

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Ναυτική Επιθεώρηση

Τεύχος 594



Τόμος 176ος

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



ΠΑΡΟΜΕΝΟ
ΤΕΥΧΟΣ
Του Γραφείου
Κ.Ε.Μ.Π.Α.Θ.
Αριθμός Δελτίου
4339



ΕΝΤΥΠΟ ΚΛΕΙΣΤΟ ΑΡ. ΑΔΕΙΑΣ 1918/04 Κ.Ε.Μ.Π.Α.Θ.
ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Μαρκων 20-104 47 ΑΘΗΝΑ
ΚΩΔΙΚΟΣ 011451

Δεκέμβριος 2015 - Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2016

Το παρόν DVD περιέχει το επετειολόγιο των Ενόπλων Δυνάμεων με τίτλο “Πολεμικά Γεγονότα του Έθνους. Επετειολόγιο - Χρονολόγιο” , το οποίο εκδόθηκε υπό την αιγίδα της Ελληνικής Επιτροπής Στρατιωτικής Ιστορίας (ΕΕΣΙ/ΓΕΕΘΑ). Η ιστορική τεκμηρίωση και γλωσσική επιμέλεια πραγματοποιήθηκε από τετραμελή επιτροπή αποτελούμενη από την Δρα Ευπραξία Πασχαλίδου (ΔΙΣ/ΓΕΣ), τον Υπχο (ΕΦ/Ο) Παναγιώτη Γέροντα ΠΝ (ΥΙΝ/ ΓΕΝ) και Επγο (Δ) Αλέξιο Καρυτινό (ΜΙΣΠΑ/ ΓΕΑ) και Αντχη (ΠΖ) Άνθιμο Ιωάννου (ΓΕΕΦ/ΔΙΕΦ). Περιέχει σύντομες εγγραφές των σημαντικότερων πολεμικών γεγονότων του Έθνους από την αρχαιότητα μέχρι τις ημέρες μας.



Ναυτική Επιθεώρηση



ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εκδηλώσεις - Φωτογραφίες4
ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ

Δημήτρη Γκαλών
Ιστορικού Ερευνητή
Τα Ναυτικά Οχυρά Αιγίνης10

Αριστομένη Μπιτάλη
Ερευνητή Ναυτικής Ιστορίας
Τα πλοία ναρκοπολέμου στον πόλεμο του '4030

Ηλία Νταλούμη
Δημοσιογράφου
Τα υποβρύχια τύπου U και V54

Dr. İbrahim Alper Arısoy
Island Of Hydra In Ottoman Sources60

Ens. Osman Yasin YILMAZ and Cadet Engin TEKİN
Use Of Technology In Fighting
Against Piracy At Sea76

Ιστορικά Παραλειπόμενα84

Αναμνήσεις από την Ζωή στο ΠΝ92

Δελτίο Ενημέρωσης106

ΕΤΟΣ 94ο - ΤΕΥΧΟΣ 594 - ΤΟΜΟΣ 176ος
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2015 - ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2016

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ:
Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού
Μαρκόνι 20 Βοτανικός - Αθήνα 10447
ΤΗΛ: 210-3484 233 • ΤΗΛ./ΦΑΞ: 210-3484 234
e-mail: yin_naftep@navy.mil.gr

ΠΑΡΑΓΩΓΗ:
PressiousArvanitidis ABEE
ISSN 1105-6061

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΕΚΔΟΤΗΣ:
Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού
Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ:
Πλοίαρχος Λ. ΤΣΙΑΝΤΟΥΛΑΣ ΠΝ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΤΑΞΗΣ:
Πλοίαρχος Λ. ΤΣΙΑΝΤΟΥΛΑΣ ΠΝ
Αντιπλοίαρχος Ι. ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ ΠΝ
Αντιπλοίαρχος Κ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ ΠΝ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΛΗΣ:
Πλωτάρχης (Ε) Ν. ΜΑΛΑΠΑΝΗΣ ΠΝ
Υποπλοίαρχος (ΕΦ/Ο) Α. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΝ
Υποπλοίαρχος (ΕΦ/Ο) Π. ΓΕΡΟΝΤΑΣ ΠΝ
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Σ. ΦΟΙΦΑ ΠΝ

ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ - ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: ΤΗΛ. 210-3484 243
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Ε. ΛΙΟΥΔΑΚΗΣ ΠΝ
Αρχικελευστής (ΔΙΑΧ) Γ. ΑΝΤΩΝΙΝΗ
Ετήσια Στρατ. Προσωπικού ε.ε. και ε.α., και 10€
Πολιτικού Προσωπικού (Πολεμικού Ναυτικού): 12€
Ετήσια Ιδιωτών, Ναμικών Προσώπων 40\$ ΗΠΑ
Ετήσια Εξωτερικού 3€
Τιμή Τεύχους:

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

Εξώφυλλο-Οπισθόφυλλο: Το Ε/Π ΠΝ-28 και το πληρωμά του που απωλέσθη στη ν. Κίναρο στο πλαίσιο της άσκησης ΑΣΤΡΑΠΗ 2/16

Σύνθεση εξωφύλλου - οπισθόφυλλου:
Σημαιοφόρος (Ε) Γ. Μαστρογεωργίου ΠΝ



Πρόλογος Έκδοσης

Αγαπητοί συνάδελφοι, αγαπητοί αναγνώστες,

Το παρόν τεύχος της Ναυτικής Επιθεώρησης καλύπτει την χρονική περίοδο Δεκεμβρίου 2015 - Φεβρουαρίου 2016. Η περίοδος αυτή σημαδεύτηκε με τραγικό τρόπο από την απώλεια τριών συναδέλφων μας κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του καθήκοντος. Ως ελάχιστος φόρος τιμής, το εξώφυλλο κοσμείται από μια σύνθεση αφιερωμένη στον Υποπλοίαρχο Αναστασίο Τουλίτση, τον Υποπλοίαρχο Κωνσταντίνο Πανανά και τον Ανθυπασπιστή Ελευθέριο Ευαγγέλου.

Η πρώτη εργασία που δημοσιεύεται είναι μία εμπειριστατωμένη μελέτη για το Ναυτικό Οχυρό Αιγίνης, το οποίο αποτελεί ένα από τα κατασκευαστικά επιτεύγματα του Πολεμικού Ναυτικού στη φάση της ταχείας προπαρασκευής της Παράκτιας Άμυνας, εν όψει του επικείμενου πολέμου. Ακολουθούν μία μελέτη για τα πλοία ναρκοπολέμου του Πολεμικού Ναυτικού στον Β' ΠΠ και το δεύτερο μέρος της μελέτης για την δράση του Γερμανικού Ναυτικού στο Αιγαίο, που ξεκίνησε στο προηγούμενο τεύχος. Το κείμενο του δημοσιογράφου Ηλία Νταλούμη πραγματεύεται τις καθελκύσεις των υποβρυχίων του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού «Πιπίνος» (Υ8), «Δελφίν» (Υ9), «Ξιφίας» (Υ10), «Αμφιτρίτη» (Υ10) «Τρίαινα» (Υ14) και «Αργοναύτης» (Υ15).

Συμπεριλαμβάνονται δύο μελέτες στην Αγγλική γλώσσα, οι οποίες έχουν αποσταλεί από



το Τουρκικό Γενικό Επιτελείο Ναυτικού για δημοσίευση στη Ναυτική Επιθεώρηση, στο πλαίσιο των Μέτρων Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας. Ανάλογες μελέτες έχουν αποσταλεί για δημοσίευση από την Ελληνική πλευρά σε αντίστοιχα τουρκικά έντυπα.

Στη στήλη με τίτλο «Ιστορικά Παραλείπόμενα», που ξεκίνησε στο προηγούμενο τεύχος, το θέμα που αναδεικνύεται τώρα έχει να κάνει με την υπηρεσία Ινδών θερμαστών επί του Θωρηκτού «Γ. Αβέρωφ» κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων του πλοίου στον Ινδικό Ωκεανό το 1941-1942.

Τέλος, ξεκινά μια νέα στήλη, η οποία ονομάζεται «Αναμνήσεις από τη ζωή στο ΠΝ». Δημοσιεύεται ένα κείμενο του Αντιναυάρχου ε.α Κ. Γκορτζή ΠΝ όπου περιγράφει με εξαιρετικά ζωντανό τρόπο μια αξέχαστη εμπειρία του πετώντας ένα βράδυ ως Κυβερνήτης Ε/Π του Ναυτικού. Επίσης, στο πλαίσιο της στήλης αυτής αναδημοσιεύουμε ένα ιστορικό ευθυμογράφημα από το βιβλίο του Γ. Σπορίδη με αναμνήσεις του από τη ζωή των πληρωμάτων του ΠΝ στη Μέση Ανατολή το διάστημα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Η Επιτροπή Σύνταξης εκφράζει τα θερμά της συλλυπητήρια στις οικογένειες των τριών πεσόντων συναδέλφων μας, ψυχική δύναμη και αντοχή σε αυτό το ξαφνικό πλήγμα.

Η Επιτροπή Σύνταξης





Εκδηλώσεις

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ



Το νέο ΑΝΣ στην πρώτη του συνεδρίαση, υπό την νέα του σύνθεση που πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με την παράδοση στο ΠΝΜ Θ/Κ «ΑΒΕΡΩΦ».

Από αριστερά προς τα δεξιά

Υποναύαρχος Ευθύμιος Μικρός ΠΝ, Υπαρχηγός ΑΣ

Υποναύαρχος Ιωάννης Κορακάκης ΠΝ, ΓΕΕΘΑ

Υποναύαρχος (ΥΙ) Κωνσταντίνος Παϊβανάς ΠΝ, Διευθυντής Διεύθυνσης Υγειονομικού ΓΕΝ

Υποναύαρχος Ιωάννης Παυλόπουλος ΠΝ, Διευθυντής Δ' Κλάδου ΓΕΕΘΑ

Υποναύαρχος (Μ) Κωνσταντίνος Μανωλιουδάκης ΠΝ, Γενικός Επιθεωρητής ΠΝ

Αντιναύαρχος Νικόλαος Τσουνής ΠΝ, Διοικητής ΣΕΘΑ

Αντιναύαρχος Κωνσταντίνος Καραγεώργης ΠΝ, Αρχηγός Στόλου

Αντιναύαρχος Γεώργιος Γιακουμάκης ΠΝ, Αρχηγός ΓΕΝ

Αντιναύαρχος (Μ) Μιχαήλ Καούτσκης ΠΝ, Διοικητής ΔΔΜΝ

Υποναύαρχος Βασίλειος Θεολογίτης ΠΝ, Διοικητής ΣΝΔ

Υποναύαρχος Δημοσθένης Χέλμης ΠΝ, Υπαρχηγός ΓΕΝ

Υποναύαρχος Αθανάσιος Νασόπουλος ΠΝ, Αρχιεπιστολέας ΔΔΜΝ

Υποναύαρχος Αλέξανδρος Διακόπουλος ΠΝ, Διοικητής ΔΝΕ



Απονομή βραβείου στο ΝΝΑ από τον Ελληνικό Οργανισμό Ανακύκλωσης που πραγματοποιήθηκε την 17η Δεκεμβρίου 2015, στο πλαίσιο του Waste and Recycling Awards 2015. Η βράβευση αυτή είναι το αποτέλεσμα της ευαισθησίας του Πολεμικού Ναυτικού για την εξοικονόμηση της κατανάλωσης νερού με ειδική τεχνολογία ανακύκλωσης, και την ορθή διαχείριση των υγειονομικών αποβλήτων προς την κατεύθυνση πάντα της προστασίας του περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης.



Από το ετήσιο μνημόσυνο Πεσόντων Ναυτικής Αεροπορίας που πραγματοποιήθηκε στη ΔΕΝ την 28η Ιανουαρίου 2016, παρουσία της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας καθώς και συγγενών των πεσόντων.



Απονομή τιμητικής διάκρισης από τον Πρόεδρο της Γαλλικής Δημοκρατίας διά του πρέσβευς της Γαλλίας στην Ελλάδα κ. Christophe Chantery, στον Αρχηγό ΓΕΕΘΑ Ναύαρχο Ευάγγελο Αποστολάκη ΠΝ και στον Επίτιμο Αρχιεπιστολέα ΔΔΜΝ Αντιναύαρχο ε.α Βελισσάριο Παππά ΠΝ. Η απονομή πραγματοποιήθηκε στη Γαλλική Πρεσβεία την 2α Φεβρουαρίου 2016.



Από την συμμετοχή του Αρχηγού ΓΕΝ Αντιναυάρχου Γεωργίου Γιακουμάκη ΠΝ στην σύνοδο «International Fleet Review 2016», η οποία διεξήχθη στην πόλη Visakhapatnam της Ινδίας από 4 έως 8 Φεβρουαρίου 2016, κατόπιν προσκλήσεως του Αρχηγού του Ινδικού Ναυτικού Admiral R.K. Dhowan.



Από την τελετή αποφοίτησης του Σχολείου Διοίκησης και Επιτελών Πολεμικού Ναυτικού Εκπαιδευτικής Σειράς 24/15, που διεξήχθη από 01 Σεπτεμβρίου 2015 έως 11 Φεβρουαρίου 2016.



Από τα εγκαίνια της έκθεσης «Ιστορίες Ανδρείας» που πραγματοποιήθηκαν την 26η Φεβρουαρίου 2016 στο Κέντρο Πολιτισμού «Ελληνικός Κόσμος» του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού. Στα εγκαίνια παρέστησαν ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ Ναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Γεώργιος Γιακουμάκης ΠΝ, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας Ιωάννης Ταφύλλης, Επίτιμοι Αρχηγοί, και τα μέλη του τ. ΑΝΣ.



Τα Ναυτικά Οχυρά Αιγίνης

Του **Δημήτρη Γκαλών**
Ιστορικού Ερευνητή
"Εis μνήμην Αργύρη Φορτούνα"



*Σύνθεση φωτογραφιών του Ναυτικού Οχυρού Πέρδικας
(παρελθόν και σήμερα)*



Ο Δημήτρης Γκαλών γεννήθηκε στην Κωνσταντινούπολη το 1958. Έζησε για ένα μεγάλο διάστημα στην Αθήνα και από το 1984 ζει μόνιμα στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Σπούδασε Ιστορική και Συγκριτική Μουσικολογία, Πληροφορική, Φιλοσοφία, Βυζαντινολογία και Εθνολογία στα πανεπιστήμια της Κολωνίας, του Ντύσελτορφ και του Αμβούργου. Εργάστηκε στο Εθνογραφικό Μουσείο και στο Πανεπιστήμιο της πόλης του Αμβούργου και από το 1994 είναι επιμελητής εκδόσεων του διεθνούς εκδοτικού οίκου Sikorski. Παράλληλα ασχολείται συστηματικά με την ναυτική ιστορία του παραδοσιακού ελληνικού χώρου. Άρθρα του έχουν δημοσιευθεί στα ελληνικά περιοδικά Εφοπλιστής, Greek Diver, Αιγιναία, στο γερμανικό περιοδικό Zenith, καθώς και στον διαδικτυακό κόμβο ενημέρωσης www.protagon.gr. Ο Δημήτρης Γκαλών είναι μέλος του γερμανικού συνδέσμου Historisches Marinearchiv. Ζει και εργάζεται στο Αμβούργο της Γερμανίας, είναι παντρεμένος και έχει μία κόρη.

Περί απαλλοτριώσεως εκτάσεως ἐν Τούρλῳ καὶ Πέρδικᾳ Αἰγίνης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β΄
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει τοὺς νόμους ΓΣΣΤ' (3216) τῆς 30 Μαΐου 1907 ἐπὶ ἀναγκαστικῆς απαλλοτριώσεως ἀγροτικῶν καὶ ἀστικῶν κτημάτων πρὸς ἀνάγκην στρατιωτικῶν καὶ ναυτικῶν κεραιῶν καὶ οὐρυωμάτων καὶ ἐν γένει ἔργων καὶ Ἰ.Ν.Α' (3951) τῆς 4 Δεκεμβρίου 1911 ἐπὶ ἀναγκαστικῆς απαλλοτριώσεως οὐκιστέων πρὸς ἀνάγκην μεγάρων δικαστηρίων ἐν Τριπέλει, προτάται τοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ὑπουργοῦ, μετὰ ἔγκρισιν τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου καὶ γνωμοδότησιν τοῦ Γ. Ε. Ν. ὁπερᾶραῖσταιν καὶ διατάσσεται :

Ἄρθρον 1.

Ἀνοχυωρίζεται ὡς δημοσίαν ἀνάγκην τὴν απαλλοτριωσιν 1) τῆς ἐν τῇ θέσει Πέρδικα νήσου Αἰγίνης ἐκτάσεως τῆς περιγραφομένης ἐν τῷ συνημμένῳ ὑπὸ ἡμερησίαν 13 Ὀκτωβρίου 1936 ἀποσπάσματι τοῦ κτηματολογικοῦ πίνακος τοῦ συσταθέντος ὑπὸ τῆς ἀνωτάτης Διοικήσεως Τοπικῆς Ἀρχῆς, ὑπ' αὐτὸντα ἀριθμὸν τετραχίλιον 1 ἕως 80 (ὅλ. 10) ἐμβατοῦ στρεμμάτων (337,507) καὶ προσδιοριζομένης ὑπὸ τῶν γραμμάτων Α. Β. Γ. Δ. Ε. Ζ. Η. Θ. Ι. Κ. Α. ἐν τῷ ἐπισυναπτομένῳ κτηματολογικῷ διαγράμματι καὶ 5') τῆς ἐν Κορυσσῇ (Τούρλῳ) νήσου Αἰγίνης ἐκτάσεως τῆς περιγραφομένης ἐν τῷ συνημμένῳ κτηματομένῳ ὑπὸ ἡμερησίαν 13 Ὀκτωβρίου 1936 ἀποσπάσματι τοῦ κτηματολογικοῦ πίνακος τοῦ συσταθέντος ὑπὸ τῆς Α. Δ. Τ. Ἀρχῆς ὑπ' ἀριθ. τετραχίλιον 1 ἕως 80. 190. 191. 195 καὶ 196 ἕως 294 ὅλ. 10) ἐμβατοῦ στρεμμάτων 1215.030 καὶ προσδιοριζομένης ὑπὸ τῶν γραμμάτων Α. Β. Γ. Δ. Ε. Ζ. Η. Θ. Ι. Κ. Α. Μ. Ν. Α. ἐν τῷ ἐπισυναπτομένῳ κτηματολογικῷ διαγράμματι καὶ κηρύσσεται τὰς ἀνωτέρω ἐκτάσεις ὡς απαλλοτριωτέας διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Β. Ναυτικοῦ πρὸς ἰσχύρισιν τῆς Τοπικῆς Ἐπιστολῆς Ἀρχῆς.

Ἄρθρον 2.

Κατασκευάζονται καὶ διατάξεις τοῦ ἀπὸ 3 Μαΐου 1936 Π. Διατάγματος ἀπὲρ ἀπαλλοτριώσεως ἐκτάσεων ἐν Πύρῳ καὶ ὅλῳ Αἰγίνῃσι αἱ ἀρμόζοντες τὴν απαλλοτριωσιν τῆς ἐν ὅλῳ Αἰγίνῃ ἐκτάσεως διατηρουμένων ἐν ἰσχύι τῶν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἐρθέντος Π. Διατάγματος ἀρροφῶν τὴν απαλλοτριωσιν τῆς ἐν Κορυσσῇ (Τούρλῳ) Αἰγίνης ἐκτάσεως ὅλ. 10) ἐμβατοῦ στρεμμάτων 1112.575. Εἰς τὸν αὐτὸν Ὑπουργὸν ὑποτίθεται ἡ ἐγκρίσις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθῆναις τῇ 21 Δεκεμβρίου 1936

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β΄

Οἱ Ὑπουργοί

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν
Κ. Γ. ΣΑΒΙΤΣΙΑΝΟΣ

Ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ὑψηλός
Π. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΪΟΥ

Ἀπόσπασμα ἀπὸ το Φ.Ε.Κ. 555 / τεύχος Α΄ Δεκεμβρίου 1936, ὅπου ἀνακοινῶνται ἡ απαλλοτρίωσις γῆς στὸν Τούρλο καὶ τὴν Πέρδικα, με σκοπὸ τὴν ὁργάνωσιν τῆς «Τοπικῆς Εὐπάκτιας Ἀμύνης».

Εἰς μνήμην Ἀργύρη Φορτοῦνα

Ἡ Αἴγινα, πρωτίστως λόγῳ τῆς ἐγγύτητάς της στο λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ, ὑπῆρξε πάντα ἕνας προσφιλὴς τόπος διακοπῶν καὶ διαφυγῶν τοῦ Σαββατοκύριακου. Ἡ ἐγγύτητά της ὅμως αὐτή, καθὼς καὶ ἡ γενικότερη γεωγραφικὴ τῆς θέσις, τὴν ἀνέδειξαν σὲ ἕναν ἀπὸ τοῦ κύριου ἀμυντικοῦ καὶ στρατιωτικὰ στρατηγικοῦς τόπους τοῦ Σαρωνικοῦ Κόλπου, κατατάσσοντάς τὴν στὰ ἐπιτελικά σχέδια τόσο τοῦ ἐλληνικοῦ στρατοῦ, ὅσο καὶ τῶν γερμανικῶν δυνάμεων κατοχῆς κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Ἀν καὶ ὁ ἀνυποψίαστος ἐπισκέπτης τοῦ νησιοῦ

δεν θὰ διαπιστώσει σήμερα τὸ στρατιωτικὸ καὶ πολεμικὸ παρελθὸν τῆς Αἰγίνας, καθὼς αὐτὸ βρίσκεται σὲ λανθάνουσα μορφή ἐνσωματωμένο στὶς ρυμοτομικὲς διαμορφώσεις ποὺ ἔφερε τὸ πέρασμα τοῦ χρόνου, τὰ υπάρχοντα ἱστορικὰ ψήγματα παραμένουν ωστόσο διακριτὰ αποτελώντας, ἐνίοτε, τὸ αἶτιο διέγερσιν τοῦ κεντρικοῦ νεύρου τῆς ἱστορικῆς συνείδησις, τὴν χρονικὴ ἀντίληψιν.

Μία ἐπίσκεψιν στὴν περιοχὴ τοῦ Τούρλου, στὰ βορειοανατολικά, καὶ στὴν περιοχὴ τῆς Πέρδικας, στὰ νοτιοδυτικά, θὰ φέροι ἀναπόφευκτα τὸν ἐνδιαφερόμενο ἐπισκέπτη ἀντιμέτωπο με τὸ πολεμικὸ παρελθὸν τοῦ νησιοῦ, ἐκφρασμένο μέσα ἀπὸ τὰ υπολείμματα τῶν ναυτικῶν οχυρῶν, τὶς οχυρωματικὲς κατασκευές, τὰ πυροβολεῖα, τὰ πολυβολεῖα καὶ τὰ εγκαταλελειμμένα κτίρια με τὰ ἐκάστοτε φραστικὰ σπαράγματα στους τοίχους, τὰ ὁποῖα παραμένουν ορατὰ μέχρι σήμερα.

Τὰ Ναυτικά Οχυρά Αἰγίνης, τὸ Οχυρὸ Φλεβῶν - τὸ ὁποῖο μόνον σὲ σχέση με τὸ Βόρειο Οχυρὸ Αἰγίνης, στὸν Τούρλο, ἀποκτὰ ἰδιαίτερη στρατηγικὴ ὑπόστασις - καθὼς καὶ τὰ πυροβολεῖα Πούντας καὶ Κεράμου (Αττικῆ), ἀπέτελεσαν τὸ τμήμα ἐκεῖνο τῆς ἐλληνικῆς παράκτιας ἀμυνας τὸ ὁποῖο ἔγινε γνωστὸ, κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ Ἑλληνοϊταλικοῦ καὶ Ἑλληνογερμανικοῦ Πολέμου, ὡς «Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικοῦ» καὶ στὴν συνέχεια, κατὰ τὴν διάρκεια τῆς κατοχῆς καὶ με τὴν προσθήκην τῶν παρατηρητηρίων τῆς νήσου Μονῆς, τοῦ Ἁγίου Ἀντωνίου καὶ τῆς Βάρδιας στὴν Κυψέλη (Αἴγινα), ὡς τμήμα τῆς γερμανικῆς Seeverteidigung Attika (Εὐπάκτια Ἄμυνα Αττικῆς).

Καθ' ὅλη τὴν διάρκεια τῆς κατοχῆς τὰ οχυρά αὐτὰ ἀπέτελεσαν τὴν ραχοκοκαλίαν τῆς Seeverteidigung Attika, καθὼς ἐνισχύθηκαν, ἐξοπλίσθηκαν καὶ παρέμειναν ἐνταγμένα στὴν ἐπάκτια ἀμυντικὴ γραμμὴ τοῦ Σαρωνικοῦ, αποτελώντας ἕνα ἀπὸ τὰ κύρια δομικὰ χαρακτηριστικά της, ἕως τὴν ἀποχώρησιν τοῦ γερμανικοῦ στρατοῦ. Ἡ νήσος Αἴγινα, με τὶς δυο πυροβολαρχίες τοῦ Τούρλου καὶ τὴν πυροβολαρχία τῆς Πέρδικας, ἔλαβε τὸν χαρακτηρισμὸ Festung Ägina (Φρούριο Αἰγίνης) διαθέτοντας ἐκτὸς τοῦ διοικητῆ τῶν οχυρῶν καὶ διοικητὴ φρουραρχείου.

Ἀν καὶ τὰ Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικοῦ δεν φέρουν τὴν βαρὶὰ ἱστορίαν τῆς «Μάχης τῶν Οχυρῶν» τῆς βόρειας Ἑλλάδας, ἡ ἱστορικότητά τους παραμένει ωστόσο σημαντικὴ καὶ ἀδιαφιλονίκητη, καθὼς ἡ ὑπαρξὴ καὶ ὁ οπλισμὸς τους ἦταν ἐκεῖνα ποὺ τους ἔδωσαν καθοριστικὸ ρόλο στὰ ἐπιτελικά σχέδια τῶν ἐκάστοτε

εμπόλεμων, χωρίς να χρειαστεί ποτέ να τεθεί υπό αμφισβήτηση η πολεμική δεινότητα τόσο των οχυρών, όσο και του ανθρώπινου δυναμικού τους.

Ελάχιστα έχουν γραφτεί για την ιστορία των Ναυτικών Οχυρών Σαρωνικού¹, τόσο κατά την περίοδο που αυτά αποτέλεσαν τμήμα της ελληνικής παράκτιας άμυνας, όσο και κατά την περίοδο της ενσωμάτωσής τους στο γερμανικό αμυντικό δίκτυο της Seeverteidigung Attika. Τα περισσότερα και κυριότερα από τα διασωθέντα στοιχεία, τα οποία είναι σε θέση να βοηθήσουν στην κατανόηση και προσομοίωση της ιστορίας των ναυτικών αυτών οχυρών, βρίσκονται καταχωρημένα σε ελληνικά και γερμανικά ημερολόγια πολέμου, εκθέσεις πεπραγμένων, εκθέσεις μάχης, καταλόγους απωλειών και σε προσωπικές μαρτυρίες εκφρασμένες πρωτίστως μέσω της βιβλιογραφίας.

Το παρόν άρθρο έχει ως κύριο στόχο την ανάδειξη της ιστορίας των Ναυτικών Οχυρών Αιγίνης, προσεγγισμένης μέσα από το σύνολο της γενικότερης ιστορίας των Ναυτικών Οχυρών Σαρωνικού και προσομοιωμένης μέσα από τις καταχωρήσεις των ημερολογίων πολέμου, των εκθέσεων πεπραγμένων, της βιβλιογραφίας και των διασωθέντων προσωπικών μαρτυριών. Πρόκειται, εν ολίγης, για την προσπάθεια μιας παρουσίας, η οποία στηριγμένη στις αρχαιακές καταγραφές και με την υποστήριξη γνωστού και άγνωστου φωτογραφικού υλικού και ντοκουμέντων, προσπαθεί αφενός να προσεγγίσει ολιστικά την ιστορία των Ναυτικών Οχυρών Αιγίνης, αποκαθιστώντας την ιστορική αλήθεια στον βαθμό που αυτό είναι δυνατό, αφετέρου να συμπληρώσει τα μέχρι τώρα γνωστά στοιχεία ενισχύοντας την ιστορικότητά τους.

Θα πρέπει να αναφερθεί, ότι ο συντάκτης του παρόντος πονήματος είχε την τύχη να γνωρίσει και να συνεργαστεί με έναν από τους τελευταίους αυτόπτες μάρτυρες και βαθιούς γνώστες της ιστορίας των Οχυρών Αιγίνης, του κυρίου Αργύρη Φορτούνα, ο οποίος διετέλεσε διερμηνέας των Γερμανών στην Αίγινα και του οποίου η συμβολή στην προσομοίωση της ιστορίας του νησιού, οδήγησε στην συγγραφή δυο βιβλίων² τα οποία σήμερα αποτελούν, για πολ-

λούς ερευνητές και μη, τις κύριες πηγές άντλησης προσωπικών μαρτυριών. Στην μνήμη του Αργύρη Φορτούνα λοιπόν αφιερώνεται η εργασία αυτή, συνοδευόμενη από την ευχή να βρει τους κατάλληλους αποδέκτες.

Η ελληνική επάκτια άμυνα και τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού



*Ένας από τους δυο δίδυμους πύργους με τα πυροβόλα των 305 κιλ. της 2ης Πυροβολαρχίας του Β.Ο.Α. στον Τούρλο. Οι πύργοι προέρχονταν από το παροπλισμένο θωρηκτό «ΛΗΜΝΟΣ», πρώην αμερικανικό U.S.S. «IDAHO». Κάτω το ίδιο σημείο όπως είναι σήμερα.
(© F.M. Christiansen και Δ. Γκαλών)*

Ήδη από το έτος 1935, το διάστημα κατά το οποίο διετέλεσε υπουργός ναυτικών στην κυβέρνηση Παναγή Τσαλδάρη ο ναύαρχος Σοφοκλής Δούσμανης (1868-1952), η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία της χώρας - μέσα στα πλαίσια των προβλεπόμενων επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, λόγω του διακριτά επερχόμενου πολέμου - ανέθεσε την εκπόνηση μιας μελέτης με σκοπό την δημιουργία ενός πλήρους δικτύου οχυρώσεως των ελληνικών ακτών³. Επρόκειτο για ένα αμυντικό πρόγραμμα το οποίο είχε

1 Εξάιρεση στον κανόνα αυτόν αποτελεί η έρευνα του ιστορικού Χαράλαμπου Ζαγοριανάκου για το Νότιο Οχυρό Αιγίνης, βλ. βιβλιογραφία.

2 Βλ. Βιβλιογραφία, λήμμα Φορτούνας.

3 Ημερολόγιο Πολέμου (στο εξής Ημ. Πολ.), τομ. Α', σελ. 149, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού (στο εξής Υ.Ι.Ν.), Τμήμα Ιστορικού Αρχείου.



Το καταφύγιο πολυβολείου-παρατηρητηρίου του Ν.Ο.Α. στην Πέρδικα. Κατασκευάστηκε το 1937/38 επί κυβέρνησης Ι. Μεταξά. (© Δ. Γκαλών)

προνοήσει, ήδη από το 1924, η κυβέρνηση Ελευθερίου Βενιζέλου και το οποίο συστηματοποιήθηκε με νομοθετικό διάταγμα, την 10.09.1926 από την κυβέρνηση του Γεωργίου Κονδύλη. Η πλήρης διεκπεραίωσή του όμως δεν πραγματοποιήθηκε μέχρι την εγκαθίδρυση της δικτατορίας της 4ης Αυγούστου και την σύσταση κυβέρνησης υπό τον Ι. Μεταξά το 1936.

Το σημαντικότερο τμήμα της μελέτης αυτής το ανέλαβε η Α.Δ.Π.Α. (Ανώτερη Διοίκηση Παρακτίου Αμύνης), του Γ.Ε.Ν. (Γενικό Επιτελείο Ναυτικού), έχοντας ως στόχο την κατασκευή, τον εξοπλισμό, και την επάνδρωση, παράκτιων οχυρώσεων με άμεσο και έμμεσο σκοπό την προστασία των κύριων λιμένων, των θαλασσιών συγκοινωνιακών κόμβων της ελληνικής επικράτειας και την ενίσχυση της ευρύτερης θαλάσσιας άμυνας των ελληνικών ακτών. Ανάμεσα στις επάκτιες αυτές οχυρώσεις συγκαταλέγονταν το Βόρειο και Νότιο Οχυρό Αιγίνης (Β.Ο.Α. και Ν.Ο.Α.), το Οχυρό Φλεβών, τα Οχυρά Καράμπουρνου και Τούτζλας (Θερμαϊκός Κόλπος), τα Οχυρά Βορείου και Νοτίου Ευβοϊκού, καθώς και το Οχυρό Αράξου.

Ταυτόχρονα, από την 20.12.1935, είχε καθοριστεί με βασιλικό διάταγμα⁴ η κατανομή των ελληνικών ακτών και η οργάνωση της θαλάσσιας άμυνας της χώρας σε έξι «Ναυτικές Αμυντικές Περιοχές»,

τις επονομαζόμενες Ν.Α.Π.⁵ Η διοίκηση της εκάστοτε Ν.Α.Π. είχε δικαιοδοσία επί των λιμένων και των ακτών που συμπεριλαμβάνονταν στην περιοχή της, έχοντας ως κύρια καθήκοντα την οργάνωση του δικτύου της επάκτιας συνεννόησης και των παρατηρητηρίων, την οργάνωση και προετοιμασία των επάκτιων οχυρών, την οργάνωση της παθητικής αεράμυνας, την σύσταση και εφαρμογή σχεδίων σχετιζόμενων με τις θαλάσσιες μεταφορές, την οργάνωση στρατολογικών θεμάτων, την προάσπιση των ζωτικών παράκτιων περιοχών της χώρας, σε περίπτωση πολέμου, την οργάνωση της υποβρύχιας άμυνας, την προστασία των θαλασσιών συγκοινωνιών και γενικότερα την πιστή εφαρμογή των διαταγών του Γ.Ε.Ν.. Ένας από τους κύριους κεντρικούς πυρήνες των Ν.Α.Π./1,3,4 και 5 αποτέλεσαν οι ναυτικές επάκτιες οχυρώσεις της εκάστοτε περιοχής.

Η κατασκευή του συνόλου των ναυτικών επάκτιων οχυρώσεων διεκπεραιώθηκε κατά το δεύτερο μισό της δεκαετίας του '30, επί κυβέρνησης Ιωάννη Μεταξά, στοίχισε δυο δισεκατομμύρια περίπου δραχμές⁶ και αποπερατώθηκε λίγο πριν την έναρξη του Ελληνοϊταλικού Πολέμου τον Οκτώβρη του 1940. Τα σχέδια και η κατασκευαστική μελέτη εκπονήθηκε σε συνεργασία με γερμανούς μηχανικούς του Γ' Ράιχ⁷ και διεκπεραιώθηκε από τους μηχανικούς και το προσωπικό του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού, σε συνεργασία με ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες. Επίσης, κάθε καινούργιο εξοπλιστικό μηχανήμα των οχυρών ήταν γερμανικό, καθώς μόνο η Γερμανία δεχόταν καπνά ως αντάλλαγμα αντί συναλλάγματος, σύμφωνα με το ελληνογερμανικό Clearing⁸.

Η Ν.Α.Π./3, η διοίκηση της οποίας συστάθηκε έναν περίπου χρόνο πριν την έναρξη του Ελληνοϊταλικού Πολέμου, είχε ως αιχμή του δόρατος της επάκτιας άμυνας της τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού, αποτελούμενα από το Β.Ο.Α. (Βόρειο Οχυρό Αιγίνης), στον Τούρλο, το Ν.Ο.Α. (Νότιο Οχυρό Αιγίνης), στην Πέρδικα, και το Οχυρό Φλεβών, καθώς

5 Ν.Α.Π./1 (Δυτική Ελλάδα, έδρα Πάτρα), Ν.Α.Π./2 (Κρήτη, έδρα Χανιά), Ν.Α.Π./3 (Νότιο Αιγαίο, έδρα Πειραιάς), Ν.Α.Π./4 (Εύβοια, έδρα Χαλκίδα), Ν.Α.Π./5 (Βόρειο Αιγαίο, έδρα Θεσσαλονίκη), Ν.Α.Π./6 (Ανατολικοί Νήσοι, έδρα Χίος).

6 Supra υποσ. 3.

7 Vizeadmiral (αντιναύαρχος) Walther Kinzel (1880-1964), Major (ταγματάρχης) Habicht και Korvettenkapitän (πλωτάρχης) Mirus. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Φάκελος Ε.Υ.Ο. 2 Παλαιού Αρχείου Α.Δ.Π.Α. και Φωκάς, τομ. Α', σελ. 13,14.

8 Supra υποσ. 3, σελ. 150.

4 Βλ. Φ.Ε.Κ. 635/ τεύχος Α' Δεκέμβριος 1935.



Στρατώνες και κτήρια αξιωματικών της γερμανικής Μ.Α.Α. 603 στον Τούρλο. (© Δ. Γκαλών)



Γερμανικό οχυρωματικό έργο για πυροβόλο των 150 χιλ. της 1ης Πυροβολαρχίας Τούρλου. Στην κάτω φωτογραφία διακρίνεται ο θυρεός του γερμανικού Πολεμικού Ναυτικού, της «Kriegsmarine». (© Δ. Γκαλών)

και τα πυροβολεία Πούντας και Κεράμου στην Αττική. Τα δύο τελευταία υπάγονταν στην Αντιαεροπορική Άμυνα.

Για την κατασκευή των Ναυτικών Οχυρών Αιγίνης απαλλοτριώθηκαν – σύμφωνα με βασιλικό διάταγμα της 21.12.1936, υπό υπουργίας Ιηποκράτη Παπαβασιλείου, προσωπικού φίλου του δικτάτορα Ι. Μεταξά – 1.215 στρέμματα γης στην περιοχή «Κουρσοσπηλιά» (Τούρλος) και 337 στρέμματα στην περιοχή Πέρδικας «δια τας ανάγκας του Βασιλικού Ναυτικού, προς οργάνωση της Τοπικής Επάκτιας Αμύνης»⁹. Υπεύθυνος για τις οχυρώσεις Αιγίνης τέθηκε ο υποναύαρχος Γ. Ράλλης, διευθυντής της Α.Δ.Τ.Α. (Ανώτερη Διοίκηση Τοπικής Άμυνας). Τα Οχυρά Αιγίνης είχαν σχεδιαστεί να αποτελέσουν, μαζί με τις ναυτικές οχυρωματικές εγκαταστάσεις των Φλεβών, το κυρίως τμήμα της Ν.Α.Π./3 σε περίπτωση εχθρικής επίθεσης. Αν και αρχικά το Ν.Ο.Α. είχε προγραμματισθεί να κατασκευασθεί στην θέση Πύργος Αιγίνης, διαπιστώθηκε ότι η περιοχή της Πέρδικας ήταν ιδανικότερη, με αποτέλεσμα το Γ.Ε.Ν.

να εγκρίνει εντός πέντε ημερών την αλλαγή θέσης της κατασκευής του οχυρού¹⁰. Τα ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού αποπερατώθηκαν λίγο πριν την έναρξη του Ελληνοϊταλικού Πολέμου και ήταν μάχιμα, πλην κάποιων ελασσόνων εργασιών οι οποίες αφορούσαν την τελική συμπλήρωση του οπλισμού.

Το Β.Ο.Α. ήταν εξοπλισμένο ως εξής¹¹:

- 2 δίδυμοι ηλεκτροκίνητοι πύργοι με πυροβόλα των 305 χιλ. και με δυνατότητα πεδίου βολής 360°, προερχόμενοι από το 1932 παροπλισμένο θωρηκτό «ΛΗΜΝΟΣ» (πρώην αμερικανικό U.S.S. «IDAHO», 13.000 τόνων, κατασκευής 1904-1908).
- 4 ταχυβόλα των 102 χιλ.
- 2 αντιαεροπορικά ταχυβόλα των 76 χιλ.
- 6 αντιαεροπορικά πολυβόλα R.M. 37/60.
- 4 προβολείς εκ των οποίων ο ένας σταθερός και οι υπόλοιποι φορητοί (αντιαεροπορικοί και επιφανείας).

9 Βλ. Φ.Ε.Κ. 555/ τεύχος Α' Δεκέμβριος 1936.

10 Για περισσότερες λεπτομέρειες, σχετιζόμενες με τον σχεδιασμό και την κατασκευή του Ν.Ο.Α., βλ. Ζαγοριανός, σελ. 95-102.

11 Για περισσότερες πληροφορίες, σχετιζόμενες με τον εξοπλισμό όλων των επάκτιων οχυρών, βλ. Φωκάς, τομ. Α', σελ. 15-17.

2 ΣΔ.Β. (Σύστημα Διεύθυνσης Βολής) το ένα με στερεοσκοπικό διαστημόμετρο 6 μ. και το άλλο με διαστημόμετρο κατακόρυφης βάσης.

1 ΣΔ.Β. με διαστημόμετρο 4 μ. για τα ταχυβόλα των 102 χιλ..

Υπόγειος ηλεκτρικός σταθμός, υπόγειες πυριτιδαποθήκες, βληματαποθήκες και καταφύγια.



Τμήμα της πυροβολαρχίας του Ν.Ο.Α. στην Πέρδικα. Δίπλα στην βάση διακρίνεται ένα εγκαταλειμμένο πυροβόλο. (© Δ. Γκαλών)

Το Ν.Ο.Α. ήταν εξοπλισμένο ως εξής:

3 πυροβόλα των 178 χιλ. προερχόμενα από το θωρηκτό «ΛΗΜΝΟΣ».

3 ταχυβόλα των 76 χιλ. προερχόμενα επίσης από το θωρηκτό «ΛΗΜΝΟΣ».

3 αντιαεροπορικά πολυβόλα Τ 40/39.

1 προβολέας φορητός (αντιαεροπορικός και επιφανείας).

1 ΣΔ.Β. με στερεοσκοπικό διαστημόμετρο 6 μ. και κατευθυντήρα για τα πυροβόλα των 178 χιλ..

1 ΣΔ.Β. για τα ταχυβόλα των 76 χιλ..

Υπόγειες πυριτιδαποθήκες και βληματαποθήκες.

Το Οχυρό Φλεβών ήταν εξοπλισμένο ως εξής:

4 πυροβόλα των 178 χιλ. προερχόμενα από το θωρηκτό «ΛΗΜΝΟΣ».

4 ταχυβόλα των 76 χιλ. προερχόμενα επίσης από το θωρηκτό «ΛΗΜΝΟΣ».

4 αντιαεροπορικά πολυβόλα Τ 40/39.

4 προβολείς εκ των οποίων οι δυο σταθεροί και οι υπόλοιποι φορητοί (αντιαεροπορικοί και επιφανείας).

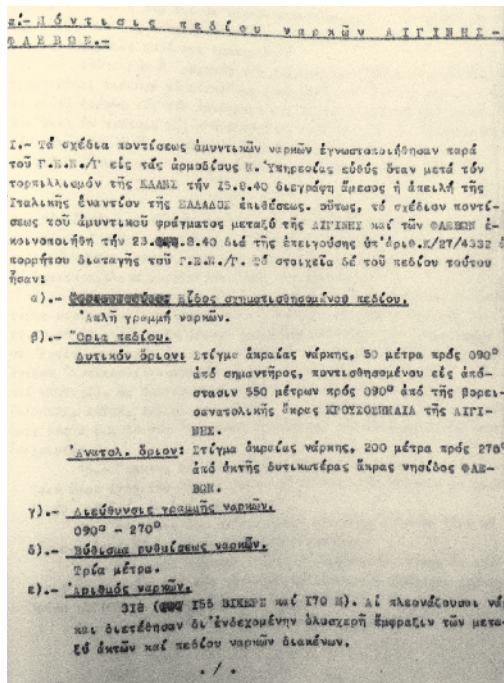
1 ΣΔ.Β. με στερεοσκοπικό διαστημόμετρο 6 μ. και κατευθυντήρα για τα πυροβόλα των 178 χιλ..

1 ΣΔ.Β. για τα ταχυβόλα των 76 χιλ..

Υπόγειος ηλεκτρικός σταθμός, υπόγειες και ημι-

υπόγειες πυριτιδαποθήκες, βληματαποθήκες και καταφύγια.

Τα ναρκοπεδία Σαρωνικού



Η καταχώρηση πόντισης του ναρκοπεδίου Τούρλου Αιγίνης – Φλεβών στο Ημερολόγιο Πολέμου του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού. (©Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού)

Αμέσως μετά την βύθιση του εύδρομου «ΕΛΛΗ», από το ιταλικό Υ/Β «DELFINO» στην Τήνο, την 15η Αυγούστου 1940, το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (Γ.Ε.Ν./Γ) εκπόνησε ένα επιπλέον αμυντικό σχέδιο με σκοπό την ενίσχυση της επάκτιας άμυνας του Σαρωνικού. Επρόκειτο για την πόντιση δυο ναρκοπεδίων στις θαλάσσιες περιοχές Τούρλου Αιγίνης – Φλεβών και νήσου Μονής Αιγίνης – Αγίου Γεωργίου Μεθάνων. Σκοπός του σχεδίου, το οποίο γνωστοποιήθηκε την 23η Αυγούστου 1940 ως «Απόρρητη Διαταγή Κ/27/4332»¹², ήταν η δημιουργία ενός φράγματος το οποίο θα μετέτρεπε τον Σαρωνικό Κόλπο σε κλειστή θάλασσα, της οποίας οι δίοδοι θα ήταν οι δίαυλοι Βουλιαγμένης - Φλεβών και Πέρδικας - Μονής (Αίγινα), στα βορειοανατολικά και νοτιοδυτικά, καθώς και η προστατευμένη διώρυγα της Κορίνθου στα δυ-

12 Βλ. Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), τομ. Α', σελ. 179-186.

τικά. Το φράγμα αυτό ήταν σύνθετο και αποτελείτο αφενός από τα προγραμματισμένα αυτά ναρκοπέδια, αφετέρου από τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού.

Με την έναρξη του Ελληνοϊταλικού Πολέμου, την 28η Οκτωβρίου 1940, δόθηκε από τον Αρχηγό Στόλου η διαταγή της πόντισης των προαναφερόμενων ναρκοπεδίων. Το Β/Π «ΟΡΙΩΝ» και τα αντιτορπιλικά «ΠΑΝΘΗΡ», «ΑΕΤΟΣ», «ΙΕΡΑΞ», «ΥΔΡΑ», «ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ», «ΛΕΩΝ» και «ΣΠΕΤΣΑΙ», υπό την διοίκηση του πλοιάρχου Γρηγορίου Μεζεβίρη, πόντισαν την νύχτα της 29ης προς την 30η Οκτωβρίου 1940 το ναρκοπέδιο Τούρλου - Φλεβών, αποτελούμενο αρχικά από 154 νάρκες τύπου Vickers και «Μ» (Μωραϊτή). Το ίδιο βράδυ τα ναρκοβόλα πλοία του ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού «ΣΤΡΥΜΩΝ» και «ΑΛΙΑΚΜΩΝ», επικουρούμενα από το αντιτορπιλικό «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ», πόντισαν το ναρκοπέδιο Μονής Αιγίνης - Αγίου Γεωργίου Μεθάνων, αποτελούμενο από 115 νάρκες τύπου Vickers. Τα ναρκοπέδια αυτά βρίσκονταν υπό τον άμεσο έλεγχο των Ναυτικών Οχυρών Σαρωνικού, την γενική διοίκηση των οποίων είχε αναλάβει, αμέσως μετά την κήρυξη του πολέμου, ο πλοίαρχος Γεώργιος Ν. Παγκάρας. Οι δίοδοι των ναρκοπεδίων ελέγχονταν και προφυλάσσονταν από τις πυροβολαρχίες των οχυρών, ρυθμίζοντας και ελέγχοντας κατ' επέκταση την ροή της ναυσιπλοΐας.

Η θαλάσσια αμυντική αυτή εφαρμογή μετέτρεψε τον Σαρωνικό Κόλπο σε μια κλειστή θάλασσα. Η συνήθης διαδρομή οδηγούσε τις εκάστοτε νηοπομπές, που αναχωρούσαν ή είχαν τελικό προορισμό τον Πειραιά, να διέλθουν μέσω του από την πυροβολαρχία του Ναυτικού Οχυρού Φλεβών προστατευόμενου διαύλου Βουλιαγμένης - Φλεβών και στην συνέχεια, προφυλασσόμενες από πλοία συνοδείας, να κατευθυνθούν στους εκάστοτε προορισμούς τους.

Αμέσως μετά τον Ελληνογερμανικό Πόλεμο και την κατάληψη της Ελλάδας από τις δυνάμεις του Άξονα, τον Απρίλη του 1941, τα ναρκοπέδια του Αγίου Γεωργίου Μεθάνων - Μονής Αιγίνης, και Φλεβών - Τούρλου Αιγίνης, ενσωματώθηκαν από τον γερμανικό στρατό στο προστατευτικό δίκτυο της Seeverteidigung Attika και ήταν τα μόνα εν λειτουργία ναρκοπέδια στον Σαρωνικό Κόλπο μέχρι και τον Δεκέμβριο του 1942, όπου ξεκίνησε η ναρκοθέτηση του βορείου Αιγαίου Πελάγους από το ιταλικό ναρκοβόλο BARLETTA. Ταυτόχρονα, τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού εντάχθηκαν και αυτά υπό την εποπτεία



Γερμανικός χάρτης των ναρκοπεδίων του Σαρωνικού το φθινόπωρο του 1944. Ανάμεσά τους διακρίνονται τα παλιά ελληνικά ναρκοπέδια Τούρλου - Φλεβών και Μονής Αγίου Γεωργίου Μεθάνων. Στην κάτω φωτογραφία διακρίνεται ο βράχος «Κερί», στην Αίγινα, ο οποίος σηματοδοτούσε την αρχή του ναρκοφράγματος Τούρλου - Φλεβών. Η φωτογραφία τραβήχτηκε επί κατοχής από άνδρα της Βορειοανατολικής Πυροβολαρχίας της γερμανικής Μ.Α.Α. 603, η οποία ήταν εγκατεστημένη στο σημείο αυτό. (© Δ. Γκαλών)

της ίδιας μονάδας, της οποίας πρώτος διοικητής¹³ υπήρξε ο Kapitän zur See¹⁴ (πλοίαρχος) Wolfgang Brinckmeier¹⁵.

