο, το 1977 σε Πλοίαρχο, το 1981 σε Αρχιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Γεωργίου, Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος.

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, και Γ΄, τάξεως.

Αρχιπλοίαρχος (Ο) ε.α.

Δημήτριος Κολέτσος Π.Ν.

Απεβίωσε την 16η Οκτωβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1931 στο Αλιβέρι Καρυστίας Ευβοίας. Το 1953 κατετάγη στη ΣΝΔ ως Δόκιμος Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1955 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Οικονομικός, το 1956 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1960 σε Υποπλοίαρχο, το 1966 σε Πλωτάρχη, το 1972 σε Αντιπλοίαρχο, το 1978 σε Πλοίαρχο, το 1983 σε Αρχιπλοίαρχο, τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία, και ανακλήθηκε στην ενέργεια από τον Μάιο 1983 έως το 1985.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Γεωργίου, Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξιάρχης του Τάγματος της Τιμής.

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, Γ΄, και Β΄, τάξεως.

Πλωτάρχης (ΠΥ - ΜΗΧ) ε.α.

Ιωάννης Κωστόπουλος Π.Ν.

Πολεμικής Διαθεσιμότητας

Απεβίωσε την 5η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1915 στην Αθήνα. Το 1932 κατετάγη στην Α΄, τάξη της Σχολής Μηχανικών Υπαξιωματικών, το 1937 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1940 σε Υποκελευστή Α΄, το 1943 σε Κελευστή, το 1944 σε Αρχικελευστή, το 1947 τέθηκε σε κατάσταση Πολεμικής Διαθεσιμότητας λόγω κακουχιών πολέμου, το 1952 σε Σημαιοφόρο, το 1955 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1959 σε Υποπλοίαρχο, το 1964 σε Πλωτάρχη. Το 1943 κατήλθε στη Μέση Ανατολή.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Ελληνο-Ιταλικού-Γερμανικού Πολέμου 1940-1941, 1941-1945.

Πλωτάρχης (ΠΥ) ε.α.

Ανδρέας Ανδρικόπουλος Π.Ν.

Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 15η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1918 στο Ξυλόκαστρο Κορινθίας. Το 1937 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος Διαχειριστής, το 1941 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1943 σε Υποκελευστή Α΄, το 1945 σε Κελευστή, το 1950 σε Αρχικελευστή, το 1958 σε Σημαιοφόρο, το 1961 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1965 σε Υποπλοίαρχο, και το 1968 τέθηκε σε αποστρατεία με το βαθμό του Πλωτάρχη. Το 1941 κατήλθε στη Μέση Ανατολή επιβαίων του Α/Τ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Σταυρός Αγώνα Πολεμικού Ναυτικού, Ελληνοϊταλογερμανικού Πολέμου 1940-1941 και 1941-1945.

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Ευδοκίμου Υπηρεσίας Γ΄, τάξεως.

Υποπλοίαρχος (ΠΥ - ΤΗΛ) ε.α.

Γεώργιος Μούτσος Π.Ν.

Πολεμικής Διαθεσιμότητας

Απεβίωσε την 19η Οκτωβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1918 στο Κορωπί Αττικής. Το 1936 κατετάγη στο ΠΝ ως πρότακτος Τηλεγραφετής, το 1940 προήχθη σε Δίοπο, το 1941 σε Υποκελευστή Β΄, το 1943 σε Υποκελευστή Α΄, το 1947 τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία και ετέθη σε κατάσταση Πολεμικής Διαθεσιμότητας. Τον ίδιο χρόνο προήχθη σε Κελευστή, το 1950 σε Αρχικελευστή, το 1956 σε Σημαιοφόρο, το 1958 σε Ανθυποπλοίαρχο, και το 1962 σε Υποπλοίαρχο. Το 1942 κατήλθε στην Μέση Ανατολή και κατετάγη στην ΔΜ Αλεξανδρείας και υπηρέτησε στο Α/Τ Όλγα και Ν/Α Λίβανος.

Υποπλοίαρχος (ΠΤ - ΛΕΒ) ε.α.

Γεώργιος Μπερεδήμας Π.Ν.

Απεβίωσε την 15η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1931 στο Ζευγολατιό Μεσσηνίας. Το 1946 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης Β΄, λεβητοποίος, το 1948 προήχθη σε Ναύτη Α΄, το 1950 σε Δίοπο, το 1953 σε Υποκελευστή Β΄, το 1956 σε Υποκελευστή Α΄, το 1960 σε Κελευστή, το 1966 σε Αρχικελευστή, το 1971 σε Ανθυπασπιστή, και τον ίδιο χρόνο σε Σημαιοφόρο και Ανθυποπλοίαρχο, το 1975 σε Υποπλοίαρχο, και το 1977 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Υποπλοίαρχος (Μ) ε.α.

Ελευθέριος Καλλονάς Π.Ν.

Απεβίωσε την 30η Αυγούστου 2008.

Γεννήθηκε το 1933 στην Αθήνα. Το 1950 κατετάγη στη ΣΝΔ ως Δόκιμος Σημαιοφόρος Μηχανικός, το 1954 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Μηχανικός, το 1957 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1961 σε Υποπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο αποστρατεύτηκε λόγω βουλευτικής υποψηφιότητας. Το 1962 επανήλθε στην εφεδρεία. Το 1974 κατά τη γενική επιστράτευση μετά την τουρκική εισβολή στην Κύπρο, ανακλήθηκε εκ νέου στην ενέργεια με τον ίδιο βαθμό και τον ίδιο χρόνο επαναφέρθηκε στην εφεδρεία.