Από το τέλος του 1943 ο γερμανικός στρατός κατοχής ξεκίνησε την πόντιση επιπλέον ναρκοπεδίων στον Σαρωνικό, με σκοπό την περεταίρω προστασία της περιοχής από τις αναμενόμενες επιθέσεις των Συμμάχων. Μέχρι την αποχώρηση των κατακτητών, τον Οκτώβριο του 1944, τοποθετήθηκαν τέσσερα επιπλέον ναρκοπέδια στην περιοχή Τούρ-

13 Ο διοικητής της Seeverteidigung Attika ήταν ταυτόχρονα και Seekommandant Attika (Ναυτικός Διοικητής Αττικής).

14 Στο εξής Kpt.z.S..

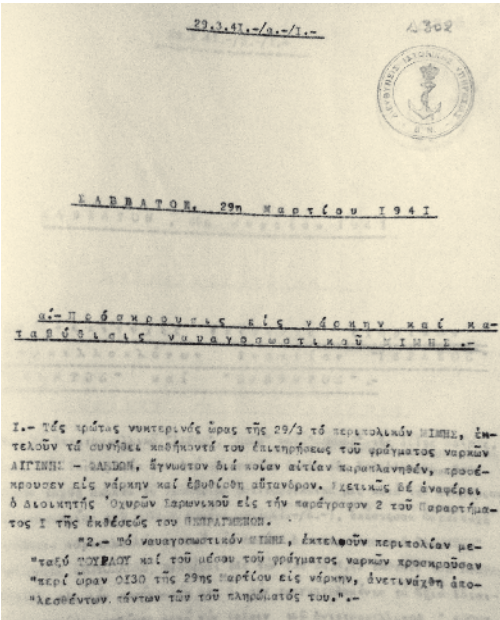
15 Βλ. Kriegstagebuch des Kommandanten der Seeverteidigung Attika (στο εξής KTB Seeko Attika), Roll 2588, Captured German and Related Records on Microform in the National Archives, The National Archives and Records Administration, 8601 Adelphi Road, College Park, MD 20740-6001, στο εξής NARA.

λου Αιγίνης – Φλεβών και δυο στην περιοχή Μονής Αιγίνης – Αγίου Γεωργίου Μεθάνων¹⁶, τα οποία δυσχέραναν την προσέγγιση του συμμαχικού στόλου στην Αττική. Την 15.10.1944 – κατά την γρίππιση διαύλου προς το λιμάνι του Πειραιά¹⁷, με σκοπό την αποβίβαση και την κατάληψη της από τον γερμανικό στρατό εγκαταλελειμμένης Αττικής και την μεταφορά του συμμαχικού στρατού και της ελληνικής κυβέρνησης από τον Πόρο στον Πειραιά – τα ελληνικά ναρκαλιευτικά «ΚΩΣ» και «ΚΑΣΣΟΣ», καθώς και η ολλανδική υδροφόρος «PETRONELLA» (2.770 τόνων, κατασκευής 1927)¹⁸, προσέκρουσαν σε νάρκες και βυθίστηκαν. Επιπλέον τα βρετανικά ναρκαλιευτικά κλάσης Algerine, «HMS LARNE» (J-274) και «HMS CLINTON» (J-286), έπαθαν κατά την ίδια επιχείρηση σοβαρές ζημιές από πρόσκρουση σε νάρκες¹⁹, με αποτέλεσμα να ρυμουλκηθούν στον ναύσταθμο του Πόρου όπου ναυλοχούσε ο συμμαχικός στόλος το φθινόπωρο του '44.

Ελληνοϊταλικός Πόλεμος (28.10.1940 – 06.04.1941)

Το ξημέρωμα της 28ης Οκτωβρίου 1940, αμέσως μετά την κήρυξη του Ελληνοϊταλικού Πολέμου, ο πλοίαρχος Γεώργιος Ν. Παγκάρας, ο οποίος τότε διατελούσε διοικητής της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων στον Πειραιά, κατέπλευσε με ένα πλοiάριο στην Αίγινα όπου ανέλαβε την γενική διοίκηση των Ναυτικών Οχυρών Σαρωνικού²⁰ και λίγες ημέρες αργότερα την Ναυτική Διοίκηση Αιγίνης.

Σύμφωνα με έκθεση πεπραγμένων, σχετιζόμενη με την δράση των επάκτιων οχυρών, την οποία συνέταξε την 26.05.1941²¹, αναφέρει ότι αφενός βρήκε τα οχυρά, τα πυροβολεία και τον οπλισμό έτοιμα, επιτυχώς δοκιμασμένα και σε λειτουργία, αφετέρου αναφέρθηκε με τα καλύτερα λόγια για το κατώτερο



*Η καταχώρηση βύθισης, την 29.03.1941, του επιταγμένου ναυαγοσωστικού «ΜΙΜΗΣ» στο Ημερολόγιο Πολέμου του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού.
(©Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού)*

προσωπικό και τα πληρώματα που επάνδρωσαν τα οχυρά, όσον αφορά την τεχνική κατάρτιση, τα προσόντα, τις αρετές, το ήθος και την πειθαρχία. Ο μόνος τομέας στον οποίο διαπίστωσε ποιοτική ανεπάρκεια, αφορούσε τα επιτελεία και το ανώτερο προσωπικό των ναυτικών οχυρών, τα οποία είχαν συσταθεί από έφεδρους αξιωματικούς, μεγάλης ηλικίας, οι οποίοι είχαν απομακρυνθεί από τις τάξεις των μονίμων αξιωματικών του Βασιλικού Ναυτικού κατά το βενιζελικό πραξικόπημα του 1935 και οι οποίοι ουδέποτε ανακλήθηκαν για μετεκπαίδευση. Ένα ιδιαίτερο πρόβλημα επίσης, για το οποίο δεν βρέθηκε λύση, αποτέλεσε η δυσχέρεια ύδρευσης των οχυρών, λόγω της έλλειψης μεταφορικών μέσων και υδροβιτίου, με αποτέλεσμα την συχνή έλλειψη νερού και τον συνεχή κίνδυνο πυρκαγιάς, ιδιαίτερα κατά τις αναμενόμενες εχθρικές επιθέσεις.

Κατά την διάρκεια του Ελληνοϊταλικού Πολέμου οι ιταλικές επιθέσεις υπήρξαν ελάχιστες και οι μείζονες εξ αυτών διεξήχθησαν στην Ν.Α.Π./1, ενώ κάποιες ελάσσονες, ως επί το πλείστον αεροπορικές, πραγματοποιήθηκαν στις Ν.Α.Π./5 και 6. Τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού δεν δέχτηκαν ουδεμία επίθεση και παρέμειναν «άκαπνα», περιοριζόμενα στον έλεγχο και προστασία των διόδων των ναρκοπεδίων και

16 Βλ. ΚΤΒ Marinegruppenkommando Süd (στο εξής ΚΤΒ Kommando Süd), Roll 2570 NARA.

17 Βλ. Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), τομ. ΚΑ', σελ. 76.

18 Βλ. ΤΝΑ WO 361/747.

19 Το HMS LARNE (J 274) έπαθε τόσο εκτεταμένες ζημιές, ώστε προσαράχθηκε στον Πόρο και δεν συμμετείχε σε καμία άλλη επιχείρηση έως το τέλος του πολέμου. Πουλήθηκε στην Ιταλία το 1946.

20 Οι διοικητές των οχυρών ήταν: Β.Ο.Α. πλωτάρχης Παπαστόφας, με υποδιοικητή τον υποπλοίαρχο Αθανασίου. Ν.Ο.Α. υποπλοίαρχος Ρίτσος, με υποδιοικητή τον ανθυποπλοίαρχο Μαράγγη. Οχυρό Φλεβών πλωτάρχης Αγιουτάντες, με υποδιοικητή τον υποπλοίαρχο Μπουντούρη.

21 Βλ. Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), τομ. Θ', σελ. 27-52.

την διευθέτηση της ναυτιλιακής ροής.

Την 12.11.1940 ιδρύθηκε το Ναυτικό Νοσοκομείο Αιγίνης – στους χώρους που βρίσκεται σήμερα το ξενοδοχείο Μιράντα – έχοντας ως διευθυντή τον αντιπλοίαρχο ιατρό Χρ. Περδίκη και επίκουρο προϊστάμενη την αδελφή Μαρία Ρεμπάκου²². Στο νοσοκομείο νοσηλεύθηκαν ασθενείς ανήκοντες στην δύναμη των Β.Ο.Α. και Ν.Ο.Α., καθώς και ιδιώτες, μέλη των οικογενειών των επιστρατευθέντων και άποροι. Αν και κατά την διάρκεια του Ελληνοϊταλικού Πολέμου στο νοσοκομείο Αιγίνης δεν νοσηλεύθηκαν τραυματίες του μετώπου, εν αντιθέσει με το νοσοκομείο του Πόρου, κατά την διάρκεια του Ελληνογερμανικού Πολέμου – και συγκεκριμένα μετά την πολύνεκρη βύθιση του Α/Τ «ΥΔΡΑ», ανατολικά από τις νησίδες Λαγούσες την 22.04.1941 – το συγκεκριμένο νοσοκομείο πρόσφερε άμεσα τις υπηρεσίες του, καθώς οι περισσότεροι των τραυματιών του «ΥΔΡΑ» μεταφέρθηκαν με καΐκια στην Αίγινα για να τους παρασχεθούν οι πρώτες βοήθειες. Το Ναυτικό Νοσοκομείο Αιγίνης λειτούργησε μέχρι την 10.05.1941 όπου σύμφωνα με την διαταγή αριθ. 20001/30-04-41 του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας (Διεύθυνση Ναυτικού) διαλύθηκε²³.

Την 22.11.1941, σύμφωνα με την διαταγή 716/6904, η οποία προέβλεπε την πρώτη από την Κρήτη νηοπομπή με τον κωδικό «N/1», ξεκίνησε η επιβίβαση τμημάτων της 5ης Μεραρχίας Πεζικού, της επονομαζόμενης «Μεραρχίας Κρήτης», με σκοπό την μεταφορά τους από το Ηράκλειο στον Πειραιά. 4.000 περίπου άνδρες επιβίβαστηκαν στα ατμόπλοια «ΑΛΜΠΕΡΤΑ», «ΛΕΣΒΟΣ», «ΕΛΕΝΗ», «ΣΟΝΑ», «ΙΩΝΙΑ», «ΕΛΣΗ», «ΚΟΡΙΝΘΙΑ», «ΑΡΝΤΕΝΑ» και «ΣΟΦΙΑ», τα οποία υπό την συνοδεία των Α/Τ «ΛΕΩΝ», «ΠΑΝΘΗΡ», «ΑΕΤΟΣ» και «ΙΕΡΑΞ», αναχώρησαν το πρωί της επόμενης ημέρας για τον Πειραιά²⁴. Της νηοπομπής ηγείτο το Α/Τ «ΙΕΡΑΞ», με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Βάτη, ενώ σε αυτό επέβαινε επίσης ο διοικητής της 3ης Μοίρας Αντιτορπλικών πλοίαρχος Χατζόπουλος.

Λίγο πριν τα μεσάνυχτα της 23ης προς την 24.11.1941, η νηοπομπή βρισκόταν προ του ναρκοφράγματος Τούρλου Αιγίνης – Φλεβών, όταν λόγω

πλημμελούς παρακολούθησης της πορείας υπήρξαν σοβαρές αμφιβολίες για την ακριβή θέση του στίγματος του πλοίου. Ο βρισκόμενος στην γέφυρα, πλοίαρχος Χατζόπουλος, εξέφρασε την άποψη ότι το νησί που βρισκόταν εμπρός τους ήταν η νήσος Αρσίδα. Ο κυβερνήτης του Α/Τ «ΙΕΡΑΞ», αντιπλοίαρχος Βάτης, πραγματοποίησε διόπτευση και αποφάνθηκε, με την σειρά του, ότι επρόκειτο πράγματι περί της Αρσίδας με αποτέλεσμα να συνεχίσει η νηοπομπή την λανθασμένη πορεία της προς το ναρκοπέδιο. Όταν μετά από λίγο οι προβολείς του Ναυτικού Οχυρού Φλεβών φωτίσαν την νηοπομπή, αντιλήφθηκαν άπαντες το λάθος τους όταν ήδη εφτά από τα εννέα μεταγωγικά πλοία της νηοπομπής είχαν διέλθει πάνω από το ναρκοπέδιο. Ο κυβερνήτης του μεταγωγικού «ΣΟΦΙΑ», Βασίλης Λάσκος²⁵, το οποίο βρισκόταν στο τέλος της νηοπομπής, βγήκε από την γραμμή και κατάφερε να συγκρατήσει τα δυο τελευταία μεταγωγικά φωνάζοντας, πριν αυτά εισέλθουν στο ναρκοπέδιο, «μη συμμορφωθείτε προς το σήμα, είναι παραφροσύνη». Ήταν μεγάλη τύχη, για τους μεταφερόμενους οπλίτες και για τα πληρώματα των πλοίων, το γεγονός ότι η νηοπομπή πέρασε από τα διάκενα μεταξύ των ναρκών χωρίς να υπάρξει ούτε μια πρόσκρουση, η οποία θα είχε πιθανώς σαν αποτέλεσμα απίστευτα βαριές απώλειες²⁶.

Την τύχη των πλοίων της νηοπομπής «N/1» δεν είχε όμως το από το Βασιλικό Ναυτικό επίτακτο περιπολικό – ναυαγοσωστικό «ΜΙΜΗΣ» (πρώην «ΡΗΟCΕΕΝ», πρ. «JANE JOLLIFFE», 276 ΚΟΧ, κατασκευής 1888). Τις πρωινές ώρες της 29.03.1941 το «ΜΙΜΗΣ» (κυβερνήτης Ηλίας Δεγιάννης) πραγματοποιούσε περιπολία μεταξύ Τούρλου και του μέσου του φράγματος ναρκών, επιτηρώντας το ναρκοπέ-

25 Πρόκειται για τον μετέπειτα κυβερνήτη του υποβρυχίου «ΚΑΤΣΩΝΗΣ», ο οποίος είχε αποπεμφθεί από το Βασιλικό Ναυτικό μετά την συμμετοχή του στο βενιζελικό πραξικόπημα του 1935 και ο οποίος την 14.09.1943 έπεσε μαχόμενος, όταν το υποβρύχιο του βυθίστηκε από το γερμανικό ανθυποβρυχιακό UJ-2101 (πρώην ελληνικό Β.Π. ναρκαλιευτικό-ναρκοθετικό «ΣΤΡΥΜΩΝ») βόρεια της Σκιάθου.

26 Για το γεγονός αυτό διατάχθηκαν ανακρίσεις οι οποίες σαν αποτέλεσμα είχαν την απομάκρυνση του πλοίαρχου Χατζόπουλου από την διοίκηση της 3ης Μοίρας Αντιτορπλικών και την αντικατάστασή του από τον πλοίαρχο Βλαχόπουλο. Ο αντιπλοίαρχος Βάτης αντικαταστάθηκε από τον αντιπλοίαρχο Κύρη, στην διοίκηση του Α/Τ «ΙΕΡΑΞ», και τοποθετήθηκε στην Ν.Α.Π./4, ενώ ένας ακόμα υπεύθυνος, ο κυβερνήτης του Α/Τ «ΠΑΝΘΗΡ», αντιπλοίαρχος Στυμφαλιδής, αντικαταστάθηκε από τον αντιπλοίαρχο Γολέμη.

22 Νοσηλεύτριες αδελφές του νοσοκομείου ήταν οι Μαρία Μουτσάτσου, Στέλλα Λεούση, Κούλα Γαρουφάλλη, Αρτ. Σάββα, Μαίρη Γεωργιάδου και βοηθοί οι Αγγελική Μεταξά και Κατίνα Γελαδάκη.
23 Βλ. Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), τομ. Α', σελ. 397-399.
24 Αυτ. σελ. 537-554.

διο, όταν από άγνωστη αιτία «παραπληνθέν προ- σέκρουσε εις νάρκην και εβυθίσθη αύτανδρον»²⁷.

Ελληνογερμανικός Πόλεμος (06. – 20.04.1941)

Αμέσως μετά την γερμανική επίθεση κατά της Ελλάδας, την 6η Απριλίου 1941, η οποία αναμενόταν ήδη από την 27.03.1941²⁸, τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού συμμετείχαν άμεσα με τα αντιαεροπορικά πυροβόλα τους στην προστασία του Σαρωνικού από τις συνεχείς, έντονες, και καταστροφικές αεροπορικές επιθέσεις της γερμανικής Luftwaffe. Το διάστημα αυτό διοικητής της Ν.Α.Π./3 ήταν ο πλοίαρχος Μπακόπουλος.

Από την έναρξη του Ελληνογερμανικού Πολέμου μέχρι και την συνθηκολόγηση του ελληνικού στρατού, υπό τον στρατηγό Γεώργιο Τσολάκογλου, την 20.04.1941²⁹, και την είσοδο του γερμανικού στρατού κατοχής στην Αθήνα, την 27.04.1941, τέσσερα είναι τα κύρια γεγονότα που συνδέονται άμεσα με τα Β.Ο.Α. και Ν.Ο.Α..

Την νύχτα της 07.04.1941 - όπως αναφέρει ο διοικητής της, υποπλοίαρχος Ρίτσος - η πυροβολαρχία του Ν.Ο.Α. κατέρριψε «εν εχθρικών βομβαρδιστικών όπρη κατέπεσεν προς Νότον και εις απόστασιν 10 μιλίων από του Οχυρού εις την θάλασσαν»³⁰.

Την νύχτα της 14ης προς 15.04.1941, λόγω των συνεχών γερμανικών αεροπορικών επιθέσεων, το νεότευκτο βρετανικό φορτηγό ατμόπλοιο «CLAN CUMMING» (7.264 ΚΟΧ, κατασκευής 1938) εγκατέλειψε το λιμάνι του Πειραιά, με νότια πορεία, χωρίς προηγουμένως να ζητήσει οδηγίες πλου από την Ν.Α.Π./3. Αγνωώντας προφανώς την ύπαρξη του ναρκοπεδίου ανάμεσα στην Αίγινα και τις Φλέβες, κατευθύνθηκε προς τον Τούρλο Αιγίνης. Βλέποντας το Β.Ο.Α. την επικίνδυνη πορεία του πλοίου, προ-



Ο πρώτος διοικητής της γερμανικής Μ.Α.Α. 603 και πρώτος διοικητής της νήσου Αιγίνης, υποπλοίαρχος Immo Hopman. (©Sigrid Lutz)

σπάθησε να το ειδοποιήσει με σήματα και βολές πυροβόλου, χωρίς επιτυχία. Εισχωρώντας στην περιοχή του ναρκοφράγματος ο πλοίαρχος του πλοίου, διαπίστωσε το επικίνδυνο της κατάστασης και προσπάθησε να αναστρέψει την πορεία του. Κατά την αναστροφή η πρύμνη του πλοίου προσέκρουσε σε νάρκη, με αποτέλεσμα να βυθιστεί τα ξημερώματα της 15.04.1941 τρία περίπου ναυτικά μίλια ανατολικά του Τούρλου³¹. Το Β.Ο.Α. ειδοποίησε το Γ.Ε.Ν. το οποίο απέστειλε το Α/Τ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ» για την περισυλλογή των ναυαγών.

Το ίδιο πρωί και ενώ το Α/Τ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ» είχε περισυνελλέξει 150 περίπου ναυαγούς του «CLAN CUMMING», μια μεγάλη νηοπομπή, ερχόμενη από την Αλεξάνδρεια, φθάνοντας πλησίον του Τούρλου δέχτηκε σφοδρή αεροπορική επίθεση από γερμανικά αεροσκάφη τα οποία έπληξαν δυο πλοία της νηοπομπής, χωρίς όμως να τα βυθίσουν. Η έγκαιρη επέμβαση της βρετανικής Αεροπορικής Δίωξης είχε σαν αποτέλεσμα την απομάκρυνση των γερμανικών αεροσκαφών. Ένα όμως από αυτά, αφού πλησίασε σε χαμηλό ύψος το Α/Τ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ» και αφού πολυβόλησε στη συνέχεια το βενζινόπλοιο συγκοινωνίας των Οχυρών Αιγίνης, κατευθύνθηκε πετώντας σε χαμηλό ύψος πάνω από το Β.Ο.Α., ώσπου εβλήθη επιτυχώς από τα αντιαεροπορικά πυρά του οχυρού με αποτέλεσμα να καταρριφθεί και να πέσει στην θάλασσα³².

Το απόγευμα της 22.04.1941 το αντιτορπιλικό ΥΔΡΑ δέχτηκε σφοδρή επίθεση από μεγάλο αριθμό

27 Βλ. Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), τομ. Δ', σελ. 302. Αν και η αναφορά του Ημ. Πολ. δηλώνει ευθαρώς ότι το «ΜΙΜΗΣ» βυθίστηκε αύτανδρο, άλλες πηγές αναφέρουν ότι υπήρξαν 23 απώλειες και ότι σώθηκαν τέσσερις από τους συνολικά 27 άνδρες του πληρώματος. Το ναυάγιο του ΜΙΜΗΣ βρίσκεται μέχρι σήμερα βυθισμένο σε βάθος 80 περίπου μέτρων και σε απόσταση δυόμιση περίπου ναυτικών μιλίων ανατολικά του Τούρλου.

28 Βλ. Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), τομ. Δ', σελ. 278.

29 Πρόκειται για την πρώτη διμερή συνθηκολόγηση του γερμανικού και ελληνικού στρατού, η οποία όμως, μετά από αίτηση των ιταλικών δυνάμεων, επαναλήφθηκε ως τριμερή την 23.04.1941 έτσι ώστε να συμπεριληφθεί και η Ιταλία, προφανώς λόγω γοήτρου, στην πλευρά των νικητών.

30 Βλ. Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), τομ. Ε', σελ. 116 και Θ', σελ. 66.

31 Βλ. Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), τομ. Ε', σελ. 289. Το ναυάγιο του «CLAN CUMMING» βρίσκεται μέχρι σήμερα βυθισμένο στο βάθος των 90 περίπου μέτρων.

32 Αυτ. σελ. 290.



Το Α/Τ «ΥΔΡΑ» το οποίο βυθίστηκε από γερμανικά αεροσκάφη κοντά στις Λαγούσες την 22.04.1941.
(© Φωτογραφία Κώστα Ζήμερη, Αρχείο ΔΗ.Κ.Ι.)

γερμανικών αεροσκαφών καθέτου εφορμήσεως, τύπου Junkers Ju-87 (Stuka), στα ανατολικά των νήσων Λαγούσες. Το Α/Τ «ΥΔΡΑ» βρισκόταν καθ' οδόν προς τις Φλέβες, έχοντας την διαταγή να συνοδεύσει το Υ/Β «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ» και το πλοίο «MARIT MAERSK» στην Σούδα και από κει στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, όταν εντοπίστηκε από γερμανικό αναγνωριστικό αεροσκάφος στις 17:30 με αποτέλεσμα να δεχτεί στην συνέχεια επίθεση από 35 περίπου Ju-87 και να βυθιστεί, με βαριές απώλειες στις 18:04, πλησίον του φάρου της νησίδας Αγία Ελεούσα των Λαγουσών³³. Η σφοδρή επίθεση των γερμανικών αεροσκαφών πραγματοποιήθηκε με πολυβόλα και βόμβες, με αποτέλεσμα να εξουδετερωθούν ευθύς εξ' αρχής οι δυο από τις τρεις αντιαεροπορικές ομοχειρίες του πλοίου, το κατάστρωμα του οποίου γέμισε στην συνέχεια με νεκρούς και τραυματίες, συμπεριλαμβανομένου και του κυβερνήτη του, αντιπλοίαρχου Θ. Πεζόπουλου. Οι απώλειες του Α/Τ «ΥΔΡΑ» ήταν 87 νεκροί και 54 τραυματίες, οι περισσότεροι βαριά, οι οποίοι μετά το πέρας της επίθεσης μεταφέρθηκαν από το торπιλοβόλο «ΚΙΟΣ» και ντόπια αιγινίτικα καΐκια στο Ναυτικό Νοσοκομείο Αιγίνης³⁴, με σκοπό την άμεση παροχή βοήθειας και την περίθαλψή τους³⁵.

Μετά την κατάρρευση του μετώπου και την επέλαση του γερμανικού στρατού, μεταβιβάστηκε την

26.04.1941 από το Γ.Ε.Ν. η διαταγή ακρήστευσης του οπλισμού των οχυρών, της καταστροφής των πυρομαχικών και των κλείστρων των πυροβόλων, των οργάνων χειρισμού τους, καθώς και των μέσων διεύθυνσης βολής³⁶. Οι διαταγές εκτελέστηκαν με αποτέλεσμα τα κλείστρα των πυροβόλων να τεμαχισθούν με οξυγόνο και μαζί με τα πυρομαχικά να μεταφερθούν με βάρκες και να ποντισθούν σε βαθιά νερά, ενώ τα όργανα των πυροβόλων και της διεύθυνσης βολής, καθώς και οι προβολείς να καταστραφούν. Τα μόνα που εξαιρέθηκαν ήταν τα αντιαεροπορικά πυροβόλα. Την επόμενη ημέρα, 27.04.1941, κατά την οποία ο γερμανικός στρατός κατέλαβε την Αθήνα, καταστράφηκε και ο οπλισμός του Ν.Ο.Α. με μόνη εξαίρεση, και εδώ, την αντιαεροπορική άμυνα του οχυρού. Αμέσως μετά την καταστροφή του οπλισμού απολύθηκαν οι έφεδροι αξιωματικοί και υπαξιωματικοί των οχυρών και παρέμειναν σε αυτά μόνο οι διοικητές, οι μόνιμοι αξιωματικοί και 180 περίπου ναύτες. Κατόπιν παραδόθηκαν, σύμφωνα με διαταγή του διοικητή των οχυρών πλοιάρχου Γ.Ν. Παγκάρα, σημαντικές ποσότητες τροφίμων στις κοινότητες Αι-



Το Α/Τ «ΥΔΡΑ» το οποίο βυθίστηκε από γερμανικά αεροσκάφη κοντά στις Λαγούσες την 22.04.1941.
(© Φωτογραφία Κώστα Ζήμερη, Αρχείο ΔΗ.Κ.Ι.)

γίνης και Πέρδικας, χωρίς όμως το γεγονός αυτό να εμποδίσει αρπαγές τροφίμων και ιματισμού από ιδιώτες, οι οποίοι συνεπικουρούμενοι από τα απολυμένα πληρώματα λεηλάτησαν τα οχυρά³⁷.

Την 27.04.1941, στις 11.00 το πρωί, ο διοικητής των Οχυρών Σαρωνικού έλαβε από το Γ.Ε.Ν. την διαταγή παύσης του πυρός και την πληροφορία ότι θα έφταναν στην Αίγινα γερμανοί αξιωματικοί με

33 Για την Έκθεση Μάχης του Α/Τ «ΥΔΡΑ» βλ. Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), том. ΣΤ', σελ. 49-65. Το ναυάγιο του Α/Τ «ΥΔΡΑ» εκπονήθηκε μεταπολεμικά και το μεγαλύτερο τμήμα του πλοίου «κόπηκε», ανελκύσθηκε και πουλήθηκε σαν μέταλλο. Ένα μικρό τμήμα της πλώρης και μερικά ακόμα υπολείμματα είναι ότι έχει παραμείνει σήμερα στον βυθό από το Α/Τ «ΥΔΡΑ».

34 Αυτ. σελ. 62

35 Οι αφηγήσεις των αυτόπων μαρτύρων είναι δραματικές, όσον αφορά την εικόνα που παρουσίαζε το Ναυτικό Νοσοκομείο Αιγίνης κατά την διάρκεια της μεταφοράς και νοσηλείας των τραυματιών του Α/Τ «ΥΔΡΑ».

36 Βλ. Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), том. Θ', σελ. 43.

37 Για περισσότερες πληροφορίες βλ. «Έκθεσις Β. Λύρη, υπομνημάχου Διοικητού Υποδιοικήσεως Χωροφυλακής Αιγίνης, δια λεηλασίας Οχυρών». Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), том. Θ', σελ. 69-73.



Το Καταφύγιο όπως είναι σήμερα.
(© F.M. Christiansen και Δ. Γκαλών)

σκοπό την παραλαβή των ναυτικών οχυρών. Την 30.04.1941 έφθασε στην Αίγινα ο Kapitänleutnant³⁸ (υποπλοίαρχος) W. Gegner συνοδευόμενος από τον αντιπλοίαρχο Χατζηκωνσταντή, στον οποίο είχε ανατεθεί από τον αρχηγό της Ν.Α.Π./3 η συνοδεία του γερμανού αξιωματικού κατά την διάρκεια της επιθεώρησης και παράδοσης των οχυρών. Μετά την



Άνδρες της 3ης Πυροβολαρχίας της γερμανικής Μ.Α.Α. 603 στην Πέρδικα. (© Δ. Γκαλών)

εξέταση των οχυρών από τον Kptlt. Gegner, ο οποίος δεν ανέφερε ουδεμία παρατήρηση για την καταστροφή του οπλισμού, υπήρξε περαιτέρω συνάντηση με τις διοικητικές και αστυνομικές αρχές του νησιού και το απόγευμα της ίδιας ημέρας ο γερμανός αξιωματικός, συνοδευόμενος από τον διοικητή των

οχυρών πλοίαρχο Γ.Ν. Παγκάρα και τον αντιπλοίαρχο Χατζηκωνσταντή, επέστρεψε στον Πειραιά³⁹.

Μετά την έκδοση διαταγής του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης, σχετιζόμενη με την απόλυση του εναπομείναντος προσωπικού, τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού διαλύθηκαν οριστικά την 06.05.1941, ενώ παρέμεινε σε αυτά μια μικρή δύναμη της χωροφυλακής με σκοπό τον έλεγχο και την προστασία τους από λεηλασίες και αρπαγές, οι οποίες όμως δεν έγινε δυνατό να αποφευχθούν⁴⁰.

Η οργάνωση των Ναυτικών Οχυρών Αιγίνης κατά την διάρκεια της κατοχής

Την 01.06.1941, ένα μικρό άγημα του 3ου λόχου της γερμανικής Marine - Artillerie - Abteilung 60341 (Ναυτική Επάκτια Πυροβολαρχία 603), υπό την διοίκηση του Ob.Feldw.⁴² Wilcek, αποβιβάστηκε στην Πέρδικα και εγκαταστάθηκε στο Ν.Ο.Α., ενώ την 07.06.1941 εκτέλεσε δοκιμαστικά πυρά με τα πυροβόλα των 76 χιλ.⁴³

Την 23.06.1941 ένας ουλαμός του 1ου λόχου της Μ.Α.Α. 603 αποβιβάστηκε και εγκαταστάθηκε στο Β.Ο.Α.. Στην συνέχεια και μέχρι την 26.06.1941, μεταφέρθηκε και εγκαταστάθηκε εκεί ολόκληρος ο 1ος λόχος ο οποίος μέχρι το τέλος Ιουνίου, διαμόρφωσε κατάλληλα τους χώρους ενδιαίτησης και σίτισης. Οι χώροι ενδιαίτησης του προσωπικού και των ανώτερων αξιωματικών αποτελούνταν αρχικά από αντίσκηνα, τα οποία αντικαταστάθηκαν αργότερα από ξύλινες παράγκες και από το έτος 1942, προοδευτικά, με κτίσματα.

Η Αίγινα, αποτελώντας την κύρια βάση της επάκτιας αμυντικής προστασίας Σαρωνικού, περιήλθε αυτούσια, μετά την ελληνική συνθηκολόγηση, στο γερμανικό Πολεμικό Ναυτικό, την αποκαλούμενη Kriegsmarine. Τα νησιά Αίγινα, Μήλος, Λήμνος, Λέ-

39 Για περισσότερες πληροφορίες βλ. «Εκθεσις Πεπραγμένων Διοικητού Οχυρών Σαρωνικού πλοίαρχου Γ.Ν. Παγκάρα». Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), τομ. Θ', σελ. 27-52.

40 Βλ. Ημ. Πολ. (Υ.Ι.Ν.), τομ. Θ', σελ. 71.

41 Στο εξής Μ.Α.Α. 603.

42 Βλ. Oberfeldwebel. Οι χαμηλοί βαθμοί ιεραρχίας ήταν περισσότεροι στην γερμανική Kriegsmarine από τους αντίστοιχους βαθμούς του ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να αποδοθούν επαρκώς στην ελληνική γλώσσα. Όπως στις περισσότερες εργασίες έτσι και εδώ προτιμήθηκε η καταχώρηση των βαθμών και των συντμήσεών τους, όπως αυτοί αναφέρονται από την γερμανική Kriegsmarine.

43 Βλ. ΚΤΒ Μ.Α.Α. 603, Roll 3611 NARA.

38 Στο εξής Kptlt.



Άνδρες της 1ης Πυροβολαρχίας της γερμανικής Μ.Α.Α. 603 στον Τούρλο κατά την πρωινή επιθεώρηση. Στην κάτω φωτογραφία διακρίνεται ο διοικητής της 1ης Πυροβολαρχίας Τούρλου ανθυποπλοίαρχος Arthur Engels (αριστερά) και ο πρώτος Φρούραρχος Αιγίνης σημαιοφόρος Helmut Nikolas. (© F.M. Christiansen)

Ο διοικητής της 1ης Πυροβολαρχίας Τούρλου, της γερμανικής Μ.Α.Α. 603, ανθυποπλοίαρχος Arthur Engels (επάνω) και ο πρώτος Φρούραρχος Αιγίνης σημαιοφόρος Helmut Nikolas. (© F.M. Christiansen)

σβος, Χίος και ένα μεγάλο τμήμα της Κρήτης, συμπεριλαμβανομένου και του Κόλπου της Σούδας, συμπεριελήφθησαν, λόγω της στρατηγικής τους σημασίας, στην γερμανική ζώνη ελέγχου. Στην Αίγινα, όπως και στην Μήλο, πραγματοποιήθηκαν οχυρωματικές επεκτάσεις. Όσον αφορά την Αίγινα είχε δοθεί διαταγή, ήδη από την 04.05.1941, για την κατασκευή πυροβολείων από σιδηροπαγές σκύρομα στην περιοχή του Τούρλου και την επέκταση των οχυρώσεων⁴⁴, η εκτέλεση των οποίων ανατέθηκε στην Mar.Fest. Pi.Btl. 330⁴⁵.

Τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού επανδρώθηκαν με δυναμικό της Μ.Α.Α. 603, πρώτος διοικητής της οποίας υπήρξε ο Kptlt. Immo Hopman. Η μονάδα αυτή, η οποία συντάχθηκε τον Δεκέμβρη του 1940 στο Den Helder της Ολλανδίας, μετατέθηκε τον Μάρτιο του 1941 στην Βουλγαρία και στην συνέχεια, τον

Μάιο του ίδιου χρόνου, στην Ελλάδα. Υπαγόταν διοικητικά στον Seekommandanten Attika (Ναυτικός Διοικητής Αττικής) και αποτελείτο αρχικά από τέσσερεις λόχους⁴⁶, εκ των οποίων ουλαμοί των τριών πρώτων επάνδρωσαν τα Ναυτικά Οχυρά Αιγίνης, τα οποία επονομάστηκαν Batterie Turlos I και II (Πυροβολαρχίες Τούρλου I και II) το Β.Ο.Α., και Batterie III (Πυροβολαρχία III) το Ν.Ο.Α., στην Πέρδικα.

Οι διοικητές της Μ.Α.Α. 603 από την ίδρυση μέχρι και την διάλυσή της, τον Οκτώβρη του 1944, υπήρξαν⁴⁷:

Δεκέμβρης 1940 – Σεπτέμβρης 1942, Kptlt. Immo Hopman

Σεπτέμβρης 1942 – Ιούνιος 1943, Korv. Kpt. Franz Petersen

Ιούνιος 1943 – Μάρτις 1944, Korv. Kpt. Wilhelm Ebbinghaus

44 Βλ. KTB Seeko Attika.

45 Marine-Festungs-Pionier-Bataillon 330 (330 Τάγμα Σκαπανέων Επάκτιων Οχυρών).

46 Ο 4ος λόχος διαλύθηκε την 26.06.1941 και το δυναμικό του μοιράστηκε και εντάχθηκε στις Μ.Α.Α. 603, 620 και 520.

47 Βλ. Lohmann, W. – Hildebrand H.H, Band II, 163/12.

48 Korvettenkapitän (πλωτάρχης).

Μάρτius 1944 – Οκτώβριος 1944, Freg. Kpt.⁴⁹
John Voelsch

Σύμφωνα με τα γερμανικά ημερολόγια πολέμου η διάταξη και ο εξοπλισμός των Ναυτικών Οχυρών Αιγίνης, τα οποία χαρακτηρίστηκαν μάχιμα την 25.06.1941, είχε ως εξής⁵⁰:

Batterie Turlos I: Τρία πυροβόλα των 150 χιλ. και ως αντιαεροπορική άμυνα Flak⁵¹ Oerlikon των 20 χιλ. Τα πυροβόλα των 150 χιλ. χαρακτηρίστηκαν μάχιμα την 01.08.1941. Οι προβολείς, οι υπόγειες πυριτιδαποθήκες, οι βληματαποθήκες και τα καταφύγια, όλων των πυροβολαρχιών, ενισχύθηκαν περταίρω και παρέμειναν ενεργά έως την αποχώρηση του γερμανικού στρατού. Πρώτος διοικητής της 1ης Πυροβολαρχίας διετέλεσε ο Kptlt. Immo Horman, ο οποίος ήταν ταυτόχρονα και Inselkommandant (Ναυτικός Διοικητής) της νήσου Αιγίνης. Τον Οκτώβρη του 1942 διοικητής ανέλαβε ο Oberleutnant⁵² (ανθυποπλοίαρχος) Arthur Engels, ενώ από τον Αύγουστο του 1944, έως και την διάλυση της πυροβολαρχίας τον Οκτώβρη του ίδιου χρόνου, ο Oblt. Weise.

Batterie Turlos II: Τρία πυροβόλα των 88 χιλ.⁵³ και τους δυο διπλούς πύργους με τα πυροβόλα των 305 χιλ. του ελληνικού θωρηκτού «ΛΗΜΝΟΣ» (πρώην U.S.S. IDAHO), τα οποία δεν τέθηκαν ποτέ σε λειτουργία. Επίσης Flak Oerlikon των 20 χιλ. για την αντιαεροπορική άμυνα. Πρώτος διοικητής της 2ης Πυροβολαρχίας διετέλεσε ο Kptlt. Siebrecht ενώ τελευταίος υπήρξε ο Oblt. Johann Schmidt.

Batterie III (Perdika): Τρία πυροβόλα των 76 χιλ. και πυροβόλα 20 χιλ. αντιαεροπορικής αμύνης. Ένα από τα κύρια ορατά χαρακτηριστικά της 3ης Πυροβολαρχίας ήταν το από σιδηροπαγές σκύρομα κατασκευασμένο διπλό οχυρό καταφύγιο πολυβολείου - παρατηρητηρίου⁵⁴ του Ν.Ο.Α., το οποίο υπήρξε το μεγαλύτερο του είδους του στην Ελλάδα και το οποίο είχε κατασκευαστεί υπό την εργολαβία του μηχανικού Α. Τζιρμινίου το 1937/38, επί κυβέρνησης



Ο τρίτος Φρούραρχος Αιγίνης ανθυποπλοίαρχος Erwin Wagner. Στην κάτω φωτογραφία διακρίνεται ο ιερέας της Μ.Α.Α. 603 πάστορας Meinhold. (© F.M. Christiansen)

Ι. Μεταξύ. Διοικητές της πυροβολαρχίας αυτής διετέλεσαν οι Kptlt. Johannes Dämmrich, Oblt. Friedrich Wienecke, Oblt. Ludwig Hoffmann και Oblt. Trappe.

Εκτός των προαναφερόμενων πυροβολαρχιών εγκαταστάθηκαν επιπλέον η Batterie Nordost (Βορειοανατολική Πυροβολαρχία), νοτιότερα του Τούρλου, εξοπλισμένη με δύο πυροβόλα των 76 χιλ.. Στην θέση Πλακάκια εγκαταστάθηκαν τέσσερα πυροβόλα των 150 χιλ., εκ των οποίων τα δυο μεταφέρθηκαν το φθινόπωρο του 1942 στην πόλη της Αίγινας⁵⁵. Επιπροσθέτως δημιουργήθηκαν παρατηρητήρια στην νήσο Μονή, στον Άγιο Αντώνιο, στην Βάρδια της Κυψέλης και αργότερα στο λιμάνι της Αίγινας, εκεί που βρίσκεται σήμερα το κτήριο του Ναυτικού Ομίλου Αιγίνης.

Πρώτος Φρούραρχος⁵⁶ Αιγίνης διετέλεσε ο Leutnant⁵⁷ (σημαιοφόρος) Helmut Nikolas. Το φρουραρχείο βρισκόταν στην παραλία και ήταν το από τον γερμανικό στρατό κατοχής επιταγμένο σπίτι

49 Fregattenkapitän (αντιπλοίαρχος).

50 Για περισσότερες λεπτομέρειες, σχετιζόμενες με την διοίκηση και τον εξοπλισμό των Επάκτιων Ναυτικών Οχυρών κατά την διάρκεια της κατοχής, βλ. Tesapsides, σελ. 295-307.

51 Συντμ. από το «Flugabwehrkanone» (αντιαεροπορικό).

52 Στο εξής Oblt..

53 Από το 1942 τέσσερα πυροβόλα των 10 και 16 χιλ.. Ο Tesapsides αναφέρει τέσσερα πυροβόλα των 105 χιλ., πρβλ. σελ. 297.

54 Γνωστό μέχρι σήμερα ως «πολυβολείο».

55 Βλ. Φορτούνας, Αίγινα στα χρόνια της γερμανικής κατοχής, σελ. 29.

56 Γερμ. «Leiter der Insel-Kommandantur».

57 Στο εξής Lt.n..

της οικογένειας Μπράουν, σημερινό Hotel Brown. Από τον Σεπτέμβριο του 1941 φρούραρχος ανέλαβε ο Lt. Lubbö Janssen και από τον Δεκέμβριο του ίδιου χρόνου ο Oblt. Erwin Wagner. Από τον Μάιο έως και τον Δεκέμβριο του 1942 Φρούραρχος Αιγίνης ήταν ο Oblt. Fritz Wienecke και από τον μήνα αυτόν έως και την αποχώρηση του γερμανικού στρατού, τον Οκτώβριο του 1944, στην θέση του φρουράρχου διετέλεσε ο Oblt. Ludwig Hoffmann⁵⁸.

Το παλιό ελληνικό Ναυτικό Νοσοκομείο Αιγίνης, το σημερινό ξενοδοχείο Μιράντα, επιτάχθηκε από τον γερμανικό στρατό κατοχής και χρησιμοποιήθηκε ως στρατιωτικό νοσοκομείο για το προσωπικό των οχυρών και των παρατηρητηρίων. Διοικητές του διετέλεσαν οι επιτελικοί ιατροί της M.A.A. 603 Dr. Kruse, Dr. Buhlke, Dr. Hallmann και Dr. Klaus Buchholz.

Τα πεπραγμένα των Ναυτικών Οχυρών Σαρωνικού κατά την διάρκεια της κατοχής

Τα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού δεν συμμετείχαν άμεσα σε μείζονες ένοπλες διενέξεις κατά την διάρκεια της κατοχής, εκτός των πυροβολαρχιών Πέρδικας και Φλεβών, οι οποίες έβαλαν, ενίοτε, ενάντια στον συμμαχικό στόλο το φθινόπωρο του 1944. Εκτός από τα συχνά αντιαεροπορικά πυρά της Batterie III στην Πέρδικα⁵⁹, ειδικά κατά τα έτη 1941 και 1944, τρία είναι τα σημαντικά γεγονότα που συνδέονται άμεσα με τα πεπραγμένα των Ναυτικών Οχυρών Σαρωνικού κατά την διάρκεια της κατοχής.

Το πρώτο γεγονός συνδέεται με την Seeverteidigung Attika, πριν ακόμα εγκατασταθούν οι μονάδες της M.A.A. 603 στα οχυρά, και αφορά την βύθιση του ιταλικού торπιлоβόλου «CURTATONE» στο ναρκοπέδιο Τούρλου Αιγίνης – Φλεβών, από ελληνική νάρκη, την 20.05.1941.

Μετά την κατάληψη της Ελλάδας από τις δυνάμεις του Άξονα, το торπιлоβόλο⁶⁰ «CURTATONE» εντάχθηκε στο νεοϊδρυθέν ιταλικό Comando Gruppo Navale dell' Egeo Settentrionale (Ναυτική



Άνδρες της 3ης Πυροβολαρχίας της M.A.A. 603 στην Πέρδικα. Αριστερά διακρίνεται ο παλιός ναός του Αγίου Σώζοντα. Στην κάτω φωτογραφία διακρίνονται άνδρες της ίδιας μονάδας κατά την διάρκεια γυμνασίων τον Οκτώβριο του 1943 στην Πέρδικα. (© F.M. Christiansen και Δ. Γκαλών)

Διοίκηση Βορείου Αιγαίου), το οποίο είχε την έδρα του στην Αθήνα και συμμετείχε με την γερμανική Kriegsmarine σε επιχειρήσεις στο Αιγαίο Πέλαγος. Το «CURTATONE», συμμετέχοντας σε νηοπομπή αποτελούμενη από το торπιлоβόλο «MONZAMBANO» και τα ατμόπλοια «CASTELLON», «MARITZA», «SANTA FE», «ALICANTE» και «PROCIDA», απέπλευσε την 15.05.1941 από την Augusta (Σικελία) και κατέπλευσε την επόμενη ημέρα στην Πάτρα⁶¹.

Σύμφωνα με τα πολεμικά ημερολόγια του Marinebefehlshaber Griechenland⁶² (Ναυτικός Διοικητής Ελλάδας), το «CURTATONE» διατάχθηκε να συμμετάσχει σαν συνοδευτικό στις επιχειρήσεις εφοδιοπομπών που σχετίζονται με το «Unternehmen MERKUR» (Επιχείρηση Ερμής), την «Μάχη της Κρήτης». Σύμφωνα με τις αναφορές αυτές, την 19.05.1941 οργανώθηκε η αποστολή δυο νηοπομπών με σκοπό την ενίσχυση των μονάδων των γερμανών αλεξιπτωτιστών στην Κρήτη, με εφόδια και στρατό. Οι δυο αυτές νηοπομπές έλαβαν τα κω-

58 Ο Αργύρης Φορτούνος αναφέρεται στα βιβλία του με τα καλύτερα λόγια για τον Hoffmann, ο οποίος αρνήθηκε να εκτελέσει τις διαταγές των ανωτέρων του, αφορούσες την ανατίναξη του λιμένα Αιγίνης κατά την αποχώρηση του γερμανικού στρατού από το νησί, τον Οκτώβριο του 1944.

59 Βλ. KTB M.A.A. 603.

60 Πρώην αντιτορπιλικό κατασκευασμένο στο Livorno το 1920-23. Από 01.10.1938 κατάταξη ως торπιлоβόλο.

61 Βλ. Lupinacci/Tornelli, σελ. 291.

62 Βλ. KTB Marinebefehlshaber Griechenland, Roll 2580 NARA.

Ο βαθμός Marinebefehlshaber Griechenland μετονομάστηκε από τον Ιούλιο του 1941 σε Admiral Ägäis (ναύαρχος Αιγαίου).



Το ιταλικό торπιλοбόλο «CURTATONE» το οποίο βυθίστηκε με μεγάλες απώλειες την 20.05.1941 μετά από πρόσκρουση σε νάρκη του φράγματος Τούρλου – Φλεβών. (© USMM)

δικά ονόματα «Ηράκλειο» και «Μάλεμε». Η νηοπομπή «Μάλεμε» είχε προγραμματισθεί να ξεκινήσει από τον Πειραιά και η νηοπομπή «Ηράκλειο» από την Θεσσαλονίκη. Το δρομολόγιο της τελευταίας προέβλεπε το πέρασμα από το Τρίκερι και τον Ευβοϊκό μέχρι το Λαύριο, όπου θα την παραλάμβαναν ιταλικά πολεμικά συνοδευτικά για να την οδηγήσουν μέσα από το ακόμα βρετανοκρατούμενο Αιγαίο μέχρι την Κρήτη. Δύο από τα ιταλικά πλοία που είχαν προγραμματισθεί να συνοδεύσουν την νηοπομπή αυτή, ήταν τα торπιλοбόла «SAGITTARIO» (κυβερνήτης Giuseppe Cigala Fulgosi) και «CURTATONE» (κυβερνήτης Serafino Tassara).

Στις 20 Μαΐου 1941, στην μία το μεσημέρι, μια μικρή μοίρα συνοδευτικών πλοίων ξεκίνησε από τον Πειραιά με επόμενο σταθμό το Λαύριο, όπου από εκεί θα συνόδευε την νηοπομπή «Ηράκλειο» μέχρι την Κρήτη, μέσω της νήσου Μήλου. Στις 13:51 και ενώ η ομάδα αυτή βρισκόταν μέσα στα πλαίσια του ελληνικού ναρκοπεδίου Τούρλου Αιγίνης – Φλεβών, το торπιлобόло «CURTATONE» προσέκρουσε σε νάρκη με αποτέλεσμα να προκληθεί μεγάλη έκρηξη η οποία βύθισε το πλοίο μέσα σε λίγα λεπτά. Όπως ανέφερε ο κυβερνήτης του «SAGITTARIO», Giuseppe Cigala Fulgosi, το οποίο έπλεε δυο περίπου μίλια πίσω από το «CURTATONE», η έκρηξη ήταν πολύ ισχυρή με αποτέλεσμα το πλοίο να βυθιστεί γρήγορα και με μεγάλες απώλειες⁶³. Χάθηκαν 94 άνδρες, συμπεριλαμβανομένου του κυβερνήτη,



Το γερμανικό Υ/Β U-133 το οποίο βυθίστηκε αὐτανδρο την 14.03.1942 μετά από πρόσκρουση σε νάρκη του φράγματος Τούρλου – Φλεβών. (© Deutsches U-Boot Museum)

και σώθηκαν 34⁶⁴. Η βύθισή του «CURTATONE» αποδόθηκε σε ναυτιλιακό σφάλμα.

Δέκα περίπου μήνες αργότερα, την 14.03.1942, ένα νέο ατύχημα ήρθε να προσθέσει ένα ακόμα θύμα, το τέταρτο, στην σχετικά μακριά λίστα των πλοίων που βυθίστηκαν στο ναρκοπέδιο Τούρλου Αιγίνης – Φλεβών. Πρόκειται για το γερμανικό Υ/Β U-133 (κυβ. Oblt. Eberhard Mohr), τύπου VIIc, το οποίο είχε καταπλεύσει στον ναύσταθμο την 21.01.1942 και στην συνέχεια εντάχθηκε στην 23. U-Boot-Flottille (23η Φλοτίλα Υποβρυχίων) η οποία είχε ως βάση της τον ναύσταθμο της Σαλαμίνας⁶⁵.

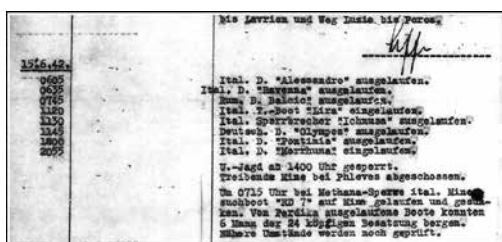
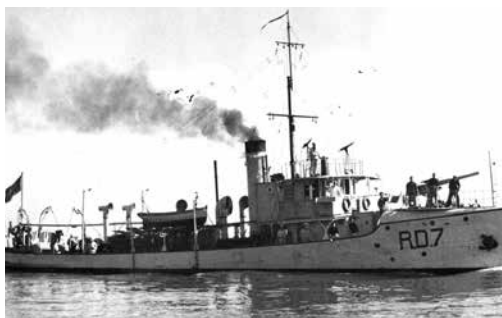
Στις έξι το απόγευμα της 14.03.1942, μετά από μια μικρή αποχαιρετιστήρια τελετή στη Σαλαμίνα, με παρόντα τον διοικητή της φλοτίλας Kptlt. Fritz Frauenheim, το U-133 εξήλθε από τον ναύσταθμο με κατεύθυνση την Ψυττάλεια. Στο υποβρύχιο επέβαιναν, πέρα από τον κυβερνήτη Oblt. Eberhard Mohr, τον Α' αξιωματικό Oblt. Harald Preuss, τον Β' αξιωματικό Lt. Hans - Joachim Schale και τον αρχιμηχανικό Lt. Eugen Pöhlmann, 41 ακόμα άνδρες εκ των οποίων οι περισσότεροι πλησίαζαν ηλικιακά τα 25 χρόνια ζωής. Μετά την παράκαμψη της Κυνόσουρας και της Ψυττάλειας, το Υ/Β ακολούθησε νοτιοανατολική πορεία, προς το ακρωτήριο Τούρλος, με σκοπό να περάσει την δίοδο του ναρκοπεδίου Τούρλου-Φλεβών. Στις έξι και 55 πρώτα λεπτά το U-133, ταξιδεύοντας στην επιφάνεια, πλησίασε την Αίγινα και βρισκόμενο σε απόσταση ενάμιση περί-

63 Supra υποσ. 61, σελ. 79.

64 Τα γερμανικά αρχεία αναφέρουν 29 διασωθέντες. Ένα τμήμα του ναυαγίου έχει εντοπισθεί και ερευνηθεί κοντά στην νήσο Φλέβες, σε βάθος 96 μέτρων.

65 Βλ. KTB U-133.

Τρεις μήνες αργότερα, την 15.06.1942, μια ακόμα βύθιση ήρθε να προστεθεί στα θύματα των ναρκοπεδιών, την φορά αυτή όμως στο ναρκοφράγ-



μα της νήσου Μονής – Αγίου Γεωργίου Μεθάνων.
Πρόκειται για την πρόσκρουση σε νάρκη και βύθιση
του ιταλικού ναυκαλιευτικού R.D. 7.

Κατά το διάστημα του Μεσοπολέμου και μέχρι την άνοιξη του 1941, το R.D.7 ανήκε στην XXI

Flottiglia Dragamine (21η Φλοτίλα Ναρκαλιευτικών) της Regia Marina Italiana (Ιταλικό Βασιλικό Ναυτικό). Την 26.03.1941 το πλοίο, με κυβερνήτη τον Salvatore Galatolo, στάλθηκε στην θαλάσσια περιοχή των ελληνοαλβανικών συνόρων, όπου και παρέμεινε μέχρι και την υπογραφή της συνθηκολόγησης του ελληνικού στρατού με τις δυνάμεις του Άξονα τον Απρίλη του 1941. Στην συνέχεια, τον Μάιο του ίδιου έτους, το R.D.7 κατέπλευσε μέσω Πάτρας στον Πειραιά, όπου και εντάχθηκε στην νεοσύστατη 2α Squadriglia Dragamine (2η Μοίρα Ναρκαλιευτικών), επιχειρώντας πρωτίστως στην περιοχή του Σαρωνικού υπό την διοίκηση του Marisudest (Comando Gruppo Navale dell' Egeo Settentrionale).

Το βράδυ της 14ης Ιουνίου 1942 το R.D. 7 αναχώρησε από τον Πειραιά, ως εποπτικό σκάφος, με κυβερνήτη τον αξιωματικό Vito Guglielmi, για μια αποστολή στα νότια της νήσου Αίγινας. Το πρωί της επόμενης ημέρας, 15.06.1942, και ενώ το R.D. 7 έπλεε στην θαλάσσια περιοχή ανάμεσα στην χερσόνησο Μεθάνων και στην νήσο Μονή Αιγίνης, προσέκρουσε στις 07:30 σε νάρκη του παλαιού ελληνικού ναρκοπεδίου Μονής - Αγίου Γεωργίου Μεθάνων με αποτέλεσμα να βυθισθεί.

Το Ufficio Storico della Marina Militare (Διεύθυνση Ιστορίας του Ιταλικού Πολεμικού Ναυτικού) αγνοεί, πιθανώς μέχρι σήμερα, τα ακριβή αίτια βύθισης του R.D. 7, καθώς η επίσημη θέση του U.S.M.M. όπως αυτή αναφέρεται στο Navi Militari Perdute⁶⁷ αναφέρει ότι: «Δεν στάθηκε δυνατόν να διαπιστωθεί αν η βύθιση προήλθε από αποκομμένη νάρκη ή από έκρηξη τορπίλης που εξαπέλυσε εχθρικό υποβρύχιο». Σύμφωνα με τις γερμανικές ημερολογιακές καταγραφές η βύθιση του R.D. 7 θα πρέπει να ήταν ιδιαίτερα βίαιη, καθώς λόγω της έκρηξης και της βύθισης του πλοίου απωλέσθηκαν 18 από τα 24 συνολικά άτομα του πληρώματος, συμπεριλαμβανομένου και του κυβερνήτη Vito Guglielmi. Όπως πληροφορούν οι γερμανικές αρχειακές πηγές⁶⁸, τα επίτακτα ελληνικά καΐκια «ΕΛΛΗΝΙΣ» και «ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» ήταν εκείνα τα οποία ξεκίνησαν αμέσως από την Πέρδικα, σπεύδοντας στον τόπο του ατυχήματος και καταφέρνοντας να σώσουν έξι άτομα από το πλήρωμα του R.D. 7. Οι Ιταλικές πηγές κάνουν λόγο για πάνω από

67 Βλ. Tognelli, σελ. 87

68 Βλ. *KTB M.A.A. 603* και *KTB Seeko Attika*.



Άνδρες της 3ης Πυροβολαρχίας της Μ.Α.Α. 603 στην Πέρδικα κατά την διάρκεια τακτοποίησης του εξοπλισμού τους. (© Δ. Γκαλών)

είκοσι απώλειες και μόνο για πέντε επιζώντες⁶⁹.

Την 04.09.1944 το Mar.Fest.Pi.Stab⁷⁰ εξέδωσε την διαταγή προετοιμασίας για την εγκατάλειψη των Ναυτικών Οχυρών Σαρωνικού και ανατίναξης των σημαντικότερων τμημάτων της άμυνας και του εξοπλισμού των οχυρών⁷¹. Επρόκειτο για μια διαταγή ενταγμένη μέσα στα γενικότερα πλαίσια αποχώρησης του γερμανικού στρατού από τον ελληνικό χώρο, λόγω της γενικής συμμαχικής προέλασης στην Ευρώπη.

Έναν μήνα περίπου αργότερα, την 06.10.1944 και ώρα 18:00, στάλθηκαν μεταγωγικά στον Τούρλο και στην Πέρδικα τα οποία μετέφεραν το μεγαλύτερο τμήμα της φρουράς των οχυρών στον Πειραιά. Στα οχυρά παρέμειναν 140 άνδρες οι οποίοι μεταφέρθηκαν την επόμενη ημέρα στον Πειραιά και από κει στάλθηκαν σιδηροδρομικά στην Θεσσαλονίκη, όπου είχε μεταφερθεί ήδη από τον Σεπτέμβριο του '44 το επιτελείο της γερμανικής Ναυτικής Διοίκησης Αιγαίου. Την 16.10.1944, μετά την αποχώρηση και του τελευταίου ένοπλου γερμανού στρατιώτη από την Αττική, διαλύθηκε η Seeverteidigung Attika και μαζί της τελείωσε η περίοδος της γερμανικής παρουσίας στα Ναυτικά Οχυρά Σαρωνικού.

Επίλογος

69 Πρβλ. Fraccaroli, σελ. 110 και Bagnasco, σελ. 16

70 Marine-Festungs-Pionier-Stab (Επιτελείο Σκαπανέων Επάκτιων Οχυρών) με έδρα του την Αθήνα.

71 Βλ. KTB Seeko Attika.



Ο διοικητής της 1ης Πυροβολαρχίας ανθυποπλοίαρχος Arthur Engels (δεξιά), μαζί με τον αξιωματικό του επιτελείου της Μ.Α.Α. 603 ανθυποπλοίαρχο Bernerto 1942 στον Τούρλο. (© F.M. Christiansen)

Τόσο τα Ναυτικά Οχυρά Αίγινας, όσο και τα στρατιωτικά παρατηρητήρια στην νήσο Μονή και στις τοποθεσίες Άγιος Αντώνιος και Βάρδια Κυψέλης, καθώς και τα ιστορικά ναυάγια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, που βρίσκονται βυθισμένα στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Αίγινας, αποτελούν σημαντικούς ιστορικούς μάρτυρες των οποίων η παρουσία, ιδιαίτερα των οχυρών, είναι αισθητή μέχρι σήμερα. Η ιστορική ιδιαιτερότητα των οχυρών αυτών υπογραμμίζεται από το γεγονός ότι αποτέλεσαν τα κύρια δομικά στοιχεία της ελληνικής επάκτιας αμυντικής προστασίας του Σαρωνικού, τόσο κατά την διάρκεια του Ελληνοϊταλικού όσο και του Ελληνογερμανικού Πολέμου. Η περαιτέρω ένταξή τους στο γερμανικό αμυντικό δίκτυο της Seeverteidigung Attika, κατά την διάρκεια της γερμανικής κατοχής, λειτουργεί αθροιστικά στην ιδιαιτερότητά τους, καθιστώντας τα τόπους ιδιαίτερης ιστορικής σημασίας όχι μόνο για τους κατοίκους της Αίγινας, αλλά και για πολλούς ευρωπαϊκούς λαούς των οποίων η ιστορία συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με την Ελλάδα.

Είναι αυτονόητο ότι η πολιτεία και οι τοπικές αρχές, θα πρέπει απαραίτητως να μεριμνήσουν για την διατήρηση και ανάδειξή τους σε ιστορικούς τόπους, αφενός καθιστώντας τους χώρους των οχυρών επισκέψιμους, αφετέρου προβάλλοντας την ιδιαίτερη πολιτισμική και ιστορική τους αξία. Παράλληλα, θα πρέπει να αναδειχθούν και τα ιστορικά ναυάγια της ευρύτερης θαλάσσιας περιοχής, δίνοντας την δυνατότητα κατάδυσης των ενδιαφερόμενων σε αυτά.

Για την πραγματοποίηση όλων αυτών των παραι-
νέσεων είναι φυσικά απαραίτητο να πραγματοποιη-
θούν αλλαγές, τόσο στον τρόπο προσέγγισης και
αντιμετώπισης των νεότερων ιστορικών μνημείων,
όσο και στο νομικό πλαίσιο που σχετίζεται με αυτά.
Είναι δύσκολο. Ας είμαστε όμως οπτιμιστές και ας
ελπίσουμε το καλύτερο.

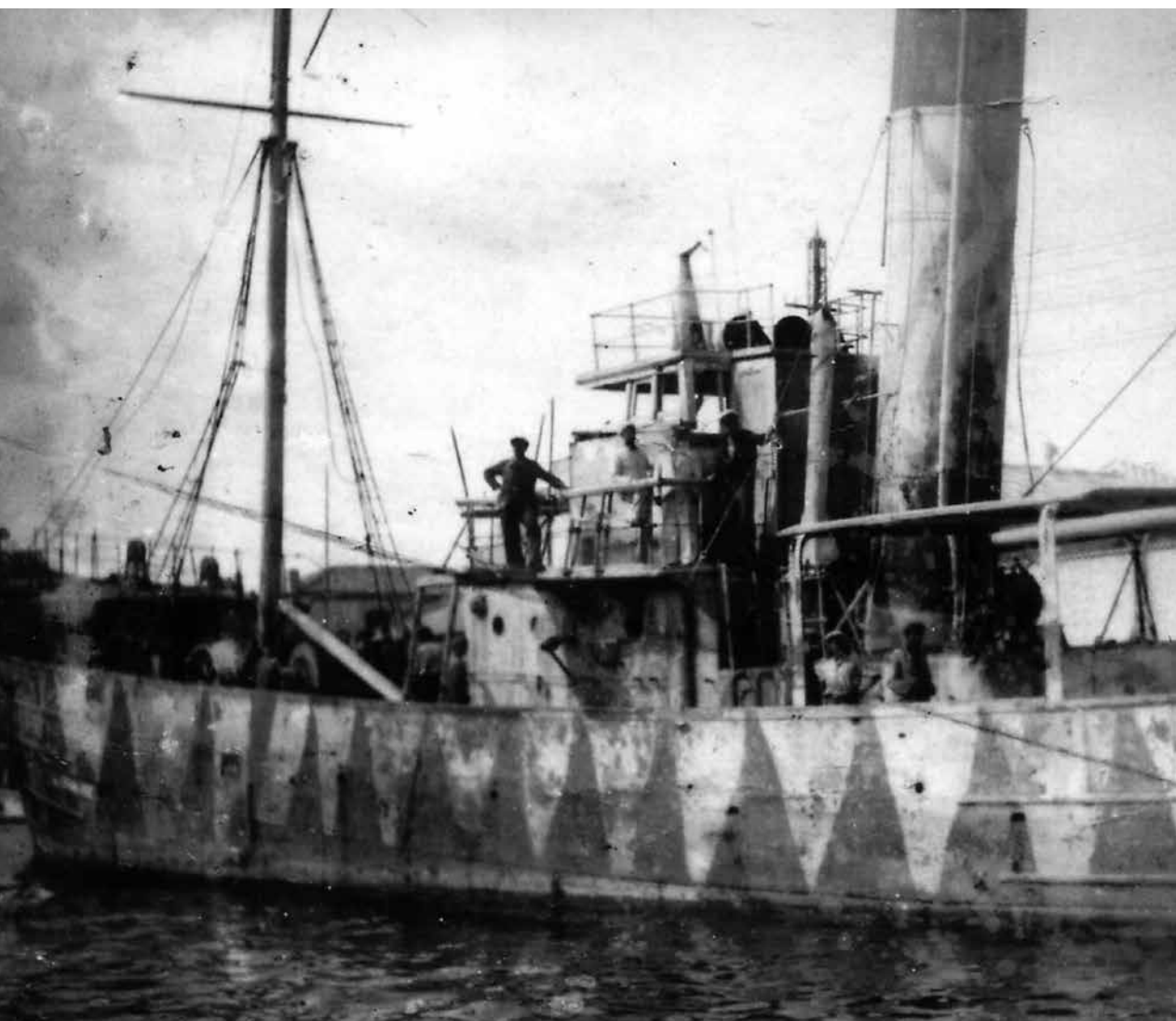
Αρχειακές πηγές

Ημερολόγιο Πολέμου Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού, Τό-
μοι Α΄, Γ΄, Δ΄, Ε΄, Θ΄, ΣΤ΄, ΚΑ΄, Υπηρεσία Ιστορίας
Ναυτικού, Τμήμα Ιστορικού Αρχείου, Μαρκόνι 20,
10447 Βοτανικός, Αθήνα
Kriegstagebuch der Marine artillerieabteilung 603, Roll
3611 NARA
Kriegstagebuch des Kommandanten der Seeverteidigung
Attika, Roll 2588, 2669 NARA
Kriegstagebuch der 12. Küstensicherungsflottille und der
Küstenschutzflottille Attika, Roll 2590, 2591, 2634
NARA
Kriegstagebuch des Marinebefehlshabers Griechenland
und des Admirals Ägäis, Roll 2551, 2580, 2632,
3955, 4024-25, 4251-52 NARA
Kriegstagebuch des Marinegruppenkommandos Süd, Roll
2549, 2569-70, 2584-85, 2635, 3953-55, 4262-
64, 4283-88 NARA
WO 361/747 The National Archives, Kew

Ενδεικτική βιβλιογραφία

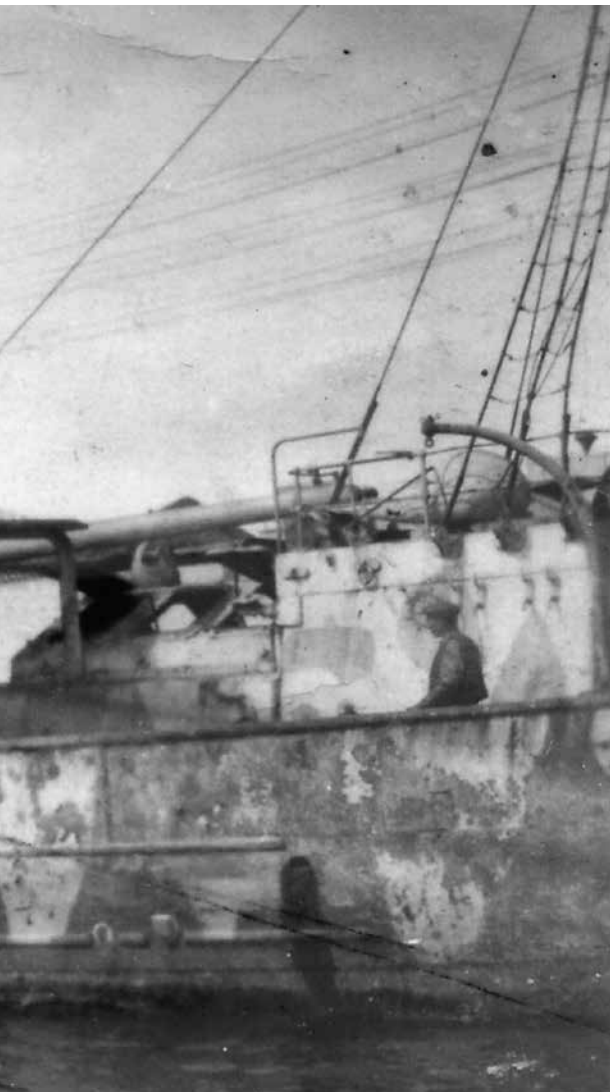
Bagnasco, Erminio: Aldo Fraccaroli: Fotografo Navale
1933-1993 sessant'anni di storia della Marina
italiana attraverso le immagini, Ed. Albertelli, 1996
Ζαγοριανάκος, Χαράλαμπος: Η κατασκευή του Οχυρού
Πέρδικας Αιγίνης και η δράση του στον Β΄ Παγκόσμιο
Πόλεμο, Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχος 589, τόμος
174, Ιούνιος – Αύγουστος 2014
Καβαβιάδης, Επαμεινώνδας: Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940
όπως τον έζησα, Αθήνα 1950
Lohmann, W. – Hildebrand H.H.: Die deutsche

Kriegsmarine 1939-1945, Band I-III, Podzun Verlag,
Bad Nauheim
Lupinacci, Filippo (compilatore) / Tornelli, Vittorio E.: La
difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo,
Ufficio Storico della Marina Militare, 1965
Οικονόμου, Δ.: Τα πεπραγμένα του Βασιλικού Ναυτικού
από της 10 μέχρι και της 27 Απριλίου 1941, Εκδ. Ν.
Αλικιώτης και υιοί, Αθήνα 1947
Πετρόπουλος, Ν.Δ.: Αναμνήσεις και σκέψεις ενός παλαιού
ναυτικού, Μέρος Α΄, Η περίοδος του Μεσοπολέμου
1923-1940, Αθήνα 1966
Πετρόπουλος, Ν.Δ.: Αναμνήσεις και σκέψεις ενός παλαιού
ναυτικού, Μέρος Β΄, Ο πόλεμος 1940-1941, Αθήνα
1970
Σακελλαρίου, Αλέξανδρος Ε.: Η θέσις της Ελλάδος εις τον
Δεύτερον Παγκόσμιον Πόλεμον, εκδ. Cosmos Greek-
American Printing Company, New York 1944
Tesapsides, Byron: Die Kriegsmarine in der Ägäis im II.
Weltkrieg 1941-1944, Thessaloniki 2010
Tognelli, [Ammiraglio] (Compil.): Navi Militari Perdute,
Edizione III, Ufficio Storico della Marina Militare,
Roma 1965
Φορτούνας, Αργύρης: Οι αναμνήσεις μου – Αίγινα 1941-
1944, εκδ. Κήπος της Αίγινας 2007
Φορτούνας, Αργύρης: Αίγινα στα χρόνια της γερμανικής
κατοχής, εκδ. Οσελότος, Αθήνα 2012
Fraccaroli, Aldo: Il Dragamine "R.D.7", Storia Illustrata N.
301, A. Mondadori Editore, Dicembre 1982
Φωκάς, Δημήτριος: Έκθεσις επί της δράσεως του Β. Ναυ-
τικού κατά τον πόλεμον 1940-1944, τόμος Α΄: Από
της προπολεμικής περιόδου μέχρι της καταλήψεως
της Ελλάδος (27 Απριλίου 1941), Εκδόσεις Ιστορικής
Υπηρεσίας του Β.Ν. 1953
Φωκάς, Δημήτριος: Έκθεσις επί της δράσεως του Β. Ναυτι-
κού κατά τον πόλεμον 1940-1944, τόμος Β΄: Από της
αποδημίας του Στόλου μέχρι της απελευθερώσεως
της Ελλάδος (Απρίλ. 1941-Οκτώβρ. 1944), Εκδόσεις
Ιστορικής Υπηρεσίας του Β.Ν. 1954



Τα πλοία ναρκοπολέμου στον πόλεμο του '40

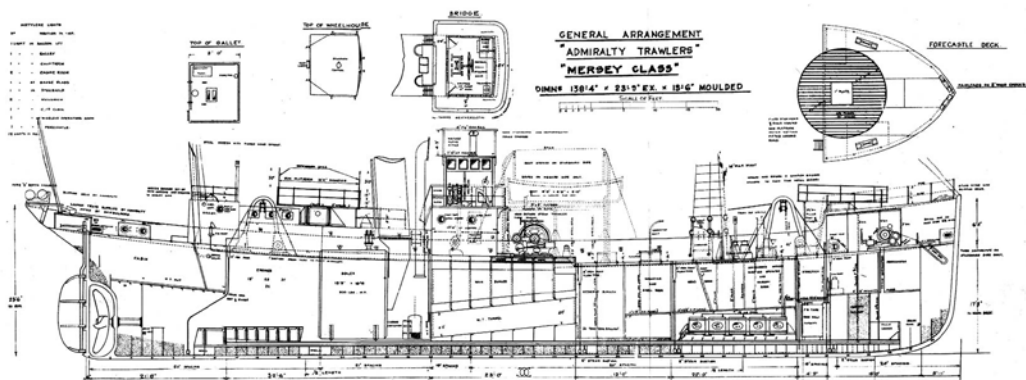
Του **Αριστομένη Μπιλάλη**
Ερευντή Ναυτικής Ιστορίας



*Το ανελκυσθέν «ΑΞΙΟΤΙΣ» στην Ερμούπολη.
(αρχείο Ι. Φρέρη / Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης)*



Ο Αριστομένης Μπιλάλης γεννήθηκε στην Αθήνα το 1974. Το 1997 αποφοίτησε από το Αμερικάνικο Κολλέγιο της Ελλάδος με πτυχίο σε Διοίκηση Επιχειρήσεων. Υπηρέτησε τη θητεία του στο Πολεμικό Ναυτικό το 1997-99 και έκτοτε εργάζεται στον κλάδο των φαρμακευτικών εταιριών. Ασχολείται συστηματικά με την έρευνα της ναυτικής ιστορίας και ανήκει στην ομάδα διοίκησης του ιστότοπου nautilia.gr ως αρμόδιος για τα ιστορικά θέματα. Έχει γράψει διάφορα άρθρα σε γνωστά ναυτιλιακά περιοδικά και συνεργάστηκε για την έκδοση του λευκώματος "Αρόδο: λιμάνια, πορθμεία και βαρκάρηδες της Άνδρου".



Οριζόντια τομή ενός αλιευτικού κλάσης Mersey.

Κατά την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό είχε στη δύναμη του τέσσερα πλοία ναρκοπολέμου: τα «ΑΞΙΟΣ», «ΑΛΙΑΚΜΩΝ», «ΝΕΣΤΟΣ» και «ΣΤΡΥΜΩΝ».

Η ναυπήγηση των τεσσάρων πλοίων έλαβε χώρα εξαιτίας των αναγκών που είχαν προκύψει κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, όταν τα γερμανικά υποβρύχια ανέπτυξαν έντονη δράση γύρω από τα βρετανικά νησιά με αποτέλεσμα να προκαλέσουν τεράστιες απώλειες τόσο σε εμπορικά όσο και πολεμικά πλοία. Σύντομα το βρετανικό Ναυαρχείο αντιλήφθηκε τις αυξημένες ανάγκες για ναρκαλιεία και ανθυποβρυχιακή δράση, τις οποίες έπρεπε να καλύψει με μια άμεση λύση. Τη λύση αυτή ήρθε να δώσει η επίταξη χιλίων τριακοσίων αλιευτικών τα οποία μπορούσαν να μετατραπούν σε μικρά πολεμικά σκάφη. Παράλληλα, δόθηκαν παραγγελίες στα μικρότερα ναυπηγεία της χώρας για τη ναυπήγηση περισσότερων από πεντακοσίων αλιευτικών τα οποία θα χρσίσμευαν για τις ανάγκες του πολέμου.

Τα πλοία αυτά φάνηκαν εξαιρετικά χρήσιμα καθώς πρόσφεραν πολύτιμα ανθυποβρυχιακά καθήκοντα, ενώ χρησιμοποιήθηκαν και ως ναρκαλιευτικά, συνοδά νηοπομπών, ναρκοθετικά και περιπολικά. Μετά το τέλος του πολέμου, τα περισσότερα από αυτά σκάφη διατέθηκαν σε ιδιώτες για χρήση ως αλιευτικά. Ανάμεσα τους ήταν και τα «DEGARA LEROSA» και «GEORGE FENWICK».

Τα δυο σκάφη είχαν ναυπηγηθεί το 1918¹ στα

Cochrane & Sons Ltd. στο Selby της Αγγλίας, για το βρετανικό Πολεμικό Ναυτικό. Ανήκαν στην κλάση Mersey και είχαν ολική χωρητικότητα 325 κόρων, μήκος 42,15 μέτρα, πλάτος 7,22 και βύθισμα 3,87. Το καθένα τους το κινούσε μια μηχανή τύπου Bolinder που απέδιδε 200 ίππους και μπορούσαν να αναπτύξουν μέγιστη ταχύτητα 9 κόμβων. Το «DEGARA LEROSA» παρέμενε ημιτελές όταν έληξαν οι εχθροπραξίες και πουλήθηκε στην εταιρία αλιείας J. Johnson του Scarborough για να ολοκληρωθεί τον Ιούνιο του 1919 με το όνομα «JAMES JOHNSON». Τον Απρίλιο του 1923 το αλιευτικό συνελήφθη από σοβιετικά σκάφη και οδηγήθηκε στο Μούρμανσκ όπου κρατήθηκε με την κατηγορία ότι αλίευε παρανόμως σε σοβιετικά ύδατα. Στη συνέχεια το πλοίο απελευθερώθηκε και το 1926 πουλήθηκε στην εταιρία αλιείας Hudson Steam Fishing Co. Ltd. των αδελφών Hudson και μετονομάστηκε «CAPE GRISNEZ». Η ίδια εταιρία είχε ήδη αγοράσει το 1923 και το «GEORGE FENWICK» το οποίο μετονομάστηκε «CAPE OTWAY».

Το φθινόπωρο του 1938 τα «CAPE GRISNEZ» και «CAPE OTWAY» πωλήθηκαν στην Ελληνική κυβέρνηση και μετονομάστηκαν σε «ΑΞΙΟΣ» και «ΣΤΡΥΜΩΝ» αντίστοιχα. Ταυτόχρονα, η Ελλάς απέκτησε άλλα δυο βρετανικά αλιευτικά σκάφη, τα «LORD BRADBURY» και «LORD MERRIVALE», με σκοπό να μετατραπούν σε σκάφη ναρκοπολέμου. Αν και τα τέσσερα αλιευτικά συχνά αναφέρονται ως αδελφά, στην πραγματικά αποτελούσαν δυο ξεχωριστά ζευγάρια σκαφών με αρκετά κοινά χαρακτηριστικά μιας και είχαν ναυπηγηθεί στα ίδια ναυπηγεία. Τα «LORD BRADBURY» και «LORD

¹ Το GEORGE FENWICK κατελκύσθηκε στις 17.10.1917 και παραδόθηκε στις 10.1.1918. Το «DEGARA LEROSA» κατελκύσθηκε τον 9.1918.



Σπάνια φωτογραφία ενός εκ των τεσσάρων αλιευτικών κατά την υπηρεσία τους στο ελληνικό ΠΝ (αρχείο Υ.Ι.Ν.)

MERRIVALE» είχαν ναυπηγηθεί το 1925-26² στα Cochrane & Sons για ιδιώτες ως αλιευτικά πλοία με ολική χωρητικότητα 338 κόρων, μήκος 42,3 και πλάτος 7,3 μέτρα. Ταξίδεψαν στη Βόρεια Θάλασσα με έδρα τους το Hull για λογαριασμό της εταιρίας Pickering & Haldane's Steam Trawling Co.

Όταν αγοράστηκαν το 1938 τα τέσσερα αλιευτικά μετασκευάστηκαν για χρήση ως ναρκαλιευτικά και ναρκοθέτιδες με δυνατότητα μεταφοράς 50 ναρκών έκαστο ενώ τοποθετήθηκαν ένα αντιαεροπορικό ταχυβόλο «Rheinmetall» των 37 χιλιοστών και ένα παλαιού τύπου πολυβόλο. Ο μηχανικός γρίπας που εγκαταστάθηκε τους έδινε τη δυνατότητα να αλιεύσουν αγκυροβολημένες νάρκες επαφής. Ο Ναύαρχος Ε. Καββαδίας αναφέρει ότι τα πλοία αδικήθηκαν κατά τη μετασκευή τους και ότι θα μπορούσαν με μια πιο προσεκτική μετασκευή να είχαν μετατραπεί σε αξιόλογα συνοδά νηοπομπών προσφέροντας μεγαλύτερες υπηρεσίες. Ο στολίσκος ναρκοπολέμου συμπληρώθηκε λίγο μετά την έκρηξη του πολέμου με το πρώην αλιευτικό «ΠΑΛΑΣΚΑΣ»³, το οποίο μετασκευάστηκε σε ναρκαλιευτικό αν και χρησίμευσε κυρίως ως βοηθητικό. Επίσης χρησιμοποιήθηκαν στην πόντιση των αμυντικών ναρκοπεδίων τα βοηθητικά «ΚΟΡ-

ΓΙΑΛΕΝΙΟΣ», «ΠΑΡΑΛΟΣ» και «ΚΙΧΛΗ», το πλοίο φάρων «ΩΡΙΩΝ» και το υδρογραφικό «ΠΛΕΙΑΣ».

Τα πλοία ναρκοπολέμου υπάγονταν στην Ανωτέρα Διοίκηση Παρακτίου Αμύνης, η οποία τα διέθετε με βάση τις ανάγκες στις Ναυτικές Περιοχές Αμύνης (Ν.Α.Π.) και αυτές με τη σειρά τους στις κατά τόπους Ναυτικές Βάσεις.

Τα διατιθέμενα μέσα ναρκοπολέμου στο ελληνικό Π.Ν. ήταν πολύ φτωχά. Το απόθεμα σε νάρκες άγγιζε τις 1.400. Αυτές αποτελούνταν από 650 νάρκες Vickers (ηλεκτροχημικής πυροδότησης, αγγλικής κατασκευής), 350 νάρκες Harle και Karbonit (γαλλικού τύπου, μηχανικές οι μέν, ηλεκτροχημικές οι δε), 100 τύπου «Αργοναύτης» και περί τις 350 νάρκες τύπου «Μ». Οι τελευταίες είχαν σχεδιαστεί το 1932 από τον ανθυποπλοίαρχο ναρκοτεχνίτη Κάρολο Μωραΐτη που υπηρετούσε στην Εφορία Υφάλων Όπλων. Η ιδέα κατασκευής μιας ελληνικής θαλάσσιας νάρκης αρχικά δεν είχε τύχει θετικής αποδοχής μέχρι που το 1933 ξεκίνησε το πρόγραμμα κατασκευής τους στο εργοστάσιο του Στυλιανού Κοντογιάννη στην Αγία Σοφία Πειραιά. Στο ίδιο εργοστάσιο ακολούθησε και η κατασκευή ναρκών τύπου «Αργοναύτης», ο οποίος τύπος αποτέλεσε μια ισχυρότερη εκδοχή της νάρκης «Μ».

Η υπεύθυνη υπηρεσία για το σχεδιασμό, την πόντιση και τη συντήρηση των ναρκοπεδίων ήταν η Διοίκηση Τορπιλών και Ναρκών (Δ.Τ.Ν.) η οποία είχε την έδρα της στην Αμφιάλη όπου και φυλάσσονταν οι νάρκες και τα λοιπά ύφαλα όπλα. Επικεφαλής της Δ.Τ.Ν. ήταν ο Πλοίαρχος Ι. Χαλκίopoulos.

Για ναρκοθέτηση χρησιμοποιήθηκαν και αντιτορπιλικά στα οποία προσαρμόζονταν σιδηροτροχιές στο κύριο κατάστρωμα. Ο σχεδιασμός του επιτελείου προέβλεπε ότι η πόντιση του ναρκοπεδίου Αιγίνης - Φλεβών θα γινόταν από το καταδρομικό «ΕΛΛΗ». Όμως η εν τω μεταξύ βύθιση του, οδήγησε στη χρήση των αντιτορπιλικών «ΠΑΝΘΗΡ», «ΑΕΤΟΣ», «ΙΕΡΑΞ» και «ΥΔΡΑ» καθώς και του πλοίου φάρων «ΩΡΙΩΝ». Ωστόσο η πόντιση των ναρκών έγινε αντικανονικά και ανώμαλα και έτσι χρειάστηκε να γίνουν δυο ακόμη προσπάθειες για να συμπληρωθούν τα διάκενα με πόντιση ναρκών από μια φορτηγίδα της Δ.Τ.Ν. Από τις νάρκες του ναρκοπεδίου Αιγίνης - Φλεβών βυθίστηκαν τέσσερα πλοία, δυο πριν και δυο μετά την κατάκτηση της χώρας: το επίτακτο ναυαγιοσωστικό «ΜΙΜΗΣ»

2 Το «LORD BRADBURY» κατελκύστηκε στις 5.9.1925 και ολοκληρώθηκε τον 11.1925. Το «LORD MERRIVALE» κατελκύστηκε στις 18.11.1925 και ολοκληρώθηκε τον 2.1926.

3 Παραχωρήθηκε στο Π.Ν. το 1940. Είχε προηγουμένως χρησιμεύσει σε έργα αποξήρανσης στη Μακεδονία και τη Θράκη. Αποκλείστηκε στο Βόλο κατά τη γερμανική προέλαση και εντάχθηκε στις δυνάμεις τους ως ακτοφυλακίδα με διακριτικό 11V1. Βυθίστηκε στις 14.2.1942 κατόπιν πρόσκρουσης σε νάρκη στη Σούδα.

τη νύχτα της 29ης Μαρτίου 1941, το βρετανικό φορτηγό πλοίο «CLAN CUMMING» στις 15 Απριλίου 1941, το ιταλικό αντιτορπιλικό «CURTATONE» στις 20 Μαΐου 1941 και το γερμανικό Υ/Β U-133 στις 14 Μαρτίου 1942.

Στις 29 Οκτωβρίου ποντίζεται με πλήρη ακρίβεια από τα ναρκοβόλα «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» και «ΣΤΡΥΜΩΝ» το ναρκοπέδιο από το Ακρωτήριο Αγίου Γεωργίου Μεθάνων μέχρι το φάρου της νήσου Μονής με 115 νάρκες τύπου Vickers. Σε μια από τις νάρκες που πόντισαν τα δυο σκάφη προσέκρουσε στις 15 Ιουνίου 1942 το 215 τόνων ιταλικό ναρκωλιευτικό R.D.7 και βυθίστηκε με 18 νεκρούς.

Δυο ημέρες αργότερα ποντίζεται από το «ΑΞΙΟΣ» το ναρκοπέδιο Αγίας Μαρίνας - Καβαλιανής στον Νότιο Ευβοϊκό με 45 νάρκες τύπου Harle (γόμεσης 100 κλγ). Όμως έμεινε ένα κενό 300 μέτρων, ενώ πέντε νάρκες έμειναν στην επιφάνεια, οπότε η Δ.Τ.Ν. ανέλκυσε στη συνέχεια της επιπλέουσες νάρκες και πλήρωσε το κενό. Με επιτυχία ποντίστηκε το φράγμα από την βορειοανατολική ακτή της Καβαλιανής μέχρι την ακτή της Εύβοιας με 18 νάρκες.

Την 1η Νοεμβρίου ποντίστηκε από τα ναρκοβόλα «ΣΤΡΥΜΩΝ», «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» και «ΠΛΕΙΑΣ» το ναρκοπέδιο του βορείου Ευβοϊκού που εκτεινόταν από το ανατολικό Τρίκερι ως την απέναντι ακτή της Εύβοιας. Χρησιμοποιήθηκαν 147 νάρκες τύπου «Αργοναύτης» και η επιχείρηση χαρακτηρίστηκε από πλήρη ακρίβεια. Στις 28 Ιανουαρίου 1941 το 5.197 κ.ό.χ. επιταγμένο φορτηγό πλοίο KATE προσέκρουσε σε τρεις διαδοχικά νάρκες κατά τη διάρκεια μιας χιονοθύελλας και βυθίστηκε σε μικρή απόσταση από το Αργυρονήσι, ενώ στις 25 Φεβρουαρίου 1942 το 694 κ.ό.χ. φορτηγό πλοίο «ΕΛΕΝΗ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ» που είχε περιέλθει σε γερμανικό έλεγχο βυθίστηκε κοντά στα Γιάλτρα προσκρούοντας σε νάρκη που είχε αποσπαστεί από το ναρκοπέδιο⁴. Όλα τα ελληνικά ναρκοπέδια αποτελούνταν από μια γραμμή ναρκών με μεταξύ τους αποστάσεις 50 μέτρων (εκτός της Κέρκυρας όπου η απόσταση ήταν 60 μέτρα).

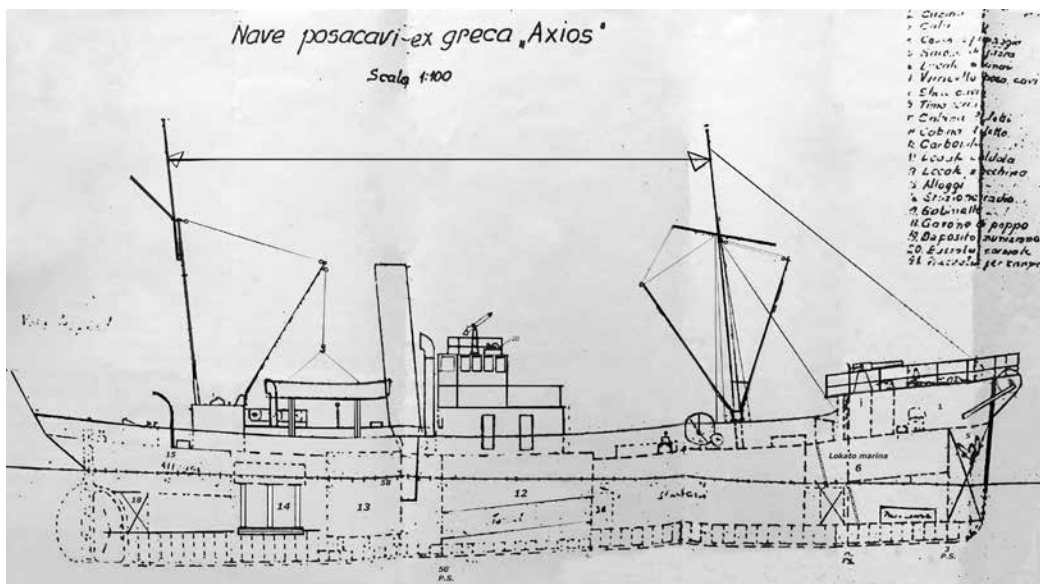
Τον Ιανουάριο του 1941, ο Υφυπουργός των Ναυτικών έθεσε στο Ανώτατο Ναυτικό Συμβούλιο την πρόταση του Αρχηγού Στόλου για ενδεχόμενη

χρήση των τεσσάρων «αλιευτικών» σε συνοδείες νηοπομπών προκειμένου να περιορισθεί η χρήση των μεγάλων αντιτορπιλικών σε αυτές. Η υπόλοιπη ηγεσία του ΠΝ υποστήριξε ότι τα «αλιευτικά» ήταν τελείως ακατάλληλα για συνοδείες λόγω της μικρής ταχύτητας τους που δεν υπερέβαινε τους 9 κόμβους και λόγω του ανεπαρκούς οπλισμού τους, οπότε τα πλοία παρέμειναν στα καθήκοντα τους στα πλαίσια των Ναυτικών Αμυντικών Περιοχών. Τα «ΝΕΣΤΟΣ», «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» και «ΣΤΡΥΜΩΝ» υπάγονταν στη Ν.Α.Π. 1 που κάλυπτε τη δυτική Ελλάδα και είχαν αντίστοιχα αναλάβει καθήκοντα σε Πάτρα, Κέρκυρα και Αγίους Σαράντα. Το δε «ΑΞΙΟΣ» υπαγόταν στη Ν.Α.Π. 3 που είχε την έδρα της στον Πειραιά ενώ χρησιμοποιείτο από μακρόν και ως πλοίο πόντισης καλωδίων τηλεπικοινωνιών.

Στις 18-19 Δεκεμβρίου 1940 τα ναρκοβόλα της Ν.Α.Π. 1 πόντισαν το ναρκοπέδιο των Αγίων Σαράντα το οποίο εκτεινόταν από την Αγία Αικατερίνη Κέρκυρας έως το Ακρωτήριο Κεφαλή. Χρησιμοποιήθηκαν 88 νάρκες τύπου Harle και 50 νάρκες τύπου Vickers-Αργοναύτης. Κατά τη διάρκεια της επιχείρησης, το «ΝΕΣΤΟΣ» εντόπισε μια επιπλέουσα ιταλική νάρκη στα ανοικτά της Λευκίμμης, κάτι που μαρτύρησε την ύπαρξη ενός άγνωστου έως τότε ιταλικού ναρκοπεδίου. Κατά την επιστροφή τους, τα «ΣΤΡΥΜΩΝ» και «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» δέχθηκαν στα ανοικτά της Πρέβεζας επίθεση ιταλικό υδροπλάνο αλλά το απέκρουσαν επιτυχώς με Α/Α πυρά. Το «ΣΤΡΥΜΩΝ» παρέμεινε κατόπιν στην περιοχή έχοντας διατεθεί στη νέο-ιδρυθείσα Ναυτική βάση στους Αγίους Σαράντα της οποίας η ευθύνη εκτεινόταν σε όλη την παράκτια περιοχή από τα άλλοτε ελληνοαλβανικά σύνορα ως τη Χειμάρρα. Τον επόμενο μήνα το αντικατέστησε το «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» και τα δυο σκάφη έδρασαν κατ' επανάληψη στο δίαυλο της Κέρκυρας, από τη νήσο Βίδο έως το Ακρωτήριο Βαρλάμι και το Ακρωτήριο Κεφαλή, καθώς ήταν αναγκαία η τακτική γρίπηση του αφού βρισκόταν εντός της εμπόλεμης ζώνης. Τα δυο πλοία αγκυροβολούσαν στην Κέρκυρα σε θέσεις ώστε να συνδράμουν με τα αντιαεροπορικά τους στην άμυνα του λιμένος που μέχρι τότε δεν διέθετε καμία αντιαεροπορική προστασία.

Στις 22 Μαρτίου 1941, ιταλικά αεροσκάφη πραγματοποίησαν επίθεση στην Κέρκυρα και άνοιξαν πυρ εναντίων των «ΣΤΡΥΜΩΝ» και «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» που ναυλοχούσαν στο Κεφαλουμάντοκο.

⁴ Σύμφωνα με μια άλλη εκδοχή, η βύθιση του ΕΛΕΝΗ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ προκλήθηκε από δολιοφθορά.



Ναυπηγικό σχέδιο του «RASTRELLO». (Ufficio Storico della Marina Militare)

Τα δυο πλοία απήραν αλλά έγιναν στόχος αεροσκαφών καθότι εφορμήσεως που έριξαν έξι βόμβες εναντίον του «ΑΛΙΑΚΜΩΝ», οι οποίες έπεσαν σε ελάχιστη απόσταση από αυτό με αποτέλεσμα να προκληθούν από τα θραύσματα ζημιές στο σκάφος και να τραυματιστούν έξι ναύτες από την ομοχειρία του αντιαεροπορικού πυροβόλου. Στο δε «ΣΤΡΥΜΩΝ» μια βόμβα έπεσε στο πρόστεγο, κατέστρεψε το πυροβόλο και διέτρησε το κατάστρωμα. Κατά την επίθεση έχασαν τη ζωή τους επτά μέλη του πληρώματος ενώ τραυματίστηκαν άλλοι δεκαπέντε μεταξύ των οποίων και ο κυβερνήτης του Σημαιοφόρος Π. Ανέστης. Μετά από πρόχειρες επισκευές το «ΣΤΡΥΜΩΝ» απέπλευσε για τον Ναύσταθμο Σαλαμίνας κυβερνώνμενο από τον ναύκληρο, χωρίς ηλεκτροφωτισμό και ιππάριο, με βλάβες στα μηχανήματα αγκυροβολίας και με κατεστραμμένο το υπόφραγμα των ναυτών. Στο Ναύσταθμο το πλοίο δε στάθηκε δυνατόν να επισκευασθεί εγκαίρως για να ακολουθήσει τον υπόλοιπο στόλο προς νότο και αυτοβυθίστηκε στις 24 Απριλίου, λίγο πριν την κατάληψη του από τους Γερμανούς.