Υποπλοίαρχος (Μ) ε.α.

Δημήτριος Δεσύπρης Π.Ν.

Απεβίωσε την 31η Αυγούστου 2008.

Γεννήθηκε το 1936 στην Αθήνα. Το 1952 κατετάγη στη ΣΝΔ ως Δόκιμος Σημαιοφόρος Μηχανικός, το 1956 ονομάστηκε Σημαιοφόρος Μηχανικός, το 1959 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1963 σε Υποπλοίαρχο, και το 1964 αποστρατεύτηκε μετά από αίτησή του. Το 1974 κατά τη γενική επιστράτευση μετά την τουρκική εισβολή στην Κύπρο ανακλήθηκε στην ενέργεια με τον ίδιο βαθμό και τον ίδιο χρόνο επαναφέρθηκε στην εφεδρεία.

Υποπλοίαρχος (ΠΥ - ΗΛ) ε.α.

Ανάργυρος Μπαμπανάσιος Π.Ν.

Απεβίωσε τη 3η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1945 στο Μαυρονέριο Βοιωτίας. Το 1960 κατετάγη στη Σχολή Ναυτοπαίδων ως Ναυτόπαις. Το 1964 ονομάστηκε Δίοπος, το 1967 προήχθη σε Κελευστή, το 1970 σε Επικελευστή, το 1973 σε Αρχικελευστή, το 1979 σε Ανθυπασπιστή, το 1984 σε Σημαιοφόρο, το 1987 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1988 σε Υποπλοίαρχο, και το 1989 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Υποπλοίαρχος (ΠΥ) ε.α.

Γεράσιμος Πουλημένος Π.Ν.

Απεβίωσε την 6η Σεπτεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1945 στις Κυνολιάδες Κερκύρας. Το 1959 κατετάγη στη Σχολή Ναυτοπαίδων ως ναυτόπαις, το 1962 ονομάστηκε Δίοπος, το 1965 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1968 σε Επικελευστή, το 1977 σε Ανθυπασπιστή, το 1984 σε Σημαιοφόρο, το 1987 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1988 σε Υποπλοίαρχο, και το 1989 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ - ΑΡΜ) ε.α.

Ευάγγελος Κατσούλας Π.Ν.

Απεβίωσε την 5η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1932 στο Γαλατά Τροιζηνίας. Το 1951 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης Πρότακτος, το 1954 προήχθη σε Δίοπο, το 1957 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1961 σε Υποκελευστή Α΄, το 1963 σε Κελευστή, το 1966 σε Αρχικελευστή, το 1969 σε Ανθυπασπιστή, το 1976 σε Σημαιοφόρο, το 1979 σε Ανθυπο-

πλοίαρχο και το 1981 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ - ΜΗΧ) ε.α.

Χρήστος Κωνσταντινόπουλος Π.Ν.

Απεβίωσε την 19η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1935 στο Πειραιά Αττικής. Το 1951 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1954 ονομάσθη Ναύτης Β΄, το 1955 ονομάσθη Ναύτης Α΄ και τον ίδιο χρόνο Δίοπος, το 1958 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1962 σε Υποκελευστή Α΄, το 1966 σε Κελευστή, το 1969 σε Ανθυπασπιστή, το 1974 σε Σημαιοφόρο, το 1977 σε Ανθυποπλοίαρχο και το 1981 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΤ - Τ/ΕΦ) ε.α.

Αντώνιος Καϊμάρης Π.Ν.

Απεβίωσε τη 1η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1936 στην Φλώρινα Φλωρίνης. Το 1953 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης μαθητής τεχνίτης, το 1955 ονομάσθηκε Ναύτης Α΄, το 1957 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1961 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1964 σε Υποκελευστή Α΄, το 1967 σε Αρχικελευστή, το 1974 σε Ανθυπασπιστή, το 1978 σε Σημαιοφόρο, το 1981 σε Ανθυποπλοίαρχο και το 1984 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Ανθυποπλοίαρχος (ΠΥ) ε.α.

Αλατζιάς Χρήστος Π.Ν.

Απεβίωσε την 20η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1956 στο Σουφλί Έβρου. Το 1970 κατετάγη στο ΠΝ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός, το 1973 ονομάσθηκε Δόκιμος Κελευστής, το 1975 προήχθη σε Κελευστή, το 1978 σε Αρχικελευστή, το 1981 σε Ανθυπασπιστή, το 1991 σε Σημαιοφόρο, το 1994 σε Ανθυποπλοίαρχο και το 1995 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Σημαιοφόρος (ΠΤ - ΛΕΜ) ε.α.

Μιχαήλ Κούκας Π.Ν.

Απεβίωσε την 5η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1931 στην Αθήνα Αττικής. Το

1947 κατετάγη στο ΚΕΠΑΛ ως Ναύτης Β΄, το 1949 ονομάσθηκε Ναύτης Α΄, το 1951 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1955 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1959 σε Υποκελευστή Α΄, το 1964 σε Κελευστή, το 1968 σε Ανθυπασπιστή, το 1974 σε Σημαιοφόρο, και το 1979 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Σημαιοφόρος (ΠΤ - Η/Ν) ε.α.

Γεώργιος Λαλάγκας Π.Ν.