Το «ΑΞΙΟΣ» κατέπλευσε βάση διαταγής στη Σύρο στις 19 Απριλίου 1941, με σκοπό τη μεταφορά καλωδίου στην Πάτρα για να επανασυνδεθεί το Γενικό Στρατηγείο στην Αθήνα με τις μονάδες του αλβανικού μετώπου. Για το σκοπό αυτό το «ΑΞΙΟΣ» είχε πρυμνοδετηθεί μπροστά από την αποθήκη

του τηλεγραφείου στα Λαζαρέτα, ενώ δίπλα στο σκάφος είχε παραβάλει μια φορτηγίδα έμφορτη με εύφλεκτα υλικά. Στις 21 Απριλίου και ώρα 15:30 η Ερμούπολη δέχτηκε αεροπορική επίθεση από τρία γερμανικά σμήνη. Η αεράμυνα της πόλης αποτελείτο από τρία αντιαεροπορικά τοποθετημένα στη θέση Αυγό, τα οποία στην προκείμενη επίθεση ενισχύθηκαν από τα δυο αντιαεροπορικά πολυβόλα του «ΑΞΙΟΣ». Από τα πυρά του «ΑΞΙΟΣ» χτυπήθηκε το φτερό ενός από τα αεροσκάφη με αποτέλεσμα αυτό να καταπέσει κατά την επιστροφή του στην περιοχή της Κέας. Όμως ο πυροβολητής που έπληξε το γερμανικό αεροσκάφος τραυματίστηκε από θραύσμα στο πόδι του. Από τους κραδασμούς των εκρήξεων προκλήθηκαν ζημιές στη μηχανή του «ΑΞΙΟΣ» που παρέμεινε ακινητοποιημένο αφού δεν υπήρχε διαθέσιμο ρυμουλκό για να το μεταφέρει στο Ναύσταθμο για επισκευές. Στις 28 Απριλίου η Σύρος δέχθηκε νέα επίθεση και μια από τις βόμβες των γερμανικών αεροσκαφών έπεσε μεταξύ του «ΑΞΙΟΣ» και της φορτηγίδας με αποτέλεσμα να διαρραγεί το κύτος του καλωδιακού και να ημιβυθιστεί. Κατά τη διάρκεια του βομβαρδισμού, ο τραυματισμένος πυροβολητής του «ΑΞΙΟΣ» επέστρεψε στο ημιβυθισμένο σκάφος και έβαλε με ένα αντιαεροπορικό στα επιτιθέμενα αεροσκάφη, μέχρι που έπεσε νεκρός από μια ριπή πυροβόλου. Μετά την απελευθέρωση, κατά την επίσκεψη των



Το UJ.2101, πρώην «ΣΤΡΥΜΩΝ», στη Ρόδο. (συλλογή P.Schenk)

γαλλικών πολεμικών Jean Bart και Tunisien στη Σύρο, αποδόθηκαν τιμές στο νεκρό πυροβολητή από άγημα των γαλλικών πλοίων με κατάθεση στεφάνου και τέλεση τρισάγιου ενώ παρόν ήταν σύσσωμο το προσκοπικό σώμα της Ερμούπολης.

Μετά την κατάληψη της Σύρου από τις δυνάμεις κατοχής, οι ιταλικές αρχές ενδιαφέρθηκαν για την ανέλκυση του «ΑΪΙΟΣ». Ακολούθησαν εργασίες στεγανοποίησης του κύτους και απάντλησης των υδάτων, τις οποίες έφερε εις πέρας ο Συριανός μηχανουργός Γεώργιος Φρέρης χρησιμοποιώντας ένα τοπικό συνεργείο.

Στις 31 Αυγούστου 1941 το ναυάγιο του «ΑΪΙΟΣ» ανελκύστηκε και περιήλθε στις ιταλικές δυνάμεις κατοχής που το ρυμούλκησαν στην Tivat (Teodo) προκειμένου να μετατραπεί σε καλωδιακό με το όνομα «RASTRELLO». Η κατάσταση των μηχανών του όμως ήταν τέτοια που απέτρεψε την επισκευή και το πλοίο οδηγήθηκε στο Πρίντεζι για να χρησιμοποιήσει ως θυρόπλοιο. Κατόπιν το σκάφος οδηγήθηκε στην ιταλική Ναυτική Βάση του Τάραντα όπου παρέμεινε μέχρι το 1945.

As επανέλθουμε όμως στα γεγονότα του πολέμου. Στις 21 Απριλίου 1941, περί 16.00, το «ΝΕΣΤΟΣ» δέχθηκε την επίθεση γερμανικών αεροσκα-

φών ενώ βρισκόταν έμφορτο με πυρομαχικά, φαρμακευτικό υλικό και τρόφιμα στο λιμάνι της Πάτρας με αποτέλεσμα να προκληθούν μικρές ζημιές αλλά και να τραυματιστούν δώδεκα μέλη του πληρώματος του συμπεριλαμβανομένου και του κυβερνήτη Ανθυποπλοίαρχου Δέδε. Το «ΝΕΣΤΟΣ» απέπλευσε την επομένη για το Ψαθόπυργο αλλά κατά τη διάρκεια του πλου δέχθηκε ξανά επίθεση από γερμανικά αεροσκάφη και τραυματίστηκαν τρεις ακόμη ναύτες οπότε το σκάφος επέστρεψε στην Πάτρα για να τους αποβιβάσει. Τελικά το «ΝΕΣΤΟΣ» έφτασε στο Ψαθόπυργο όπου προσγαλώθηκε προκειμένου να αποφευχθεί η οριστική απώλεια του από τυχόν βύθιση του σε μεγάλο βάθος. Στις 23 Απριλίου έγινε εκ νέου στόχος των γερμανικών αεροσκαφών με αποτέλεσμα να ημιβυθιστεί, χωρίς να προκληθούν ανθρώπινες απώλειες. Το καλοκαίρι του 1959 έγιναν ανεπιτυχείς προσπάθειες ανέλκυσης του ναυαγίου με αποτέλεσμα αυτό να βυθιστεί σε μεγαλύτερο βάθος και να εγκαταλειφθεί από τα συνεργεία ανέλκυσης. Σήμερα το ναυάγιο του «ΝΕΣΤΟΣ» αναπαύεται όρθιο στο βυθό σε βάθος από 24 ως 48 μέτρα και αποτελεί έναν καταδυτικό προορισμό.

Το «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» διατάχθηκε στις 4 Απριλίου 1941 να πλεύσει στον Πατραϊκό μεταφέροντας



Το ανελκυσθέν «ΑΪΙΟΣ» στην Ερμούπολη.
(αρχείο Ι. Φρέρη / Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης)

από την Κέρκυρα το πλήρωμα του εκεί βυθισθέντος τορπιλοβόλου «ΠΡΟΥΣΑ». Κατόπιν παρέμεινε στον Κορινθιακό και μετέφερε αδειούχους στρατιώτες από την Ιτέα στο Λουτράκι, στο Αίγιο και την Πάτρα. Στις 22 Απριλίου το «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» βρισκόταν αγκυροβολημένο στον όρμο Σπηλιά στα Τροιζόνια Δωρίδος, όταν στις 11.45 αυτό και το επίτακτο επιβατηγό «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» δέχθηκαν την επίθεση 18 γερμανικών αεροσκαφών. Το «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» απάντησε με το αντιαεροπορικό του και κατά πληροφορίες κατέρριψε ένα αεροσκάφος. Όμως το αντιαεροπορικό σύντομα έπαθε βλάβη με αποτέλεσμα το πλήρωμα να εγκαταλείψει το πλοίο, άλλοι με λέμβους και άλλοι κολυμπώντας. Τα γερμανικά αεροσκάφη συνέχισαν την επίθεση τους και το «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» ημιβυθίστηκε φλεγόμενο ενώ τέσσερις βόμβες εξερράγησαν πλησίον του «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» με αποτέλεσμα να διαρραγεί το κύτος του. Το σκάφος έκλινε προς τα πλώρα και βυθίστηκε με την πλώρη του να επικάθεται σε βάθος 24 μέτρων και την πρύμνη στα 8 μέτρα. Το ναυάγιο του «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» εκποιήθηκε μεταπολεμικά από τον Οργανισμό Ανελκύσεως Ναυαγίων στον Γ. Μιχαλουνάκο και η ανέλκυση του ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 1952.

Η τελευταία αναφορά στο «ΣΤΡΥΜΩΝ» ήταν όταν το είχε αυτοβυθιστεί στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Το σκάφος ανελκύστηκε τον Ιούλιο του 1941 και επισκευάστηκε από τους Γερμανούς λαμβάνοντας αρχικά τη διακριτική ονομασία 12.V.1 ένεκα της συμμετοχής του ως περιπολικού στο 12ο Στολίσκο Ακτοφυλακής. Το 1942 μετονομάστηκε σε UJ.2101, όπου το πρόθεμα UJ αντιστοιχούσε στη

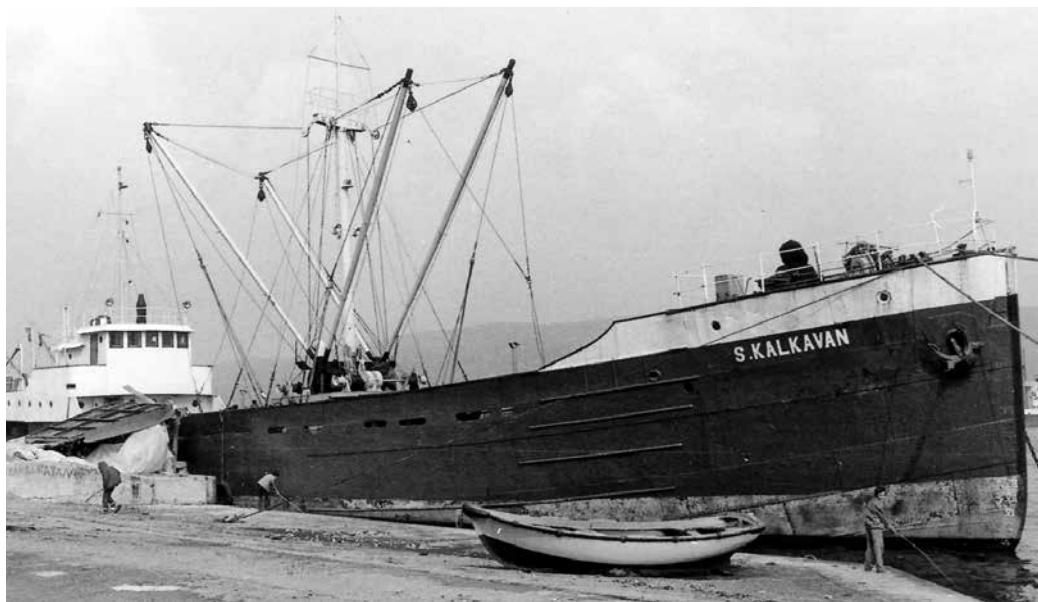
λέξη Unterseeboot Jäger (κυνηγός υποβρυχίων) ενώ ο αριθμός 21 παρέπεμπε στον 21ο Ανθυποβρυχιακό Στολίσκο, που συστάθηκε τον Ιανουάριο του 1942 υπό την διοίκηση του έφεδρου πλωτάρχη Γκύντερ Μπραντ. Το UJ.2101 συμμετείχε σε σειρά νηοπομπών στο Αιγαίο και είχε ιδιαίτερα ενεργό ρόλο σε συνοδείες νηοπομπών. Η εκτενής δράση του σκάφους υπό γερμανική σημαία αποδεικνύει ότι με τον κατάλληλο εξοπλισμό θα μπορούσε να είχε χρησιμοποιηθεί πιο συστηματικά κατά τον ελληνοϊταλικό πόλεμο.

Στις 16 Νοεμβρίου 1942 το σκάφος μαζί με το αντιτορπιλικό ZG-3 HERMES (πρώην «ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ») και το ανθυποβρυχιακό UJ.2102 (πρώην θαλαμγό «BIRGITTA») διαπλέαν το στενό του Καφηρέα συνοδεύοντας δυο εμπορικά πλοία προς τα Δαρδανέλια όταν ένα από αυτά έγινε ανεπιτυχώς στόχος του υποβρυχίου «ΤΡΙΤΩΝ». Ακολούθησε μια πολύωρη καταδίωξη του υποβρυχίου από το UJ.2102 που κατέληξε με τη βύθιση του ελληνικού σκάφους, αν και από ορισμένες ενδείξεις⁵ προκύπτει ότι στην καταδίωξη του υποβρυχίου συμμετείχε και το UJ.2101.

Στις 14 Δεκεμβρίου 1942 τα ίδια ανθυποβρυχιακά συνόδευαν το ιταλικό φορτηγό ατμόπλοιο «DELFIN» από τον Πειραιά στο Τρίκερι. Στη βόρεια έξοδο του στενού της Μακρονήσου το DELPHIN τορπιλίστηκε από το βρετανικό Υ/Β «ΤΑΚΥ» και βυθίστηκε. Ακολούθησε καταδίωξη του υποβρυχίου με διαδοχικές ρίψεις βομβών βυθού από τα γερμανικά πολεμικά αλλά το «ΤΑΚΥ» κατόρθωσε να διαφύγει με ασφάλεια προς νότο.

Μια ακόμη περίπτωση αποτυχημένης συνοδείας νηοπομπής προέκυψε στις 7 Αυγούστου 1943 όταν το Υ/Β «RORQUAL» συνάντησε μια νηοπομπή δυο εμπορικών καλυπτόμενη από τα UJ.2101, UJ.2102, UJ.2104, UJ.2105, UJ.2110 (πρώην «ΚΟΡΓΙΑΛΕΝΙΟΣ») και από τέσσερα R-boats. Τα συνοδά είχαν συναντήσει τα εμπορικά κατά την έξοδο τους από τα Δαρδανέλια αλλά στα δυτικά της Λήμνου το βρετανικό υποβρύχιο βύθισε το υπό γαλλική σημαία 1.798 κ.ο.χ. φορτηγό πλοίο «NANTAISE» και κατόρθωσε να διαφύγει με ασφάλεια παρά τις

5 Ο κυβερνήτης του υποβρυχίου Ε. Κοντογιάννης αναφέρει ότι δέχθηκε ισχυρή επίθεση με βόμβες βυθού περί τις 20.30, κάτι που δεν κατέγραψε ο κυβερνήτης του UJ.2102. Ο Ναύαρχος Ε. Καββαδίας αναφέρει ότι πιθανόν η επίθεση να προήλθε από το UJ.2101.



Το τουρκικό μότορσιπ S. KALKAVAN, πρώην «ΑΪΙΟΣ», στην Κωνσταντινούπολη. (συλλογή J.Krussman)

προσπάθειες των συνοδών για τον εντοπισμό του.

Στις 14 Σεπτεμβρίου 1943 το UJ.2101, με κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο Friedrich Vollheim, εντόπισε ένα Υ/Β στο θαλάσσιο χώρο βόρεια της Σκιάθου. Επρόκειτο για το ελληνικό Υ/Β «ΚΑΤΣΩΝΗΣ» του οποίου ο κυβερνήτης Αντιπλοίαρχος Βασίλης Λάσκος είχε την πληροφορία ότι στην περιοχή θα έπλεε το ατμόπλοιο «SINFRA». Όταν δε παρατήρησε καπνό πλοίου προερχόμενου από βορά, εκτίμησε ότι πρόκειται για το «SINFRA». Ωστόσο το σκάφος που είχε διακρίνει ήταν το UJ.2101 και στις 19:50 το γερμανικό πλοίο εξαπέλυσε τρεις δέσμες βομβών βάθους οι οποίες προκάλεσαν σοβαρές ζημιές στο «ΚΑΤΣΩΝΗΣ» και το υποχρέωσαν να αναδυθεί. Ακολούθησε μια βίαιη μάχη επιφανείας την οποία περιέγραψε ο Υποπλοίαρχος Ηλίας Τσουκαλάς στο βιβλίο του «Υ-1» ως εξής: «Υπό του υποβρυχίου εβλήθησαν εν όλω 12 βολαί πυροβόλου εκ των οποίων 4-5 επιτυχείς βολαί επέτυχον να σιγήσουν το πρυμναίο πυροβόλον της κορβέτας, η οποία τότε έστρεψεν την πλώραν και επλησίασεν ολοταχώς προς εμβολισμόν. Η τελευταία βολή εβλήθη υπό του υποβρυχίου από αποστάσεως 50 μέτρων κατά της κορβέτας και την έπληξεν εις την γέφυραν». Ακολούθησε ο εμβολισμός από το UJ.2101 και η περιγραφή του Η.Τσουκαλά έχει ως εξής: «Εν τω μεταξύ η εχθρική κορβέτα, εγχείρισεν μετά τον

εμβολισμόν με ανάποδα και από εγγυτάτης αποστάσεως από της πρύμνης του υποβρυχίου, έβαλλεν με όλον τον όγκον του πυρός της και με χειροβομβίδας, τυφέκια και περίστροφα κατά της γέφυρας και επί των θαλασσερμάτων. Τότε υπήρξαν πάρα πολλά τα θύματα και εκ των επιπλεόντων εγγύς του πλοίου. [...] Μετά την τελείαν βύθισιν του υποβρυχίου, η γερμανική κορβέτα εξηκολούθησεν επί 20 λεπτά να βάλλη συνεχώς δια των πολυβόλων κλη., χαμπλά επί της επιφανείας της θαλάσσης, εναντίον των επιπλεόντων ναυαγών». Τριάντα δυο Έλληνες έχασαν τη ζωή τους κατά τη ναυμαχία ενώ από τη γερμανική πλευρά υπήρξε ένας νεκρός, τρεις σοβαρά τραυματίες και οκτώ ελαφρά.

Το Οκτώβριο του 1943 οι Γερμανοί προχώρησαν στην ανακατάληψη των Δωδεκανήσων και στις επιχειρήσεις είχε ενεργό ρόλο το UJ.2101. Στις 1 Οκτωβρίου το σκάφος αναχώρησε από τη Σούδα καλύπτοντας μαζί με το UJ.2102 νηοπομπή που μετέφερε γερμανικές δυνάμεις με προορισμό την Κω. Μια εβδομάδα αργότερα κάλυψε δυο σκάφη που κινήθηκαν από τη Σύρο στη Λέρο για να συμμετέχουν στην εκεί γερμανική απόβαση. Στις 12 Νοεμβρίου πραγματοποιήθηκε η γερμανική απόβαση στο Μαρμάρι της Κω υπό την προστασία των UJ.2101 και UJ.2102. Την επόμενη νύχτα το πρώην «ΣΤΡΥΜΩΝ» βρισκόταν στη Λέρο καλύ-

πτοντας την εκεί γερμανική απόβαση όταν εντός του γερμανικού σχηματισμού εισήλθε από λάθος το βρετανικό ναρκαλιευτικό BYMS-72. Το σκάφος έγινε σύντομα αντιληπτό από τους Γερμανούς και βρέθηκε ανάμεσα στα διασταυρούμενα πυρά των UJ.2101, UJ.2102 και του ναρκαλιευτικού R-210, με αποτέλεσμα να υποστεί μεγάλες ζημιές και να παραδοθεί.

Η προστασία των νηοπομπών για τον ανεφοδιασμό των γερμανικών δυνάμεων στην Κρήτη αποτέλεσε άλλο ένα εγχείρημα στο οποίο αναμείχθηκε και το UJ.2101. Από τις «ΑΞΙΟΣ» ημειώτες περιπτώσεις ήταν η συνοδεία του φορτηγού πλοίου «LUNEBURG» (ηρώων «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΟΥΛΟΥ-ΔΗΣ»). Παρά την ισχυρή προστασία των τορπιλακάτων TA 16, TA 17, TA 19, των ανθυποβρυχιακών UJ.2101, UJ.2110 και του ναρκαλιευτικού R.210, βυθίστηκε στις 28 Απριλίου 1944 από δυο τορπίλες του βρετανικού υποβρυχίου HMS SPORTSMAN, λίγο πριν φτάσει στο Ηράκλειο.

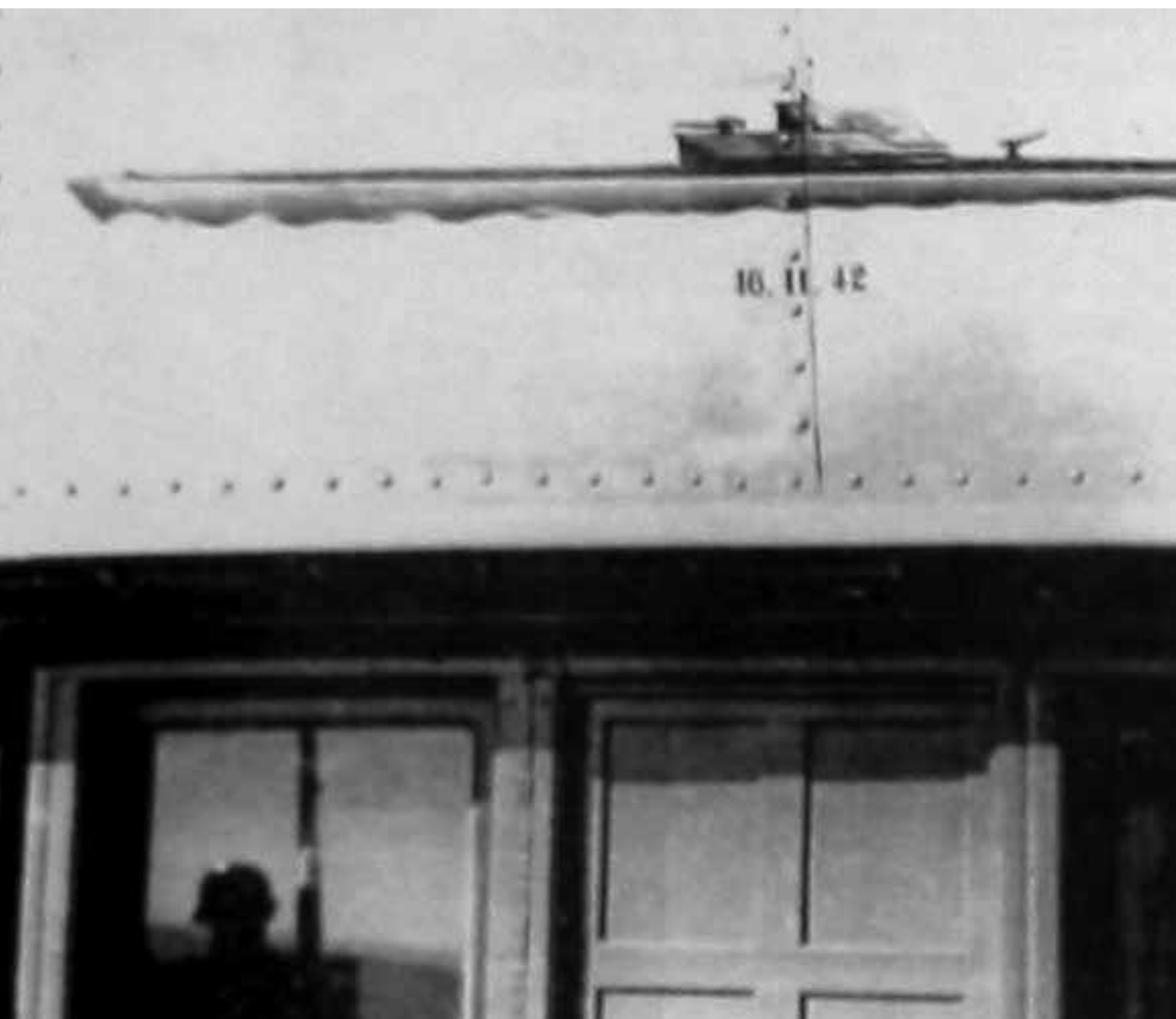
Το απόγευμα της 31ης Μαΐου 1944 το ηρώων «ΣΤΡΥΜΩΝ» αναχώρησε από τον Πειραιά με κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο Wolfgang Brinckmann, συμμετέχοντας στην πολυμελή κάλυψη γερμανικής νηοπομπής τριών φορτηγών πλοίων με προορισμό το Ηράκλειο. Στο UJ.2101 επέβαινε και ο διοικητής του 21ου Στολίσκου Πλωτάρχης Μπράντ. Την επομένη το απόγευμα η νηοπομπή δέχθηκε επίθεση από 54 συμμαχικά αεροσκάφη με αποτέλεσμα να βυθισθεί το φορτηγό «SABINE», το ανθυποβρυχιακό UJ.2105 και το UJ.2101 το οποίο επλήγη από ρουκέτες και βυθίστηκε σε στίγμα 35.48 Β, 25.04 Α, σε απόσταση πέντε ναυτικών μιλίων βόρεια του Ακρωτηρίου Σταυρός του Ηρακλείου. Κατά την επίθεση έχασαν τη ζωή τους δώδεκα μέλη του πληρώματος του και τραυματίστηκαν πολλά ακόμη συμπεριλαμβανομένου και του Πλωτάρχη Μπράντ.

Το μόνο από τα τέσσερα πλοία ναρκοπολέμου που παρέμενε στο τέλος του πολέμου πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας ήταν το «ΑΞΙΟΣ» που παρέμενε στον Τάραντα της Ιταλίας. Το σκάφος επεστράφη στην ελληνική κυβέρνηση η οποία το πούλησε το 1948 στους Ι. & Γ. Δομεσίνη. Επισκευάστηκε, μετονομάστηκε ΚΟΡΑΛΙΑ και μετετράπη σε

πετρελαιοκίνητο φορτηγό πλοίο αλλά ήταν άτυχος και στις 20 Δεκεμβρίου 1952 ναυάγησε στην τοποθεσία Girindere στις νότιες ακτές της Μικράς Ασίας. Ωστόσο το ναυάγιο πουλήθηκε τον επόμενο Αύγουστο σε Τούρκους οι οποίοι το επισκέυασαν και το μετονόμασαν «S. KALKAVAN». Το 1972 μετασκευάστηκε εκ νέου και απέκτησε μια νέα μηχανή, ενώ το 1982 μετονομάστηκε «SELİM ÇAVUŞOĞLU». Το σκάφος συνέχισε να ταξιδεύει μέχρι τις 21 Αυγούστου 1987 οπότε και βυθίστηκε οκτώ μίλια βόρεια της νήσου Μαρμαρά συνέπεια σύγκρουσης με το 1.925 κ.ό.χ. ελληνικό δεξαμενόπλοιο «ΕΛΕΝΗ Β».

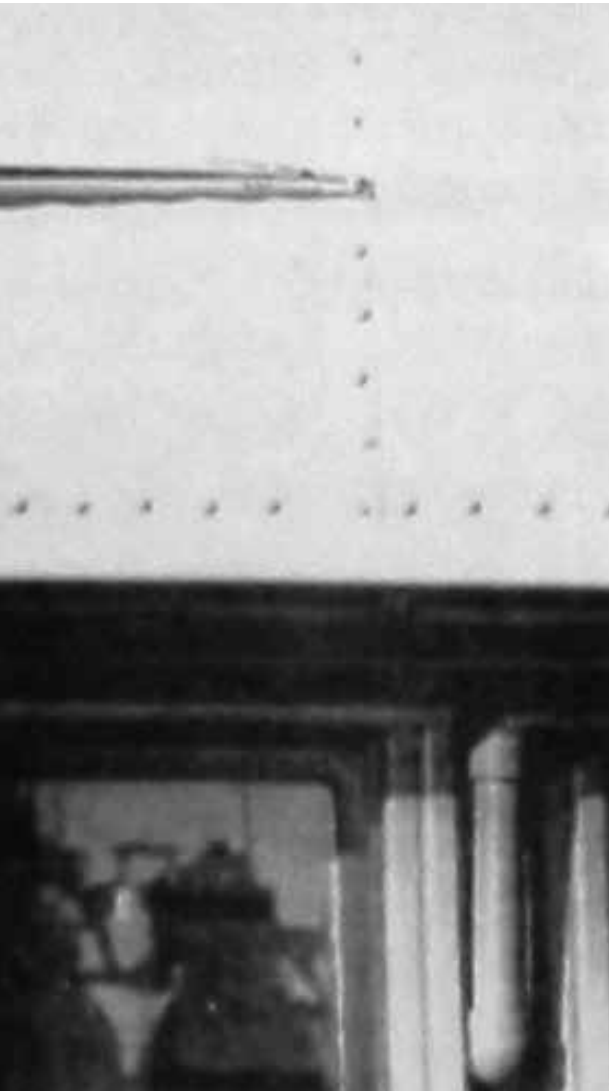
Ενδεικτική Βιβλιογραφία:

- Αρβανιτάκη Σ. Αντιπλοιάρχου (ΠΝ), Η διεθνής εξέλιξη του ναρκοπολέμου και η ιστορία του στο ελληνικό Π.Ν., Διοίκηση Ναρκοπολέμου, 1988.
- Γιούργα Θ. Υποναυάρχου (ΠΝ), Η συμμετοχή του Βασιλικού Ναυτικού στο ναρκοπόλεμο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, περιοδικό Ναυτική Επιθεώρηση, τ.586, Σεπ-Νοε 2013.
- Κοντογιάννης Στυλιανός, Το πρώτο εργοστάσιο κατασκευής ελληνικών ναρκών, περιοδικό «Περίπλους της Ναυτικής Ιστορίας» τ. 50, Ιαν-Μαρτ 2005, εκδ. Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος.
- Παΐζης-Παραδέλης Κ., Τα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού 1829-1999, Αστραία, 1999.
- Σορδινάς Θεόδωρος, Πως εβυθίσθησαν τα βοηθητικά του Στόλου Αλιόκμων και Στρυμών, περιοδικό «Ναυτική Ελλάς», εκδ. Ελληνική Θαλάσσια Ένωση.
- Φωκάς Δημήτριος, Έκθεση επί της δράσεως του Β.Ναυτικού κατά τον πόλεμο 1940-44, Ιστορική Υπηρεσία Β.Ν., Αθήνα, 1953
- Καβαβιά Επαμεινώνδα, Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940 όπως τον έζησα, εκδ. Πυρσός, Αθήνα, 1950.
- Χάλαρης Δημήτριος, Τα κατοκικά, εκδ. Βογιατζή, 1997
- Marco Ghiglini, Due prede sconosciute: la cisterna Acheronte e la Regia Nave posacavi «RASTRELLO», Bolletino No.26, Associazione Italiana Documentazione Marittima e Navale, 2012.
- Ημερολόγιο Πολέμου, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού
- Νηολόγιο Πειραιώς
- Lloyd's Registers



Το Γερμανικό Ναυτικό στο Αιγαίο κατά
τον Β' ΠΠ. Η σκιά της σβάστικας πάνω
από τις ελληνικές θάλασσες.
Αγώνας Μέχρις Εσχάτων. Μέρος Β'

Του **Πάννη Τερνιώτη**
Μηχανικού Αεροσκαφών



Ο Πάννης Τερνιώτης γεννήθηκε το 1952 στην Αθήνα και είναι απόφοιτος του Λυκείου Ευαγγελικής Σχολής Ν. Σμύρνης. Σπούδασε Μηχανικός Αεροσκαφών και υπηρέτησε στη συνέχεια από το 1972 έως το 1976 στις Δυνάμεις Τεθωρακισμένων του Ε.Σ (Ελλάδα και Κύπρο). Εργάστηκε κατόπιν σαν μηχανικός α/φών στην Ολυμπιακή Αεροπορία, όπου από το 1989 του ανατέθηκαν καθήκοντα Επιθεωρητού Ποιοτικού Ελέγχου Συντήρησης Αεροσκαφών. Συμμετείχε εκτός των άλλων σαν εκπρόσωπος της ΟΑ, στην Επιτροπή Διερεύνησης δυστυχήματος του κυβερνητικού α/φους Falcon 900 SXECH (το 1999) και ως εμπειρογνώμων στην Ελλάδα της εταιρίας BOEING, για το δυστύχημα της HELIOS Airlines B737-300 5B-DBY (το 2005). Από το 1995, αρθρογραφεί τακτικά σε περιοδικές εκδόσεις Στρατιωτικής, Ναυτικής και Αεροπορικής Ιστορίας, ενώ προσφέρει ακόμα υπηρεσίες Quality Management σε αεροπορική εταιρία στην Ελλάδα.

Το ελληνικό Υ/Β «ΤΡΙΤΩΝ» ζωγραφισμένο στη γέφυρα του καταδιωκτικού UJ 2102. Το γερμανικό καταδιωκτικό βύθισε το «ΤΡΙΤΩΝ» βόρεια του στενού του Καφηρέα κοντά στις ακτές της Εύβοιας. Η διάτρητη σημαία του «Τρίτωνα» που πρόλαβαν οι Γερμανοί να πάρουν από τον πυργίσκο, επιστράφηκε στο Ελληνικό Ναυτικό τριάντα χρόνια αργότερα από τον ίδιο τον κυβερνήτη του καταδιωκτικού πλοίαρχο Gero Kleiner.



Εκφόρτωση ημιερπυστριοφόρου ελκυστήρα πυροβολικού από το γερμανικό Kriegstransporten KT-26 «ERGEL», στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης το καλοκαίρι του 1944

1944 -1945

Στα τέλη του 1943 και μετά τη δυσμενή για τους Βρετανούς έκβαση της μάχης για τα Δωδεκάνησα, οι δυνάμεις του Γερμανικού Ναυτικού στη περιοχή προσπάθησαν να ανασυγκροτηθούν ύστερα από τις απώλειες των σκαφών που υπέστησαν κατά τις επιχειρήσεις στο νοτιο-ανατολικό Αιγαίο. Κύριο εμπόδιο σε αυτή τη προσπάθεια ήταν τα ολιγάριθμα σκάφη του τα οποία ήταν διαθέσιμα στην κατεχόμενη Ελλάδα, όπως και η επανάληψη της δράσης των συμμαχικών αεροπορικών και ναυτικών δυνάμεων στις ελληνικές θάλασσες, η οποία κλιμακώθηκε το 1944 και το 1945.

Ένα από τα πρώτα προβλήματα που αντιμετώπισαν οι γερμανικές δυνάμεις μετά τη κατάληψη των νησιών της Δωδεκανήσου και του ανατολικού Αιγαίου, ήταν ο ανεφοδιασμός και η σίτιση των διασκορπισμένων τοπικά φρουρών τους. Λόγω της έλλειψης τροφίμων που υπήρχε στη περιοχή, οι Γερμανοί αποφάσισαν να εκκενώσουν το συντομότερο δυνατό τους 98.000 Ιταλούς αιχμαλώτους που είχαν συλλάβει στις επιχειρήσεις του Σεπτεμβρίου - Νοεμβρίου 1943. Αρχικά λόγω της έλλειψης αρκετών πλωτών μέσων, αλλά και της μεγάλης απόστασης της Δωδεκανήσου από την ηπειρωτική Ελλάδα, ο στρατάρχης φον Βάιξς διοικητής των γερμανικών δυνάμεων στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και ο υποναύαρχος Λάγκε, πρότειναν την αποστολή των αιχμαλώτων στη γειτονική Τουρκία. Όμως, το επιτελείο του Χίτλερ, με γνώμονα

τις ελλείψεις σε εργατικά χέρια που αντιμετώπιζαν οι πολεμικές βιομηχανίες του 3ου Ράιχ, αποφάσισε να πραγματοποιηθεί η μεταφορά των αιχμαλώτων σε λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας και από εκεί σιδηροδρομικά στη Γερμανία. Καθώς στην εκστρατεία του φθινοπώρου στο Νοτιοανατολικό Αιγαίο, τα σκάφη του Γερμανικού Ναυτικού είχαν υποστεί μεγάλες απώλειες, ένα μέρος των μεταφορών αυτών που πραγματοποιήθηκαν σταδιακά, διενεργήθηκε με μεταγωγικά αεροσκάφη της Luftwaffe (16.000 περίπου Ιταλοί αιχμάλωτοι διεκπεραιώθηκαν με τον

τρόπο αυτό στα αεροδρόμια της Αττικής, μέχρι το Μάρτιο του 1944).

Προσπάθεια για ενισχύσεις

Με στόχο τη συνέχιση της επιχειρησιακής του δραστηριότητας στο Αιγαίο, η οποία ήταν επικεντρωμένη κυρίως στις θαλάσσιες μεταφορές στρατευμάτων, εφοδίων και υλικού προς τις φρουρές των νησιών και τη Κρήτη αλλά και την ανθυποβρυχιακή προστασία τους, το Γερμανικό Ναυτικό επιδόθηκε στη συγκέντρωση σκαφών οποιουδήποτε εκποτίσματος και είδους, στη περιοχή. Για το σκοπό αυτό, στα τέλη του 1943 μεταφέρθηκαν στο Αιγαίο τέσσερα μικρά ατμόπλοια Kriegstransporten (Σκάφη Πολεμικών Μεταφορών). Επρόκειτο για τα KT-4 «Heidelberg», KT-18 «Pelikan», KT-26 «Ergel» και KT-29 «Manheim», τα οποία είχαν ναυπηγηθεί στην Ιταλία και τη Μαύρη Θάλασσα. Δύο από αυτά, το KT-4 και το KT-29, παρά τη μικρή ταχύτητα 14,5 kts που μπορούσαν να αναπτύξουν, μετατράπηκαν από το Γερμανικό Ναυτικό σε ανθυποβρυχιακά σκάφη, με τους κωδικούς UJ- 2171 και UJ-2172 αντίστοιχα.

Στη συνέχεια έφθασαν στο Αιγαίο διαμέσω των στενών των Δαρδανελλίων έντεκα «Fehnschiffe». Τα σκάφη αυτά ήταν μικρές μηχανοκίνητες φορητές - ποταμόπλοια, τα οποία επρόκειτο να σταλούν για τις ανάγκες των επιχειρήσεων στο Δνείπερο της Ρωσίας. Αρχικά, έπλευσαν διαμέσω των καναλιών της βόρειας Γερμανίας και στη συνέχεια



Γερμανικές άκατοι I - Boote (Αποβατικά Σκάφη Πεζικού), στο λιμάνι του Βόλου.

στον Δούναβη, ενώ εισήλθαν στο Αιγαίο στις αρχές του 1944. Για την ένταξη των μεγάλων και μικρών πλοιαρίων που συγκεντρώνονταν στον ελληνικό χώρο, το Μάρτιο - Απρίλιο 1944 οργανώθηκε στη Θεσσαλονίκη ο 4ος και ο 5ος Transportflotille (Στολίσκος Μεταφορών).

Την ίδια χρονική περίοδο στη Βόρειο Ελλάδα, η γερμανική ναυτιλιακή εταιρεία Mihig (Mittelmeer - Industrie und Handelsgesellschaft - Εμπορική και Βιομηχανική Εταιρεία Μεσογείου), μερίμνησε στην εξεύρεση πρώτων υλών και χρηματοδότησε τη ναυπήγηση στη περιοχή της Θεσσαλονίκης, ενός αριθμού μικρών σκαφών. Το μεγαλύτερο μέρος του προγράμματος ναυπήγησης αφορούσε πλοία, ικανά να μεταφέρονται σε πλατφόρμες σιδηροδρομικώς και από αυτά τα 26 ήταν I-Boote (Infanterie - Boote, δηλαδή Αποβατικά Σκάφη Πεζικού), ενώ τα υπόλοιπα ήταν Μηχανοκίνητες Φορτηγίδες τύπου Siebel. Λόγω της έλλειψης ναυτικών μηχανών για την πρόωση τους, αρχικά τοποθετήθηκαν στις φορτηγίδες παλαιοί αεροπορικοί κινητήρες με κιβώτια μειωτήρων στροφών. Αργότερα όμως και για εξοικονόμηση της πολύτιμης βενζίνης που κατανάλωναν, οι κινητήρες αυτοί αντικαταστάθηκαν από μηχανές diesel, ανάλογες με αυτές που χρησιμοποιούσαν τα I - Boote. Τα σκάφη αυτά όπως και τα επιζώντα από τις αποβατικές επιχειρήσεις του 1943 MFP (Marine Fahre Prame - δηλαδή Αποβατικά Σκάφη Αρμάτων) και μερικά εξοπλισμένα καΐκια εντάχθηκαν στη δύναμη του 15. Landeflotille του πλωτάρχη Χάνς Πάσεν

Για τις ανάγκες του Γερμανικού Ναυτικού στο Αιγαίο το 1944, η έλλειψη πρώτων υλών για τη ναυπήγηση νέων σκαφών (κυρίως μεταλλεύματος), οδήγησε στη χρησιμοποίηση μερικών πλοι-

αρίων το σκάφος των οποίων ήταν κατασκευασμένο από... τσιμεντένιους προκατασκευασμένους τομείς. Η κατασκευή πλοιαρίων του τύπου αυτού είχε αρχίσει στα τέλη του 1941, με σκοπό να χρησιμοποιηθούν σαν βάσεις στήριξης μίας πλωτής γέφυρας. Λόγω της ματαίωσης του σχεδίου αυτού, 14 τσιμεντένια πλοίαρτα που είχαν ήδη ναυπηγηθεί, εφοδιάστηκαν με μηχανές και πραγματοποιούσαν παράκτι-

ες μεταφορές φορτίων. Τον Ιούνιο του 1944, ένα από αυτά το «General Meise IV», έκανε το πρώτο του ταξίδι σε ανοικτή θάλασσα από το Βόλο μέχρι



Το τσιμεντένιο μεταφορικό πλοίαρτο «PIONER 1», σε λιμάνι της κεντρικής Ελλάδας.

τη Χαλκίδα και παρά την έλλειψη ικανότητας ελιγμών που είχε, αποδείχθηκε αξιόπλοο. Επίσης, το 1944 στο Αιγαίο χρησιμοποιήθηκαν από τους Γερμανούς, 24 σκάφη τύπου Kriegsfischkutter - KFK (δηλαδή εξοπλισμένα αλιευτικά, σε καθήκοντα παράκτιας περιπολίας και ελέγχου λιμένων. Επρόκειτο για ξύλινα πλοίαρτα με μεταλλικά διαφράγματα, τα οποία ναυπηγήθηκαν με σχέδια της εταιρείας Pahl - Werft, στην Ελλάδα αλλά και σε ναυπηγεία της Μαύρης Θάλασσας.

Τις ανάγκες σιδηροδρομικών μεταφορών των γερμανικών δυνάμεων προς τη νότια Ελλάδα, μετά την ανατίναξη των γεφυρών του Γοργοποτάμου και του Ασωπού, ενίσχυσε σημαντικά η χρησιμοποίηση ενός πλοίου Lokfahre. Επρόκειτο για ένα εξοπλισμένο με αντιαεροπορικά όπλα σκάφος μεταφοράς ατμομηχανών και βαγονιών, το οποίο πραγματοποιούσε δρομολόγια μεταξύ Θεσσαλονίκης και



Το τορπιλοβόλο TA-16 (πρώην ιταλικό «CASTELFIDARDO»)

Πειραιά, μέχρι την ολοκλήρωση της επισκευής των δύο γεφυρών. Έπειτα, διατέθηκε για τις μεταφορές ανεφοδιασμού, αλλά και την εκκένωση των κατοικικών δυνάμεων από νησιά των Κυκλάδων, μαζί με τα βρετανικής ναυπήγησης αποβατικά σκάφη TLC-1, TLC-3, TLC-16 και LCM-923, τα οποία είχαν κυριεύσει οι Γερμανοί κατά την εισβολή στην Ελλάδα το 1941, αλλά και τις επιχειρήσεις στα Δωδεκάνησα το 1943. Τα πρώην βρετανικά σκάφη πάντως, ελάχιστα βοήθησαν το έργο των Στολίσκων Μεταφορών GD 6 και GD 5 όπου εντάχθηκαν, λόγω των συχνών μηχανικών προβλημάτων, από την έλλειψη ανταλλακτικών που αντιμετώπιζαν.

Τέλος, το Μάιο του 1944, ο 12ος Στολίσκος Ναρκαλιευτικών (12. R - Flottile) που δρούσε στο Αιγαίο, ενισχύθηκε με την άφιξη από την Αδριατική τριών ναρκαλιευτικών (R-38, R-178 και R-185). Ένα ακόμα γερμανικό ναρκαλιευτικό το R-190, βυθίστηκε καθώς προσπαθούσε να εισέλθει στο Νότιο Αιγαίο, κυνηγημένο από βρετανικά αντιτορπιλικά, τορπιλακάτους και αεροσκάφη.

Αγώνας εναντίον ισχυρότερων αντιπάλων

Από τα τέλη του 1943 και στις αρχές του 1944, μία σειρά από μικρές νηοπομπές διοργανώθηκαν από τη διοίκηση της Kriegsmarine. Σκοπός τους ήταν η μεταφορά των στρατευμάτων του στρατηγού Μύλερ που είχαν συμμετάσχει στις επιχειρή-



Το γερμανικό τορπιλοβόλο TA-19 (πρώην ιταλικό «CA-LATAFIMI»), κατά τη διάρκεια συνοδείας της νηοπομπής ανεφοδιασμού προς το Ηράκλειο, στις αρχές Ιουνίου 1944.

σεις ανακατάληψης των νησιών της Δωδεκανήσου και της Σάμου, προς τη Κρήτη, αλλά και αιχμαλώτων προς τον Πειραιά. Για τη προστασία τους διατέθηκαν τα τορπιλοβόλα TA-14, TA-15 και TA-16. Στις 2 Φεβρουαρίου 1944 τα τρία τορπιλοβόλα που συνόδευαν το μεταγωγικό «Leda», δέχθηκαν στα ανοικτά της Σάμου σφοδρή αεροπορική επιδρομή από αεροσκάφη της RAF. Ένα από τα βρετανικά αεροσκάφη κτυπημένο από τα αντιαεροπορικά πυρά, συνετρίβει στο κατάστρωμα του «Leda», μετατρέποντάς το σε παρανάλωμα πυρός και προκαλώντας τη βύθισή του. Το TA-14 δέχθηκε επίσης σοβαρά πλήγματα από ρουκέτες που εκτοξεύθηκαν εναντίον του, αλλά μπόρεσε να επιστρέψει στη βάση του, στο Παρθένι της Λέρου.

Η επόμενη ανάλογη συμμαχική αεροπορική επιδρομή εναντίον μεγάλου γερμανικού ναυτικού στόχου στο Αιγαίο πραγματοποιήθηκε στις 22 Φεβρουαρίου. Το μεταγωγικό «Lisa» με αεροπορική κάλυψη από τέσσερα μαχητικά Bf-109G και τέσσερα Ju-88, δέχτηκε μία συνδυασμένη επίθεση σχηματισμού αμερικανικών βομβαρδιστικών B-25 Mitchel και Beaufighter της RAF μερικά απο τα οποία ήταν εξοπλισμένα με τορπίλες, στα βόρεια του λιμένος Ηρακλείου. Αρχικά η επιδρομή των Mitchel απομάκρυνε τα αεροσκάφη συνοδείας του μεταγωγικού μακρύτερα, αφήνοντας το βορά στα Beaufighter που ακολουθούσαν. Στη συνέχεια, μία τορπίλη από αυτές που εξαπολύθηκαν εναντίον του το έστειλαν στο βυθό.

Στις 8 Μαρτίου, τα τορπιλοβόλα TA-15 και TA-19 συνόδευαν τα ατμόπλοια «Agatha» και «Susanne» προς το λιμάνι του Ηρακλείου. Λίγο πριν η νηοπομπή προσεγγίσει τις ακτές της Κρήτης δέχθηκε αιφνιδιαστική επίθεση από ένα Beaufighter της 603ης Μοίρας της RAF, που περιπολούσε. Οι



Μαχητικό / βομβαρδιστικό αεροσκάφος Beaufighter της 272 Μοίρας της RAF. Τα αεροσκάφη του τύπου αυτού που εξορμούσαν από αεροδρόμια της βόρειας Αφρικής και της Κύπρου, αποτέλεσαν ένα θανάσιμο αντίπαλο για τα σκάφη του Γερμανικού Ναυτικού, τα οποία δρούσαν στο Αιγαίο από το 1943 μέχρι το 1945.

ρουκέτες του αεροσκάφους έπληξαν καίρια το TA-15, το οποίο λίγο αργότερα φλεγόμενο βυθίστηκε. Στην επόμενη νηοπομπή ανεφοδιασμού προς τη Κρήτη συμμετείχε το μεταγωγικό «Luneberg», το οποίο στις 28 Απριλίου του 1944 παρά την ισχυρή συνοδεία που διέθετε από τα торπιλοβόλα TA-14, TA-16, TA-17, TA-19 και των ανθυποβρυχιακών σκαφών UJ-2101, UJ-2105, UJ-2110 και του ναρκαλιευτικού R- 210, δέχθηκε δύο торπιλες από το βρετανικό Υ/Β HMS «Sportsman» που ενέδρευε στη περιοχή και κόπηκε στα δύο.

Το Μάιο του 1944 οι διεσπαρμένες γερμανικές φρουρές στα νησιά του Αιγαίου αντιμετώπιζαν, λόγω της έντονης δράσης της RAF στη περιοχή, τεράστιο πρόβλημα ανεφοδιασμού. Για τις κατοκικές δυνάμεις είχαν απομείνει εν χρήσει μόνο 16 μικρά και μεγάλα μεταγωγικά σκάφη για μεταφορές εφοδίων συνολικού εκτοπίσματος 15.000 t, ενώ η κακοκαιρία στις ελληνικές θάλασσες κρατούσε επί μεγάλο χρονικό διάστημα τα επιταγμένα καΐκια δεμένα στα λιμάνια.

Η γερμανική ναυτική διοίκηση αποφάσισε τότε να διοργανώσει μία νηοπομπή, τη μεγαλύτερη από το 1941, για να μεταφέρει εφόδια και καύσιμα στη Κρήτη. Τη νηοπομπή αυτή θα αποτελούσαν τα μεταγωγικά πλοία «Tanais» (πρώην ελληνικό εμπορικό ατμόπλοιο) 1.545 t, το «Sabine» (πρώην ιταλικό «Salvatore») 2.252 t, και το «Gertrud» (πρώην δανέζικο «Gerda Toft»), 1.960 t. Ως συνοδεία τους διατέθηκαν πρώην ιταλικά σκάφη που χρησιμοποιούσαν οι Γερμανοί: торπιλοβόλα TA-14 (πρώην «Turbine»), TA 14 (πρώην «Castelfidardo»), TA-17



Το γερμανικό εξοπλισμένο μεταγωγικό «Carola» 1.348t νοτιοανατολικά του Πειραιά, στις 6 Σεπτεμβρίου 1944, δέχεται επίθεση των Beaufighter της 252 και 603 Μοίρας

(πρώην «San Martino») και τα TA-19 (πρώην «Catalafimi»), καθώς και μερικά ακόμα εξοπλισμένα κυρίως με αντιαεροπορικά πυροβόλα περιπολικά σκάφη και ακταιωφοί. Η νηοπομπή απέπλευσε από τον Πειραιά το απόγευμα της 31ης Μαΐου 1944 με πορεία για το Ηράκλειο. Για τη προστασία της από αεροπορικές επιθέσεις θα περιπολούσαν καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας πάνω από τα πλοία σχηματισμοί από Arado 196 και Ju-88.

Η RAF με τη σειρά της, πλήρως ενήμερη για τις κινήσεις των Γερμανών (από τις αερο-αναγνωρίσεις αλλά και τις ελληνικές αντιστασιακές οργανώσεις), προετοίμασε τη μεγαλύτερη αεροπορική δύναμη κρούσης που είχαν συγκεντρώσει μέχρι τότε οι Βρετανοί στη Μεσόγειο, για να επιτεθεί σε νηοπομπή, την 1η Ιουνίου. Υπολογίζοντας τη ταχύτητα και τη πορεία των μεταγωγικών σκαφών, σχεδιάστηκε η επίθεση να πραγματοποιηθεί βορείως της Κρήτης από δύο κύματα αεροσκαφών. Το πρώτο κύμα θα αποτελούσαν 18 βομβαρδιστικά Baltimore της 15ης Μοίρας SAAF (Νοτιοαφρικανικής Αεροπορίας) και της 454 Μοίρας RAAF (Αυστραλιανής Αεροπορίας), καθώς και 12 B-26 Marauder της 24ης Μοίρας SAAF. Αυτά θα συνοδεύονταν από 13 Spitfire μακράς ακτίνας δράσης της 94ης και της 213ης Μοίρας της RAF και τέσσερα Mustang III (επίσης της 213 Μοίρας). Το δεύτερο κύμα της βρετανικής δύναμης κρούσης θα αποτελούσαν μαχητικά / торπιλοπλάνα αεροσκάφη Beaufighter.

Τα βομβαρδιστικά του πρώτου κύματος επεσήμαναν τη γερμανική νηοπομπή 50 km περίπου βορείως του λιμανιού του Ηρακλείου και επιτέθηκαν αμέσως εναντίον της. Τα Baltimore που προηγήθηκαν έπληξαν με μία βόμβα το πίσω κα-



1η Ιουνίου 1944, το χτυπημένο μεταγωγικό «SABINE» προσπαθεί να αποφύγει τις επιθέσεις των συμμαχικών αεροσκαφών βορείως των ακτών της Κρήτης, εκπέμποντας πυκνό προπέτασμα καπνού.

τάστρωμα του «Sabine». Πέντε λεπτά αργότερα τα Beaufighter που ακολουθούσαν, εφορμώντας από τη κατεύθυνση του ήλιου έπληξαν τα γερμανικά πλοία με ρουκέτες και πυρά πυροβόλων 20 mm. Το σχηματισμό των Beaufighter αποτελούσαν δέκα αεροσκάφη της 252 Μοίρας, οκτώ της 603, τέσσερα της 16ns (SAAF) και δύο μαχητικά / βομβαρδιστικά της 227 Μοίρας της RAF. Το αεροπλάνο του επικεφαλής της δύναμης κρούσης, αντισμηνάρχου Μείχαργκ της 252 Μοίρας κτυπήθηκε από τα σφοδρά αντιαεροπορικά πυρά των γερμανικών σκαφών συνοδείας και συνεντρίβη φλεγόμενο στη θάλασσα δίπλα σε ένα μεταγωγικό. Καταρρίφθηκε επίσης ένα ακόμα Beaufighter της 603 Μοίρας και το πλήρωμά του σκοτώθηκε, ενώ ένα αεροσκάφος της 16ns Μοίρας κτυπημένο στράφηκε νότια και πραγματοποίησε αναγκαστική προσγείωση στη Κρήτη. Τα δύο Beaufighter της 227 Μοίρας επιτέθηκαν σε δύο γερμανικά Arado που προσπάθη-



1η Ιουνίου 1944, 50 km βόρεια από τις ακτές της Κρήτης: το γερμανικό εξοπλισμένο μεταγωγικό «GERTRUD» κάτω από τα πυρά των ρουκετών των Βρετανικών Beaufighter.

σαν να αντιδράσουν στην επίθεση και κατέρριψαν το ένα από αυτά. Από τα πυρά, όμως του άλλου κτυπήθηκε το αεροσκάφος με πλήρωμα τους υποσημναγούς Τζων Τζόουνς και Ρόναλντ Ουίλσον, οι οποίοι επίσης πραγματοποίησαν αναγκαστική προσγείωση στη Κρήτη, όπου διασώθηκαν και φυγαδεύτηκαν από αντάρτες της περιοχής.

Τα αποτελέσματα της επίθεσης των Beaufighter, σε αντίθεση με εκείνα των βομβαρδιστικών που προηγήθηκαν, ήταν συντριπτικά για τα πλοία της νηοπομπής. Το κτυπημένο «Sabine» επλήγη αρκετές φορές ακόμα και στο πλοίο ξέσπασαν εκτεταμένες πυρκαγιές. Το «Gertrud» κτυπήθηκε στο μηχανοστάσιο, ενώ από τα πυρά πυροβόλων και πολυβολισμούς των αεροσκαφών σαρώθηκε το κατάστρωμα και η γέφυρα του «Tanais», αναγκάζοντας πολλά μέλη του πληρώματός του να πηδήξουν στη θάλασσα για να σωθούν! Τελικά το «Tanais», με υπερκατασκευές πνιγμένες στον καπνό από τις φωτιές που είχαν ξεσπάσει στο εσωτερικό του, κατάφερε να φθάσει στο λιμάνι του Ηρακλείου στις 22.10, όπου σε λίγο κατέπλευσε και το κτυπημένο торπιλοβόλο TA-16. Λίγο αργότερα μέσα στη νύκτα εννέα βομβαρδιστικά Wellington της 38ns Μοίρας της RAF επιτέθηκαν στη περιοχή, προκαλώντας με τις βόμβες τους περισσότερες καταστροφές και πυρκαγιές στα πλοία και στις εγκαταστάσεις του λιμανιού.

Στις τέσσερις τα ξημερώματα το торπιλοβόλο TA-19 μπόρεσε να ρυμουλκήσει στο λιμάνι το καιόμενο μεταγωγικό «Gertrud», ενώ το κουφάρι του «Sabine», που μόλις μπορούσε ακόμα να επιπλέει, торπιλίστηκε και βυθίστηκε από ένα από τα γερμανικά πολεμικά σκάφη συνοδείας που είχαν επιβιώ-



Αεροφωτογραφία της USAAF (από ύψος 23.200 ft) κατά την διάρκεια βομβαρδισμού των εγκαταστάσεων του Ναυστάθμου της Σαλαμίνας από βαριά βομβαρδιστικά B-17 «Flying Fortress» της 483 Σμηναρχίας Βομβαρδισμού, τον Σεπτέμβριο του 1944.

σει από την επιδρομή και επέστρεφαν στο Πειραιά.

Όμως οι ατυχίες των γερμανικών πλοίων δεν είχαν τελειώσει ακόμα... Μία ημέρα αργότερα ένας σχηματισμός από έντεκα B-26 Marauder της 24ης Μοίρας, εννέα Baltimore της 15^{ης} και δύο ακόμα της 454 Μοίρας επιτέθηκε στο Ηράκλειο. Οι βρετανικές βόμβες κτύπησαν το «Gertrud» που κάπνιζε ακόμα και παρέμενε πλήρες φορτίου πυρομαχικών, καυσίμων και άνθρακα. Σε λίγο το μεταγωγικό εξερράγη, προκαλώντας μεγάλες ζημιές στις εγκαταστάσεις και στις αποθήκες του λιμανιού. Ακόμα βυθίστηκε το торπιлобόλο TA-16 που ήταν δεμένο δίπλα του, ενώ τα επιτιθέμενα αεροσκάφη απομακρύνθηκαν χωρίς απώλειες. Το μόνο από τα γερμανικά μεταγωγικά της νηοπομπής αυτής, που είχε αποφύγει τη βύθιση, το «Tanais», торπιλίστηκε και βυθίστηκε μερικές ημέρες αργότερα στις 9 Ιουνίου καθώς επέστρεφε στο Πειραιά, από το βρετανικό Υ/Β HMS «Vivid».

Τον Ιούνιο, λόγω των προσφάτων απωλειών που είχαν υποστεί οι δυνάμεις του Γερμανικού Ναυτικού στο Αιγαίο ενισχύθηκαν με την άφιξη μερικών εμπορικών σκαφών. Ανάμεσα τους ήταν τα παλαιά βουλγαρικά ατμόπλοια «Burgas», «Zar Ferdinand» και «Lola», όπως και τα ποταμόπλοια «Laudon» και «Ergerau». Στο μεταξύ στις 11 Ιουνίου μία μεγάλη νηοπομπή μεταφοράς εφοδίων προς τη Λέρο και τη Ρόδο, απέπλευσε από τον Πειραιά. Σε αυτή συμμετείχαν τα μεταγωγικά «Carola», «Agathe» και «Celsius», για τη συνοδεία των οποίων διατέθηκαν τα торπιлобόла TA-14, TA-17 και TA-19. Παρά τις σποραδικές αεροπορικές επιθέσεις που δέχθηκε αλλά και τη προσπάθεια προσβολής της από το Υ/Β «Vivid», η νηοπομπή αυτή έφθασε στο προορισμό της. Όμως, στα μέσα του επόμενου μήνα δύο από τα σκάφη της συνοδείας της, επρόκειτο να τεθούν εκτός μάχης λόγω μίας βρετανικής καταδρομικής επιχείρησης δολιοφθο-



Το μεταγωγικό «Luneburg», βυθίζεται στο Αιγαίο στις 28/04/1944, μετά το торπιλισμό του από το βρετανικό Υ/Β HMS «Sportsman».

ράς στο κόλπο Παρθένι της κατεχόμενης Λέρου. Εκεί κατά τις νυκτερινές ώρες της 18ης Ιουλίου 1944, τρία κανό επανδρωμένα με καταδρομείς του SBS (Special Boat Squadron), διείσδυσαν ανάμεσα στα αγκυροβόλια των γερμανικών σκαφών και τοποθέτησαν μαγνητικές νάρκες στα ύφαλα των γερμανικών торπιλοβόλων TA-14 και TA-17. Λίγο αργότερα, οι εκρήξεις των ναρκών προκάλεσαν μεγάλες ζημιές και εισροή μεγάλων ποσοτήτων υδάτων στο κήτος των σκαφών. Την επόμενη ημέρα το TA-19 καθώς επέστρεφε στη Λέρο από μία περιπολία στο Αιγαίο, δέχτηκε καίρια πλήγματα από ρουκέτες ενός βρετανικού Beaufighter, που επιτέθηκε εναντίον του. Το πλοίο μπόρεσε να φθάσει στο Παρθένι, όπου Ιταλοί δύτες πραγματοποίησαν στα τρία торπιλοβόλα πρόχειρες συγκολλήσεις και ελασματοουργικές επισκευές στα ύφαλά τους, ενώ στη συνέχεια μέρες αργότερα, εστάλησαν για μόνιμες επισκευές στο ναυπηγείο του Σκαρμαγκά. Οι δυνάμεις του 9ου Στολίσκου του Γερμανικού Ναυτικού στο Αιγαίο, στις δυνάμεις του οποίου ανήκαν τα τρία σκάφη, είχαν πλέον εκμηδενιστεί!

Κατά τη διάρκεια του Αυγούστου του 1944 η γερμανική στρατιωτική διοίκηση άρχισε να σχεδιάζει τη σταδιακή αποχώρηση των κατοικιών στρατευμάτων από την Ελλάδα. Ο ανεφοδιασμός των φρουρών στα νησιά του Αιγαίου ήταν πλέον πολύ δύσκολος και γινόταν σχεδόν μόνο με αεροπορικές μεταφορές. Στις 30 Αυγούστου η προέλαση των σοβιετικών στρατευμάτων είχε φθάσει

στη κεντρική Ρουμανία, στερώντας τις πολύτιμες, για τη γερμανική πολεμική μηχανή, προμήθειες υγρών καυσίμων. Όταν οι Σοβιετικοί έφθασαν μέχρι τα ανατολικά σύνορα της Γιουγκοσλαβίας, οι Γερμανοί αποφάσισαν να χρησιμοποιήσουν τα πλοία που απέμεναν και κυρίως την Αεροπορία τους για να μεταφέρουν όσα στρατεύματα και εφόδια μπορούσαν, από τα νησιά του Αιγαίου και τη Κρήτη, προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Έτσι άρχισαν να συγκεντρώνονται, κυρίως στη περιοχή των αεροδρομίων, στα λιμάνια, αλλά και σε παραλίες της Αττικής, 150 περίπου μεταγωγικά και βομβαρδιστικά αεροσκάφη, υδροπλάνα και αεράκατοι, για να φέρουν σε πέρας το έργο της εκκένωσης. Εναντίον αυτού του ελκυστικού στόχου σύντομα στράφηκαν οι δυνάμεις των βαρέων βομβαρδιστικών της 15^{ης} Αμερικανικής Αεροπορικής Δύναμης (USAAF), που επιχειρούσε στη Μεσόγειο, καταστρέφοντας κατά τη διάρκεια τεσσάρων μεγάλων επιδρομών αρκετά γερμανικά αεροσκάφη.

Παράλληλα η RAF συνέχισε με επιθετικές περιπολίες στο Αιγαίο να επισημαίνει και να καταστρέφει όσα εχθρικά σκάφη επιχειρούσαν να πλεύσουν στο Αιγαίο. Αργά το απόγευμα της 5^{ης} Σεπτεμβρίου ένα βρετανικό Baltimore σε αποστολή αναγνώρισης επεσήμανε σε μία εχθρική νηοπομπή το μεταγωγικό «Carola» που έπλεε, συνοδεία δύο πολεμικών σκαφών για αντιαεροπορική προστασία, με μικρή ταχύτητα προς Βορρά κοντά στη Μήλο, με κάλυψη από αέρος από μία αεράκατο Bv-138.



22 Σεπτεμβρίου 1944. Η γερμανική ναρκοθέτις «Drache» στο Βαθύ της Σάμου δέχεται την επίθεση των Beaufighter της 252 και 603 Μοίρας της RAF.

Τα χαράματα της επόμενης ημέρας οκτώ αεροσκάφη της 252 Μοίρας εξοπλισμένα με ρουκέτες και τέσσερα ακόμα της 603 Μοίρας για κάλυψη τους που επιχειρούσαν από αεροδρόμια της Κύπρου, προσπάθησαν να προσβάλλουν τη νηοπομπή στο μέγιστο της ακτίνας δράσης των Beaufighter. Τα βρετανικά αεροπλάνα εντόπισαν τα εχθρικά πλοία στο Σαρωνικό κόλπο, λίγο έξω από τις ακτές της Αττικής και επιτέθηκαν εναντίον της με ρουκέτες και πυροβόλα, δέχθηκαν όμως ένα καταγισμό από αντιαεροπορικά πυρά των 37 και των 20 mm. Πάντως το μεταγωγικό είχε υποστεί σοβαρές ζημιές από τα βρετανικά πυρά, αλλά κατόρθωσε να φθάσει στο Πειραιά, όπου επισκευάστηκε πρόχειρα. Τελικά το «Carola» ήταν ένα από τα πλοία που ανατίναξαν οι Γερμανοί στις 10 Οκτωβρίου για να φράξουν την είσοδο του λιμανιού του Πειραιά, καθώς αποχωρούσαν από τη ελληνική πρωτεύουσα.

Την επόμενη ημέρα η 252 Μοίρα επέδραμε με οκτώ αεροσκάφη της και οκτώ ακόμα της 603 εναντίον του λιμανιού της Παροικιάς στη Πάρο, όπου είχε επισημανθεί το ναρκαλιευτικό «Nordstern», 260 t και ένα ακόμα μικρότερο σκάφος. Τα Beaufighter σφυροκόπησαν τα δύο πλοία καταστρέφοντας ακόμα και τις εγκαταστάσεις στο λιμάνι. Ένα αεροσκάφος κτυπήθηκε από τα γερμανικά πυρά, αλλά όλα επέστρεψαν στη βάση τους.

Στις 19 Σεπτεμβρίου άλλα αεροσκάφη της 252

Μοίρας, εντόπισαν και επιτέθηκαν στην Άνδρο στο μικρό τάνκερ «Elli», 272 t. Με τα πρώτα πλήγματα ρουκετών που δέχθηκε το μικρό σκάφος ανεφλέγη, εξερράγη και βυθίστηκε.

Το πρωινό της 22ας Σεπτεμβρίου η 252 Μοίρα, συνεχίζοντας ακατάπαυστα τη δράση της στο Αιγαίο, έστειλε ένα αεροσκάφος της σε μία πεντάωρη περιπολία πάνω από τη Σάμο και τη Λέρο. Το Beaufighter αυτό με χειριστή τον υποσημηναγό Πάντυ Ουόρνττ επισήμανε μέσα στο λιμάνι Βαθύ στη Σάμο έναν σημαντικό στόχο: το «Drache», πρώην πλοίο υποστήριξης υδροπλάνων του Γιουγκοσλαβικού Ναυτικού 1.870 t, που οι Γερμανοί είχαν μετατρέψει σε ναρκοθέτιδα και μέχρι τότε είχε διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στο Αιγαίο, στη μεταφορά των γερμανικών στρατευμάτων προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Το ίδιο μεσημέρι η 252 Μοίρα έστειλε εναντίον του οκτώ αεροσκάφη υπό την διοίκηση του μοιράρχου της, συνοδευόμενα από τέσσερα ακόμα της 603, προς τη Σάμο.

Στη περιοχή του στόχου τα Beaufighter χωρίστηκαν και τα αεροσκάφη της 603 Μοίρας, πετώντας χαμηλά πάνω από το νησί, έπληξαν με πυρά των πυροβόλων τους τα γερμανικά αντιαεροπορικά πυροβολεία, ενώ τα υπόλοιπα αεροσκάφη έπληξαν το γερμανικό σκάφος με 12 περίπου ρουκέτες των 60 lb. Μία σειρά από εκρήξεις και πυρκαγιές σημειώθηκαν στο «Drache», το οποίο μία εναέρια αναγνώριση την επόμενη ημέρα ανέφερε ως «καμένο κουφάρι».

Ένα ακόμα μεταγωγικό πλοίο εντοπίστηκε από ένα Baltimore της 459 Μοίρας (RAF) στο ανατολικό Αιγαίο την 23η Σεπτεμβρίου. Επρόκειτο για το «Orion», ένα εμπορικό σκάφος 700 t που συμμετείχε και αυτό στην απομάκρυνση των γερμανικών στρατευμάτων. Το Baltimore ακολούθησε το εχθρικό πλοίο, το οποίο κατέφυγε για προστασία στο νησί Δονούσα. Λίγο πριν από το μεσημέρι της ίδιας ημέρας έφθασαν (ειδοποιημένα) στη περιοχή, επτά αεροσκάφη της 252 και τέσσερα της 603 Μοίρας, υπό τη διοίκηση του σημηναγού Φάουλερ. Το «Orion», το οποίο είχε αγκυροβολήσει για κάλυψη δίπλα σε μία βραχώδη ακτή του νησιού, δέχθηκε μία καταγίδα από ρουκέτες των 25 και των 60 lb, αλλά με τα δραστικά αντιαεροπορικά πυρά των 20 και των 37 mm που ανταπέδωσαν οι Γερμανοί πυροβολητές έπληξαν τρία από τα επιτιθέμενα Beaufighter, το ένα από τα οποία συνετρίβη λίγο



Στο κατάστρωμα του Α/Τ ΤΑ-15, στις 21 Νοεμβρίου 1943.

αργότερα. Καθώς τα βρετανικά αεροσκάφη απομακρύνονταν από τη Δονούσα μία μεγάλη έκρηξη και μία στήλη μαύρου καπνού που ακολούθησε σημάδεψαν την τύχη του πλοίου - στόχους τους. Μία ομάδα Beaufighter που στάλθηκε στο σημείο αυτό αργότερα, στις 18:48, βρήκε το «Ορίον» να έχει εξοκείλει καιόμενο σε μία γειτονική παραλία και το αποτελείωσε.

Ενώ οι Γερμανοί συνέχιζαν νύκτα και ημέρα να μεταφέρουν με κάθε τρόπο στρατεύματα και εφόδια από τα νησιά προς τα λιμάνι της κεντρικής Ελλάδας, τα βρετανικά Beaufighter εξακολουθούσαν να ανακαλύπτουν πλωτούς στόχους στο Αιγαίο. Στις 27 Σεπτεμβρίου ο αντισμήναρχος Μπάτλερ επικεφαλής οκτώ αεροσκαφών της 252 Μοίρας, επιτέθηκε και βύθισε στο λιμάνι της Άνδρου το μεταγωγικό σκάφος «Helly» (πρώην ελληνικό ατμόπλοιο «Ισμήνη»), 314 t.

Στο μεταξύ το Γερμανικό Ναυτικό, για να καλύψει την έλλειψη μεγάλων πολεμικών σκαφών στη περιοχή, διέταξε τη μετάβαση από την Αδριατική στο Αιγαίο, των τορπιλοβόλων ΤΑ-37, ΤΑ-38 και ΤΑ-39 (και αυτά πρώην κατεσχεμένα σκάφη από το Ιταλικό Ναυτικό). Υπό τη διοίκηση του πλωτάρχη Βέρνερ Λάγκε, τα τρία σκάφη απέπλευσαν τις πρώτες νυκτερινές ώρες της 20ης Σεπτεμβρίου 1944 από τη Τεργέστη και κατευθύνθηκαν προσεκτικά για να αποφύγουν τη συμμαχική αναγνώριση προς τα στενά του Οτράντο. Τη νύκτα της 23ης Σεπτεμβρίου, έπειτα από μία εμπλοκή με τα βρετανικά αντιτορπιλικά HMS «Belvoir» και HMS «Whaddon», τα γερμανικά τορπιλοβόλα έφθασαν στο λιμάνι της

Κέρκυρας. Από εκεί τις επόμενες ημέρες κατευθύνθηκαν προς τη Πάτρα και κατόπιν στο Πειραιά, από όπου κατά το επόμενο χρονικό διάστημα χρησιμοποιήθηκαν για τη προστασία νηοπομπών εκκένωσης στρατευμάτων από την Αττική προς τη Θεσσαλονίκη.

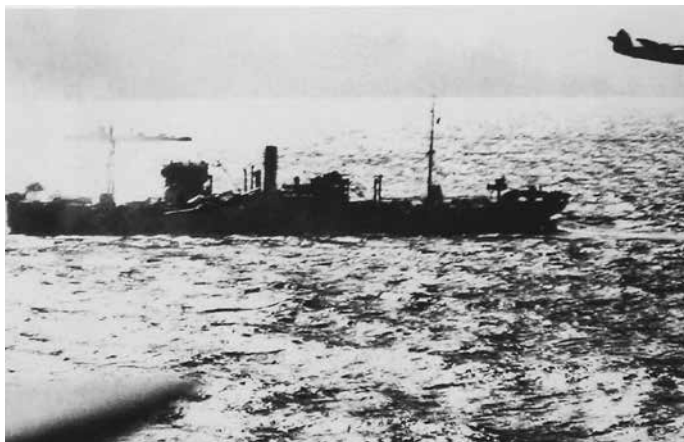
Το Σεπτέμβριο 1944 επίσης, για να παρεμποδίσει τις μεταφορές γερμανικών δυνάμεων από τα νησιά προς την ηπειρωτική Ελλάδα, το Βρετανικό Ναυτικό διέθεσε στο Αιγαίο μία «ΑΞΙΟΣ» ημείωτη σε αεροπορική ισχύ ναυτική δύναμη, αποτελού-

μενη από έξι αεροπλανοφόρα συνοδείας, επτά καταδρομικά και 19 αντιτορπιλικά. Το ίδιο χρονικό διάστημα, οι Γερμανοί εκτός των απωλειών τους σε μεγάλα και μικρά σκάφη στις ελληνικές θάλασσες, έχασαν και τα τρία τελευταία επιχειρησιακά υποβρύχια που διέθεταν στην Ανατολική Μεσόγειο: Το U-407 βυθίστηκε στις 19 Σεπτεμβρίου, μετά από καταδίωξη από το πολωνικό αντιτορπιλικό «Garland» και τα U-565 και U-595, πέντε ημέρες αργότερα καταστράφηκαν μέσα στο ναύσταθμο Σαλαμίνας, μετά από επίθεση βαρέων βομβαρδιστικών της USAAF που δέχθηκαν.

Το ίδιο δυσμενείς για το Γερμανικό Ναυτικό, ήταν οι συνθήκες και κατά τον επόμενο μήνα. Στις 7 Οκτωβρίου, το τορπιλοβόλο ΤΑ-37 και το ανθυποβρυχιακό σκάφος UJ-2102 βυθίστηκαν μετά την εμπλοκή τους τις νυκτερινές ώρες με τα βρετανικά αντιτορπιλικά HMS «Thermagant» και HMS «Tuschan». Στις 13 Οκτωβρίου το ΤΑ 38 προσέκρουσε κατά την έξοδο του από το λιμάνι του Βόλου, σε ημιβυθισμένο πλοίο και υπέστη ανεπανόρθωτες ζημιές, ενώ το ΤΑ 39 βυθίστηκε στις 16 Οκτωβρίου στο Αιγαίο, μετά από τη πρόσκρουση σε νάρκη.

Δύο ημέρες μετά την αποχώρηση των γερμανικών κατοχικών στρατευμάτων και την απελευθέρωση της Αθήνας, το αποβατικό τύπου MFP F 123, βυθίστηκε μετά από βρετανική αεροπορική επίθεση μέσα στο λιμάνι του Βόλου. Ένα ακόμα MFP το F-497 έφθασε από τη Λέρο στη Θεσσαλονίκη στις 20 Οκτωβρίου. Μαζί του μέχρι τα ανοικτά της Σάμου, έπλεε και το F-370 και το εξοπλισμένο πλοiάριο «Lerche», όπου τα δύο σκάφη, αναχαι-

τίστηκαν και βυθίστηκαν από τα πυρά συμμαχικών πολεμικών σκαφών. Τα τελευταία σκάφη του Γερμανικού Ναυτικού στο βόρειο Αιγαίο ήταν οι ναρκοθέτιδες «Zeus» (πρώην τροποποιημένο ιταλικό εμπορικό «Francesco Morosini», το 2.423 t «Alula», το «Gallipoli» και το «Otranto», τα αποβατικά MFP F-497 και F-898 και μερικά μικρότερα πλοία. Τα περισσότερα από τα σκάφη αυτά καταστράφηκαν μέχρι τα τέλη του ίδιου μήνα από τις επιθέσεις των αεροσκαφών της βρετανικής Ναυτικής Αεροπορίας ή βυθίστηκαν σκόπιμα από τους



Φεβρουάριος 1944, το γερμανικό μεταγωγικό «LISA» λίγο πριν χτυπηθεί από τοπική μαχητικού Beaufighter, η οποία το έστειλε τελικά στο βυθό του Αιγαίου.

Γερμανούς για να φράξουν τις εισόδους στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Ελάχιστοι αξιωματικοί από τα πληρώματα τους αναχώρησαν αεροπορικώς για τη Γερμανία, ενώ οι υπόλοιποι άνδρες τους χρειάστηκε να πολεμήσουν σαν πεζικάριοι, διασχίζοντας τη Πουγκοσλαβία.

Κατά τη διάρκεια της δίμηνης εκκένωσης των γερμανικών στρατευμάτων από την Ελλάδα, το φθινόπωρο του 1944 το Γερμανικό Ναυτικό μπόρεσε να μεταφέρει από τα νησιά και από τα λιμάνια της νότιας Ελλάδας 37.138 άνδρες. Στις αποστολές αυτές χρησιμοποιήθηκαν 52 σκάφη διαφόρων τύπων, από τα οποία απωλέστηκαν τα 29. Μέχρι τα τέλη του Οκτωβρίου, όταν οι τελευταίες κατοχικές δυνάμεις εγκατέλειψαν τη Μακεδονία, παρέμειναν αποκομμένοι περίπου 18.500 Γερμανοί στις τοπικές φρουρές στη Κρήτη, στη Ρόδο, στη Λέρο, στη Κώ, στη Μήλο και μερικά μικρότερα νησιά της Δωδεκανήσου. Για τα στρατεύματα αυτά η διαταγή που δόθηκε ήταν να «υπερασπίσουν τις θέσεις τους, πολεμώντας μέχρι το τελευταίο φυσίγγιο!»

Το τέλος των δυνάμεων του άξονα στο Αιγαίο

Στα τέλη του 1944, η κατάσταση των γερμανικών απομονωμένων φρουρών στην Ελλάδα διαμορφωνόταν ως εξής:

Στη Κρήτη, μετά την εκκένωση της 22ας Μεραρχίας Πεζικού, παρέμειναν 12.000 άνδρες της 133ης Festung division (Μεραρχίας Οχυρών), ένα σύνταγμα Πυροβολικού, ένα σύνταγμα Μηχανικού,

δύο Τάγματα Ασφαλείας (Sicherungsbatallione), καθώς και 4.700 Ιταλοί εθελοντές. Οι δυνάμεις αυτές υπό τη διοίκηση του υποστράτηγου Μπέντακ, είχαν περιχαρακωθεί σε αμυντικούς θύλακες γύρω από τα Χανιά και το αεροδρόμιο του Μάλεμε.

Στη Ρόδο, ο διοικητής των γερμανικών δυνάμεων υποστράτηγος Ούλριχ Κλέεμαν, διοικητής των στρατευμάτων Ανατολικού Αιγαίου, αντικαταστάθηκε από τον υποστράτηγο Όττο Βάγκενερ, ο οποίος ήταν φανατικός ναζί. Στις 14 Δεκεμβρίου 1944 οι δυνάμεις της Μεραρχίας που είχαν απομείνει στο νησί, αναδιοργανώθηκαν σε σχηματισμό επιπέδου ταξιαρχίας, η οποία ονομάστηκε Panzergrenadier Brigade "Rhodos" (Ταξιαρχία Τεθωρακισμένων Γρεναδιέρων "Ρόδος"). Στη γειτονική Κω είχαν απομείνει το XI Τάγμα της 999ης Μεραρχίας, το επιτελείο του 957ου Συντάγματος Πεζικού Οχυρών το 2./960 Απόσπασμα Πυροβολικού και κάποιες δυνάμεις πιστών Ιταλών Μελανοχιτώνων.

Στη Λέρο είχαν οχυρωθεί το 968ο Σύνταγμα Πεζικού Οχυρών (Fesungsinfanterieregiment) και του IX Τάγματος του 999ου Συντάγματος Πεζικού. Επίσης οι άνδρες του 624^{ου} Αποσπάσματος Ναυτικού Πυροβολικού (Marineartillerieabteilung) υπό τη διοίκηση του Πλωτάρχη Χούφσμπερτ χρησιμοποιήθηκαν για την επισκευή και επαναφορά σε λειτουργία των περισσότερων από τις ιταλικές επάκτιες πυροβολαρχίες των 15,2 cm, που ήταν διάσπαρτες στο νησί. Μέχρι την εκκένωση των γερμανικών στρατευμάτων από την Ελλάδα τον Οκτώβριο 1944, στη Λέρο είχε την έδρα του ο



Το KJ-25 που μεταφέρει τον υποστράτηγο Βάγγενερ και αξιωματικούς του επιτελείου του, προσεγγίζει στο βρετανικό A/T HMS «ACTIVE», κατά τις διαδικασίες παράδοσης των γερμανικών στρατευμάτων στα Δωδεκάνησα, στις 7 Μαΐου 1945.

Ανώτερος Ναυτικός Διοικητής Δωδεκανήσου, πλοίαρχος Μπένεκε. Κατόπιν τη Διοίκηση ανέλαβε ο διοικητής του λιμένα Παρθενίου πλωτάρχης Φέτζερ μέχρι τον Φεβρουάριο 1945, οπότε αντικαταστάθηκε από τον υποπλοίαρχο Μπράχβογκελ διοικητή του Στολίσκου Παράκτιας Αμύνης Δωδεκανήσου, τα σκάφη του οποίου ανέλαβαν καθήκοντα Άμυνας Λιμένος. Στη δύναμη του στολίσκου αυτού ανήκαν δύο Αποβατικά Σκάφη Πεζικού I - Boote (τα I-O-9 και I-O-91) από τα οκτώ συνολικά ανάλογα αποβατικά που διέθετε ο Στολίσκος "L" στη Ρόδο, έξι KFK (Εξοπλισμένα Αλιευτικά), ένα μικρό αριθμό από μηχανοκίνητους ακάτους και το εξοπλισμένο σκάφος αναψυχής «Luzie».

Επίσης μέχρι τα τέλη του 1944, είχε ενταχθεί στη Ταξιαρχία Τεθωρακισμένων Γρεναδιέρων "Ρόδος", ένα Pionierlandungs Bataillon (Αποβατικό Τάγμα Μηχανικού), το οποίο χρησιμοποιούσε 3 Αποβατικά Εφόδου (Sturmbooten) και επτά σκάφη PiLB (Αποβατικά Μηχανικού). Μαζί με αυτά από το νησί, επιχειρούσε επίσης ένας μικρός στόλος αποτελούμενος από 30 καΐκια διαφόρων μεγεθών και μικρών πλοιαρίων (ιταλικά λάφυρα), τα οποία οι γερμανικές δυνάμεις χρησιμοποιούσαν για μεταφορές ανδρών και εφοδίων προς τα γύρω νησιά. Από την Άνοιξη του 1944, ο λόχος Επάκτιων Κυνηγών (Kustenjager) που είχε παραμείνει στη Ρόδο, με επικεφαλής τον υπολοχαγό Μέρτερμαν άρχισε τη διενέργεια μικρών καταδρομικών αποστολών,

εναντίον των συμμαχικών δυνάμεων που δρούσαν στη περιοχή. Σε μία από τις αποστολές αυτές, στις 7 Απριλίου, οι Kustenjager αιχμαλώτισαν μία μικρή δύναμη Βρετανών commando στα Αλίμνια, καθώς και το καΐκι LS-24 που χρησιμοποιούσαν. Στις 26 Αυγούστου 1944, οι άνδρες του Μέρτερμαν σημείωσαν μία μεγάλη επιτυχία όταν αιφνιδίασαν μετά από ενέδρα σε όρμο νησίδας της περιοχής και αιχμαλώτισαν το ταχύπλοο βρετανικό περιπολικό HDML-1381, μαζί με το πλήρωμά του. Το σκάφος αυτό μεταφέρθηκε στη Λέρο. Όπου έδρασε μέχρι το τέλος του πολέμου, στην υπηρεσία των Kustenjager (KJ-25), αποτελώντας το σημαντικότερο πολεμικό σκάφος στην υπηρεσία των Γερμανών.

Στις 27 Οκτωβρίου 1944, 61 άνδρες του Ελληνικού Ιερού Λόχου και οι Βρεανοί καταδρομείς αποβιβάστηκαν στο νησί της Τήλου, όπου εξουδετέρωσαν ένα γερμανικό λόχο του IX/999 της φρουράς. Ο υποστράτηγος Βάγγενερ από τη Ρόδο, δεν άφησε τη πράξη αυτή αναπάντητη, στέλνοντας ένα λόχο πεζικού με επικεφαλής τον λοχαγό Γέρινγκερ ενισχυμένο με βαρέα όπλα στο νησί. Οι δυνάμεις αυτές αποβιβάστηκαν σε ακτή της Τήλου τη νύκτα της 30ης Οκτωβρίου, μεταφερόμενες από δύο σκάφη Sturmboote και δύο PiLB. Παρά την υποστήριξη των ανδρών του Ιερού Λόχου από αέρος και θαλάσσης (με τα πυρά του αντιτορπιλικού ΒΠ «Ναυαρίνο»), οι Γερμανοί ανακατέλαβαν τελικά το νησί αφού υπέστησαν την απώλεια ενός PiLB, που βυθίστηκε έπειτα από την επίθεση βρετανικού αεροσκάφους. Η διατήρηση της γερμανικής φρουράς στο νησί αποδείχθηκε προβληματική, παρά τον τακτικό ανεφοδιασμό της από τη Ρόδο και την 1η Μαρτίου 1945 κατά την εκκένωσή της, δύο αποβατικά PiLB βυθίστηκαν από τα πυρά βρετανικών αντιτορπιλικών. Ήδη από τα τέλη του 1944, οι θαλάσσιες επικοινωνίες στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Λέρου, Κω και Ρόδου, είχαν δυσκολέψει σε μεγάλο βαθμό για τους Γερμανούς, λόγω της αυξημένης δράσης των συμμαχικών αντιτορπιλικών και τορπιλακάτων που περιπολούσαν νύκτα και ημέρα. Οι δυσκολίες αυτές συνέβαλλαν στην όξυνση του προβλήματος του επισιτισμού που αντιμετώπιζαν οι αποκομμένες γερμανικές φρουρές στα Δωδεκάνησα, όπως άλλωστε και ο ελληνικός πληθυσμός των νησιών. Ένα μικρό μέρος του ανεφοδιασμού των αμάχων σε τρόφιμα καλύφθηκε στις 5 Φεβρουαρίου 1945, από μία αποστολή

εφοδίων του Διεθνούς Ερυθρού Σταυρού. Όμως μετά την “όψιμη” κήρυξη του πολέμου της Τουρκίας εναντίον της Γερμανίας την... 1η Μαρτίου 1945, η γερμανική φρουρά της Ρόδου δεν είχε πλέον κανένα ενδοιασμό να οργανώνει επιδρομές αρπαγής στα απέναντι τουρκικά παράλια, από όπου τα αποβατικά σκάφη επέστρεφαν έμφορτα από κοπάδια αιγοπροβάτων και σάκους αλεύρι...!

Παρά τη δυσάρεστη τροπή που είχε λάβει για τους Γερμανούς ο πόλεμος στην Ευρώπη και την απομόνωση των δυνάμεων τους στο μακρινό νοτιοανατολικό Αιγαίο, ο υποστράτηγος Όττο Βάγκενερ ήταν αποφασισμένος να κρατήσει τις θέσεις του μέχρις εσχάτων. Πίστευε ότι, ίσως τα αεροδρόμια της Ρόδου θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σαν ενδιάμεσοι σταθμοί πτήσεων προςτην Ιαπωνία διαμέσω της Βιρμανίας, αλλά και σαν βάση καταδρομικών επιχειρήσεων εναντίον της Αιγύπτου!

Προσπάθησε ακόμα να χρησιμοποιήσει ένα απόθεμα 24 ιταλικών τορπιλών που υπήρχε στο νησί και διέταξε την αξιοποίησή τους για προσβολή συμμαχικών ναυτικών μονάδων που δρούσαν στα Δωδεκάνησα. Λόγω της έλλειψης τορπιλακάτων, οι Γερμανοί πειραματίστηκαν προσθέτοντας ένα τορπιλοσωλήνα σε ένα Sturmboot, ενώ στο αποβατικό I - O - 91 τοποθετήθηκε μία αυτόνομη πλωτή συσκευή / φορέας τορπίλης αποτελούμενη από δύο πλωτήρες υδροπλάνου, η οποία χρησιμοποιούσε για την πρόωσή της ένα κινητήρα τεθωρακισμένου. Μάλιστα, το I - O - 91 πραγματοποίησε τη τελευταία επιθετική αποστολή του Γερμανικού Ναυτικού στο Αιγαίο το 1945 κατά τη διάρκεια μίας επιδρομής στην Αστυπάλαια στις 16 Ιανουαρίου. Το σκάφος αυτό μαζί με το I - O - 9 υπό τη διοίκηση του υποπλοιάρχου Μπράχβογκελ, προσπάθησε να προσεγγίσει και να επιτεθεί μέσα σε σφοδρή θαλασσοταραχή εναντίον δύο βρετανικών αντιτορπιλικών που επισημάνθηκαν στη περιοχή. Το αποβατικό κατάφερε να πλησιάσει περίπου 330 m από τα εχθρικά πλοία, αλλά απέτυχε να στρέψει και να εξαπολύσει την τορπίλη του, εξαιτίας της ξαφνικής μηχανικής βλάβης που υπέστη στη μία από τις δύο μηχανές και τα μεγάλα κύματα που αντιμετώπιζε. Στο μεταξύ τα αντιτορπιλικά συνέχισαν την πορεία τους, χωρίς καν να αντιληφθούν την απειλή...

Στις 7 Μαΐου 1945 η γερμανική άμυνα στην

Ευρώπη είχε καταρρεύσει και ο Βάγκενερ, υπακούοντας στις διαταγές του αρχηγού του Γερμανικού Επιτελείου ναυάρχου Νταίνιτς, επικοινωνήσε δια του ασυρμάτου με τους Βρετανούς για να ρυθμίσει τον τόπο και τον χρόνο όπου θα διεξάγονταν οι διαπραγματεύσεις για τη παράδοση των δυνάμεών του. Την επόμενη ημέρα το σκάφος KJ 25 συναντήθηκε στα ανοικτά της Ρόδου με το βρετανικό αντιτορπιλικό HMS «Active», το οποίο συνόδευσε τον Βάγκενερ στη Σύμη. Στο μικρό αυτό ελληνικό νησί, υπογράφηκε η παράδοση των κατοκικών δυνάμεων στα Δωδεκάνησα, με την παρουσία συμμαχικής αντιπροσωπείας, καθώς και του Έλληνα διοικητή του Ιερού Λόχου, συνταγματάρχη Χριστόδουλου Τσιγάντε.

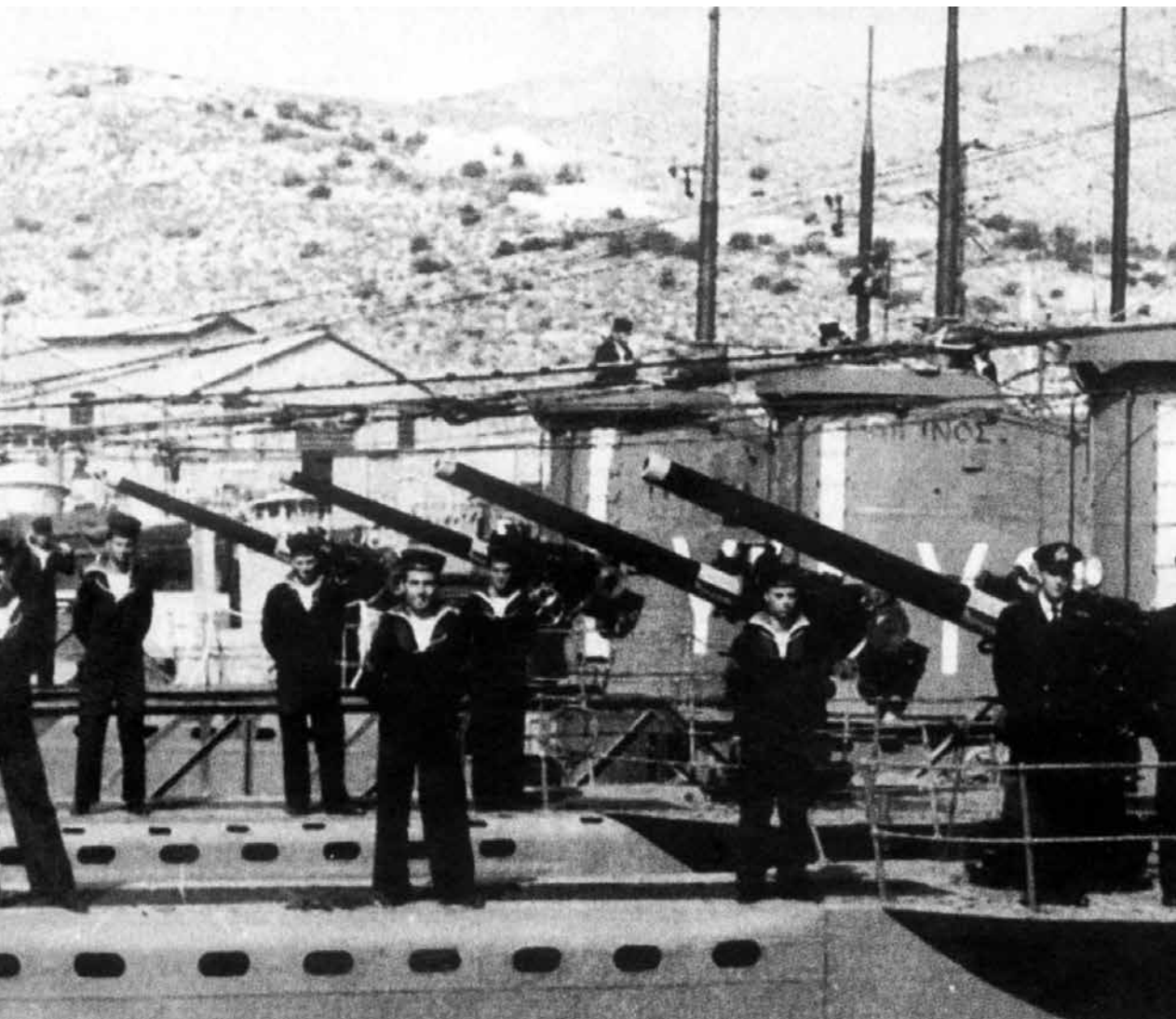
Από τα σκάφη που χρησιμοποίησε το Γερμανικό Ναυτικό, κατά τις απέλπιδες επιχειρήσεις στο Αιγαίο το τελευταίο έτος του πολέμου, ελάχιστα έπζησαν και παραδόθηκαν στους Βρετανούς. Σήμερα ακόμα, σε διάφορες περιοχές της Δωδεκανήσου τα ναυάγια αρκετών από αυτά στη θάλασσα της περιοχής, στέκονται μάρτυρες της ιστορικής περιόδου την οποία σημάδεψαν με τη δράση τους .

Βιβλιογραφία

- 1) Peter Schenk: KAMPF UM DIE AGAIS, Hamburg, Mittler, 2000.
- 2) Κωνσταντίνου Κογιόπουλου: ΣΕΛΙΔΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΝΕΟΤΕΡΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΛΕΡΟΥ 1912 – 1948, Πνευματικό Κέντρο Δήμου Λέρου, 2002.
- 3) Peter Smith, Edwin Walker: WAR IN THE AEGEAN, London, 1974.
- 4) Jean-Lois Roba : LES ALLEMANDS EN EGEE 1944-1945, Charleroi, France , 1987.
- 5) Walter Ansel : HITLER AND THE MIDDLE SEA, Durham, USA, 1972.
- 6) Γιάννη Τερνιώτη : Το Γερμανικό Ναυτικό στο Αιγαίο 1944-45. Περιοδικό Ναυτική Ιστορία, Εκδόσεις «Περσκόπιο», 2008.

Προέλευση Φωτογραφιών

- 1) Αρχείο του P.Schenk, διαμέσου του Κωνσταντίνου Κογιόπουλου.
- 2) Βρετανικά Αρχεία Β'ΠΠ στο Διαδίκτυο.
- 3) Φωτογραφικό Αρχείο USAAF .



Τα υποβρύχια τύπου U και V

Του **Ηλία Νταλούμη**
Δημοσιογράφου



Τα υποβρύχια «Αργοναύτης» Y15, «Δελφίν» Y9, «Πιπί- νος» Y8 και «Τρίαινα» Y14, στη Βάση Υποβρυχίων, στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Η παράταξη των πληρωμάτων είναι απόδειξη ότι η φωτογραφία τραβήχτηκε κατά τη διάρκεια κάποιας τελετής. Αξιοσημείωτα είναι δύο στοιχεία: (1) Το χρώμα, που είναι γκριζό όπως των πλοίων επιφανείας και (2) Η λευκή κάθετη γραμμή στους πυργίσκους, αγνώστου συμβολισμού.



Ο Ηλίας Νταλούμπος γεννήθηκε το 1948 στον Πειραιά, όπου και κατοικεί. Σπούδασε Οικονομικά στην ΑΣΟ-ΕΕ, Ναυτιλιακά και Δημοσιογραφία στο Λονδίνο. Αφού εργάστηκε επί 20 χρόνια ως στέλεχος ναυτιλιακών επιχειρήσεων, «άλλαξε ρότα» κι έκανε τη δημοσιογραφία, με την οποία ασχολούνταν από το 1977, την κυρία και αποκλειστική του απασχόληση. Ειδικευμένος στον τομέα της Άμυνας, έχει συνεργαστεί με το International Institute for Strategic Studies του Λονδίνου, περιοδικά, εφημερίδες και ραδιοφωνικούς σταθμούς. Σήμερα είναι Αρχισυντάκτης στο περιοδικό Άμυνα και Διπλωματία και Σύμβουλος Έκδοσης στο περιοδικό Ναυτική Ελλάδα. Έχει γράψει, μαζί με άλλους, τα βιβλία: «Ελληνικά Αεροσκάφη από το 1912» (1992) και «F-4. Το McDonnell Douglas F-4E και RF-4E Phantom II στην Ελληνική Αεροπορία» (2000). Συγγραφέας κι επιμελητής των CD rom: «Η Αεροπορία σήμερα» (1999) και «Το Ναυτικό σήμερα» (2000). Επιμελητής κι επικεφαλής της συγγραφικής ομάδας στην έκδοση του ΓΕΝ: «Γ. Αβέρωφ, 100 χρόνια» (2012). Επιμελητής, της επίσης έκδοσης του ΓΕΝ: «Η Ναυμαχία της Σαλαμίνας» (2012). Είναι μέλος του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος από το 1986 και μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του από το 2012.



Πειραιάς, 23.04.1945. Από την τελετή ένταξης του «Δελφίνος» Υ9. Όπως σημειώνεται και στην φωτογραφία, εικονίζονται οι εξής αξιωματικοί (από αριστερά): Υποπλοίαρχος Ευάγγελος Κουρής. Υποπλοίαρχος Ηλίας Τσουκαλάς, κυβερνήτης. Αντιναύαρχος Πέτρος Βούλγαρης, Αρχηγός Στόλου και Αρχηγός ΓΕΝ. Πλοίαρχος Βασίλειος Κύρης, Ανώτερος Διοικητής Υποβρυχίων και Σημαιοφόρος Αντώνιος-Ευστάθιος Μπάδρας.