Απεβίωσε την 31η Οκτωβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1938 στον Ασπρόπυργο Αττικής. Το 1954 κατετάγη στο ΠΝ ως μαθητής τεχνίτης, το 1956 ονομάσθηκε Ναύτης Α΄, το 1957 ονομάσθηκε σε Δίοπο, το 1960 σε Υποκελευστή Β΄, το 1963 σε Υποκελευστή Α΄, το 1967 σε Κελευστή, το 1971 σε Αρχικελευστή, το 1972 σε Ανθυπασπιστή, το 1977 σε Σημαιοφόρο, και το 1979 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Σημαιοφόρος (ΠΥ - ΜΗΧ) ε.ε.

Ευάγγελος Νάννος Π.Ν.

Απεβίωσε την 31η Αυγούστου 2008.

Γεννήθηκε το 1970 στον Πειραιά. Το 1984 κατετάγη στη ΣΜΥΝ ως Δόκιμος Κελευστής, το 1987 προήχθη σε Κελευστή, το 1989 σε Επικελευστή, το 1992 σε Αρχικελευστή, το 1998 σε Ανθυπασπιστή, και το 2005 σε Σημαιοφόρο.

Σημαιοφόρος (ΠΥ - ΜΗΧ) ε.α.

Αριστοτέλης Πούπιος Π.Ν.

Απεβίωσε την 14η Σεπτεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1945 στην Λευκοπηγή Κοζάνης. Το 1959 κατετάγη στη Σχολή Ναυτοπαίδων ως ναυτόπαις, το 1962 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1965 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1968 σε Υποκελευστή Α΄, το 1971 σε Αρχικελευστή, το 1977 σε Ανθυπασπιστή, το 1984 σε Σημαιοφόρο, και το 1985 τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του.

Σημαιοφόρος (ΠΥ - ΔΙΑΧ) ε.ε.

Μαρία Ραφαηλίδου Π.Ν.

Απεβίωσε την 15η Νοεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1969 στην Αθήνα. Το 1988

κατετάγη στο ΠΝ ως Κληρωτή Πρότακτη, το 1989 προήχθη σε Δίοπο, το 1990 σε Κελευστή, το 1993 σε Επικελευστή, το 1996 σε Αρχικελευστή, το 2002 σε Ανθυπασπιστή, το 2008 σε Σημαιοφόρο.

Ανθυπασπιστής (Τ/ΤΟΡΝ) ε.α.

Δημήτριος Μαρτίνος

Απεβίωσε την 26η Σεπτεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1937 στην Αττική. Το 1953 κατετάγη στο ΚΕΠΑΛ ως Ναύτης Τορνευτής, το 1957 προήχθη σε Δίοπο, το 1961 σε Υποκελευστή Β΄, το 1964 σε Υποκελευστή Α΄, το 1967 σε Αρχικελευστή, το 1973 σε Ανθυπασπιστή, και το 1986 απελύθη με τον ίδιο βαθμό.

Επικελευστής (ΣΩΛΝ) ε.ε.

Αθανάσιος Χατζής

Απεβίωσε την 27η Οκτωβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1976 στην Αθήνα. Το 1995

κατετάγη στο ΚΕΠΑΛ. Το 1997 προήχθη σε Κελευστή, το 2005 σε Επικελευστή. Κατά την διάρκεια της θητείας του υπηρέτησε σε διάφορες υπηρεσίες.

Ναύτης ΕΠΟΠ (ΦΑΡ) ε.ε.

Ιωάννης Κέντρος

Απεβίωσε την 21η Σεπτεμβρίου 2008.

Γεννήθηκε το 1982 στο Αγρίνιο. Το 2005 κατετάγη στο ΚΕΠΑΛ. Κατά την διάρκεια της σταδιοδρομίας του στο ΠΝ υπηρέτησε με την ειδικότητα του Φαροφύλακα σε διάφορες υπηρεσίες.

Εκ μέρους του Πολεμικού Ναυτικού εκφράζονται τα πιο ειλικρινή συλλυπητήρια προς τις οικογένειες και τους συγγενείς των εκλιπόντων.
Ευχόμεθα ο Πανάγαθος να τους προσφέρει παρηγορία και δύναμη ψυχής.

Έκφραση Ευαρέσκειας

1. Εκφράζω την ευαρέσκειά μου στον Κυβερνήτη και το πλήρωμα της ΦΡΕΓΑΤΑΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ, για την εγκατάσταση με προσωπική τους εργασία μαγειρείου στο τοπικό ορφανοτροφείο της MOMPASA στην KENYA.
2. Πρωτοβουλίες σαν αυτή η οποία δεν είναι η μοναδική αναδεικνύουν με την καλύτερο τρόπο την ευγένεια ψυχής, τα αποθέματα προσφοράς και αλληλεγγύης που χαρακτηρίζουν τα πληρώματα του στόλου μας.
3. Η προσφορά σας στην πατρίδα μέσα από την εξαιρετη επιχειρησιακή σας απόδοση αλλά και τις πράξεις ανθρωπιάς που δεν έχουν σύνορα, είναι ανεκτίμητη.
4. Συνεχίστε με τον ίδιο επαγγελματισμό και ζήλο και να είστε βέβαιοι ότι αποτελείτε παράδειγμα για όλους.

**ΑΝΤΙΝΑΥΑΡΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΛΙΚΗΣ ΠΝ
ΑΡΧΗΓΟΣ ΓΕΝ**

Ανακοίνωση Τύπου για την ανάθεση Διοικήσεως Επιχείρησης EU NAVFOR ATALANTA

1. Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι ο Αρχιπλοίαρχος Αντώνης Παπαϊωάννου ΠΝ επί της Φρεγάτας ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ θα αναλάβει τη διοίκηση της Ευρωπαϊκής ναυτικής δύναμης της Επιχείρησης ΑΤΑΛΑΝΤΑ (EU NAVFOR ATALANTA) για την αποτροπή και αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας στη θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας.
2. Η επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ αποτελεί την πρώτη ναυτική επιχείρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής πολιτικής άμυνας και ασφάλειας και ο διοικητής της θα υποστηρίζεται από πολυμελές επιτελείο και από τα κράτη μέλη της Ε.Ε.
3. Η ανάθεση της διοικήσεως σε Έλληνα Αξιωματικό του ΠΝ, αποτελεί έμπρακτη αναγνώριση της εμπειρίας και των ικανοτήτων των στελεχών του Πολεμικού Ναυτικού και καταδεικνύει με τον καλύτερο τρόπο την επιχειρησιακή ικανότητα και ετοιμότητα του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού να συμμετέχει σε τέτοιες αποστολές / επιχειρήσεις και να αντιμετωπίζει τις σύγχρονες προκλήσεις σε ευαίσθητες περιοχές πέραν αυτής του ευρύτερου εθνικού μας ενδιαφέροντος.



COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION

Brussels, 12 November 2008
S370/08

**Javier SOLANA,
EU High Representative for the CFSP,
Congratulates Commodore Antonios PAPAIOANNOU on his appointment as
the EU Force Commander for operation EU NAVFOR Somalia**

Javier SOLANA, EU High Representative for the Common Foreign and Security Policy (CFSP), congratulated today Commodore Antonios PAPAIOANNOU of Greece who has been designated as the EU Force Commander for the EU military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast, which is being planned. Javier SOLANA made the following comments:

"I would like to congratulate Commodore Papaioannou on his appointment as the EU Force Commander for operation EU NAVFOR Somalia, the first EU naval operation in the framework of the European Security and Defence Policy.

Commodore Papaioannou brings his own considerable expertise and the experience of his national navy to his role as Force commander for this operation in a new area for the EU. In the accomplishment of his tasks, he will have my full support and that of the European Union as a whole."

Annex: CV of Commodore Antonios PAPAIOANNOU

BACKGROUND

On 11 November 2008, the Council of the EU adopted a Joint Action on an EU military operation to contribute to the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast (EU NAVFOR Somalia / operation "Atalanta"). This operation will contribute to: (a) the protection of vessels of the World Food Programme delivering food aid to displaced persons in Somalia, in accordance with the mandate laid down in UN Security Council Resolution 1814 (2008); (b) the protection of vulnerable vessels cruising off the Somali coast, and the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast, in accordance with the mandate laid down in UN Security Council Resolution 1816 (2008).

EU NAVFOR Somalia is an EU autonomous operation conducted in the framework of the European Security and Defence Policy (ESDP). It is the first naval operation launched by the EU. Rear Admiral Philip JONES (UK) has been appointed EU Operation Commander for the operation. The EU Operational Headquarters is located at Northwood (UK).

FOR FURTHER DETAILS:

Spokesperson of the Secretary General, High Representative for CFSP

■ +32 (0)2 281 6467 / 5150 / 5151 / 8239 ☎ +32 (0)2 281 5694

internet: <http://www.consilium.europa.eu/solana>

e-mail: presse.cabinet@consilium.europa.eu

1. Από 01 έως 10 Σεπτεμβρίου διατίθεται ένα όχημα μετά οδηγού στα πλαίσια επιτήρησης δασικών εκτάσεων ν. Χανίων.
2. Την 4 Σεπτεμβρίου 08, στα πλαίσια ανθρωπιστικής βοήθειας στις πληγείσες περιοχές του Καυκάσου το ΓΕΝ, κατόπιν αιτήματος του ΓΕΕΘΑ, απέστειλε δύο τόνους υγειονομικού / φαρμακευτικού υλικού.
3. Την 5 Σεπ 08, το Υ/Φ ΣΤΥΜΦΑΛΙΑ διατέθηκε για υδροδότηση Ν. Φούρνων.
4. Στο πλαίσιο Εφαρμογής Προληπτικής Ιατρικής σε Νησιά Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου, από 8 Σεπ 08 έως 17 Σεπ 08 συμμετείχε η Κ/Φ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ. Την 8, 9 και 10 Σεπ 08, η διακλαδική ομάδα ιατρών εξέτασε αριθμό κατοίκων στη Ν. Αγ. Ευστρατίου και στη Ν. Ψαρά.
5. Από 12 έως 14 Σεπ 08, ο Διοικητής ΔΥ, το ΤΠΚ ΔΑΝΙΟΛΟΣ και το Υ/Β ΠΟΝΤΟΣ συμμετείχαν σε εορταστικές εκδηλώσεις «65ης επετείου βύθισης Υ/Β ΚΑΤΣΩΝΗΣ» στη Ν. Σκιάθο και «Εκδηλώσεις μνήμης Διόπου (ΑΡΜ) Ν.ΚΑΡΑΔΟΥΚΑ» στη Ν. Σκόπελο.
6. Την 13 Σεπ 08, το Κ/Φ ΟΡΜΗ συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις 65ης επετείου απελευθέρωσης Ν.Μεγίστης.
7. Την 13 Σεπτεμβρίου διατέθηκε ένα υδροφόρο όχημα και δύο άτομα στο πλαίσιο δασοπυρόσβεσης στην περιοχή χωριού Ράμνη Ν. Χανίων.
8. Την 14 Σεπ 08, ο Υ/ΑΣ και η Φ/Γ ΥΔΡΑ συμμετείχαν σε εορταστικές εκδηλώσεις «Ναυμαχίας Σπετσών – Άρματα 2008» στη Ν. Σπέτσα.
9. Την 16 Σεπ 08, η Υ/Φ ΚΕΡΚΙΝΗ διατέθηκε για υδροδότηση Ι. Μονής Φανερωμένης Ν. Σαλαμίνας.
10. Την 26 Σεπ. 08, το Κ/Φ ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις 65ης επετείου βύθισης Α/Τ Β. ΟΛΓΑ στη Ν. Λέρο.
11. Στο πλαίσιο υλοποίησης των Μέτρων Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης (ΜΟΕ) Ελλάδος–Τουρκίας για το 2008, αντιπροσωπεία Τουρκικού Ναυτικού, με επικεφαλής τον Τούρκο Α/ΓΕΝ, εκτέλεσε επίσημη επίσκεψη από 30 Σεπ 08 έως 3 Οκτ 08.
12. Την 05 Οκτ. 08, διατέθηκαν δύο (2) άτομα και ένα (1) υδροφόρο όχημα σε πυρκαγιά στην περιοχή Καστέλι νομού Χανίων.
13. Την 08 Οκτ. 08, το Κ/Φ ΝΙΚΗ συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις 96ης επετείου απελευθέρωσης ν. Λήμνου.
14. Την 12 Οκτ. 08, διατέθηκαν από ΝΣ ένα (1) πυροσβεστικό όχημα, ένα (1) υδροφόρο, ένα (1) Τζιπ και μία (1) καμιονέτα για μεταφορά υλικών με συμμετέχων προσωπικό τρεις (3) αξιωματικούς και δεκατρείς (13) υπαξιωματικούς για συνδρομή σε κατάσβεση πυρκαγιάς στην περιοχή άνω βασιλικών Σαλαμίνας
15. Την 18 Οκτ. 08, το Κ/Φ ΝΙΚΗ συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις επετείου απελευθέρωσης Ν. Αγ. Ευστρατίου.
16. Από 19 - 20 Οκτ. 08, το ΤΠΚ ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις επετείου Ναυμαχίας Ναβαρίνου στην Πύλο.
17. Από 18 - 20 Οκτ. 08 ο Αρχηγός Στόλου, συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις επετείου Ναυμαχίας Ναβαρίνου στην Πύλο.
18. Από 21 - 22 Οκτ. 08, ο Αρχηγός Στόλου, συμμετείχε σε παρακολούθηση διακλαδικής ασκήσεως «ΙΟΝΑΣ 09», στη ν. Ρόδο.
19. Την 24 Οκτ. 08, το Ν/Α ΠΛΕΙΑΣ, συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις επετείου ανατίναξης - βυθίσεως Ν/Α ΠΗΝΕΙΟΣ και παρέθεσε μικρά δεξίωση σε τοπικούς φορείς Πρέβεζης. Την 24 Οκτ. 08, εκτελέστηκε ρήψη στεφάνου από Δ/ΝΔΙ και Νομάρχη Πρέβεζας στο σημείο ανατίναξης Ν/Α ΠΗΝΕΙΟΣ στην Πρέβεζα.
20. Από 24 - 29 Οκτ. 08, τα Α/Γ ΙΚΑΡΙΑ και Α/Γ

- ΡΟΔΟΣ συμμετείχαν σε εορταστικές εκδηλώσεις 28ης Οκτωβρίου στη Θεσσαλονίκη.
21. Την 30 Οκτ. 08, διάθεση από ΝΚ ενός (1) πυροσβεστικού οχήματος, μίας (1) υδροφόρας και πέντε (5) ατόμων για συνδρομή σε κατάσταση πυρκαϊάς στην περιοχή Κολυμπάρι νομού Χανίων.
22. Την 03 Νοε. 08, αντιπροσωπία Φ/Γ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ επισκέφθηκε ορφανοτροφείο περιοχής Mombasa Κένυας και επέδωσε ανθρωπιστική βοήθεια (Τρόφιμα).
23. Από 03 έως 07 Νοε. 08, διεξήχθη άσκηση «ΑΙΓΙΑΛΟΣ 03/08» την οποία παρακολούθησαν δύο (2) Αιγύπτιοι αξιωματικοί από

- το Α/Γ ΛΕΣΒΟΣ. Την 07 Νοε. 08, επίσκεψη Αιγυπτίων Αξιωματικών στο επιτελείο της ΔΑΔ και επίδοση από Δ/ΔΑΔ εθιμοτυπικού υλικού.
24. Την 10 Νοε. 08, το Κ/Φ ΝΑΥΜΑΧΟΣ συμμετείχε σε εορταστικές εκδηλώσεις επετείου απελευθέρωσης ν. Χίου.
25. Την 17 Νοε 08 αντιπροσωπία Φ/Γ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ επισκέφθηκε ορφανοτροφείο περιοχής Mombasa Κένυας και επέδωσε ανθρωπιστική βοήθεια (τρόφιμα/ νερό) κατόπιν διεξαγωγής εσωτερικού εράνου, για κάλυψη στοιχειωδών αναγκών ανωτέρου ιδρύματος.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΔΥΚ (ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΣΕ ΤΕΣΣΕΡΕΙΣ (4) ΣΤΗΛΕΣ)