Το Barrow-in-Furness (Μπάροου ιν Φέρνες) είναι μια μικρή πόλη της Cumbria (Κάμπρια), στις ακτές της Ιρλανδικής Θάλασσας, απέναντι από το νησί Man (Μαν), στην βορειοδυτική Αγγλία. Από τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα, γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη χάρη στις ναυπηγική βιομηχανία που δημιουργήθηκε στην περιοχή. Η γνωστή εταιρεία Vickers (Βίκερς) είχε εκεί ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγικά της συγκροτήματα. Ένα σημαντικό τους τμήμα ειδικεύονταν – ήδη από τον 19ο αιώνα – στη ναυπήγηση υποβρυχίων. Στην άλλη πλευρά της Βρετανίας, στη Βόρεια Θάλασσα, στην βορειοανατολική Αγγλία και στην περιοχή Tyne and Wear (Τάιν εντ Γουίαρ), βρίσκεται το Newcastle-upon-Tyne (Νιούκασλ απόν Τάιν). Μια πόλη με επίσης μεγάλη ιστορία στη ναυπηγική βιομηχανία και δεσπόζουσα την παρουσία της Vickers. Ως προς το μέγεθός του τώρα το Newcastle-upon-Tyne, έχει σχεδόν πενταπλάσιους κατοίκους από το Barrow-in-Furness.

Η αναφορά μας σ' αυτές τις δύο πόλεις δεν γίνεται για τις γνωρίσουμε τουριστικά αλλά για ένα πολύ διαφορετικό – και απλό – λόγο. Εκεί ναυπηγήθηκαν – από τρία σε κάθε μία – τα έξι υποβρύχια τύπου U και V που εντάχθηκαν στο Ναυτικό. Να πάρουμε όμως τα πράγματα με τη σειρά. Έτσι λοιπόν αν και το πρώτο απ' αυτά τα υποβρύχια που έγιναν ελληνικά ήταν τύπου V εμείς θα ξεκινήσουμε με τα U, που προηγήθηκαν χρονικά ως προς τη ναυπήγηση τους.

Τα υποβρύχια U

Ο τύπος των υποβρυχίων U ήταν ένα από τα προγράμματα «Έκτακτης πολεμικής ανάγκης» (War Emergency) και προορίζονταν να χρησιμοποιηθούν ως εκπαιδευτικά αφενός των πληρωμάτων των υποβρυχίων κι αφετέρου των πλοίων επιφανείας για ανθυποβρυχιακό πόλεμο. Η αρχική παραγγελία – για 3 πλοία – δόθηκε το 1936 αλλά πριν καλά-καλά αρχίσει η ναυπήγηση τους, τροποποιήθηκαν τα σχέδια προκειμένου να φέρουν τορπιλοσωλήνες και πυροβόλο. Μια δεύτερη παραγγελία για 12 πλοία δόθηκε το 1937, για να ακολουθήσει η τρίτη που αφορούσε 34 συνολικά πλοία. Αυτή δόθηκε σε τρεις δόσεις. Η πρώτη στις 11.03.1940 για 10. Η δεύτερη στις 23.08.1940 για 12 και η τρίτη – επίσης για 12 – στις 12.06.1941. Σε αυτά τα τελευταία ανήκαν και τα δύο που έγιναν ελληνικά.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των U ήσαν τα εξής:

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ: 60x4.90x4.65 m.

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ: 646 t στην επιφάνεια, 732 t σε κατάδυση.

ΠΡΩΩΣΗ: 2 diesel Davey Paxman με συνολική ισχύ 800 hp. 2 γεννήτριες General Electric HC320 με συνολική ισχύ 540 kW, 2 κινητήρες General Electric CS 08/2319 Ricardo με συνολική ισχύ 824/900 hp.

Έλικες: 2, **Ταχύτητα:** 14.25 κόμβοι στην επιφάνεια, 9 σε κατάδυση.



Το υποβρύχιο «Πιρίνος» Y8.

ΟΠΛΙΣΜΟΣ: Τορπίλες: 4 τορπιλοσωλήνες των 21in(533mm) με 8 τορπίλες. Πυροβόλα: 1 Vickers QF MkV των 3in/50, 3 πολυβόλα Vickers των 0.303in. Νάρκες: Δυνατότητα μεταφοράς έως και 12 τύπου M2.

RADAR: Έρευνας επιφανείας: 291W.

SONAR: ASDIC 129A/B.

ΠΛΗΡΩΜΑ: 34.

Στο Ναυτικό εντάχθηκαν δύο υποβρύχια τύπου U. Ο «Ξιφίας» Y10 και η «Αμφιτρίτη» Y14. Τα στοιχεία των δύο αυτών πλοίων είναι τα ακόλουθα:

ΟΝΟΜΑ: «Ξιφίας»

ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ: Y10.

ΠΡΩΗΝ: «HMS Untiring» P59 (09.06.1943–09.08.1945).

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ: Vickers–Armstrong Ltd, Newcastle–upon–Tyne, Ην. Βασίλειο.

Έναρξη: 23.12.1941, **Καθέλκυση:** 20.12.1943, **Ένταξη:** 09.08.1945.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ: Παραχωρήθηκε επί δανεισμώ και η παραλαβή του έγινε στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Πήρε μέρος στις επιχειρήσεις του Εμφυλίου. Παροπλίστηκε στις 29.05.1952 κι επιστράφηκε στο Royal Navy. Βυθίστηκε, αποτελώντας στόχο σε άσκηση, στις 25.07.1957, στο Start Point του Devon της Μ. Βρετανίας.

ΟΝΟΜΑ: «Αμφιτρίτη»

ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ: Y11.

ΠΡΩΗΝ: «HMS Upstart P65» (03.04.1943–09.08.1945).

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ: Vickers–Armstrong Ltd, Barrow–in–Furness, Ην. Βασίλειο.

Έναρξη: 17.03.1942, **Καθέλκυση:** 24.11.1942, **Ένταξη:** 09.08.1945.

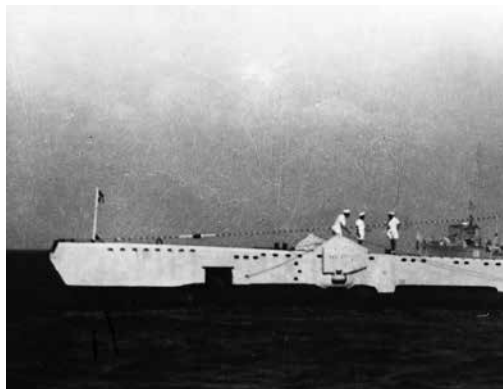
ΙΣΤΟΡΙΚΟ: Παραχωρήθηκε επί δανεισμώ και η παραλαβή της έγινε στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Πήρε μέρος στις επιχειρήσεις του Εμφυλίου. Παροπλίστηκε στις 29.05.1952 κι επιστράφηκε στο Royal Navy. Βυθίστηκε, αποτελώντας στόχο σε άσκηση, στις 29.07.1959, έξω από το Isle of Wight της Μ. Βρετανίας.

Από τα παραπάνω μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι και τα δύο πλοία παραδόθηκαν – και παροπλίστηκαν – την ίδια ημερομηνία στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας, ενώ και τα δύο βυθίστηκαν ως στόχοι σε ασκήσεις.

Τα υποβρύχια V

Τα V αποτελούσαν την εξέλιξη των U. Ήσαν κατά 2.33m μακρύτερα και συνεπώς με ελαφρώς μεγαλύτερο εκτόπισμα. Προκειμένου να μπορούσαν να καταδύονται σε μεγαλύτερο βάθος, τα ελάσματα του ανθεκτικού τους είχαν πάχος $\frac{3}{4}$ της ίντσας (19.05mm), σε αντίθεση με των U που ήταν $\frac{1}{2}$ (12.7mm). Είχαν επιμηκυνθεί στην πρύμη ενώ είχε βελτιωθεί η γραμμή της πλώρης, προκειμένου να μειωθεί το ηχητικό τους ίχνος και να είναι καλύτερος ο χειρισμός τους όταν ήσαν σε κατάδυση. Τα V προορίζονταν από την εποχή που σχεδιάζονταν για επιχειρήσεις.

Στις 05.12.1941 παραγγέλθηκαν 8 πλοία. Η επόμενη παραγγελία ήταν στις 21.05.1942 και αφορούσε 18 πλοία, από τα οποία όμως ναυπηγήθηκαν μόνο 12. Στις 17.11.1942 παραγγέλθηκαν



Το υποβρύχιο «Δελφίν» Υ9. Στο βάθος διακρίνεται το αντιτορπιλικό Αδρίας 06.

άλλα 6, για να φτιαχτούν τελικά μόνο 2. Τέλος μια ακόμα παραγγελία για 10 ακόμα, δεν δόθηκε ποτέ. Συνολικά ενώ η αρχική σχεδίαση έκανε λόγο για 42 υποβρύχια τύπου V, ναυπηγήθηκαν μόνο 22.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των V ήσαν τα εξής:

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ: 62.33x4.90x4.65 m.

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ: 658 t στην επιφάνεια, 740 t σε κατάδυση.

ΠΡΩΩΣΗ: 2 diesel Paxman Ricardo με συνολική ισχύ 800 hp. 2 γεννήτριες General Electric HC320 με συνολική ισχύ 540 kW, 2 κινητήρες General Electric CS 08/2319 Ricardo με συνολική ισχύ 824/900 hp.

Έλικες: 2, Ταχύτητα: 11.25 κόμβοι στην επιφάνεια, 10 σε κατάδυση.

ΟΠΛΙΣΜΟΣ: Τορπίλες: 4 τορπιλοσωλήνες των 21in(533mm) με 8 τορπίλες. Πυροβόλα: 1 Vickers QF MkV των 3in/50, 3 πολυβόλα Vickers των 0.303in. Νάρκες: Δυνατότητα μεταφοράς έως και 12 τύπου M2.

RADAR: Έρευνας επιφανείας: 291W.

SONAR: ASDIC 129A/B.

ΠΛΗΡΩΜΑ: 34.

Στο Ναυτικό εντάχθηκαν τέσσερα υποβρύχια τύπου V. Ο «Πιπίνος» Υ8, ο «Δελφίν» Υ9, η «Τρίαινα» Υ14 και ο «Αργοναύτης» Υ15. Θα παρατηρήσατε βέβαια ότι λείπουν οι αριθμοί 12 και 13. Και για μεν το 13 δεν υπάρχει η παραμικρή αμφιβολία ότι είχε καθιερωθεί ως γρουσουζίκιο, δεν υπήρχε η παραμικρή πιθανότητα να δοθεί σε υποβρύχιο. Για το 12 όμως; Πιθανότατα ισχύει αυτό που μου είχε πει ένας παλαιάμαχος του Β΄ Παγκ. Πολέμου, που διετέλεσε και Διοικητής Υποβρυχίων: «Μπο-

ρεί να είμαστε προληπτικοί αλλά δεν θέλουμε και να το διατυμπανίζουμε κιόλας!». Από αυτά ο μεν «Πιπίνος» Υ8 ανήκε στην πρώτη παραγγελία των V, ενώ τα υπόλοιπα στην δεύτερη.

Τα στοιχεία τους είναι τα εξής:

ΟΝΟΜΑ: «Πιπίνος»

ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ: Υ8.

ΠΡΩΗΝ: «Πιπίνος» P71, «HMS Veldt» P71 (19.07.1943–01.11.1943).

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ: Vickers Armstrong Ltd, Barrow-in-Furness, Hv. Βασίλειο.

Έναρξη: 02.11.1942, **Καθέλκυση:** 19.07.1943, **Ένταξη:** 01.11.1943.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ: Παραχωρήθηκε επί δανεισμού, στις 13.10.1943, πριν την ολοκλήρωση της ναυπήγησής του. Απέπλευσε από τη Μ. Βρετανία στις 04.01.1944 για να καταπλεύσει στη Βηρυτό στις 09.02.1944. Πήρε μέρος στις επιχειρήσεις του Β΄ Παγκ. Πολέμου, όπου έφερε τον πλευρικό αριθμό P71, και του Εμφυλίου. Στις 13.04.1944 βύθισε, ΒΔ της Μήλου, το πετρελαιοκίνητο/ιστιοφόρο «Τα-



Το υποβρύχιο «Αμφιτρίτη» Υ10.

ξάρχης». Στις 09.08.1944 βύθισε – έξω από το Καρλόβασι της Σάμου – το γερμανικό τορπιλοβόλο TA19 (πρώην ιταλικό Calatafimi CM), ένα από τα πυροβόλα του οποίου βρίσκεται στο μνημείο των πεσόντων του αντιτορπιλικού «Βασίλισσα Όλγα», στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Την 01.11.1944 κατέπλευσε στον Πειραιά. Παροπλίστηκε στις 10.12.1957 κι επιστράφηκε στο Royal Navy. Πουλήθηκε για διάλυση, που άρχισε στις 23.02.1958 στο Dunston της Μ. Βρετανίας.

ΟΝΟΜΑ: «Δελφίν»

ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ: Υ9.

ΠΡΩΗΝ: «HMS Vengeful P86» (16.10.1944–23.04.1945).



Το υποβρύχιο «Εϊφίας» Υ10.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ: Vickers Armstrong Ltd, Barrow-in-Furness, Ην. Βασίλειο.

Έναρξη: 30.07.1943, **Καθέλκυση:** 20.07.1944, **Ένταξη:** 23.04.1945.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ: Παραχωρήθηκε επί δανεισμώ και η παραλαβή του έγινε στον Πειραιά. Πήρε μέρος στις επιχειρήσεις του Εμφυλίου. Παροπλίστηκε στις 10.12.1957 κι επιστράφηκε στο Royal Navy. Πουλήθηκε για διάλυση, που άρχισε στις 22.03.1958 στο Gateshead της Μ. Βρετανίας.

ΟΝΟΜΑ: «Τρίαίνα»

ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ: Υ14.

ΠΡΩΗΝ: «HMS Volatile» P96 (04.11.1944–29.05.1946).

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ: Vickers Armstrong Ltd, Newcastle-upon-Tyne, Ην. Βασίλειο.

Έναρξη: 30.03.1943, **Καθέλκυση:** 20.06.1944, **Ένταξη:** 29.05.1946.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ: Παραχωρήθηκε επί δανεισμώ και η παραλαβή της έγινε στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Πήρε μέρος στις επιχειρήσεις του Εμφυλίου. Παροπλίστηκε στις 02.10.1958 κι επιστράφηκε στο Royal Navy. Πουλήθηκε για διάλυση, που άρχισε στις 23.12.1958 στο Dunston της Μ. Βρετανίας.

ΟΝΟΜΑ: «Αργοναύτης»

ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ: Υ15.

ΠΡΩΗΝ: «HMS Virulent» P95 (01.10.1944–29.05.1946).

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ: Vickers Armstrong Ltd, Newcastle-upon-Tyne, Ην. Βασίλειο.

Έναρξη: 30.05.1943, **Καθέλκυση:**

23.05.1944, **Ένταξη:** 29.05.1946.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ: Παραχωρήθηκε επί δανεισμώ και η παραλαβή του έγινε στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Πήρε μέρος στις επιχειρήσεις του Εμφυλίου. Παροπλίστηκε στις 02.10.1958 κι επιστράφηκε στο Royal Navy. Πουλήθηκε για διάλυση και στις 15.12.1958, ενώ βρισκόταν στον Βискаϊκό κόλπο, ρυμουλκούμενο προς τη Μ. Βρετανία, έσπασαν τα ρυμούλκια και έμεινε έρμαιο. Το περισυνέλεξε ισπανικό αλιευτικό που το οδήγησε στο Pasajes, όπου και άρχισε η διάλυσή του την 01.04.1961.

Και στην προκειμένη περίπτωση έχουμε εντάξεις – με εξαίρεση αυτές των «Πιπίνου» Υ8 και «Δελφίνα» Υ9 – και παροπλισμούς ανά ζεύγη. Κατά τα άλλα ο μεν Πιπίνος Υ8 ήταν ο μόνος που πήρε μέρος – και με ιδιαίτερη επιτυχία μάλιστα – σε πολεμικές επιχειρήσεις απ’ όλα τα ελληνικά Υ και V. Όσο για την περίπτωση του πρώην «Αργοναύτη» Υ15, να πούμε ότι αποτελεί ένα από τα παραδείγματα των περιπτώσεων ερμαίων στο Ναυτικό Δίκαιο, που διδασκόταν τουλάχιστον σε σχετικές σχολές στο Λονδίνο.

Ευχαριστίες: Θέλω να ευχαριστήσω ιδιαίτερω τον Σημαιοφόρο Γιώργο Μαστρογεωργίου για τη βοήθεια που μου προσέφερε κατά τη συγγραφή του παρόντος.

Βιβλιογραφία

- Κατωπόδης Θωμάς – Μασούρας Τιμόθεος: Τα Ελληνικά Υποβρύχια, τόμοι 1, 2. 2010.
- Μαδωνής Αλέξανδρος – Μαστρογεωργίου Γεώργιος: Ελληνικά Υποβρύχια 1885–2010. 2010.
- Παΐζης-Παραδέλης Κωνσταντίνος: Τα Πλοία του Πολεμικού Ναυτικού 1830–1999. 1999.
- Colledge J.J., Warlow Ben: Ships of the Royal Navy. 2006 & 2010.
- Conway's: All the World's Fighting Ships 1922–1946. 1980.
- Conway's: All the World's Fighting Ships 1947–1995. 1997.
- Jane's: Fighting Ships. Σχεδόν όλες οι εκδόσεις από το 1940 έως το 1958.

Τα δύο άρθρα που ακολουθούν δημοσιεύονται στο περιοδικό μας στο πλαίσιο των Μέτρων Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης μεταξύ Ελλάδος και Τουρκίας. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το μέτρο που συμφωνήθηκε στην Άγκυρα τον Απρίλιο του 2010, άρθρα που αφορούν σε τομείς της ναυτικής τεχνολογίας και επιστήμης, εξελίξεις σε θέματα διεθνούς ασφάλειας και συναφείς τομείς, γραμμένα από Έλληνες και Τούρκους στρατιωτικούς ή ακαδημαϊκούς δημοσιεύονται στο πλαίσιο αμοιβαιότητας στη Ναυτική Επιθεώρηση και στην αντίστοιχη επιθεώρηση του Τουρκικού Ναυτικού. Οι απόψεις που δημοσιεύονται στα άρθρα αυτά, αντανακλούν αποκλειστικά και μόνο στις απόψεις των δημιουργών τους και δεν πρέπει να θεωρούνται επίσημη θέση των αντίστοιχων χωρών η Πολιτικών Ναυτικών.

Η Επιτροπή Σύνταξης

Island Of Hydra In Ottoman Sources

Dr. İbrahim Alper Arisoy

Introduction

Especially as far as the history of the early modern Aegean is concerned, the island of Hydra is well known for its leading role in the Greek Revolution. On this period of its history, both local and foreign sources abound. However, as is the case with the most part of the rest of the Archipelago, previous centuries of Ottoman period of the island seem to be much less known. This paper is an attempt to address this lacuna by means of a survey of Ottoman sources, conducted upon suggestion of the Mayor of Hydra Dr. George Koukoudakis¹. Quite disproportionately to the size of the island, the quantity and content of the documents we reached indicate the importance of the island especially throughout the last century of the Ottoman period. As might be expected, a considerable part of the documents refer to the revolutionary period, during which the island was among the most crucial strongholds of the Greek uprising. But the quantity of the documents with reference to the pre-1821 period was also found surprisingly high and rich in content. These documents do not only give an idea on the relations of the island with the central Ottoman administration, but they also demonstrate the importance of Hydra for maritime affairs of the Ottoman Empire. Among others, the primary source of this position of the island is

technical know-how of navigation and shipbuilding. Thus, besides maritime trade, relevance and importance of Hydra for the Ottoman administration involve logistics and supplying for the Ottoman navy. It seems that rather than being a simple trade post or a maritime station, Hydra was a base of technical know-how and innovation, which in all respects prepared the Aegean world to the upcoming and overarching process of modernisation. Some documents imply that the island was also a centre of investment and finance for a while. Details of these observations will be accounted for throughout this paper. We will start with a short look at the outlines of Ottoman administration in this part of the Aegean, which is expected to facilitate the understanding of the contexts of the documents. Then sources of the study will be explained briefly. After having reviewed the early references on Hydra, we will account for the archive documents. In the last section, we will give a brief account on the Hydriot community in Istanbul, which might be found interesting not only in terms of the history of the island, but also as part of the rich past of the Greek community of Istanbul.

1. Outlines of Ottoman Administration in the Islands of Archipelago

As known, from the earliest periods of Ottoman administration onwards, all settlements, fortifications, characterised by maritime activity as well as all islands and insular settings around the Aegean were organised as the “Eyalet of the Is-

1 I would like to take the opportunity to thank Dr. Koukoudakis for his suggestion and encouragement, which has not only led to the writing of this paper, but also launched a curious intellectual journey for myself.

lands of the White Sea" (Cezâyir-i Bahr-i Sefid)². This Eyalet was put under the competence of the commander-in-chief of the Ottoman navy, who was referred to as Kapudan Pasha (or Kaptan Paşa). Hence, another name of this administrative unit was the Eyalet of Kapudan Pasha. In the areas under his rule, although Kapudan Pasha seems to be a plenipotentiary in administrative and military terms, his power at local level was checked and balanced by the judicial authority represented by kadi (kadi, καδής). Moreover, local communities of Christian inhabitants were also organised separately both in administrative-military and judicial-religious terms³. In administrative terms a board of kojabashis (kocabaşı: chief elder, κοτζάμπασος) under the rule of a chief kojabashi (başkocabaşı) was responsible for not only local administration but also security and defence of the community and the surrounding area. While in isolated mountainous areas the chief threat to be coped with was banditry, in insular settings main concern of the kojabashis was the fight against piracy⁴. The board of kojabashis was referred to in Greek as "dhimogerontia" (δημογεροντία) or epitropoi (ἐπιτροπή). Chief kojabashi was elected by the members of the community⁵. Election results were recognised and approved by the Ottoman administration and thereupon members of the committee were appointed by the central government. In practice, it seems that the post of kojabashi could be retained for life⁶.

At local level, the administrative organisation of dhimogerontia with the chief kojabashi on top was also checked and balanced by the judicial-religious authorities represented by the hierarchy of the Orthodox Church. Although kadi had also a say in judicial affairs of Christian com-

munities, internal judicial-religious affairs of the community were carried out chiefly by the Orthodox clergy⁷. It was upon this background that an investigation on financial affairs involving high ranking officials was carried out in 1890 in Hydra, jointly by the kojabashis, a representative of the Patriarchate and the Metropolitan of the island⁸.

As far as the Archipelago and Peloponnese⁹ were concerned, for the most of the Ottoman period there was another office, which acted as an intermediary between the central government and the aforementioned local authorities. This was the "Dragoman of the Fleet" (Donanma/Deryâ Tercümanı), a high ranking post responsible for communications between the inhabitants of the islands and the Kapudan Pasha. This office was traditionally held by the Greek elite of the Fanari district in Istanbul, who were referred to in Turkish as Fenerliler and in Greek as Fanariotes. It should be also noted that towards the end of Ottoman rule, in the area around Peloponnese including the islands, this post was replaced by or renamed as Dragoman of Morea (Mora Tercümanı)¹⁰.

It seems that this system of checks and balances as well as communication and – if one would dare say – governance seems to have functioned with minor changes up until the first quarter of the 19th century. Greek uprising not only did change the power balance in the Aegean but also it triggered the end of this system. This in turn paved the way for modernisation of political and administrative system of the Ottoman Empire, which gained momentum shortly after the Greek Revolution. Accordingly, during the modernisation efforts of Tanzimat period, which started with the edict of reforms in 1839, this Eyalet was transformed into a Vilayet, an administrative unit at lesser scale ruled by the Vali of Rhodes.

2 For the details of the Ottoman administrative system in the islands of the Archipelago see: Athanasios Vionis, *Crusader, Ottoman, and Early Modern Aegean Archaeology : Built Environment and Domestic Material Culture in the Medieval and Post-Medieval Cyclades, Greece (13th-20th Centuries AD)*, Leiden University Press, Amsterdam, 2012, pp. 45-48.

3 Cevdet Küçük (ed.), *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi*, SAEMK, Ankara, 2001, pp. 16-33.

4 BOA C.BH 132/6418; C.BH 132/6419.

5 BOA C.BH 132/6418; C.BH 132/6419.

6 BOA C.BH 132/6418; C.BH 132/6419.

7 Cf. Evangelos Glykos, *I Karystia kai i Skyros mesa sto Chrono*, G. Dardanos, Athens, 1998, pp. 142-144.

8 BOA HAT 1384/54782; HAT 1398/56193.

9 Peloponnese, referred to as "Mora" in Ottoman sources, was regarded as an island as well (cf. Evliyâ Çelebi, vol. 9, p. 134).

10 Sezai Balci, *Osmanlı Devletinde Tercümanlık ve Bâb-ı Ali Tercüme Odası*, unpublished doctoral thesis, Ankara University Institute of Social Sciences, 2006, p. 22.

2. Sources

As will be seen below, the earliest references to the island of Hydra in the Ottoman sources date back to the 16th century. Whereas archive documents, which form the main group of sources cover a more limited period of approximately one hundred years. The research, which led to this study, was conducted in the Ottoman Archives of the Prime Ministry (Başbakanlık Osmanlı Arşivleri-BOA) in the months of April and May 2015. The documents we reached during this survey cover the period between 1729¹¹ and 1828¹². The total number of documents somehow related to Hydra is between 129 and 142. We use the words “somehow” and “between”, because the relevance of documents to the island is a matter of degree, which differs from document to document. In the documents, Hydra occasionally appears along with Spetses, which was called Suluca¹³ in Turkish, and Psara (in Turkish: İpsara or İbsara). These islands are mentioned together especially as far as maritime activities are concerned. Hydra itself was called “Çamlıca” in Turkish. Thus, almost all of the documents containing this toponym somehow relate to the island of Hydra, except for those referring to the famous homonymous district of Istanbul. However, while most of the documents are directly related to the island, a considerable amount of them refer to sailors originating from this island.

There is also another group of documents, which refer to a specific kind of vessel called “çamlıca”, without any direct reference to the island of Hydra. In Turkish sources on naval history, a “çamlıca” is referred to as a ship with oars and

sails¹⁴ without any implication to its relation to Hydra. But as will be discussed below, archive documents show a direct relationship between the island and this type of vessel. Accordingly, the place of origin of “çamlıca vessels” was Hydra and these vessels were built chiefly by Hydriot shipbuilders in Hydra or elsewhere. Therefore, a reference to this type of vessel or to its captain may not directly involve the island. In some cases, it is understood that the captain originates from Hydra as well. According to the documents, Hydriot vessels had become quite common in the Ottoman fleet from the last decades of 18th century onwards, and as such apart from Hydriot captains there were captains with Turkish names commanding these vessels. Hence is the ambiguity of number of documents referring to Hydra in Ottoman Archives.

If one attempts to categorise these documents, at first they could be divided into two main groups: documents from the pre-1821 period and those dating from the revolutionary period. Accordingly, 76 of these documents relate to the previous group while the remaining 66 are from the revolutionary period. Below, upon reviewing the earliest references to the island, we will go through the first group of documents, which itself divides into subcategories as well. Then we will have a look at the documents dating to the revolutionary period. Among the archive documents we have not come across any reference to Hydra after the independence of Greece. However, although very few, there are references to the island in some other sources dating from the post-independence period. As they are related to the links between the island and Istanbul, we will refer to them under the relevant title at the end of the paper.

3. Early References on Hydra

Among the first references on Hydra in Ottoman sources, the most informative ones include the Ottoman Admiral Pirî Reis and the famous traveller and diplomat Evliyâ Çelebi. In his famous work titled “Book of Navigation” written during

11 BOA Baş Muhâsebe Kalemi Defterleri, no. D.BŞM.d.01646; as will be mentioned below, this document is about purchase of pine tar and resin from Hydra.

12 BOA HAT 847/38046; HAT 850/38096 A; although there are several documents from the year 1828, these two documents seem to be the last ones. The first one is about plans of a joint attack to Hydra by the Ottoman navy and the forces of İbrahim Pasha, and the second one is a report containing news from a Hydriot newspaper.

13 “Suluca”, literally means “rich in water”. This name refers to the rich water resources of the island, as referred to by Pirî Reis as well (p. 143b).

14 İsmail Kayabalı, Cemender Arslanoğlu, “Türk Deniz Kuvvetleri”, Türk Kültürü, Vol. 117, July 1972, p. 785.

the first decades of 16th century¹⁵, Pîrî Reis describes the island as a steep mountain located in front of the castles of Termiye (Thermisia) and Kastri¹⁶. According to his account, the island, which was referred to as “Sidere” by Christian sailors, was an uninhabited place in that period. He also describes the present port of the island as a hospitable place to anchor¹⁷. Evliyâ Çelebi visited the area more than one century later, during the Cretan war. He describes the island as “covered totally by pine trees”¹⁸. Accordingly, it is because of this geographical characteristic of the island that it was referred to as Çamlıca in Turkish, which literally means “abundant in pine trees”. He refers to the island as a populous and thriving place with excellent sources of fresh water and a large and hospitable harbour¹⁹. According to his account, in that period the castle of the island was in ruin²⁰. He also notes that this area was frequented by infidels²¹, since it is on their itinerary and a good place to anchor around²². It seems that “infidels” who took refuge around the coves of the island in that period were either pirates or Venetians.

4. Hydra in Archive Documents: Pre-revolutionary Period

As mentioned above, the earliest document we reached in the Ottoman Archives dates back to 1729. The documents covering the period from this year up until the outbreak of the revolt form a category in itself. In these documents we observe that the island is mentioned in the follow-

ing contexts: Hydra as source of raw material; Hydriot technical know-how on shipbuilding and sailing; Hydriot entrepreneurs in logistics and transportation operations of the Ottoman navy; mercantile activities of Hydriot merchants; fight against piracy. Below these contexts will be visited in detail.

4.1. Hydra as Source of Raw Material

Among other places such as Evvoia, Skyros, Skopelos, Koulouri, Kazdağı etc. Hydra also seems to be an important source of pine tar and resin, which were of vital importance for the Ottoman navy. Tar, which was extracted from pine trees or pit coal, was supplied mostly from around the Black Sea, Wallachia, Albania and Çanakkale²³. Resin was mostly supplied from the Aegean islands²⁴. As known, these materials were among the most crucial components of pre-modern shipbuilding industry, in which Hydriots were specialising. These substances were used for caulking of vessels being built for the navy as well as for the maintenance of existing ones. Obviously they have to do with natural resources of the island. But local traditions of shipbuilding involving the know-how on how to extract and supply these materials might have also played a part in the preference of aforementioned places.

In three documents we follow the purchase of these raw materials from Hydra. The earliest one dates back to 1729, in which the island of Hydra is referred to along with Evvoia as origins of pine tar and resin²⁵. In another document which bears the date of 3rd of November 1735, it is stated that 3000 kantars²⁶ of tar and an equal amount of resin would be bought from Evvoia, Hydra, Koulouri, Skopelos and Skyros as soon as possible²⁷. Accordingly, the price to be paid in total was 4000 piastres, which was to be given in cash to the sellers of these goods. In this document, it is emphasised that unless the

15 The first manuscript of the Book of Navigation was completed by Pîrî Reis in Gallipoli in 1520 (Fikret Sarıcaoğlu, “Kitâb-ı Bahriyye ve Topkapı Sarayı Hazine Nüshası”, published together with the facsimile of Book of Navigation, by the Ministry of Culture and Tourism, Ankara, 2014, p. 8).

16 Pîrî Reis, Kitâb-ı Bahriyye, Topkapı Palace Museum Library, Treasure Collection, Nr. 642 (facsimile published by the Ministry of Culture and Tourism, Ankara, 2014), p. 142a; Thermisia is referred to as “Termiş” by Evliyâ Çelebi (vol. 8, p. 170).

17 Pîrî Reis, p. 142a.

18 Evliyâ Çelebi, Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi (Seyit A. Kahraman et al.; ed. Sabri Koz), Vol. 8, Yapı Kredi, İstanbul, 2003, p. 168.

19 Ibid.

20 Evliyâ Çelebi, Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi (Yücel Dağlı et al.; ed. Sabri Koz), Vol. 9, Yapı Kredi, İstanbul, 2005, p. 134.

21 Evliyâ Çelebi, vol. 8, p. 168.

22 Evliyâ Çelebi, vol. 9, p. 134.

23 İdris Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire, TTK, Ankara, 1992, p. 128.

24 Bostan 1992, p. 135.

25 BOA Baş Muhâsebe Kalemi Defterleri, no. D.BŞM.d.01646, p. 2.

26 A scale of weight which corresponds to 56,449 kg.

27 BOA C. BH 161/7601.

purchase of the stated amount be completed, sales of these materials to merchants and especially to profiteers should be prevented. The same amount of both tar and resin are mentioned along with the names of the same islands in another document from the year 1780²⁸. This might indicate that purchase of these materials from these islands was a regular practice throughout the 18th century.

4.2. Hydriot Technical Know-how and Innovation in Shipbuilding

During the Ottoman period, Hydra - along with Spetses - was not only a centre of shipbuilding²⁹, but their craftsmen were also employed in other dockyards, the principle employer being the navy. Most of the craftsmen employed in the central dockyards at Galata were non-Muslims³⁰. The fact that a considerable number of them were recruited from the Aegean islands³¹ shows that they were chiefly of Greek origin. For instance according to a document dated 27th of January 1799, all of the craftsmen specialising in shipbuilding, such as carpenters, caulkers etc. inhabiting the Mastic villages of Chios had been ordered to be employed at the central dockyards. According to the same document it turns out that some of them were in charge in Lesvos, and the rest were already working in the central dockyards³². As of the end of the 18th century, the fact that the largest island communities in Galata were Hydriots and Chiots might indicate the predominance of not only sailors and merchants but also craftsmen originating from these islands in the imperial dockyards. In the last section of the paper concerning the Hydriot community in Istanbul, we will come back to this argument in more detail.

As stated above, in Ottoman documents the word “çamlıca” does not only refer to the island of Hydra but also a type of vessel originating from there. This point is a little bit problematic, because depending on the context sometimes a

ship called “çamlıca” may also refer to any type of vessel belonging to the harbour of Hydra³³. Moreover documents refer to “çamlıca” sometimes as boat (kayık) and sometimes as ship (sefine, gemi). In modern Turkish these are totally different things but there are documents which use them synonymously in the same context³⁴. As stated above, in the relevant literature “çamlıca” is described as an oared and sailed transport vessel without reference to the island. According to these sources, it was used chiefly over Danube³⁵, as part of the so-called “slender fleet” (ince donanma). This type of vessel was also in use for trade purposes in the Black Sea³⁶. It was used over Danube by Austria as well³⁷ and Russia was willing to buy from these vessels to operate in the Black Sea³⁸.

The fact that Hydriot sailors, captains and merchants were active in the Black Sea³⁹ and Danube⁴⁰ as well, support the connection of this type of vessel and the island of Hydra. In any case, use of Hydriot vessels were not limited to the Black Sea and this connection is quite clear on archive documents⁴¹. Accordingly, they were either built in Hydra or by Hydriot craftsmen elsewhere. A document dated 11th of February 1786 which regards the shipbuilding expenses and necessary raw materials, refers to “çamlıca” as a recently-invented (nev-i cād) type of vessel of around 21 meters long⁴². We also learn that a “çamlıca boat” (kayık) would require a crew of sixty sailors and could be equipped with cannonballs⁴³. Another document of an earlier date (8th of October 1784)⁴⁴ concerning the building of twenty vessels of this type suggests that its invention took place around 1780s and its use

33 BOA HAT 191/9228; AE.SABH.I 28/2132.

34 BOA C.BH 124/6019; C.BH 185/8703.

35 Kayabalı, Arslanoğlu 1972, p. 785; İdris Bostan, Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, Bilge, İstanbul, 2005, p. 157.

36 İdris Bostan, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap, İstanbul, 2008, pp. 337, 339.

37 Bostan 2005, p. 157.

38 Bostan 2008, p. 339.

39 BOA C.İKTS 23/1140.

40 BOA C.BH 64/3008.

41 BOA C.BH 124/6019; HAT 191/9228.

42 BOA C.BH 186/8745.

43 BOA C.BH 124/6019.

44 BOA C.BH 236/10951.

28 BOA C. BH 82/3921.

29 BOA HAT 889/39300.

30 Bostan 1992, pp. 72-73.

31 Bostan 1992, p. 71.

32 BOA C.BH 116/5633.

from Mediterranean to Black Sea started to increase from then onwards.

4.3. Hydriot Technical Know-how of Sailing

Until mid-17th century, Ottoman navy was principally based on oared vessels. Vessels functioning with oars did not require so much specialisation as the sailed ships. Hence, oarsmen were recruited from both coastal and inland areas of the Ottoman Empire and from almost all segments of the society including Muslims and non-Muslims, captures, criminals and even volunteers⁴⁵.

During the 17th century, and especially along with the Cretan war, types of ships used in the Ottoman navy started to change. Vessels with oars, which were mostly in use until then, started to be replaced by bigger sailing ships, categorised as galleons (*kalyon*)⁴⁶. Throughout this period, developments in Venetian shipbuilding techniques were followed and adopted by Ottomans⁴⁷. Consequently, from the second half of 17th century, the need for oarsmen started to decrease⁴⁸. By the end of this century galleons were coming in the first place among the ship types within the Ottoman navy⁴⁹. This change marked the beginning of the so-called “era of galleons” of the Ottoman navy, parallel to the developments of early modern battleships in Europe⁵⁰.

This transformation increased the need for specialised crew, i.e. sailors⁵¹. In the archive documents we observe especially the need for topmast sailors who were referred to in Ottoman sources as “gabyar”. Originated from Italian “gabbieri” (cf. Greek: γαμπιέρης), this term is defined by Kahanes and Tietze as “topman”, “captain of the mast” and “captain of the maintop”⁵². While twenty gabyars were needed to man a

brig, for a corvette it was necessary to employ forty⁵³. According to Kahanes and Tietze, until the Greek Revolution, gabyars were always Greeks⁵⁴. As of 1827 a decision was taken to discharge the Greek gabyars, for obvious security reasons. This decision can be followed on a document dated 27th of July 1827, with direct reference to Hydriot sailors⁵⁵. The relevant part of the document containing the proposal of Kapudan Pasha states that although most of the talented crew employed as gabyars and other types of sailors had been recruited from among the inhabitants of Hydra and Spetses, from then onwards they should be replaced – as far as possible – by Muslim sailors⁵⁶.

Another group of sailors, which were needed especially for the light vessels used over Danube, were those specialised in the use of lateen sail. A document dated 23rd of December 1797 refers to this need⁵⁷. Accordingly, sailors of galleons or other soldiers were not able to use this type of sail, which was necessary for the smaller and lighter vessels of Danube. Therefore, six hundred Greek sailors were recruited from following places: Hydra (150), Spetses (150), Poros (100), Psara (150) and Trikeri (50). The monthly salary for each sailor was fourteen piasters and the first six months’ payments were to be made in advance⁵⁸.

As far as the bureaucratic procedures concerning employment of Hydriots as sailors in the navy, some details can be traced on a document from the year 1787⁵⁹. Accordingly, since some of the conventional type of frigates and oared vessels were replaced by twelve Hydriottype vessels, for each vessel sixty sailors were required, excluding the captain. Half of this number would be Muslim and the rest would be the non-Muslim sailors chiefly from Hydra and other places. Each sailor would be paid forty-eight piasters, excluding their daily subsistence costs. The captain

45 Bostan 1992, pp. 187-220.

46 Bostan 1992, pp. XIV, 83; Bostan 2008, pp. 183-199.

47 Bostan 1992, p. 253.

48 Bostan 1992, p. 197.

49 Bostan 1992, pp. XIV-XV, 94, 98-100.

50 Bostan 1992, p. 255.

51 Bostan 1992, p. 99.

52 Henry & Renée Kahane, Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant, Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, ABC, Istanbul, 1988, pp. 237-238.

53 Kahanes, Tietze, pp. 237.

54 Kahanes, Tietze, pp. 237-238.

55 BOA HAT 924/40155.

56 Ibid.

57 BOA C.BH 64/3008.

58 Ibid.

59 BOA C.BH 124/6091.

would receive five-hundred piasters including subsistence costs of the crew. Besides 1000 piasters allowed for maintenance, relevant equipment etc., 1120 piasters were allowed for the expenses of gunpowder and sea biscuit (peksimet, peksimâd). Moreover, forty kantars of sea biscuit and 2.33 kantars of gunpowder were also to be given to each vessel. Thus, total expense in cash, allowed for a Hydriot-type vessel was foreseen as 5500 piasters⁶⁰. In another document from the same period dated 21st of April 1796, we observe that three light vessels (kırlangıç) were equipped with Hydriot sailors, who were employed permanently with monthly payments⁶¹.

4.4. Hydriot Entrepreneurship and the Ottoman Administration

The documents falling under this category reflect both the main characteristics of Hydriot entrepreneurship during the pre-revolutionary period and the way Hydriot merchants interacted with the central Ottoman administration. As they reflect various aspects of Hydriot entrepreneurship, they will be reviewed under three sub-sections: Service procurement activities of Hydriot entrepreneurs for the Ottoman administration; mercantile activities of Hydriots; and Hydra as a hot-spot of investment and finance.

4.4.1. Hydriots as Service Procurers: Outsourcing, Subcontracting

Apart from the aforementioned types of permanent employment of Hydriots in the Ottoman navy, in certain cases, employment period was limited to a specific task, such as transportation of cereals⁶², gunpowder, sea biscuit⁶³ etc. for the needs of the navy. In such cases captains of ship responsible for the job were contacted by the navy and transportation fee was paid upon completion of the task⁶⁴. In case of longer periods, salaries on monthly basis were paid to the captain, who further paid his own crew⁶⁵.

In a document dated 16th of March 1799, it is stated that a ship from Hydra was hired to provide the navy for sea biscuits from the island of Milos⁶⁶. It is observed that in urgent cases it was possible to assign all of the suitable vessels in Hydra for such tasks as well. For instance, in a decree written directly by Sultan himself states that all of the “çamlıca” vessels anchored in the harbour of Hydra be assigned to the relevant ports to carry cereals to Istanbul⁶⁷. Date of this document corresponds to 29th of August 1791, according to which it should be written by Sultan Selim the Third.

Another document reflecting an employment type in this category is about transfer of a galleon to Istanbul, which was built and launched in Bodrum. The document, which seems to be from the year 1794, states that since it was not possible to transfer the vessel with its appointed captain and the crew yet, in addition to its crew, forty-five Hydriot sailors were assigned⁶⁸. Initially it was foreseen that the vessel would arrive at the central dockyards within three months, and monthly payments as well as daily subsistence allowances were arranged accordingly. Each sailor was to be paid fourteen piasters per month and they were paid beforehand for three months. However, due to adverse weather conditions, transfer of the galleon took more than five months. In response to the petition given by the sailors, it was decided that they would receive two more monthly payments, as well as daily subsistence allowances for the two extra months, to be paid in cash⁶⁹.

4.4.2. Mercantile Activities of Hydriots

Needless to say, the principal activity of Hydriot captains and sailors was maritime entrepreneurship. These sometimes involved service procurement for the Ottoman government as accounted for under the previous title. The documents concerning the trade-related activities of Hydriots

60 Ibid.

61 BOA C.BH 46/2199.

62 BOA AE.SABH.I 28/2132.

63 BOA C.BH 108/5208; C.ML 532/21817.

64 BOA AE.SABH.I 28/2132; C.BH 185/8703.

65 BOA AE.SSLM.III 195/11739.

66 BOA HAT 154/6495.

67 BOA HAT 191/9228.

68 BOA C.BH 259/11966.

69 Ibid.

on their own account regard either foreign trade principally with Russia, or they reflect the security concerns such as fight against piracy. It is probable that in other contexts of maritime business or under normal circumstances not so much bureaucracy was needed, so as to involve the central administration⁷⁰.

Russian influence in the area around Hydra dates back to the last quarter of 17th century⁷¹. During these years, Russia was trying to attract Greek sailors mostly from the Aegean islands, in order to meet the need for specialisation in navigation for the emerging Russian navy. As known, this interest of Russia in the region went on increasingly. As the Russian harbours were developing along the northern coasts of the black Sea, Russia tried to attract Greek merchants chiefly from the Aegean islands, offering them privileges and encouraging them to settle there. As might be guessed, these activities were frowned upon by the Ottoman administration⁷² and the movements of merchant ships from the Aegean to the Black Sea were monitored and controlled strictly⁷³. Most of these vessels were originating from Hydra and Spetses. They were either built there or sold over to Russian merchants, or they were put under Russian protection by their own captains hoisting Russian flags⁷⁴.

Therefore, Hydriot merchants' trade activities especially within the Black Sea seem to be subject to permission from the Sublime Porte. The charter of permission given to Andreas Vokos (Miaoulis) in 1816 to do trade in the Black Sea

reflects this procedure⁷⁵.

It should be also noted that Hydriot captains' ships were able to be equipped with guns and as such, they could be used both for trade and warfare purposes. As will be seen below, these ships were also engaging in warfare and fight against piracy on behalf of the Ottoman administration. But towards the end of the 18th century, it had become extremely difficult to distinguish the ships engaging in legal trade and those involving in smuggling or intending to fight against the state. There are several records on misunderstandings especially from the years 1790-1791, contents of which reflect detailed investigations. As far as the ones that we reached are concerned, investigations reveal that Hydriot captains were occasionally mistaken as pirates, wrongly attacked on the sea and put into jail⁷⁶. Contents of these documents, which reflect the rising insecurity and herald the upcoming conflict, seem so rich that they deserve to be studied separately in more detail.

Most probably it was due to such a context that a series of correspondence took place, through which a Hydriot captain obtained permission to do trade with his ship equipped with guns. Accordingly, Dimitri Hristofili (Dimitrios Christofilos) gives a petition to engage in trade with his gunned ship. He declares that he owns a three-mast ship called Panagia, equipped with sixty armed sailors, ten iron cannonballs, thirty rifles, thirty carbines and twenty-two yataghans, and asks for permission of navigation for trade purposes. In the part containing the petition, he mentions that such permissions are given to other captains who own similar ships. Thus, it is understood that neither his ship nor this procedure was an exception. It seems that the ensuing procedure was also a routine, through which the dragoman of the fleet was asked to confirm whether his declaration was true and the permission was granted as of November 1804⁷⁷.

70 For details of Greek maritime trade during the late Ottoman period see: Elena Frangakis-Syrett, "Greek Mercantile Activities in the Eastern Mediterranean, 1780-1820", *Balkan Studies*, Vol. 28:1 1987, pp.73-86; Gelina Harlaftis, Sophia Laiou, "Ottoman State, Finance and Maritime Trade: the emergence of an Ottoman-Greek fleet, 1780-1820", paper presented at the 15th International Economic History Congress, Helsinki, 2006, <http://www.helsinki.fi/iehc2006/papers3/Harlaftis.pdf>; Gelina Harlaftis, Sophia Laiou, "Ottoman state policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820: The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet" in M. Mazower (ed.), *Networks of Power in Modern Greece*, Hurst, London, 2008, available at: <http://uadphil.econ.uoa.gr/UA/files/730552050.pdf>

71 Bostan 2008, p. 296.

72 BOA HAT 889/39300.

73 BOA HAT 889/39300; HAT 924/40155; C.IKTS 23/1140.

74 BOA HAT 889/39300.

75 BOA C.IKTS 23/1140.

76 BOA HAT 209/11202; HAT 210/11263; HAT 210/11348; HAT 211/11478; HAT 212/11481 C, E, F.

77 BOA C.BH 179/8392.

4.4.3. Hydra as a Centre of Investment and Finance

Contribution of Greek businessmen, especially those engaged in maritime trade to the Ottoman economy and finances can be traced back to as early as mid-fifteenth century⁷⁸. It is a well-known fact that maritime business and over-seas trade paved the way for capital accumulation and evidently such was the case of Hydra throughout the 18th century. It seems that due to constant circulation of capital and increasing transaction volume, the island had somehow assumed the role of a financial centre. This fact can be traced in two archive documents based on an investigation⁷⁹. The investigation started upon an unfounded rumour on Cezayirli Gazi Hasan Pasha (or Hasan Pasha of Algiers), who served as the chief admiral and grand vizier. Accordingly, after he passed away in 1790, it was heard that on his return from Egypt, he had left a few chests in Hydra, impliedly as capital to be operated by Hydriot merchants. No sooner was the rumour heard than an investigation launched through the mediation of ecclesiastical hierarchy and local authorities. According to the document, which dates from the same year, a representative of the Patriarchate along with the Metropolitan of the island and the kojabashis conducted an extensive investigation, in the result of which the rumour turned out to be unfounded. However, thanks to this document we can follow other details on financial transactions between investors and merchants. During the inquiries held partly secretly and partly in public, it became clear that, in line with the local order and tradition of the island, in case a Hydriot receives a sum as capital to be run, this is done in public, so that everybody knows the amount he received⁸⁰. For instance the former dragoman of the fleet and then Prince of Wallachia Mavroyani Bey (Nikolaos Mavrogenis) had ten thousand piasters operated by a Hydriot merchant called Elefteraki, who was engaging in

trade under French flag⁸¹. Mavrogenis also had 1500 piasters run by another Hydriot merchant called "Yani Kramade". Other Hydriots mentioned in this document as receivers of investment around 1000-1500 piasters are as follows: Yorgi Ruka (or Voka), Nikola Bedur (Bodur?) and Pandeli Kavoura⁸².

4.5. Role of Hydriots in the Maritime Security of the Ottoman Empire

Hydriot ships along with their captains and crew were employed not only for logistics and transportation, but also for defence and warfare purposes. For instance, during the French occupation of Egypt, it was decided that a few frigates be procured from around Morea and Hydra⁸³.

Besides caring for maritime security in the Aegean, Hydriot captains were actively participating in sea battles elsewhere. Such was the case of Captain Nikolaos of Hydra. We learn some details of his activities from the charter of privileges (berat) from the year 1816, which also recognises him as the elected chief kojabashi of the island⁸⁴. Therefore, in the document the name of the previous chief kojabashi Captain Georgios (Voulgaris) is referred to as well, who passed away in 1816⁸⁵. The charter is based upon the report of the Kapudan Pasha, according to which he had served for years in the Ottoman navy, successfully involved in naval battles in the Black Sea, fought against pirates in the Aegean and as such he deserved to be rewarded⁸⁶.

Piracy increased especially towards the end of 18th century⁸⁷. Orlov Revolt in 1770 was a

78 For details see: Halil İnalçık, "Greeks in the Ottoman Economy and Finances" 1453-1500. in J.S. Allen et al. (eds.), *To Ellinikon, Studies in Honor of Speros Vryonis, Jr.* Vol. II, A. D. Karatzas, New York, 1993, pp. 307 -319.

79 HAT 1384/54782; BOA HAT 1389/56193.

80 BOA HAT 1384 54782.

81 Ibid.

82 Ibid.

83 BOA HAT 163/6756; the date of the document corresponds to 30f June 1799.

84 BOA C.BH 132/6418.

85 There is another reference to him in another document, as we will see further below.

86 BOA C.BH 132/6418.

87 For a detailed account of the role of Hydra in struggle against piracy during this period, see: Sophia Laiou, "The Participation of the Island of Hydra in Countering Piracy in the Aegean in the Early 19th Century", paper presented at the 2nd International Scientific Conference of the Sylvia Ioannou Foundation on Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean, 15th- 19thC., October 17-19, 2014, Athens, <http://www.sylviaioannoufoundation.org/conferences/2nd-international-conference/papers.html> , 26.07.2015.

turning point in terms of political instability and security defect in the area. A series of documents from the year 1783 gives an account of a pirate attack to a Hydriot vessel⁸⁸. Accordingly, some people living on piracy attacked Captain Manolis' ship and killed six people on board. Upon stealing a great amount of money, they set the ship afire and fled. It is understood that they seem to have fled to Chania in Crete, their town of origin. From the series of documents classified in the same file, we understand that the investigation started with the petition given by the notables of Hydra to the dragoman of the fleet. Apart from its contents, the petition itself can also be found interesting, which reflects the way Hydriots were communicating with the central administration. Handwritten in Greek, it bears the date 4th of October⁸⁹ (?) 1783 and was addressed to the aforementioned dragoman Nikolaos Mavrogenis⁹⁰, who three years later would become the prince of Wallachia.

In another document dated 5th of April 1790, it is reported that pirate vessels bearing Russian flags were wandering around the Aegean with the intention of attacking Hydra⁹¹. During this period, name of Lambros Katsonis draw attention in the documents, who is referred to as a pirate harassing Morea and Hydra. In the relevant documents, Katsonis is referred to as "pirate Lamro", "Lambro" or "Lambori"⁹². In a report written by the Dragoman of Morea, his activities towards the end of the spring of the year 1792 are accounted for in detail⁹³. Accordingly, along with 14 vessels including three large-scale ships, Katsonis was wandering around the waters of Morea in those days. According to the report, his crew was made up of "eight hundred Arvanites (Arnaut) and a malignant called Captain Androuso" (Kapudan Andruço)⁹⁴. Three hundred of these Arvanites (Arnaut) landed in the vicinity of

Nauplion and raided the village of Kastri at night. They sacked the properties of the inhabitants of the village, including those who were staying there temporarily as guests. Among them were also Hydriots who had taken refuge in this village because of a plague epidemic. They also captured five Hydriot vessels, which were anchored at the port of Kastri. During the events in Kastri a Muslim from the residents of Nauplion was killed and his family was taken as capture. The report of the Dragoman further states that although the pirates were warded off by the local security forces, shortly after these events, they organised a false flag attack to the village of Piyade (Piadha), which was subordinate to Korinthos. Accordingly, upon landing around this area with Ottoman flags, they attacked and sacked this village. When the report was written, Katsonis had retreated to Manya (Mani) with most of his ships but some of them were wandering around the Archipelago. It is also stated that he was intending to build a castle in Mani and his next target was unknown. The marginal note written by Sultan indicates the seriousness of the situation. Accordingly, Sultan states that although "Lamro" is underestimated as a pirate, his manners, demeanours are different and he is not easy to cope with. Rather than the battleships under the command of Kapudan Pasha he emphasises the necessity of smaller (and swifter) vessels and Hydriot-type ships in fight against Katsonis⁹⁵.

According to archive documents, especially towards the end of the Ottoman period, Hydriots were not only struggling against piracy, but also they had to cope with powerful armies occasionally. A report which was submitted by the Dragoman of Morea Konstantin on 24th of February 1807⁹⁶ enlightens the details of such a situation. Accordingly, 12 Russian battleships coming from Corfu anchored off Hydra around mid-January⁹⁷. Admiral of the fleet sent for two kojabashis and he threatened that if they do not obey to the Rus-

88 BOA C.ZB 91/4521.

89 BOA C.ZB 91/4521, p. 2.

90 BOA C.ZB 91/4521, p. 3.

91 BOA C.BH 105/5067.

92 BOA HAT 262/15129; BOA C.BH 33/1560.

93 BOA HAT 262/15129; the date of the document corresponds to 4of June 1792.

94 Most probably this name refers to Odysseas Androutsos.

95 BOA HAT 262/15129.

96 BOA HAT 172/7428; the date of the document corresponds to 12of April 1807.

97 In the document the date of the event is referred to as "forty days prior" to writing of the report, which roughly corresponds to mid-January.

sian state, they would besiege the island, usurp their goods and set their houses afire. Moreover they asked for one hundred cows, an equal amount of sheep and four vessels as well as a few sailors to guide them through the Aegean. Reportedly, the crew of these battleships were Arvanit (Arnavut) rebels who previously took refuge in Corfu. During these days, Dragoman of Morea also received intelligence from Corfu, according to which this Russian fleet was heading towards Dardanelles, to join a group of British battleships anchored off Bozcaada. According to Dragoman's report, Hydriots diplomatically warded off the Russian demands with excuses. In a marginal note on this document, we also observe the reaction of Sultan Selim the Third. Written by himself on the document, this note reads as follows: "Well done. I am very pleased of the loyalty exhibited by the kojabashis of Hydriots. God willing I reward them. May the dragomans etc. be duly rewarded from appropriate sources, may they prosper"⁹⁸.

Another document from this later period, which is from the year 1812, gives a detailed account of an attack on a Hydriot ship and the ensuing events. Accordingly, a group of pirates originating from Mani attacks a Hydriot vessel and captures it. As the chief kojabashi of Hydra Captain Georgios learns this, he catches the pirates and saves the Hydriot ship. He also takes three pirates captive and dispatches them to the imperial dockyards in Istanbul. Upon their arrival, the captives are enrolled to the registry of public captives and put into the jail of the imperial dockyards⁹⁹.

It seems that in the struggle against piracy, the monastery of the island was active as well. There are several documents on the monastery of the island, which are related to the use and borders of the Monastery's lands on the mainland¹⁰⁰. According to these documents, an area on the mainland across the island was used by the Monastery as pasture, "in return for their ser-

vice for God's sake", because they were sheltering and protecting vessels against pirates and supplying them with food and drink¹⁰¹.

5. Hydra in Archive Documents: Revolutionary Period

The documents reviewed until this point show the importance of Hydra and Hydriot seamanship for the Ottoman Empire. This critical role of Hydriots and their importance for the Ottoman administration seems to have continued after the outbreak of revolution, albeit in a negative way. As known, this powerful and rich island was among the few principal centres of revolution along with Spetses¹⁰². It seems that long before the outbreak of the revolt, Ottoman authorities were fully aware of the dangerous potential of Hydriots in case of an uprising. A document dated to the beginning of the 19th century (probably 1807) reflects the relevant concerns at the highest level of bureaucracy. Written personally by the Sultan himself and addressing to his Vizier, the document emphasises the necessity of attracting all of the inhabitants of Hydra, Spetses and Psara to the side of the Ottoman state¹⁰³. This short and concise note suggests that this goal should be reached by all means, such as a few years of tax exemptions or tax discounts, trade facilities etc.

After Hydriots joined the revolution, maritime power of the island seems to have a decisive impact on the ensuing developments. As might be expected, most of the documents from this period refer to Hydra as one of the most crucial bases of rebels. Documents from this period are mostly intelligence reports and analyses. They are so numerous and rich in content that they might be studied separately in detail. These documents cover mostly the following topics: manoeuvres and assault plans of Ottoman forces

98 BOA HAT 172/7428.

99 BOA C.BH 49/2304.

100 BOA C.EV 251/12650; C.ML 46/2150; C.ML 561/23026; C.TZ 151/7526; C.TZ 81/4001.

101 BOA C.EV 251/12650; C.ML 561/23026.

102 John S. Koliopoulos, Thanos M. Veremis, *Modern Greece A History since 1821*. Wiley-Blackwell, West Sussex, 2010, p. 15.

103 BOA HAT 266/15436.

against Hydra¹⁰⁴; manoeuvres and assaults of Hydriot vessels against Ottoman forces¹⁰⁵ or against Greeks who do not join the revolt¹⁰⁶; supports from Russia, Britain and France to Hydriots and other islands joining the revolt¹⁰⁷; internal conflicts among the revolutionary forces. Among these documents a few worth to be mentioned in more detail, as they show the crucial role of Hydra in the revolt¹⁰⁸. One of them is a report sent from the navy fighting in the Aegean. Dated from the year 1825, according to this document "Assaults of the rebel vessels throughout the Aegean cannot be cut off, unless the islands of Hydra and Spetses are hit as soon as possible. Therefore, auxiliary forces from the Governor of Egypt are necessary"¹⁰⁹. Likewise, in another document from 1826, which reflects the analysis of the situation by the Governor of Rumelia it is argued that "Since the rebels of Morea are fed and supported chiefly through sea, if the island of Hydra is captured, the rebellion is due to end soon"¹¹⁰. In another dispatch sent by the Governor of Rumelia in the same year the importance of capturing Hydra is reiterated: "If the island of Hydra is taken and put under control, the sea becomes clear of the rebel vessels, and as such, order along the shores of Morea and Rumelia is secured"¹¹¹.

About internal conflicts among the revolutionary Greeks, one document reflects a detailed account, in which there is a direct reference to Hydra. Dated 6th of March 1824¹¹², according to this report, rebels in Morea started to fight with each other, each one claiming the leadership of Morea. Among these "especially Kolokotron (Kolokotronis) was hated by all the infidels". During that period, as he retreated to the castle of

Nauplion, representatives of Hydra and Spetses asked him to let their wives and children to enter the castle for protection. He did not accept this request and told them that he did not trust them. Upon this reply, as the report goes, a huge fleet of Hydriot and Spetsiot vessels besieged Nauplion and they started to fight with each other. Likewise, among the chief rebels, son of Karaca Yanko and some captains started to fight with the Bey of Mani. After a battle among these two groups, Bey of Mani retreated to Mani and he declared that if the Sublime Porte grants him the governorship (Beylik) of Mani this year as before, he would renounce from the uprising and accept to pay tax to Ottomans. It is also reported that while fighting with each other these groups were accusing each other for being the chief reason of the revolt¹¹³.

From this period, apart from Hydriots engaging in warfare, there are a few references on those still working at the imperial dockyards at Galata. Two of these references will be mentioned below under the title on the Hydriot community of Galata. The other one is from the first months of the revolt. Accordingly, existence of craftsmen and sailors from Hydra and Spetses in the imperial dockyards was regarded as a source of concern and measures to be taken were discussed. In order to curb and safeguard these employees, it was decided to take a few leading figures among of them and put in a secure place as hostages¹¹⁴.

6. Hydriot Community in Galata

In the light of what has been said so far, it wouldn't be surprising to discover that due to their strong relations with the centre of the Empire, a Hydriot community was formed there. We trace the existence and exact place of settlement of this community thanks to an archive document. The document is draft of an edict (ferman) given to the Hydriot community living at Galata and it is about its spiritual centre, i.e. Hagios Nikolaos Church¹¹⁵. According to the document,

104 BOA HAT 1217/47665; HAT 1316/51304; HAT 1316/51310; HAT 1316/51311; HAT 849/38071; HAT 886/39162; HAT 903/39677; HAT 903/39684; HAT 916/39938.

105 BOA HAT 839/37810; HAT 858/38300; HAT 888 39269 B; HAT 927/40280 C; HAT 1296/50410.

106 BOA HAT 279/16522.

107 BOA HAT 841/37876 F; HAT 842/37878 S; HAT 854/38217 D; HAT 858/38300; HAT 871/38730 C; HAT 957/41080.

108 BOA HAT 924/40173; HAT 1090/44285 D.

109 BOA HAT 1316/51304

110 BOA HAT 942/40665 B.

111 BOA HAT 943/40669 C.

112 BOA HAT 924/40173

113 Ibid.

114 BOA HAT 1317/51352.

115 BOA CADL 42/2532.

which is dated 11th of March 1804, sailors from the island of Hydra asked for permission to renovate the “Ayo Nikola” Church, which belonged to them. From the document, which grants permission for renovation, it is understood that the church had been in the service of Hydriots since much earlier times. Obviously this church, located then within the walls of Galata marks Hydriots’ area of settlement. This parish, (mahalle or mahala) was located between Karaköy and Tophane, in the vicinity of the imperial dockyards. The area was the centre of shipbuilding and the related subsidiary industries such as caulking, lumbering, candle-making etc¹¹⁶. In the relevant literature the full name of the church is referred to as “Hagios Nikolaos Galata”¹¹⁷. The church is still there but it does not function anymore. After the Turkish Orthodox Patriarchate was founded, this church, along with the neighbouring churches of Hagios Ioannis and the Panagia, was given to this new ecclesiastical authority, probably due to the fact that it had already lost most of its Greek Orthodox attenders.

The history of this building, which seems to be closely linked to the rise and decline of the Hydriot community in Istanbul can be traced through various written sources as well. But although it is known that the church was frequented by sailors¹¹⁸, there is no reference to Hydra in the relevant literature. Whereas in the aforementioned document, it is clearly stated that the church belonged to Hydriot sailors and it was very old and decrepit due to the passing of time. It should be also noted that the neighbouring parish was inhabited mostly by the Chiot community as reflected by the name of the church there, namely Hagios Ioannis ton Chion (St. John of Chiots)¹¹⁹. As mentioned above Chiot craftsmen were also employed at the imperial dockyards.

The earliest references to the parish of “Hagios Nikolaos Galata” date back to late 16th century. In an Ottoman document dated 27th of August 1585, although there is no reference to the church, the district (mahalle, mahala) is referred to as “Aya Nikola”, which indicates the existence of a church dedicated to St. Nicholas there¹²⁰. The church is mentioned also in the inventories from around the same period, namely the list of Tryphon from 1583 and the list of Paterakis of 1604¹²¹. Evliyâ Çelebi, who visited this quarter in mid-17th century refers to a holy spring (ayazma, ayiaσμα) dedicated to St. Nicholas, rather than a church. As he accounts for the gates of the walled city of Galata, he refers to the gate which used to be around this area. He notes that “this gate is called by Greeks as Aya Niko, since there is a holy spring dedicated to the apostle of Jesus Christ. If anyone with malaria enters there, recovers health”¹²². It is probable that during his visit of the district, the church was damaged due to fires which were not rare in old Istanbul. Actually records from this period indicate several fires in mid-17th century¹²³. Or perhaps its building was much smaller during this period, to be known rather as a holy spring than a church. Actually this seems much more probable, since the holy spring is still there, in the south-western part of the present building complex. In any case, like other churches in this district, the building of this church should have been enlarged in the course of time in response to the needs of growing population. According to the aforementioned document from the year 1804, the building was to be renovated in accordance with its previous size. Its inscription confirms this decision, according to which the present three-nave basilica-type church was “built anew in a very nice manner as of 23rd of April 1804”¹²⁴. Therefore, one can assume that by the end of the 18th century, the church of St. Nicholas reached its present dimen-

116 Eremya Çelebi Kömürçüyan, *Istanbul Tarihi* (trans. Hrand Andreasyan, ed. Kevork Pamukçyan), Eren, Istanbul 1988.

117 Zafer Karaca, *Istanbul’da Tanzimat Öncesi Rum Ortodoks Kiliseleri*, Yapı Kredi, Istanbul 2008, p. 336.

118 Karaca, p. 337.

119 For detailed information see: Georgios Georgiadis, *O En Galata Ieros Naos tou Agiou Ioannou ton Chion*, Zividis, Istanbul, 1898.

120 Karaca, p. 336.

121 Karaca, p. 336.

122 Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi* (Robert Dankoff et al.; ed. Sabri Koz), Vol. 1, Yapı Kredi, Istanbul 2006, p. 211.

123 Karaca, p. 336.

124 Karaca, p. 338.

sions, with 30.20 m of length and 15.56 m width, excluding the courtyard and auxiliary buildings¹²⁵.

Taking into consideration the dates, number and contents of Ottoman documents on Hydra or Hydriots, as well as the above-summarised story of the church of Hagios Nikolaos, one can speculate that Hydriots in Galata became so numerous as to form a distinct community somewhere within the 18th century. This community seems to have lived its heyday during the last decades of 18th and first decades of 19th century. Again some details of the history of this community can be traced along with the history of its church. Accordingly, during the outbreak of Greek uprising in 1821 there were tumults in this district as well, during which the church was damaged¹²⁶. Then the church was repaired in 1834¹²⁷. It seems that the last comprehensive reparation took place in 1887¹²⁸.

As their connection with the Ottoman navy came to an end Hydriot community in Istanbul should have diminished and eventually incorporated into the Greek society of Istanbul. Turning points are 1821 and 1827, the latter corresponding to the year of the aforementioned document, which banned the employment of Hydriot sailors in the Ottoman navy. We do not know to which extent and how efficiently this decision was enforced. As of 1830, around 1500 Hydriots were still working at the imperial dockyards in Galata¹²⁹. According to the minutes of unofficial talks with the Russian minister plenipotentiary, which took place on 3rd of April 1830, it was discussed how the subjects of the independent Greece and those of the Ottoman Empire would be distinguished¹³⁰. It seems the situation was especially complicated for the Greeks, who originate from the lands belonging to Greece. Apart from those immigrating massively from islands and Peloponnese to Istanbul in those days, there were

also Greeks originating from there but already settled in Istanbul¹³¹. Obviously, Hydriots working at the dockyards were of this second category. Total number of Hydriots living in Galata during that period should be much higher, including the families of those working at the dockyards. It should be also noted that Hydriots were living or travelling to Istanbul not only as craftsmen or sailors, but also as merchants and businessmen.

On the relations of the island with the capital of the Ottoman Empire following the independence of Greece, archive documents are quite silent, as might be expected. However, among the daily journals (*havadis jurnalleri*) collected and recorded to assess the public opinion by state authorities, we come across two accounts referring to Hydra from the period between 1840 and 1844. Total number of these daily journals which seem to have functioned as intelligence reports is 1364 for this period, which were studied and published by Cengiz Kırılı¹³². One of these is about a Hydriot ship-owner (*kapudan*) trying to set up a crew in secrecy for his ship which was bound for Marseilles. The talk takes place in a coffeehouse at Galata. According to the account, the origin of the ship-owner is reported as obvious from his dress as he was “dressed like Hydriots” (*kiyafeti Çamlıcalı*)¹³³. In the other account mentioning the island, which is recorded in another coffee shop, Hydriot ship-owner Nikolaos (*Çamlıcalı Kapudan Nikola*) talks about rebellious activities in Crete and refers to the origin of funding as Great Powers¹³⁴. It is highly probable that these types of talks were common for the most of the 19th century. After the signing of the Agreement on Friendship and Trade (so-called “*Kanlıca Agreement*”) between Ottoman Empire and Greece¹³⁵, Hydriot captains travelling between the island and Istanbul should have re-established their business and trade links there. Circulation be-

125 Karaca, p. 339.

126 Karaca, p. 337.

127 Ibid.

128 Ibid.

129 Ahmed Lûtfî, Vak'anüvîs Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi (ed. Ahmet Hezarfen), vol 2-3, Tarih Vakfı & Yapı Kredi, Istanbul, 1999, p. 470.

130 Ibid.

131 Ibid.

132 Cengiz Kırılı, Sultan ve Kamuoyu: Osmanlı Modernleşme Sürecinde “Havadis Jurnalleri” (1840-1844), Türkiye İş Bankası, Istanbul, 2008.

133 Kırılı, p. 136 (Account nr 146).

134 Kırılı, p. 287 (account nr. 641).

135 K. Paparrigopoulos, *Istoria tou Ellinikou Ethnous* (Rev. Pavlos Karolidis), Vol. 6, Part 2, Eleftheroudakis, Athens 1932, p. 293.

tween the island and Istanbul might have continued for the rest of the 19th century, until the outbreak of the war between Greece and the Ottoman Empire in 1897, which brought the above-mentioned Agreement to a halt¹³⁶. In the meantime Hydriots who remained in Istanbul after the independence of Greece should have integrated into the wider Greek society of Istanbul.

Conclusion

Although the history of Hydra can be traced back to the beginning of 16th century in Ottoman sources, archive documents we reached cover the last century of the Ottoman period in the area, namely between the years 1729 and 1828. The number and contents of the documents, which seem quite disproportionate to the geographic dimensions of the island, clearly show the importance of Hydra for the Ottoman Empire. This assertion is valid for both the pre-1821 period and for the period of Greek Revolution. More than half of the documents reviewed are from the pre-revolutionary period, which depict Hydra as a crucial source of technical knowledge on navigation and shipbuilding. The number and contents of the Ottoman documents on Hydra concerning the period of revolt show that the importance of the island went on throughout this period as well, although in a negative way. During this period, maritime power of the island had a decisive impact on the revolution, as can be traced in several documents.

For the most of the period covered by the archive documents, it seems that dynamism of Hydriot naval tradition transformed this isolated

piece of land into a hot-spot of trade and finance, integrating it into wider networks of maritime activity. It is also interesting to observe that this process involved formation of strong links with the centre of the Ottoman Empire. Thus, rather than being a simple trade post or a maritime station, Hydra seems to be one of the few indispensable sources of maritime know-how and skilled labour for the Ottoman Empire. In other words, Hydriots did not only engage in a Mediterranean-wide maritime trade network, but they were also highly integrated into the Ottoman economic and administrative system. They seem to have actively contributed to the maintenance, development and functioning of the Ottoman navy. In the Ottoman documents we come across Hydriot people both as individual entrepreneurs or organised communities of sailors, ship owners or shipbuilders. As agents of logistics, outsourcers or suppliers, relationship of Hydriots with the central Ottoman administration involved mostly the imperial navy and the dockyards. According to their field of specialisation Hydriots were also directly employed by the Ottoman administration as craftsmen or specialised sailors. Employment patterns of Hydriots in the Ottoman navy were changing according to the nature of the task. But in any case, specialisation and technical know-how based on local traditions was decisive. Intense relations between the island and the centre of the Empire gave rise to a settled community of Hydriots at Galata, which seems to have lived its heyday between the second half of the 18th and the first quarter of the 19th century. This period of dynamism, which in a way corresponds to the golden age of Hydra, seems to have also prepared the Aegean world to the upcoming modern era.

¹³⁶ Paparrigopoulos, pp. 293-295.

Bibliography

Archive Documents *(codes and numbers of the documents are given in the footnotes)*

Ottoman Archives of the Prime Ministry (BOA): Ali Emiri Abdülhamid I (AE.SABH.I), Ali Emiri Selim III (AE.SSLM.III), Baş Muhâsebe Kalemi Defterleri (D.BŞM.d.), Cevdet Adliye (C.ADL), Cevdet Bahriye (C.BH), Cevdet Evkaf (C.EV); Cevdet İktisad (C.İKTS), Cevdet Maliye (C.ML),

Cevdet Tımar (C.TZ), Cevdet Zabtiye (C.ZB.), Hatt-ı Hümayun (HAT),

Other Sources

Ahmed Lûtfî, Vak'anüvîs Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi (ed.

- Ahmet Hezarfen), vol 2-3, Tarih Vakfı & Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1999.
- Balcı, S. Osmanlı Devletinde Tercümanlık ve Bâb-ı Ali Tercüme Odası, unpublished doctoral thesis, Ankara University Institute of Social Sciences, 2006.
- Bostan, İ., Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire, TTK Basımevi, Ankara, 1992.
- Bostan, İ., Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, Bilge Yayın, İstanbul, 2005.
- Bostan, İ., Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2008.
- Evliyâ Çelebi, Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi (Seyit A. Kahraman et al.; ed. Sabri Koz), Vol. 8, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2003.
- Evliyâ Çelebi, Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi (Yücel Dağlı et al.; ed. Sabri Koz), Vol. 9, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2005.
- Evliyâ Çelebi, Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi (Robert Dankoff et al.; ed. Sabri Koz), Vol. 1, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2006.
- Frangakis-Syrett, E., "Greek Mercantile Activities in the Eastern Mediterranean, 1780-1820", *Balkan Studies*, Vol. 28:1, 1987, pp.73-86.
- Georgiadis, G., *O En Galata Ieros Naos tou Agiou Ioannou ton Chion*, Zividis, İstanbul, 1898.
- Glykos, E., *I Karystia kai i Skyros mesa sto Chrono*, G. Dardanos, Athens, 1998.
- Harlaftis, G., Laiou, S., "Ottoman State , Finance and Maritime Trade: the emergence of an Ottoman-Greek fleet, 1780-1820", paper presented at the 15th International Economic History Congress, Helsinki, 2006, <http://www.helsinki.fi/iehc2006/papers3/Harlaftis.pdf>, retrieved: 26.05.2015.
- Harlaftis, G., Laiou, S., "Ottoman state policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780c.1820: The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet" in M. Mazower (ed.), *Networks of Power in Modern Greece*, Hurst, London, 2008, available at: <http://uadphil.econ.uoa.gr/UA/files/730552050.pdf>, retrieved: 26.05.2015.
- İnalçık, H., "Greeks in the Ottoman Economy and Finances 1453-1500". in J.S. Allen et al. (eds.), *To Ellinikon, Studies in Honor of Speros Vryonis, Jr.* Vol. II, A. D. Karatzas, New York, 1993, pp. 307-319.
- Kahane, H. & R., Tietze, A., *The Lingua Franca in the Levant, Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, ABC, İstanbul, 1988.
- Karaca, Z., *İstanbul'da Tanzimat Öncesi Rum Ortodoks Kiliseleri*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2008.
- Kayabalı, İ., Arslanoğlu, C., "Türk Deniz Kuvvetleri", *Türk Kültürü*, Vol. 117, July 1972, pp. 748-851.
- Kırlı, C., *Sultan ve Kamuoyu: Osmanlı Modernleşme Sürecinde "Havadis Jurnalleri" (1840-1844)*, Türkiye İş Bankası, İstanbul, 2008.
- Koliopoulos, J. S., Veremis, T., *Modern Greece A History since 1821*. Wiley-Blackwell, West Sussex, 2010.
- Kömürçiyân, Eremya Çelebi, *İstanbul Tarihi* (trans. Hrand Andreasyan, ed. Kevork Pamukçiyân), Eren, İstanbul 1988.
- Küçük, C. (ed.), *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi*, SAEMK, Ankara, 2001.
- Laiou, S., "The Participation of the Island of Hydra in Countering Piracy in the Aegean in the Early 19th Century", paper presented at the 2nd International Scientific Conference of the Sylvia Ioannou Foundation on Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean, 15th – 19th C., October 17-19, 2014, Athens, <http://www.sylviaioannoufoundation.org/conferences/2nd-international-conference/papers.html>, retrieved: 26.05.2015.
- Paparrigopoulos, K., *Istoria tou Ellinikou Ethnous* (Rev. Pavlos Karolidis), Vol. 6, Part 2, Eleftheroudakis, Athens 1932.
- Pîrî Reis, *Kitâb-ı Bahriyye*, Topkapı Palace Museum Library, Treasure Collection, Nr. 642, facsimile published by the Ministry of Culture and Tourism, Ankara, 2014.
- Sarıcaoğlu, F., "Kitâb-ı Bahriyye ve Topkapı Sarayı Hazine Nüshası", published together with the facsimile of Book of Navigation, by the Ministry of Culture and Tourism, Ankara, 2014.
- Vionis, A., *Crusader, Ottoman, and Early Modern Aegean Archaeology: Built Environment and Domestic Material Culture in the Medieval and Post-Medieval Cyclades, Greece (13th-20th Centuries AD)*, Leiden University Press, Amsterdam, 2012.

Use Of Technology In Fighting Against Piracy At Sea

By **Ens. Osman Yasin YILMAZ¹**,
Cadet Engin TEKİN². Turkish Naval Academy

1 Ens. Osman Yasin YILMAZ, Instructor of Maritime Law, Social Sciences Department, Turkish Naval Academy.

2 Engin TEKİN is a Cadet at Turkish Naval Academy and will obtain his Bachelor of Science degree in Industrial Engineering.

Introduction

According to the reports of International Maritime Organization (IMO), nearly 100 acts of piracy on ships off the coast of East Africa were recorded during 2007, about 150 attacks during 2008, and nearly 230 in 2009¹. In 2010, the number of piracy acts off East Africa dropped, perhaps because of naval interventions, but incidents augmented further in both the Indian Ocean and the Arabian Sea, which posed a serious threat to the lives of seafarers and maritime transportation companies².

In terms of lost profits, excluding ransoms paid, the International Maritime Bureau estimates around \$13 and \$15 billion between the Indian and Pacific Oceans in 2006 alone³. In addition to those. The Straits of Malacca were declared a "high-risk zone" by several maritime insurance companies. Higher insurance premiums influence companies' profits and even national economies significantly. Furthermore, several maritime companies have started to "outsource" the security issue by hiring private security companies. For between \$10,000 and \$100,000 a shipping company can have armed escort vessels and helicopter scouts securing their passage

through the Straits of Malacca, for example⁴.

Global Logistics is heavily depend on Maritime Transportation

According to Article 101 of the 1982 United Nations Convention ON THE Law of the Sea (UNCLOS)⁵, which is in force since 1994, and Article 15 of the Geneva Convention on the High Seas (High Seas Convention)⁶, acts which could be perceived as piracy are defined.

The definition of piracy included within both these treaties has become customary international law, binding on all nations, regardless of being a party of these treaties or not⁷. However, the section of piracy is very unsatisfactory regarding counter measures and other security aspects.

In addition, in spite of the significant amount of military presence in the relevant region dedicated to fighting piracy, it seems that states have not yet applied the commensurate legal resources to help their naval forces accomplish their tasks and deter piracy attacks. From the chase and capture of pirates at sea to their prosecution in courts, current practices do not disclose a sys-

1 Kelley, R.P. (2011). UNCLOS but no cigar: Overcoming obstacles to the prosecution of maritime piracy, *Minnesota Law Review*, 95(6), 2285-2317.

2 Jenisch, U. (2009). Piracy, navies and the law of the sea: The case of Somalia, *WMU Journal of Maritime Affairs*, 8(2), 123-143.

3 Kelley, R.P. (2011). UNCLOS but no cigar: Overcoming obstacles to the prosecution of maritime piracy, *Minnesota Law Review*, 95(6), 2285-2317.

4 O'Meara, R.M. (2007). Maritime piracy in the 21st century: A short course for U.S. policy makers, *Journal of Global Change and Governance*, 1(1), 1-9.

5 United Nations Convention on the Law of the Sea art. 101, Dec. 10, 1982, 1833 U.N.T.S. 397 [hereinafter UNCLOS]

6 Geneva Convention on the High Seas, Apr. 29, 1958, 13 U.S.T. 2312, 450 U.N.T.S. 82 [hereinafter High Seas Convention].

7 Bahar, M. (2007). Attaining optimal deterrence at sea: A legal and strategic theory for naval anti-piracy operations, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 40(1), 1-85.

tematic implementation and application of the relevant international or national laws⁸.

The 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention or Rome Convention), changed the definition of piracy to include attacks within territorial waters. Nevertheless, it does not extend universal jurisdiction to such attacks⁹. Under the Convention, State Parties bind themselves to consider as offences those acts that are “unlawfully and intentionally” committed by a person¹⁰.



Protector, by Rafael Advanced Defense Systems

By tradition, piracy is the term used for piratical incidents occurred on the high seas outside the territorial waters of states, whilst armed robbery is the term for similar acts inside the territorial waters of states¹¹. Hence, in the case of armed robbery inside the territorial waters only authorities of the coastal state are entitled to counter measures. On the other hand, in the case of piracy occurred on the high seas naval ships of all states are entitled to counter



Ens. Osman Yasin YILMAZ was born in Ankara in 1990. He obtained his Bachelor of Science Degree in Law from Marmara University in 2013. After graduation, he joined the Navy as Instructor of Law in 2013.

He is currently working as Instructor of Maritime Law at Turkish Naval Academy. His research interests generally focus on Maritime Law and Piracy at Sea.
email: oylmaz@dho.edu.tr



Engin TEKİN was born in Ankara in 1993. He is currently a cadet in Turkish Naval Academy and will obtain his Bachelor of Science Degree in Industrial Engineering.
E-Mail: T2001@dho.edu.tr.

8 Kelley, R.P. (2011). UNCLOS but no cigar: Overcoming obstacles to the prosecution of maritime piracy, Minnesota Law Review, 95(6), 2285-2317.

9 Bahar, M. (2007). Attaining optimal deterrence at sea: A legal and strategic theory for naval anti-piracy operations, Vanderbilt Journal of Transnational Law, 40(1), 1-85.

10 SUA Convention, supra note 91, at art. 3.1.

11 Jenisch, U. (2009). Piracy, navies and the law of the sea: The case of Somalia, WMU Journal of Maritime Affairs, 8(2), 123-143.



Levent, by ASELSAN

measures following UNCLOS which only refers to piracy on the high seas.

Recent reports have revealed that the pirates operate both in coastal waters and on the high seas tens or hundreds of miles off the coastal waters using mother ships and speedboats. They are well-organized in gangs and use different types of weapons, radars and other means of technology for communication and attack. With the ransom money, they reinvest in new arms and equipment. With these developments, to prevent piracy attacks, victims usually need military countermeasures.

Hence, most states response to piracy, specifically in the Straits of Aden, by deploying a significant military presence to the area to prevent further piracy attacks. States which can deploy powerful military units and international organizations, such as United Nations and NATO, seem to recognize the efficacy of military deterrence in the region. For example, the multinational Combined Task Force 151, the Standing North Atlantic Treaty Organization (NATO) Maritime Group 2, the European Naval Force Somalia (EUNAVFOR), and warships from several other states all conduct counter-piracy missions in the Gulf of Aden and the Indian Ocean¹². As navies can rapidly deploy and provide a good level of prevention in the area, they have caught and intimidated tens of

pirates since their arrival in the region.

Modern warships with their weaponry and high-tech equipment are built and their personnel are trained to fight against other warships sea-wide. For the warships, it is too hard to fight against pirates onboard an attacked or captured vessel without jeopardizing innocent hostages. Hence, it is an asymmetric threat that poses a serious challenge for modern navies and requires another set of reactions composed of speed, small arms and even more

technology. In order to react effectively for such mission, in addition to new legal justifications and political will, naval forces will need new set of technological tools. In the further course of the paper, new technological tools that can be used to struggle with piracy at sea, will be discussed in some detail.

Unmanned Surface Vehicles (USVs)

As aforementioned above, one of the most effective ways of fighting against piracy at sea is to control and to patrol the known sea passages having high probability of piracy acts. The cover-



The Buccaneer, by BCB International

age of those areas requires a continuous patrol mission carried out by the war ships. Here, the Unmanned Surface Vehicles (USV) may play an important role for patrolling the area instead of manned sea vehicles.

In the near future, it is expected that USVs will have a significant usage in the military operations, specifically in order to reduce the risk

¹² Kelley, R.P. (2011). UNCLOS but no cigar: Overcoming obstacles to the prosecution of maritime piracy, *Minnesota Law Review*, 95(6), 2285-2317.



MQ-1 Predator, by General Atomics

of personnel injuries or loss in carrying out tedious tasks. USVs are primarily designed for maritime patrol missions. They are equipped with a remote-controlled systems as well as observation and satellite communication systems. They have an endurance of hanging 6-36 hours, with a mission of reconnaissance, surveillance, intelligence, force protection/anti-terror, anti-surface & anti-mine warfare, search & rescue, port & waterway patrol, battle damage assessment, pollution detection & treatment as well as electronic warfare^{13 14}.

USVs are relatively simple technically compared to other type of Unmanned Maritime Systems (UMS)¹⁵, but their situation at the water surface allows them to both act underwater and above. This offers the use of air-combustion engines and data transmission to be “relayed” to and from acoustically through the electromagnetic waves. The last few years have seen a surge of long-endurance USVs, often relying on environmental energy to help or completely take

over their propulsion needs.

Among the most recently developed USVs, it is possible to mention here a few as examples. First example is the “Protector”, built by Rafael Advanced Defense Systems in 2005. Protector, the rigid-hulled inflatable boat, was first deployed by the Republic of Singapore Navy, in support of coalition forces in the Persian Gulf and in anti-piracy duties in the Gulf of Aden.

It is fitted with a remote-controlled, stabilised Mini Typhoon Weapon Station that can operate a range of small-calibre guns, as well as a search radar and Toplite electro-optical pod to enable detection, identification and targeting¹⁶.

“Levent” is another example of recently developed USVs. It is built by ASELSAN to be used for remote operation of various security applications¹⁷. It has some specific features, such as highly maneuverable RHIB boat platform, manned/unmanned usage, three modes of operation (on-board, tele-operation and autonomous), transportable or settled operator control unit, smooth data and visual transmission at higher speeds, secure communication link for data and video transmission, mission specific

13 Savitz, S., et al. (2013). U.S. Navy Employment Options for Unmanned Surface Vehicles (USVs), RAND National Defense Research Institute, USA.

14 http://en.wikipedia.org/wiki/Unmanned_surface_vehicle Retrieved 22.02.2015

15 Martin, A. (2013). Unmanned maritime systems: Global review of technology, roadmaps, roles, challenges & opportunities, and predictions, Unmanned Maritime Systems: Global Review, Texas USA.

16 <http://www.defense-update.com/products/p/protector.htm>. Retrieved 22.02.2015.

17 <http://www.aselsan.com.tr/en-us/capabilities/unmanned-systems/unmanned-vehicles/levent-unmanned-surface-vehicle> Retrieved 22.02.2015

payload options, compatibility to interoperability profiles, and minimum 4 hours of operation (when diesel engine is off).

The “Buccaneer”, for example, built by British manufacturer BCB International is a lightweight air cannon designed to fire and deploy a net around any small craft trying to board a ship. The cannon has a range of approximately 2,700 feet and fires proprietary projectiles that create a net in the water around the craft. Apart from net projectiles, it also fires high-powered smoke projectiles.



Long Range Acoustic Device

Furthermore, because of limited remote control abilities of those USVs, more autonomous vehicles are needed to reliably operate in the area itself by making its own decisions according to a given task order in an uncertain operational environment. In this regard, there are some studies that aim to increase the autonomy and decision making capability of a USV.

To cope with these problems, an adaptive decision making architecture is recently proposed¹⁸. This conceptual decision making architecture is implemented as a package integrated to a well-known agent development environment – Jadex¹⁹. Using this package, a patrol mission simulation is developed, where the autonomous USVs are represented as agents. The scenario involves a fictitious task force, composed by patrol

task group including the USV elements, to fight with piracy. Here, the USVs are fully autonomous in terms of deciding their own actions. For instance, USV decides to escort a merchant ship or to traverse the area of responsibility to increase the patrol area coverage according to the given tasks and goals.

Unmanned Aerial Vehicles (UAVs)

In recent years, there has been a huge advancement in anti-piracy technology with unmanned aerial vehicles (UAVs). These UAVs have gained considerable traction in the security/warfare sector due to the significant benefits that they provide. UAVs can act as a deterrent to avoid possible conflict and if necessary, they can also be used as a reactionary force. Through surveillance, they also bring an improved threat identification level²⁰.

The latest addition to the arsenal keeping pirates at bay off the Horn of Africa is an unmanned aerial vehicle (UAV). At September 2014, the 32nd wing of the Italian Air Force completed its first tasking with EUNavFor – a successful 11



Water Cannon

hour check test flight of the General Atomics MQ-1 Predator. Based in Djibouti, the wing will now put its UAVs into service monitoring the sea off the coast of Somalia to give early warning of possible attacks.

In addition to providing more real-time intelligence, the Predators will also be used to monitor the safety of World food programme (WFP) vessels transiting the Indian Ocean in East Africa.

18 Topçu O. (2014). Adaptive-decision making in agent-based simulation, Simulation: Transactions of the Society for Modeling and Simulation International. 9(7), 815-832.

19 İşçi S., and Topçu, O. (2014). Extending the Jadex framework with coherence-driven adaptive agent decision-making model, IEEE/WIC/ACM Conference on Intelligent Agent Technology (IAT 2014).

20 <http://atacglobal.com/atac-anti-piracy-drone-uav-advantage/>
Retrieved 22.02.2015

This will be the first time UAV's have been deployed off Africa's east coast^{21 22}.

Non-Lethal Weapons

Piracy counter-measure systems' market consisting several powerful non-lethal weapons has been developing rapidly in accordance with the demands. Mentioned herein is a list of non-



Barbed Wires used on Board

lethal anti-piracy weapons that are used or can be used.

A Non-Lethal Laser Countermeasure is a visible deterrent, specifically designed for the maritime industry that is intended to temporarily blind or disorient a target²³.

Long Range Acoustic Device (LRAD), for instance, is a high-intensity directional acoustic hailer designed for long-range communication and issuing powerful warning tones. It absorbs



Dazzle Gun

21 <http://www.neptunemaritimetimesecurity.com/uavs-now-part-eunavfor-anti-piracy-ops/> Retrieved 22.02.2015.

22 <http://www.piracydaily.com/first-eu-navfor-anti-piracy-uav-deployment-concludes/> Retrieved 22.02.2015.

23 <http://mst.us.com/services-antipiracy.php> Retrieved 24.02.2015.

directed sound technology to maneuver the security engagement to an excess of 3000 meters in any language.

A water cannon is another non-lethal weapon which is extensively used on merchant vessels. The device delivers powerful and impenetrable stream of water that blows away pirates trying to board the ship. The cannon can also quickly fill



Anti-Piracy Curtain

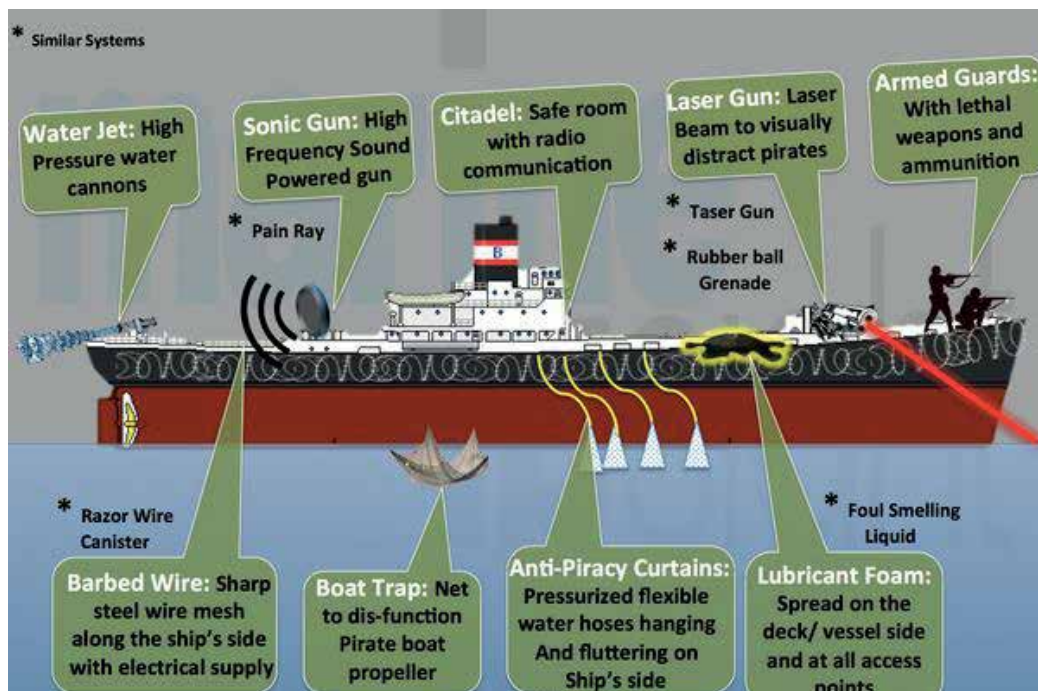
the pirates' boats to slow them down and hinder their maneuverability. Most of the water cannon anti-piracy systems can be remotely controlled from a safe position on ships.

Boat trap is a type of ballistic net which can be used to stop pirates' boats when they come near to a merchant ship. Slippery foam or anti-traction material is a non-lethal substance which can be used to make the deck or sides of a ship slippery to avoid pirates from climbing it. The highly viscous substance substantially reduces traction of anything that comes in contact with it, making it difficult to walk or stand.

Against the pirates, the ship's crew can also use coils of barbed or electrical wire to prevent pirates from climbing the ship.

Anti-boarding device is an anti-piracy method which uses canisters with sharp razor wires to prevent pirates from boarding the ship. The wires act as a barrier between the pirates and the ship, which thwarts forward movement of pirates.

P-trap concept is a non-lethal system which helps prevent pirates from boarding ships. The system carries thin lines which float at the water level around the sides of the vessel. When pirate skiffs/boats come in contact with the lines, the later gets entangled with the engine and disable



A generic view of non-lethal weapons used for anti-piracy²⁴

the vessel.

Anti-piracy curtain is a unique method to keep pirates from climbing the ships. It consists of a series of hoses which are dangled on the port and starboard sides of the vessel. Sea water is passed through the nozzles at a force of 0.2 Mega Pascal, which makes the hoses go in unpredictable whirling motion, generating enough force to seriously hurt anyone who gets in the way.

Stun grenade or flash grenade is a non-lethal anti-piracy device which produces a blinding flash of light and loud noise. Stun grenades are used to temporary disorient pirates senses without causing any kind of permanent injury. Rubber ball grenade as a non-lethal weapon sprays rubber bullets on detonation. The anti-piracy grenade also produces light and sound which can be used to deter pirates.

Dazzle gun is a type of laser weapon which uses a concentrated blast of green light to disorient and temporary blind the pirates. It can be used during both day and night.

Officially known as the Active Denial System

(ADS), the Pain Ray is a non-lethal weapon which transmits a narrow beam of electromagnetic energy to heat the skin without causing permanent damage. The wave penetrates beneath the skin which causes unbearable burning sensation, forcing pirates to run away or jump overboard.

Conclusions

Piracy at sea is a major problem and threat for secure maritime transportation and global commerce, and also has important consequences for political and probably environmental security. States are trying to fight against piracy at sea by using naval forces, which brings a significant cost.

For the warships, it is so hard to fight against pirates without jeopardizing innocent hostages. Hence, piracy at sea can be seen a specific type of asymmetric threat that poses a serious challenge for modern navies and requires new set of reactions composed of new technology.

First tool to mention as new technology discussed in this paper is Unmanned Surface Vehicles (USVs). USVs are primarily designed for

maritime patrol missions and are expected to have a significant usage in the military operations, specifically in order to reduce the risk of personnel injuries or loss in carrying out tedious tasks. "Protector", built by Rafael Advanced Defense Systems, and "Levent", built by ASELSAN, are two examples of recently developed USVs. Protector was also deployed by the Republic of Singapore Navy, in support of coalition forces in the Persian Gulf and later in anti-piracy duties in the Gulf of Aden.

Second, Unmanned Aerial Vehicles (UAVs) have gained considerable attention in the security/warfare sector due to the significant benefits that they provide. UAVs can be used as a reactionary force, as well as bring an improved threat identification level through surveillance. As an example of their usage, EUNavFor achieved a successful 11 hour check test flight of the "MQ-1 Predator", built by General Atomics. Based in Djibouti, UAVs have been recently put into service monitoring the sea off the coast of Somalia where pirates have been known to operate and give early warning of possible attacks.

Third, how non-lethal equipment and weapons are or can be used against pirates was discussed. Non-lethal laser, long range acoustic device, water cannon, boat trap, barbed wires, p-trap, anti-piracy curtain, stun grenade, and dazzle gun are among the most common ones in use against pirates. Those non-lethal devices can be used by almost every type of merchant ships.

In conclusion, there is no single best solution to piracy. In order to effectively and efficiently fight against piracy at sea, in addition to use of naval forces and military units, states and commercial transportation companies should seek different ways and technologies that best fits to their specific needs and requirements.

Acknowledgements

Authors would like to thank Asst. Prof. Capt. (Navy) Okan TOPÇU, Asst. Prof. Capt. (Navy) Şevket GÜNDÜZ, and Assoc. Prof. Capt. (Navy) Alper ERTÜRK, for their valuable contributions to the earlier versions of this paper.

References

- Bahar, M. (2007). Attaining optimal deterrence at sea: A legal and strategic theory for naval anti-piracy operations, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 40(1), 1-85.
- İşçi S., and Topçu, O. (2014). Extending the Jadex framework with coherence-driven adaptive agent decision-making model, *IEEE/WIC/ACM Conference on Intelligent Agent Technology (IAT 2014)*.
- Jenisch, U. (2009). Piracy, navies and the law of the sea: The case of Somalia, *WMU Journal of Maritime Affairs*, 8(2), 123-143.
- Kelley, R. P. (2011). UNCLOS but no cigar: Overcoming obstacles to the prosecution of maritime piracy, *Minnesota Law Review*, 95(6), 2285-2317.
- Martin, A. (2013). Unmanned maritime systems: Global review of technology, roadmaps, roles, challenges & opportunities, and predictions, *Unmanned Maritime Systems: Global Review*, Texas USA.
- O'Meara, R.M. (2007). Maritime piracy in the 21st century: A short course for U.S. policy makers, *Journal of Global Change and Governance*, 1(1), 1-9.
- Savitz, S., et.al. (2013). U.S. Navy Employment Options for Unmanned Surface Vehicles (USVs), *RAND National Defense Research Institute*, USA.
- Topçu O. (2014). Adaptive-decision making in agent-based simulation, *Simulation: Transactions of the Society for Modeling and Simulation International*. 9(7), 815-832.