A/A	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ
1	5/9/2008	Εξουδετέρωση δύο ναρκών	Ν. Λέρο Σαλαμίνας
2	8-10/9/2008	Εξουδετέρωση πυρομαχικών σε θαλάσσιες περιοχές	1. Ανάμπαλος Αγίου Ανδρέα Δήμου Κυνουρίας 2. Φοινικούντα Μεσσηνίας. 3. Αγίου Ηλία Νομού Πύργου 4. Καπαράτα Νομού Ηλείας
3	17/9/2008	Εξουδετέρωση πέντε (5) πυρομαχικών	Ν. Πλατειά
4	19/9/2008	Εξουδετέρωση δύο ναρκών	Ν. Λέρο Σαλαμίνας
5	1/10/2008	Εξουδετέρωση πυρομαχικού	Ν. Λέρο Σαλαμίνας
6	3/10/2008	Εξουδετέρωση ναρκών	Ν. Λέρο Σαλαμίνας
7	16/10/2008	Εξουδετέρωση πυρομαχικών	Ακτής «Βουλίτσα» νέων Ρόδων Χαλκιδικής και Τσιλιμπαρά Σκάλας Πρίνου Ν. Θάσου
8	17/10/2008	Εξουδετέρωση δύο ναρκών	Ν. Λέρο Σαλαμίνας

Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΥΙΝ

A/A	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ/ΤΙΤΛΟΣ	ΕΤΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ/ΕΠΑΝΕΚΔΟΣΗΣ	ΤΙΜΗ
1.	Αντιναυάρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν. Η Μεσόγειος και η στρατηγική της σημασία	1957	2,93€
2.	Αντιναυάρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν. Τα νέα όπλα και η στρατηγική και τακτική χρησιμοποίηση των	1959	2,93€
3.	Ναυάρχου ε.α. Κ. Α. Αλεξανδρή Π.Ν. Η αναβίωση της θαλάσσιας μας δυνάμεως κατά την Τουρκοκρατία	1960	2,93€
4.	Αντιναυάρχου ε.α. Γρ. Μεζεβίρη Π.Ν. Τα πορίσματα του ναυτικού πολέμου της Μεσογείου 1939-45	1961	2,93€
5.	Ναυάρχου ε.α. Κ.Α. Αλεξανδρή Π.Ν. Αι Ναυτικά επιχειρήσεις (του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος) 1821-1829	1976	2,93€
6.	Υποναυάρχου (ο) ε.α. Ν. Γ. Τσαπράζη Π.Ν. Πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας	1992	4,40€
7.	Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν. Ανθολογία Θαλασσινής Ποιήσεως	1996	11,74€
8.	Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν. (Σύνθεση-Επιμέλεια): Το Πολεμικό Ναυτικό στην Ελληνική Τέχνη	1996	11,74€
9.	Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη Π.Ν. (Επιλογή-Επιμέλεια): Θαλασσινά Χαρακτικά	1996	5,87€
10.	Αντιναυάρχου ε.α. Δ. Φωκά Π.Ν. Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού 1833-1873	1923/2007	7,00€
11.	Ναυάρχου ε.α. Κ. Α. Αλεξανδρή Π.Ν. Η θαλάσσια δύναμις εις την ιστορία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας	1957/2006	9,00€
12.	Υποναυάρχου ε.α. Μ. Πέρρα Π.Ν. Η ρίμα του παλιού ναυτικού	1970/2006	3,50€
13.	Αντιναυάρχου ε.α. Δ. Φωκά Π.Ν. Ο Στόλος του Αιγαίου 1912 – 13. Έργα και ημέραι.	1940/2006	7,00€
14.	Αρχιπλοίαρχου (ο) ε.α. Μ. Σίμψα Π.Ν. Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων (4τομο)	1982/2007	73,00€
15.	Αντιναυάρχου ε.α. Α. Δημητρακόπουλου Π.Ν. Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ Τόμοι 1-2, οι Τάξεις Εισόδου 1884 – 1950 Τόμος 3, οι Τάξεις Εισόδου 1951 – 1973	2006 2007	15,00€ 8,5€
16.	Ε. Σφακτού Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής Ναυτοπαίδων – ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000	2007	8€
17.	Αντιναυάρχου ε.α. Δ. Λισμάνη Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '21	2008	7€

Σημ: Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται όπως επικοινωνήσουν με ΥΙΝ (τηλ. 210-3484233, fax 210-3484234 και email yin_ne@hellenicnavy.gr).

Οι εκδόσεις με α/α 1,4,6 διατίθενται και από το ΤΕΣ (τηλ: 210-3829575).

Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΠΟΝ

A/A	ΤΙΤΛΟΣ	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ	ΤΙΜΗ
1.	Θωρηκτό Αβέρωφ	Ν. Σταθάκης	15€
2.	Η δράση του Π.Ν. κατά τον Πόλεμο του 1940-44 (Δίτομο)	Δ.Φωκάς	15€
3.	Ο Ναύαρχος Δ. Κακουλίδης Π.Ν.	Ν. Νικολαΐδης	10€
4.	Ναβαρίνον	Μ. Σίμφας	3€
5.	Το Π.Ν. στη δικτατορία (1967-1974)	Α. Κακαράς	7€
6.	3000 χρόνια ελληνική Ναυτική Ιατρική (πανόδετο)	ΓΕΝ/ΝΝΑ Α. Διαμαντής	29€
7.	3000 χρόνια ελληνική Ναυτική Ιατρική (κανονική έκδοση)	ΓΕΝ/ΝΝΑ Α. Διαμαντής	20€
8.	Αμόνι και αρμύρα	Ν. Σταθάκης	15€
9.	Βότσαλα - I	Ν. Σταθάκης	12€
10.	Βότσαλα - II	Ν. Σταθάκης	12€
11.	Βότσαλα - III	Ν. Σταθάκης	12€
12.	Βότσαλα - IV	Ν. Σταθάκης	15€
13.	Πορτραίτα	Ν. Σταθάκης	16€
14.	Φλόγα και μνήμες	Ν. Σταθάκης	12€
15.	Επιστροφή	Ν. Σταθάκης	12€
16.	Πολιτιστική Οδύσσεια στην Κίνα το 1994	Ν. Σταθάκης	12€
17.	Βαλκανικοί Πόλεμοι, ο Ναυτικός Αγώνας 1912-13	Ι. Παλούμπης (Ναυτ. Μουσείο Ελλάδας)	70€
18.	Ελληνικά φτερά στην Κύπρο	Γ. Δ. Μήτσαινας	20€
19.	Λεύκωμα στολών Π.Ν.	ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ	1,5€
20.	Λεύκωμα ΣΜΥΝ	ΣΜΥΝ	17€
21.	Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού	Δ. Φωκάς	7€
22.	Η θαλάσσια δύναμις εις την ιστορία της Βυζ. Αυτοκρατορίας	Κ. Α. Αλεξανδρή	9€
23.	Η ρίμα του παλιού ναυτικού	Μ. Πέρρας	3,5€
24.	Ο Στόλος του Αιγαίου 1912-1913. Έργα και ημέραι	Δ. Φωκάς	7€
25.	Το Ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων (4τομο)	Μ. Σίμφας	73€
26.	Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ Τόμοι 1-2, οι Τάξεις Εισόδου 1884 – 1950 Τόμος 3, οι Τάξεις Εισόδου 1951 – 1973	Α. Δημητρακόπουλος	15€ 8,50€
27.	Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής Ναυτοπαίδων – ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000	Ε. Σφακτός	8 €
28.	Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '21	Δ. Λισμάνης	7 €
29.	Αρμενίζοντας τα πέλαγα των ναυτικών αναμνήσεων	Μ. Μάστρακας	20 €
30.	Ιστορικών περί Φάρων των Ελληνικών Ακτών	Σ. Λυκούδης	5,50 €

Σημ: Η έκδοση με **α/α 24, 26, 27, 28** διατίθεται και από το Παράρτημα **ΠΟΝ Κρήτης** και **ΕΑΝ** και η έκδοση **α/α 22, 25** και από το Παράρτημα **ΠΟΝ Κρήτης**. Η έκδοση με **α/α 27** διατίθεται και στο **Σ.Α./ΣΜΥΝ**. Το **α/α 4** διατίθεται και από το **ΤΕΣ**.

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Ετήσια Εσωτερικού

- Στρατιωτικό προσωπικό ε.ε., ε.α.
και πολιτικό προσωπικό Πολεμικού Ναυτικού 10 €
- Ιδιώτες & νομικά πρόσωπα 12 €

Ετήσια Εξωτερικού

40 Δολ. ΗΠΑ

Η εγγραφή των νέων στελεχών του Π.Ν. διενεργείται σύμφωνα με το έγγραφο ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ Φ.800/05/05 από 6 Σεπτεμβρίου 2005.

Η εγγραφή ιδιωτών, νομικών προσώπων και πολιτικού προσωπικού Π.Ν. υλοποιείται ως ακολούθως:

Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται να καταθέσουν την ετήσια συνδρομή τους στον λογαριασμό **83737115 της Εμπορικής Τράπεζας (χωρίς χρέωση εξόδων κατάθεσης) IBAN GR 970120030000000083737115**, δηλώνοντας στην κατάθεση αυτή τα στοιχεία τους και να αποστείλουν την παρακάτω αίτηση επισυνάπτοντας την απόδειξη της κατάθεσης συνδρομής τους, στην ακόλουθη διεύθυνση, ΦΑΞ και e-mail της ΥΙΝ.

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
«ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ»
ΜΑΡΚΟΝΙ 20 – ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ
104 47 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 210 3484233 ΦΑΞ: 210 3484234
E-MAIL: yin_ne@hellenicnavy.gr

Η επανεγγραφή/διαγραφή των συνδρομητών υλοποιείται κατόπιν αίτησης των ενδιαφερομένων στην ΥΙΝ εντός του μηνός Οκτωβρίου, για τη συνδρομή του επόμενου έτους.

ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΕΠΩΝΥΜΙΑ:

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:

ΙΔΙΟΤΗΤΑ:

ΟΔΟΣ:ΑΡΙΘΜΟΣ:Τ.Κ.:

ΠΟΛΗ:

ΤΗΛ.:

E-MAIL:

ΑΡ. ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ:

ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΕΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ-ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ-ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ

- 16/1/1829 Στολίσκος υπό τον Ανδρέα Τενεκέ κυριεύει 2 Τουρκικές Κανονιοφόρους στο λιμάνι της Πρέβεζας και αιχμαλωτίζει το Διοικητή τους Χασάν Πασά και 24 Τούρκους.
- 17/1/1943 Το Υποβρύχιο "ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ" με Κυβερνήτη τον Υπχο Ν. Ρουσσέν, συλλαμβάνει στο ακρωτήριο Μαλέας ένα Γερμανικό Ιστιοφόρο και βυθίζει άλλο ένα.
- 19/1/1943 Το Αντιτορπιλικό "Β. ΟΛΓΑ" με Κυβερνήτη το Πχη Γ. Μπλέσσα, σε συνεργασία με το Αντιτορπιλικό "ΝΟΥΜΠΙΑΝ" (αγγλικό) βυθίζει το εξοπλισμένο εχθρικό Εμπορικό "STROMBOLI" 500 TN κοντά στην Τύνιδα..
- 22/1/1830 Με τη Συνθήκη του Λονδίνου, η Ελλάδα αναγνωρίζεται ως ανεξάρτητο κράτος.
- 22/1/1944 Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου οι Σύμμαχοι αρχίζουν την "Επιχείρηση Σανίδα" (Operation Shingle). Πρόκειται για μία επίθεση μέσω θαλάσσης, εναντίον των δυνάμεων του Άξονα, στο Άνζιο της Ιταλίας. Στη συμμαχική δύναμη αποβάσεως μετέχουν τα Α/Τ "ΚΡΗΤΗ", "ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ" και τα Α/Γ "ΣΑΜΟΣ", "ΛΗΜΝΟΣ" και "ΧΙΟΣ".
- 24/1/1827 Μοίρα του Ελληνικού Στόλου υπό τον Άστιγγα αποβιβάζει στρατεύματα στο Πασαλιμάνι και καταλαμβάνεται ο Πειραιάς.
- 26/1/1943 Το Αντιτορπιλικό "ΑΔΡΙΑΣ", με Κυβερνήτη τον Ανθχο Ι. Τούμπα ΒΝ, βυθίζει το Γερμανικό Υποβρύχιο "U-553".
- 28/1/1993 Κατάπλους Φρεγάτας ΥΔΡΑΣ F-452 (1η φρεγάτα τύπου ΜΕΚΟ που ναυπηγήθηκε στην Γερμανία) στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας.
- 30/1/1822 Ο Τουρκικός Στόλος προσβάλλει από τη Θάλασσα το Νεόκαστρο, ενώ οι Τούρκοι της Μεθώνης το πολιορκούν από την ξηρά. Τα Ελληνικά τμήματα υπό την αρχηγία του Γερμανού Φιλέλληνα Νόρμαν, αποκρούουν τις επιθέσεις και αναγκάζουν τα εχθρικά πλοία να αποπλεύσουν.
- 31/1/1996 Το ελικόπτερο ΠΝ 21 με πλήρωμα τους Αντιπλοίαρχο Χ.Καραθανάση ΠΝ, Αντιπλοίαρχο Π.Βλαχάκο ΠΝ και Σημαιοφόρο Ε.Γιάλοφο ΠΝ κατέπεσε στην περιοχή των Ιμίων στις 03.55 τα ξημερώματα της Τετάρτης 31 Ιανουαρίου 1996 κατά τη διάρκεια της αποστολής των, που ήταν να αναγνωρίσουν και να αναφέρουν τυχόν ύπαρξη Τούρκων στρατιωτών στα Δ.Ιμια.
- 4/2/1940 Γερμανικό υποβρύχιο τορπιλίζει χωρίς προειδοποίηση, το ελληνικό φορτηγό "ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ", με αποτέλεσμα να πνιγούν 12 Έλληνες ναυτικοί.
- 9/2/1923 Η Τουρκία θέτει θέμα αυτονομής των νησιών του Αιγαίου, που βρίσκονται κοντά στις τουρκικές ακτές.
- 13/2/1943 Το Αντιτορπιλικό "ΑΔΡΙΑΣ", με Κυβερνήτη τον Ανθχο Ι. Τούμπα ΒΝ, βυθίζει, παρά το ακρωτήριο Finestre, το Γερμανικό Υποβρύχιο "U623".
- 15/2/1920 Απονέμεται ο βαθμός του Ναυάρχου στον Υποναύαρχο Παύλο Κουντουριώτη.
- 15/2/1923 Οι Σύμμαχοι αποφασίζουν να αποσύρουν τα πολεμικά πλοία τους από τη Σμύρνη.
- 20/2/1822 Ναυμαχία της Πάτρας. Η πρώτη φορά που τα Ελληνικά πλοία συγκρούστηκαν με την Τουρκική ναυτική δύναμη σε ανοικτή ναυμαχία και μάλιστα χωρίς πυρπολικά. Η νίκη του Μιαούλη είχε μεγάλη σημασία, γιατί απέδειξε ότι τα μικρά και με τα αδύνατα κανόνια ελληνικά σκάφη, μπορούσαν να αντιμετωπίσουν νικηφόρα τα πανίσχυρα τουρκικά δίκροτα και φρεγάτες, χάρις στην ανώτερη ναυτική επιδεξιότητα, την τόλμη και τις ναυτικές αρετές στις οποίες τόσο υπερτερούσαν από τους Τούρκους.
- 23/2/1973 3.000 περίπου φοιτητές οχυρώθηκαν στη Νομική Σχολή της Αθήνας και διαδήλωναν από την ταράτσα με συνθήματα κατά της χούντας. Χιλιάδες κόσμος είχε συγκεντρωθεί έξω από τη Σχολή για να τους συμπαρασταθεί. Η Αστυνομία είχε περικυκλώσει τη Νομική, αλλά δεν τόλμησε να επέμβει. Η κατάληψη της Νομικής κράτησε 48 ώρες και ήταν ένα σοβαρό χτύπημα για τη Δικτατορία, αφού ξέφυγε από τα όρια της φοιτητικής διαμαρτυρίας και προκάλεσε παλλαϊκή πράξη Αντίστασης στο τυραννικό καθεστώς..
- 25/2/1915 Ο συμμαχικός στόλος της Αντάντ καταλαμβάνει τη Λήμνο ως ορμητήριο για απόβαση στη χερσόνησο της Καλλίπολης.
- 28/2/1828 Τουρκικά πλοία αφοβίζουν περίπου 3000 άνδρες στη Χίο. Μετά από ισχυρή αντεπίθεση των Ελλήνων, οι περισσότεροι από τους Τούρκους πνίγηκαν στη θάλασσα
- 28/2/1927 Ίδρυση Οίκου Ναύτου.