Internet References

- http://en.wikipedia.org/wiki/Unmanned_surface_vehicle Retrieved 22.02.2015
- <http://www.defense-update.com/products/p/protector.htm>. Retrieved 22.02.2015
- <http://www.aselsan.com.tr/en-us/capabilities/unmanned-systems/unmanned-vehicles/levent-unmanned-surface-vehicle> Retrieved 22.02.2015
- <http://atacglobal.com/atac-anti-piracy-drone-uav-advantage/> Retrieved 22.02.2015
- <http://www.neptunemaritimesecurity.com/uavs-now-part-eunavfor-anti-piracy-ops/> Retrieved 22.02.2015
- <http://www.piracydaily.com/first-eu-navfor-anti-piracy-uav-deployment-concludes/> Retrieved 22.02.2015
- <http://mst.us.com/services-antipiracy.php> Retrieved 24.02.2015
- www.marineinsight.com Retrieved 22.02.2015





Ιστορικά Παραλειπόμενα

Οι «Ινδοί» θερμαστές του Θωρηκτού «Αβέρωφ»



Σομαλός θερμαστής, ενώ προσεύχεται, επί του Αβέρωφ (αρχείο θωρηκτού Γ. Αβέρωφ).

Όπως είναι γνωστό, το «Αβέρωφ» κατάφερε τον Απρίλιο του 1941 να αποπλεύσει από την Ελλάδα και να μεταβεί με τα υπόλοιπα πλοία του Στόλου στη Μέση Ανατολή, χάρη στην πρωτοβουλία των αξιωματικών και του πληρώματός του, παρόλο που η ηγεσία του Ναυτικού είχε αποφασίσει την τιμητική του βύθιση, καθόσον είχε θεωρηθεί ότι λόγω παλαιότητας δεν θα μπορούσε να συνεισφέρει στον πόλεμο.

Η παλαιότητα και τα τεχνικά προβλήματα του πλοίου προβλημάτισαν το Συμμαχικό Στρατηγείο στην Αλεξάνδρεια. Εκτιμήθηκε, όμως, ότι παρόλο που το πλοίο δεν μπορούσε να αναπτύξει ταχύτητα μεγαλύτερη των 12 κόμβων (λόγω παλαιότητας των λεβήτων του) εντούτοις τα βαριά πυροβόλα του και ο αντιαεροπορικός οπλισμός του ήταν αξιόπιστα και σε πολύ καλή κατάσταση, ώστε να προστατεύουν τα συνοδευόμενα πλοία των συμμαχικών νηοπομπών στον Ινδικό Ωκεανό. Έτσι το θρυλικό πλοίο έμελλε να αποτελέσει την πρώτη ελληνική ναυτική παρουσία στην περιοχή από τότε που ο Νέαρχος, Ναύαρχος του Μ. Αλεξάνδρου,

εξερεύνησε αυτά τα νερά τον 4ο π.Χ. αιώνα. Το «Γεώργιος Αβέρωφ», λοιπόν, από την Αλεξάνδρεια κατευθύνθηκε μέσω Σουέζ στο Πορτ – Σουδάν για επισκευές, κατόπιν στο Άντεν και τέλος στην Βομβάη, όπου κατέπλευσε στις 10 Σεπτεμβρίου 1941.

Στο Άντεν επιβιβάστηκαν στο «Αβέρωφ» και 60 Σομαλοί ιδιώτες, οι οποίοι προσελήφθησαν προκειμένου να εκτελούν χρέη θερμαστή και ανθρακευτή, εργασία που λόγω των πολύ υψηλών θερμοκρασιών στην περιοχή αυτή, ήταν αδύνατο να εκτελεστεί από το ελληνικό πλήρωμα. Η διαδικασία πρόσληψης ντόπιων θερμαστών σε πλοία που πλέουν στην περιοχή του Ινδικού ήταν μια καθιερωμένη από τον 18ο αιώνα πρακτική, αλλά εντελώς καινούργια για το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό. Οι αλλοδαποί θερμαστές παρέμειναν ως πλήρωμα του «Αβέρωφ», προσφέροντας πολύτιμες υπηρεσίες και χωρίς να δημιουργήσουν το παραμικρό πρόβλημα, καθ' όλη την παραμονή του στην Βομβάη, μέχρι τον Οκτώβριο του 1942.

Για την ιδιοσυγκρασία αυτών των ανθρώπων, που αν και Σομαλοί είχε καθιερωθεί να αναφέρο-

ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ
ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΟΝ "Γ" ΜΕΡΟΥΣ

ΚΑΤΑΣΤ. ΤΩΝ ΜΕΘΟΤΟΦΟΡΟΔΟΣΙΑΣ ΙΝΩΝΝ. ΣΕΡΜΑΤΩΝ

ΜΗΝΟΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1941

Από 23/11/41 μέχρι 23/12/41

A/A	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΝ	ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΗ ΣΕΡΜΑΤΩΝ	ΗΜΕΡΩΝ	ΜΗΝΕΣ Ι ΔΙΑΡΚΕΙΑ	ΜΟΣΟΝ
1.-	Jamal Kala	F'Serang	74228	31	130.-
2.-	Gammara Polla	1st Tindal	2/9639	31	90.-
3.-	Ellumdeen PollaMahomed	2nd -"	59288	31	74.-
4.-	Abdoolrakman Cassumallee	Fireman	12158	31	54.-
5.-	Rhoda Bmambux	-"	01583	25 9 άπελδση	18 37/10
6.-	Faenoo Sair	-"	19772	31	54.-
7.-	Barrod Kalla	-"	14743	31	54.-
8.-	Goolam Nabi Bootakhan	-"	23	31	54.-
9.-	Dedan Fathoo	-"	15348	31	54.-
10.-	Kaimdeen Polla	-"	/3900	31	54.-
11.-	Aluf Guxar	-"	2/9576	25 9 άπελδση	16 37/10
12.-	Saidn Noor	-"	4/2006	31	54.-
13.-	Sakee Mahd Madvallee	-"	9583	31	54.-
14.-	Jaffer Falee	-"	19960	31	54.-
15.-	Rhodabux Fesla	-"	2251	25 9 άπελδση	16 37/10
16.-	Bas Builee	-"	2/4017	31	54.-
17.-	Alum Bagally	-"	24035	25 9 άπελδση	16 37/10
18.-	Budilee Mutwallee	-"	4/2577	31	54.-
19.-	Mahomed Bux Galla	-"	07751	25 9 άπελδση	16 37/10
20.-	Abdool Curria Eima	-"	27573	31	54.-
21.-	Allee Akbar Allafdeen	-"	27305	31	54.-
22.-	Sd Mahd Fathey Mahomed	-"	9485	25 9 άπελδση	16 37/10
23.-	Fathey Bas Esmamdeen	-"	3/8317	31	54.-
24.-	Nathoo Badli	-"	28019	31	54.-
25.-	Gomerdeen Fazaldeen	-"	3/5387	25 9 άπελδση	16 37/10
26.-	Goolab Akar Vallee	-"	9285	31	54.-
27.-	Mahd Shaffi Jamat	-"	26632	31	54.-
28.-	Natha Hayat	-"	11306	31	54.-
29.-	Saif Allee Khoosoo Mahd	-"	31289	31	54.-
30.-	Jeewan Badaldeen	-"	66048	31	54.-
31.-	Hayat Galla	-"	31890	31	54.-
32.-	Shan Mahd Kaimdeen	-"	24695	31	54.-
33.-	Sd Shabalaha SdHawabaha	-"	2/501	31	54.-
34.-	Polla Azeem	-"	2/502	31	54.-
35.-	Mahd Jaman Meerally	-"	27283	31	54.-
36.-	Faarooz Alleeabux	-"	0920	31	54.-
37.-	Chowdri Mangta	-"	30627	25 9 άπελδση	16 37/10
38.-	Bas Ali Mahd Bux	-"	14852	31	54.-
39.-	Hawab Hassan Ditta	-"	25445	31	54.-
ΣΥΝΟΛΟΝ				1089	2097/-

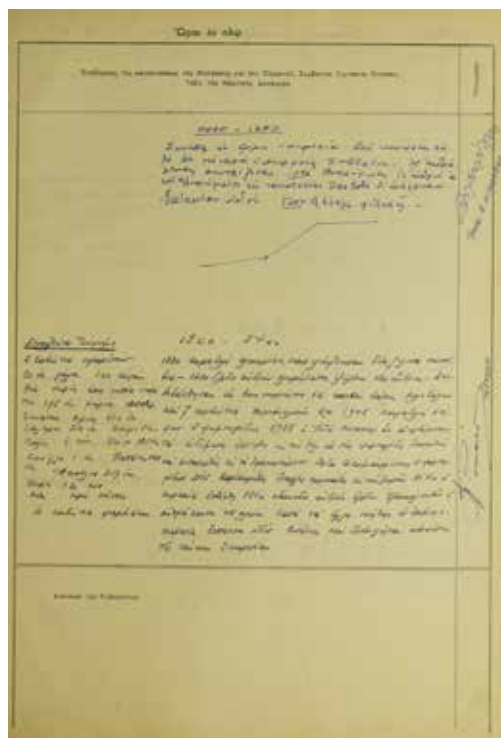
Κατάσταση μισθοδοσίας θερμαστών Δεκέμβριος 1941(α)

A/A	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΝ	ΒΙΑΙΚΟΤΗΣ	ΜΗΤΡΩΟΝ	ΗΜΕΡΑΙ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ	ΠΟΣΩΝ
ΕΚ ΜΕΤΑΘΡΑΞ				1089	2097/-
40.-	Allum Peerbux	Fireman	2/8147	31	54.-
41.-	Munga Deen Mahd	"-	95841	31	54.-
42.-	Swar Nawab	"-	06616 Τῆ 9 ἀπελῶθη	16	37/10
43.-	Mahd Afzal Hasmatallee	"-	30496	31	54.-
44.-	Sha Vallee Bagallee	"-	4/4770	31	54.-
45.-	Alladitta Pathay Shair	"-	24259	31	54.-
46.-	Goolam Mahd Curramdeen	"-	3/2555 Τῆ 9 ἀπελῶθη	16	37/10
47.-	Karamdeen Rajvallee	"-	31055	31	54.-
48.-	Sharkhan Saifakhan	"-	31056	31	54.-
49.-	Fazal Ellahi Gulam Hussein	"-	31057	31	54.-
50.-	Ellahbux Mouladat	Cook	23559	31	60.-
51.-	Ismail Budlee	Cook's Mate	31064	31	40.-
52.-	Raj Mahd Hussein	Trimer	31060	31	42.-
53.-	Mahd Sadak Mahd Jamir	"-	31066	31	42.-
54.-	Mizamdeen Ellumdeen	"-	31063	31	42.-
55.-	Nezzali Chereggdin	"-	31062	31	42.-
57.-	Fajal Ellahi Fajaldeen	"-	31061	31	42.-
58.-	Sostan Kaimdeen	"-	31058	31	42.-
59.-	Alla Ditta Lin Mahd	"-	31059	31	42.-
60.-	Jagu Phanna	Toppers	31273	31	46.-
61.-	Kastan Nawasally	"-	32268	31	42.-
Σύνολον Ρουπίαι				1710	3086/4
Ἦτοι Ρουπίαι 3086/4 = Δίραι Ἀγγλ.					232.92
=====					
Ἐν Βομβάη τῇ 16 Ἰανουαρίου 1942					
Ἐντέλλεται ἡ πληρωμὴ					
Ο					
Κυβερνήτης					
Σ. ΜΑΤΕΞΙΣ					
Πλοίαρχος Β.Ν.					
Ο Ν. Ταμίας					
Δ. ΑΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ					
Ανθρρχος Οίκ.					
Σημείωμα Συμφ. τῇ ὑπ'ἀριθ. 091/2021 Ἑγκριτικῇ Δ/γῆ Υ.Ν. 27/II/41					
ἡ δαπάνη βαρύνει τό κεφ.3.ἀρθρ.Ι.προϋπολογισμοῦ Υ.Ν. Β' εξαμηνία					

Κατάσταση μισθοδοσίας θερμαστών Δεκέμβριος 1941(β)



Αναγραφή στο ημερολόγιο πλοίου την 280900 ΣΕΠ '41



Αναγραφή στο ημερολόγιο πλοίου την 171040 ΙΑΝ '42

νται ως «Ινδοί», παραθέτουμε αφήγηση του Έλληνα ναύτη θερμαστή Ι. Καταλειφού:

«Μέχρι που ο Αβέρωφ έφυγε από την Βομβάν των Ινδιών το πλήρωμα του αποτελείτο από Έλληνες ναύτες και εξήντα πολίτες Ινδιάνους που αυτοί κουβάλαγαν κάρβουνο στους Έλληνες ναυτοθερμαστές. Εκείνοι οι ιδιόρρυθμοι άνθρωποι, ενώ μπορούσαν να πάρουν και να φάνε ό,τι ήθελαν απ' την κουζίνα μας, εν τούτοις περιφρονούσαν τα ωραιότατα τότε φαγητά μας και περιορίστηκαν μόνο στο ρύζι τους. Καθόντουσαν κατάχαμα σταυροπόδι πάνω σε ένα ψαθί δέκα – δέκα γύρω – γύρω από ένα ταψί κι έτρωγαν το ρύζι τους, πρωί, μεσημέρι, βραδυ συνέχεια το ίδιο και το ίδιο χωρίς να βαριούνται. Χωρίς τραπέζια, καθίσματα, κουτάλια, πιρούνια παρά καθόντουσαν κατάχαμα και έτρωγαν το κιτρινισμένο με μια κίτρινη σάλτσα ρύζι τους με τα πέντε τους δάκτυλα πρωί μεσημέρι βράδυ. Μόνο κάθε Πέμπτη πρωί ο μάγειράς τους, τους έφτιαχνε από ζυμαρί από μία πίτα [...]. Και αυτό μόνο κάθε Πέμπτη πρωί, ενώ όλες τις άλλες μέρες της εβδομάδας ρύζι και μόνο ρύζι.»

Εξετάζοντας την κατάσταση μισθοδοσίας των αλλοδαπών θερμαστών παρατηρούμε την ιεραρχική δομή, η οποία απεικονίζεται και στο ποσόν του μισθού. Υπάρχει ο «αρχηγός» (serang), οι δύο βοηθοί του (1st -2nd Tindell) και το υπόλοιπο προσωπικό που είχε διάφορες ειδικότητες:

Fireman: Θερμαστής

Trimmer: Υπεύθυνος ανθρακαποθηκών (φρόντιζε για την σωστή κατανομή του κάρβουνου κατά μήκος του πλοίου)

Cook – Cook's Mate: Μάγειρας και βοηθός του.

Torpass: Γενικών καθηκόντων

Σε αυτή τη σκληρή και επίπονη δουλειά δεν ήταν σπάνια και τα ατυχήματα. Στις παραπάνω σελίδες από το επίσημο ημερολόγιο του Θ/Κ «Αβέρωφ» παρατηρούμε τις εξής αναγραφές:

Αναγραφή στο ημερολόγιο πλοίου την 280900 Σεπ 41:

«...Κατέπεσαν ο Ινδός Μωάμεθ Σααντέμ εκ της καθόδου πρωραίου λεβητοστασίου υποστάς ελαφρά εγκεφαλική διάσειση, μετά τραυματισμού τριχωτού κεφαλής...»

ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ
ΟΠΗΚΤΟΝ "ΑΒΕΡΩΦ" Αριθ. πρωτ. 0/1398-
Πόρτ-Σαΐδ 30-II-1942

Περίληψις: Περί συμπληρωματικῆς πιστώσεως Α.Αίγ.
4,24 διὰ τὴν ἀπόλυσιν τῶν 36 Σομαλί
θερμαστῶν.-
Πρὸς : Α.Σ.

1.- Ἐχῶ τὴν τιμὴν νὰ ἀναφέρω ὅτι διὰ τῆς ὑπ' Αριθ. 72/15-ΙΟ-42 Ἐγκυκλίου Ἀπεστάσεως Υ.Ν. μᾶς περιεχομένη μέρος ἐκ τῶν υποβληθεῖσων δαπανῶν διὰ τὴν ἀπόλυσιν εἰς Βομβέην 36 Σομαλί θερμαστῶν προσληφθέντων εἰς Πόρτ-Σουδάν.-

2.- Αἱ περικοπεῖσα αὐταὶ δαπάναι ἀφοροῦν τὴν διὰ λεωφορείου αὐτοκινήτου μεταφορὰν τῶν ὡς ἄνω εἰς TRANSPOET OFFICE καὶ ἐκεῖθεν εἰς προβλήματα ἐπιβιβάσεως (Ρουπίαι 17/8) καὶ τὴν πληρωμὴν τῆς υποχρεωτικῆς ἱατρικῆς ἐπισκέψεως τοῦ ἱατροῦ τοῦ πλοίου τοῦ ὁποίου θὰ ἐπέβαινον (Ρουπίαι 40/) οἱ δὲ λογαριασμοὶ αὐτοὶ μᾶς ἀπεστάλησαν ἐπισήμως μέσῳ τῶν αρμοδίων Βρεττανικῶν Ναυτικῶν Ἀρχῶν καὶ ἐπομένως ἔδει νὰ κανονισθῶσιν ἀμέσως.-

3.- Τὰ περικοπέντα ἐξ ἄλλου ἔξοδα εἶχον συμπεριληφθῇ εἰς τὴν υποβληθεῖσαν κατάστασιν μετὰ τῶν λοιπῶν ἐξόδων καὶ ὑπέρβασιν τῶν διὰ τῆς ὑπ' Αριθ. 91/2021/27-II-42 ἐγκριτικῆς διαταγῆς Υ.Ν. περικυθέντων ἐξόδων ἀπολύσεως τῶν Σομαλί θερμαστῶν.-

4.- Παρακαλῶ ὅπως ἐγκρίνοντες ἐνεργήσητε πρὸς παροχὴν εἰς ἡμᾶς συμπληρωματικῆς πιστώσεως ἐκ Αἰγύπτου 4,24 διὰ τὴν ἀνάκλησιν τῶν ὡς ἄνω περικοπέντων ἐξόδων.-

Εὐκλειθέστατος
Ὁ Κυβερνήτης

Σ. ΜΑΤΕΣΙΣ Πλοίαρχος Β.Ν.



Μέλη του πληρώματος του «Αβέρωφ» κατά τη διάρκεια ανθράκευσης

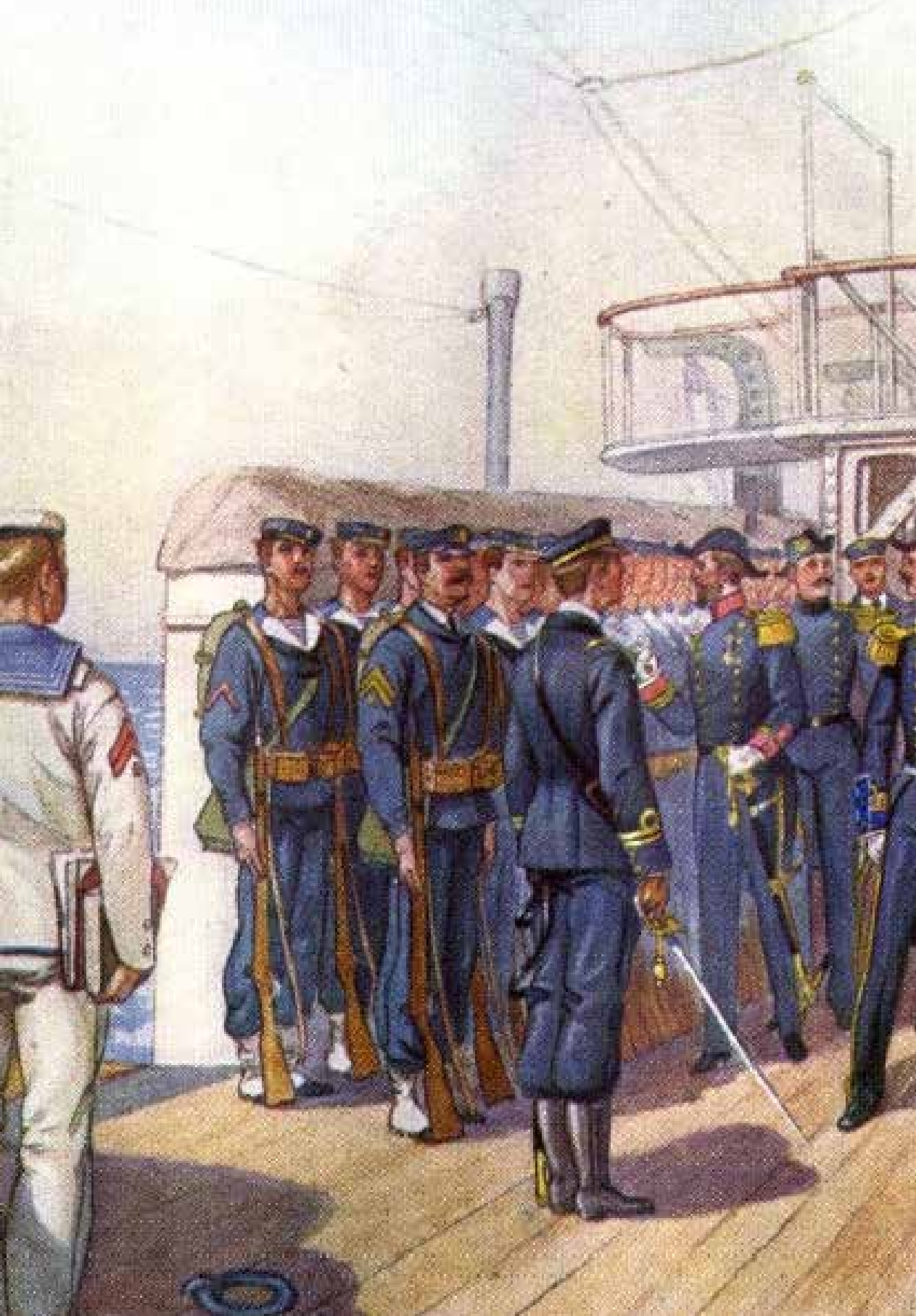
Αναγραφή στο ημερολόγιο πλοίου την 171040 Ιαν 42:

«...Ο Ινδός Napanzi, ου ανεφλέγησαν τα ενδύματα, ερρίφθη εις την θάλασσαν εκ της φορτηγίδος, διασωθείς και μεταφερθείς εις το θεραπευτήριο...»

Λίγο πριν την επιστροφή του «Αβέρωφ» στην Αλεξάνδρεια άρχισε η σταδιακή απόλυση των αλλοδαπών θερμαστών. Δεν έλλειπαν φυσικά ούτε και τότε τα γραφειοκρατικά / λογιστικά προβλήματα που πάντα ταλαιπωρούν τους Ναυτικούς Επιμελητές, όπως φαίνεται στο έγγραφο της διπλανής σελίδας:

Η τελευταία μας φωτογραφία δεν απεικονίζει «Ινδούς» αλλά Έλληνες. Πρόκειται για μέλη του πληρώματος του «Αβέρωφ» κατά τη διάρκεια αν-

θράκευσης. Αξίζει να παραθέσουμε την γλαφυρή περιγραφή της διαδικασίας από τον Κυβερνήτη του «Αβέρωφ» και αρχιεπιστολέα του στολου την περίοδο των Βαλκανικών Πλοίαρχο Δούσμανη: «... Δεν υπάρχει απαισιότερα διαδικασία από εκείνην της ανθρακεύσεως. Ολοι και όλα μαύρα! Και όλοι εις κίνησιν! Οι μηχανικοί και οι θερμασταί κάτω εις τας ανθρακαποθήκες, εις τα ανθρακοφόρα ή τας φορτηγίδας, οι υπαξιωματικοί και οι ναύται επάνω. Ούτε δε και οι μουσικοί εξαιρούνται. Και αυτοί παιανίζουν καθ' όλην την διάρκεια της ανθρακεύσεως, δια να παρασύρουν τους άνδρας εις την εργασίαν. Εις το τέλος καταντούν και αυτοί αράπηδες όπως και όλοι οι άλλοι. Εάν η ανθράκευσις διαρκέσει πολύ, τότε αξίζει να ιδει κανείς τα χάλια των ναυτών και των υπαξιωματικών...»





Αναμνήσεις από
την ζωή στο ΠΝ

«Στη μάνα μου»

αναδημοσίευση από το blog klafsigelos.wordpress.com



Γράφει ο Αντιναύαρχος ε.α. Κωστής Γκορτζής ΠΝ

Εικοσιπέντε χρόνια παρά ένα μήνα, σχεδόν. 31 Μαρτίου, 11 το βράδυ. Ο αξιωματικός επιχειρήσεων μπροστά από τον Χάρτη δίνει τις τελευταίες οδηγίες. «Ο τομέας που θα ψάξετε είναι εδώ –δυτικά της Μήλου– πλοίο ελέγχου Ελικοπτέρων είναι η φρεγάτα Χ, επικοινωνία στη συχνότητα Β. Ο καιρός είναι καλός, αίθριος, με ανέμους μεταβλητούς 2 με τρία μποφόρ, το φεγγάρι μισό, η ορατότητα καλή».

23:30. Τα δύο Ελικόπτερα απογειώνονται και παίρνουν ύψος πάνω από τη Σαλαμίνα κατευθυνόμενα προς την περιοχή της Άσκησης. Αποστολή τους ο εντοπισμός του «εχθρικού» υποβρύχιου που περιπολεί δυτικά της Μήλου.

Παρένθεση

Τα Ελικόπτερα, στον Ανθυποβρυχιακό τους ρόλο είναι εξοπλισμένα με τις κατάλληλες συσκευές και όπλα για να εντοπίζουν και να καταστρέφουν υποβρύχια. Κύρια συσκευή εντοπισμού είναι το Σό-

ναρ, συσκευή που εκπέμπει ήχο μέσα στο νερό και αυτός αντανακλάται πάνω στο υποβρύχιο και επιστρέφει διαδοχικά «οξύτερος» αν το Υ/Β πλησιάζει ή «βαθύτερος» αν το Υ/Β απομακρύνεται. Υπάρχει βέβαια και οπτική απεικόνιση σε οθόνη αλλά, για την εποχή που μιλάμε, το αυτό του sonarman εξακολουθούσε να είναι σημαντικός παράγοντας.

Για να κατεβάσει το σόναρ στο νερό, το Ε/Π σταματά ακίνητο και αιωρείται 30-40 πόδια (10-13μ) πάνω από την επιφάνεια και με το καλώδιο του βαρούλκου της συσκευής το κατεβάζει μέσα στο νερό σε βάθος από 10 μέχρι 500μ. Η όλη διαδικασία ονομάζεται Dip (από το dipping-πόντιση).

Για να «αιωρηθεί» το Ε/Π ακίνητο πάνω από τη θάλασσα, χρειάζεται τη συνδρομή ηλεκτρονικών συστημάτων και αισθητήρων που υποβοηθούν αυτόματα τις απαιτούμενες κινήσεις των χειριστήριων γιατί στη θάλασσα δεν υπάρχουν συγκριτικά σημεία που χρειάζεται ο ανθρώπινος οργανισμός να βλέπει για να αντιλαμβάνεται αν είναι απολύ-

τως ακίνητος. Τη νύχτα, δε, το πρόβλημα για την ανθρώπινη αντίληψη είναι, βεβαίως, ακόμα μεγαλύτερο. Για να αιωρηθεί το Ε/Π ακίνητο, επιβάλλεται επίσης να έχει τη «μούρη» του στον άνεμο, γιατί αν τον έχει στην «ουρά» του, δεν μπορεί να είναι «οριζόντιο» και απαιτεί πολλαπλάσια ισχύ του κινητήρα για να το καταφέρει. Και τα Ε/Π ΑΒ 212 (της συγκεκριμένης αποστολής) είναι πολύ βαριά από τις συσκευές που κουβαλούν σε σχέση με την ισχύ των κινητήρων τους. Το Ε/Π για να πάει στο επιλεγμένο σημείο που πρέπει να «ποντίσει» το Σόναρ, αρχικά «οδηγείται» από το ηλεκτρονικό σύστημα στα 100 πόδια ύψος. Η διαδικασία λέγεται ΑΡ1 (από το Approach 1) και στη συνέχεια ο πιλότος το στρέφει στον άνεμο, ελαττώνει την ταχύτητα στους 60 κόμβους και πατάει το κουμπί ΑΡ2 για να αναλάβει το ηλεκτρονικό σύστημα να «οδηγήσει» το Ε/Π στα 30-40 πόδια πάνω από τη θάλασσα και να το ακινητοποιήσει σε αιώρηση. Κατά τη διαδικασία ΑΡ2, ΟΛΟΙ (καράβια-άλλα Ε/Π) βγάζουν τον σκασμό γιατί η φάση αυτόματης προσέγγισης είναι ιδιαίτερα «λεπτή» και απαιτεί την απόλυτη προσήλωση των πιλότων σ' αυτήν. Όταν τα όργανα δείξουν ότι το Ε/Π είναι τελείως ακίνητο, ο χειριστής της συσκευής Σόναρ διατάσσεται και κατεβάζει τη συσκευή στη θάλασσα. Μόλις ο «θόλος» της συσκευής μπει στο νερό, ο πιλότος πατάει ένα άλλο κουμπί (CABLE) και το ηλεκτρονικό σύστημα παίρνει πια πληροφορίες για να σταθεροποιεί το Ε/Π από το καλώδιο του Σόναρ που -αν το Ε/Π κινηθεί- ακουμπά σε ηλεκτρικές επαφές που ενεργοποιούν τις διορθωτικές κινήσεις μέχρι και ταχύτητα 5 κόμβων.

Κλείνει η παρένθεση

Η βραδιά είναι υπέροχη. Μπροστά μου ο Σείριος, ο λαμπρότερος Φάρος του ουρανού συναγωνίζεται σε λάμψη το μισό φεγγάρι. Ο οξύς ήχος των κινητήρων και το χτύπημα του στροφέιου στον αέρα, οικείοι ήχοι ζωντανίας του πετούμενου, με κρατούν σε εγρήγορση, το βλέμμα κυκλικό όργανα-συσκευές-Σείριος-όργανα-συσκευές-Σείριος, αριστερά η νυκτερινή φωτεινή ομορφιά της Αθήνας (η νύχτα και η απόσταση ομορφαίνουν τα πάντα), δεξιά μου η Αίγινα και μπροστά το ...Αιγαίο. Ήρεμο, αθόρυβο, σκοτεινό. Συγκυβερνήτης ο Νικόλας, εκπαιδευτής κι αυτός, έμπειρος, Χειριστής του Σόναρ και του Ραντάρ ο Χρήστος, απ' τους παλιότερους και τους καλύτερους. Το Ελληνικό ακόμα



να συνηθίσει στην ιδέα ότι υπάρχουν Ελικόπτερα που πετούν νύχτα.

«Αθήνα τα ΠΝ 21 και 22, από την Αμφιάλη για περιοχή Δυτικά της Μήλου όπου θα συνεργαστούμε με πλοίο και θα πετάμε κάτω από τα 300 πόδια για διόμισι ώρες» «ΠΝ 21, πετάτε VFR ή IFR»; (πετάτε με κανόνες «όψεως» -βλέποντας;- ή με κανόνες «πτήσεως δι' οργάνων»)

«Από ΠΝ 21 πετούμε με κανόνες νυκτερινής πτήσης του Πολεμικού Ναυτικού, κάτω από τα 300 πόδια όπου δεν έχετε αρμοδιότητα ή ευθύνη, απλώς σας ενημερώνουμε». «Μα τα Ε/Π δεν πετούν νύχτα, ΠΝ 21, από πού πήρατε άδεια»; «Σας στείλαμε Σχέδιο Πτήσεως, Καινούργιος είστε; Τρία χρόνια τώρα πετάμε ΚΑΘΕ νύχτα. Αν έχετε πρόβλημα, επικοινωνήστε με το ΓΕΝ. Καλή συνέχεια στη βάρδια σας».

«Από Αθήνα, συνεχίζετε με δική σας ευθύνη» «Από ΠΝ 21. Ελήφθη, κατενοήθη, Καληνύχταααα!» Κάθε φορά τα ίδια και τα ίδια...

«22 το 21, κατεβαίνουμε στα 300», «300 πόδια ελήφθη το 22» και Κοντρόλ (Πλοίο ελέγχου) από ΠΝ 21» «ΠΝ 21 από Κοντρόλ δυνατά καθαρά. Αναφέρατε θέση σας». «Το ΠΝ 21 και 22 δεκαπέ-

ντε μίλια Βορειοδυτικά στα 300 πόδια προσεγγίζουμε περιοχή, Οδηγίες»

«Από Κοντρόλ ελήφθη, σας έχω στο ραντάρ, συνεχίστε προσέγγιση, ο άνεμος στην περιοχή είναι μεταβλητός τρία με τέσσερα, η κατάσταση θαλάσσης στα τέσσερα, ορατότητα καλή. Θα αναλάβετε την έρευνα στον Βόρειο τομέα, εγώ στον Νότιο» «Από ΠΝ 21 ελήφθη συνεχίζουμε προσέγγιση»

«Ρε συ Νικόλα, το 'χει το κυματάκι του, από τον χθεσινό Βοριά θα 'χει μείνει», «Θα δείξει, ευτυχώς έχει κάποια ορατότητα» «22 το 21 εσύ στα Βορειοανατολικά και εγώ Βορειοδυτικά, όταν είσαι έτοιμος άρχισε τα dip, προσοχή στον άνεμο που αλλάζει διεύθυνση και στη φουσκοθαλασσιά. Ρίξε και καπνογόνο να δεις ακριβώς τον άνεμο εκεί που θα κάνεις dip. Θα ρίχνω κι εγώ στη μεριά μου γιατί μπορεί να είναι διαφορετικός». «ΟΚ από 22, ελήφθη» «Κοντρόλ το 21 και 22 στους τομείς τους ξεκινούμε την έρευνα». «Ελήφθη από Κοντρόλ, σε συνεχή επαφή» «ΟΚ ΠΝ 21 στο AP1. Θα κάνω dip δίπλα στο καπνογόνο, εδώ ο άνεμος είναι από 345ο». «Το 22 στο AP1 εδώ το δικό μου δείχνει 045ο».

«Το ΠΝ 21 AP2»Το ΠΝ 22 AP2».

Και η ..παράσταση αρχίζει. Δυό Ελικόπτερα μέσα στη νύχτα σταματούν πάνω από τη θάλασσα, αιωρούνται στο σκοτάδι και κατεβάζουν τα σόναρ τους που εκπέμπουν το τσιριχτό «πίινγκγκκ» αφήνοντας τον ήχο να διαχέεται στο νερό, να κυνγά τη σκιά του, να χτυπά στο βυθό, στα βράχια, στα συμπαγή κοπάδια ψάρια και να επιστρέφει σαν φωτεινή γραμμή στην οθόνη του Χρηστέρα και στα ακουστικά του σαν κωδικοποιημένος ήχος που πρέπει να αποκωδικοποιήσουν τα αυτιά. Σε λίγο τα σόναρ ξαναβγαίνουν από το νερό, τα Ε/Π αγκομαχούν να ξαναπετάξουν μπροστά, καινούργια καπνογόνα και ξανά στο AP1, AP2, dip. Δυό μεταλλικοί χορευτές με ακρίβεια κινήσεων που απαιτεί η εύθραυστη ισορροπία της πτήσης και ο αιφνιδιασμός του ύπουλου «εχθρού», του Υ/Β, που γλιστρά αθόρυβα στο σκοτεινό νερό και «λουφάζει» σαν αγρίμι για να μη το μυρίσουν τα λαγωνικά. «Κάτι έχω εδώ, κατεβάζω τον θόλο στα 250» λέει ο Χρήστος. «Τρία πιγκ και φύγαμε» του λέω. «ΟΚ τρία πιγκ» δεν προλαβαίνει ν' απαντήσει και στο δεύτερο φωνάζει «τον έχω, 090ο τέσσερεις πεντακόσιες (γιάρδες), αξιοπιστία 3». «Κοντρόλ και ΠΝ 22, το

ΠΝ 21 επαφή προς 090ο και τέσσερεις πεντακόσιες, αξιοπιστία 3, πορεία του στόχου 350ο ταχύτητα 4 κόμβοι. 22 έλα για dip Βόρεια από εμένα στα δύο μίλια να του βγείς μπροστά του». «Το 22 στο AP1 για τη νέα θέση». Σε λίγο αναφέρει έναρξη dip και μετά από ένα λεπτό «το 22, τον έχω κι εγώ προς 175ο δυόμισι χιλιάδες γιάρδες, το κατάλαβε ότι τον έχουμε στρίβει Ανατολικά και αυξάνει ταχύτητα» «ΟΚ το 21 διακόπτω από παρούσα θέση και πάω τέσσερα μίλια ανατολικά, περνώντας από πάνω του θα ρίξω και μια χειροβομβίδα (στην άσκηση σημαίνει ότι του επιτίθεμαι με τορπίλη), θα καλοπεράσει αυτός σήμερα». «Φά την μεγάλη» λέει ο Χρήστος καθώς αμολάει τη χειροβομβίδα από την τρύπα στο πάτωμα ενώ επιταχύνουμε για τη νέα θέση dip 00:45. «Όλα τα όργανα ΟΚ, καύσιμο 1400 λίμπρες, όλα καλά» λέει ο Νικόλας. «'Α, και καλό μήνα, Πρωταπριλιά σήμερα! Λες να πουν ότι οι επαφές μας ήταν πρωταπριλιάτικο ψέμα; Αυτοί οι υποβρύχιοι δεν έχουν τον θεό τους» «Δεν αποκλείεται, κάτσε τώρα να μπούμε ξανά στην πλώρη του να το χωνέψει. AP1» «Κοντρόλ το 21 στο AP2 για dip»

Είναι το δέκατο τρίτο της σειράς. Πρωταπριλιά του 82, ώρα 00:52.

«Το 21 σε dip, επαφή προς 270ο τρεις χιλιάδες γιάρδες, πορεία του 110ο ταχύτητα 6 κόμβοι, φαίνεται να παίρνει βάθος» «Κατεβάζω στα 300 πόδια» φωνάζει ο Χρήστος «ΟΚ τρία πιγκ πάλι και σηκωνόμαστε, μου φαίνεται ότι ο αέρας άλλαξε διεύθυνση και ζορίζονται οι actuators (μοχλοί που με υδραυλική κίνηση «διορθώνουν» την τάση του Ε/Π να κινηθεί από την «αιώρησή» του)». «Μπα», λέει ο Νικόλας «βλέπω το καπνογόνο, στην πλώρη μας είναι ο άνεμος». «Τότε τι στο δια...» δεν προλαβαίνω να τελειώσω τη φράση μου. Το Ελικόπτερο σηκώνει τη μούρη του στον ουρανό και πάει με δύναμη προς τα πίσω, καρφώνομαι στον τεχνητό ορίζοντα και στα όργανα, το ραδιοϋψόμετρο στα 20 πόδια, θα χτυπήσει η ουρά στη θάλασσα, ίσιωνε Νικόλα, μπροστά το χειριστήριο, εδώ σε θέλω μάγκα μου, τα διδάσκεις αυτά στους νέους, ίσιωσε καλό μου, κάτι μας τραβάει κάτω, ο θόλος, κόψ' τον Χρήστο, τον έκοψα μου φωνάζει, μάλλον πριν από μένα, νοιώθω το νερό δίπλα μου, τραβάω το χειριστήριο ν' ανέβει, ένα ρίγος στο σβέρκο μου, εικόνες σκόρπιες απ' τη ζωή μου, καλά περάσα-



με μέχρι εδώ, «21 πού είσαι»; ρωτάει το 22, «στη θάλασσα» απαντάω και πατάω το κουμπί ενεργοποιώντας τους πλωτήρες ανάγκης, τρομακτικό το μπαμ του ανοίγματός τους δυο τεράστια λαστιχένια πούρα αριστερά και δεξιά, ο ήχος του κινητήρα οξύς, η ισχύς στο 110%, νοιώθω την αρμύρα στο στόμα μου και ξαφνικά διαβάζω στο ραδιοϋψόμετρο 300 πόδια και ο Ορίζοντας στο ίσιο του. Βγήκαμε! Γυρίζω στον Χρήστο. «Μας πήγαινε σούμπιτους κάτω. Βαρέσαμε στο νερό ξέρετε, ε»; μου λέει. Δεν χρειάζεται να μου το πει. Είναι βρεγμένος μέχρι το κόκαλο από το θαλασσινό νερό που μπήκε από την τρύπα του θόλου. Γυρίζω μπροστά. Το χέρι του Νικόλα είναι απλωμένο στη φάτσα μου με ένα τσιγάρο αναμμένο. Το παίρνω και τραβάω μια ρουφηξιά που πήρε το μισό. «Δικά σου τα χειριστήρια, 60 κόμβοι, πάμε πίσω. Εγώ αρχίζω τα διαδικαστικά»

«Κοντρόλ το 21, διακόπτουμε αποστολή λόγω βλάβης, έχουμε ανοίξει τους πλωτήρες ανάγκης και επιστρέφουμε στη βάση με 60 κόμβους. Το 22 θα έρθει μαζί μας για συνοδεία». «Ελήφθη από κοντρόλ, καλή προσγείωση»

Εφτά τσιγάρα μετά, προσγειωνόμαστε στη Βάση. Πρωταπριλιά 02:30. Ο Διοικητής ενημερωμένος περιμένει αγουροξυπνημένος στο γραφείο του. Του αναφέρω τα καθέκαστα. «Προφανώς βλάβη στο σύστημα αιώρησης, θα δείξουν και οι έλεγχοι των συστημάτων». Με τη σειρά του ενημερώνει τον Αρχηγό Στόλου, που ξυπνάει και θέλει να δει τον πιλότο. Τζιπ, βάρκα, Αρχηγείο Στόλου, πήγε 03:30, ακούει, λέει και δυο καλά λόγια και «άντε να ξεκουραστείς θα τα πούμε αύριο το μεσημέρι με λεπτομέρειες». Ξεκαβαλλάω τη Χόντα μου, πέντε παρά κάτι στα Βριλήσσια, ξεκλειδώνω και πέφτω με τη φόρμα στο κρεβάτι.

Ντρινννν! Το τηλέφωνο. «Ποιος είναι πάλι;» αναρωτιέμαι και σπκώνω το ακουστικό.

«Κωστή; Είσαι καλά παιδί μου; Είδα ένα πολύ κακό όνειρο».

Από το σπίτι μου έφυγα στα 17 μου. Ποτέ η μάνα μου δεν με πήρε τηλέφωνο -από τη Θεσσαλονίκη- τέτοια ώρα. Ούτε είχε ξαναδεί κακό όνειρο. Πέντε παρά κάτι, το πρωί. Εκτός από την Πρωταπριλιά του 82...

«Καλά είμαι, μάνα, καλά»

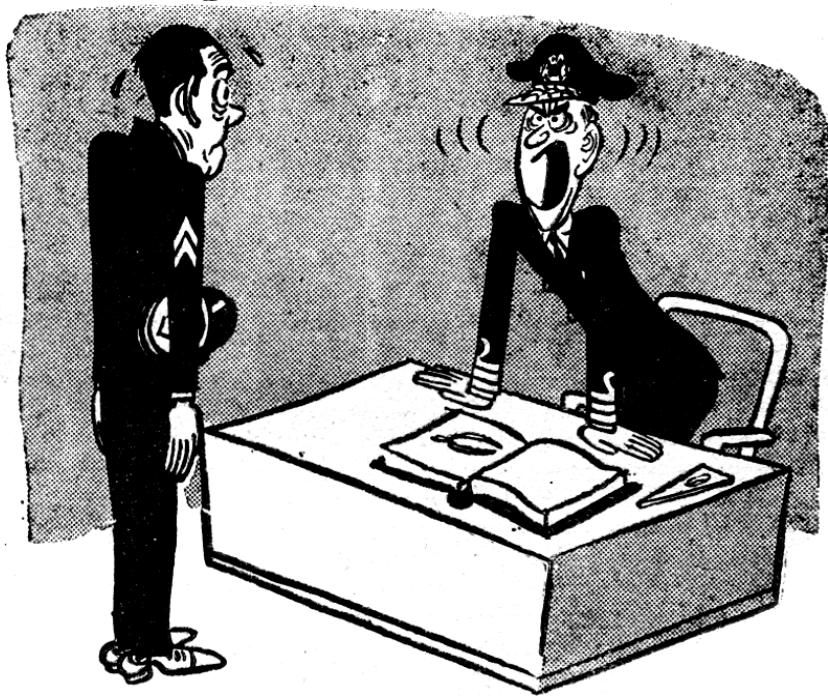
Το ευθυμογράφημα που ακολουθεί συμπεριλαμβάνεται στο βιβλίο του Γιώργου Σπορίδη «Ναυτικές ιστορίες», που εκδόθηκε στην Αθήνα το 1959. Στο βιβλίο αυτό, ο συγγραφέας με τρόπο ως επί το πλείστον ζωνφό και εύθυμο, αλλά μερικές φορές ιδιαίτερα συγκινητικό, περιγράφει τη ζωή των ελληνικών πληρωμάτων στα πλοία του ΠΝ στη Μέση Ανατολή και την Ινδία κατά την περίοδο 1941 – 1943. Ο ίδιος ο συγγραφέας υπηρετούσε κατά την περίοδο αυτή ως Έφεδρος Σημαιοφόρος σε πολεμικό πλοίο. Το κείμενο παρατίθεται ως ακριβής ανατύπωση του πρωτότυπου.

Η Επιτροπή Σύνταξης

Ο ΚΑΠΕΤΑΝ - ΣΤΡΑΒΟΞΥΛΟΣ

Α ΜΑΝ, Θεουλη μου! Ποῦ τὸν πετύχαμε τὸν Ὑδραῖο! Ποιὸ ἀερικό μᾶς τὸν ἔστειλε κατὰ τὸ καράδι; Ποιὰ κακιά κι' ἀνάποδη νεράιδα θέλησε νὰ μᾶς τιμωρήσῃ;

Σκουιντούφληδες ὅλοι στὸ ἀντιτορπιλικό. Ἀπὸ πλώρη μέχρι πρύμῃ κι' ἀπὸ κόντρα γέφυρα μέχρι στόκολο καὶ διπύθμενα στε-



— Νὰ γραφτῆς στὸ ποινολόγιο! Μᾶρς!

γανά. Γιατὶ δὲν ἦταν λίγο αὐτό, ποῦ εἶχαμε πάθει. Δὲν ἦταν λίγο, μὰ τὸν Ἅγιο Νικόλα, μεγάλη ἡ χάρι του. Τὸν χειρότερο, τὸν πιὸ γρουσουῆζ, τὸν πιὸ ἀνάποδο, τὸν πιὸ στριμμένο κυβερνήτη μᾶς στέλνανε στὸ καράδι μὲ τὶς νέες μεταθέσεις καὶ πολλή μαυ-

ΓΙΩΡΓΟΥ Π. ΣΠΟΡΙΔΗ : Ναυτικές Ἱστορίες

ρίλα πλάκωσε στὶς ψυχές μας, μαύρη σὰν καλιστακούδα, ποὺ λέν' οἱ φουκαράδες οἱ τσοπαναῖοι, ποὺ οὔτε θάλασσα βλέπουν οἱ ἔρμοι, οὔτε ἄσπρο, κάτασπρο γλαρόπουλο.

Δὲν τὸν ξέρουμε τὸν καινούργιο καπετάνιο, μὰ τὸν εἶχαμε ἀκουστά. Πληρώματα καὶ πληρώματα εἶχαν μαρτυρήσει στὰ χέρια του καὶ κοβότανε τὸ αἷμα τοῦ ἀνθρώπου. ὅταν μαθευότανε πὼς πήγαινε κάποιου κυβερνήτης. Λεμονάδα καὶ τὸ δικό μας. Κ' ἔπεσε θλίψις στὸ καράβι ὁλόκληρο καὶ σιωπὴ μεγάλη, τόσο ποὺ νόμιζες πὼς ἅγιο λείψανο εἶχαμε ἀπάνω καὶ τὸ προσκυνάγαμε μὲ κατάνυξι.

— Νά, μωρέ! δὲν ἀνθεξε ἄλλο ὁ ναύκληρος ὁ Μηνᾶς. Νά, μωρὲ ἀχαῖρευτε! Μὲ τὴ λαχτάρα ποὺ μᾶς ἔφερες.

Καὶ ἀπλώνοντας καὶ τὶς δυὸ παλάμες, τράβηξε δυὸ ἀπανωτὰ ζευγάρια φάσκελα στὸν ἀσύρματο, ποὺ μᾶς εἶχε φέρει τὸ ἔγγραφο πεσκέσι.

— Τί σοῦ χρωστάει τὸ ἄψυχο; ρώτησε ὁ Βαγγέλης ὁ πυράρχης. Ἄλλοι φταῖνε, ποὺ δὲν τὸν στέλνουν σὲ κανένα γραφεῖο νὰ ξύνη μαλύβια. Μόνο τοῦ δίνουν ἀβίζο γιὰ τὰ καράβια, νὰ βασανίζη κόσμο. Ὁ στραβόξυλος! Καλὰ τὸν βαφτίσανε! Μὲ γειά τους καὶ χαρὰ τους ὅσοι τοῦ βρήκαν τ' ὄνομα! Γάντι τοῦρχεται, τοῦ γρουσουζή! Καπετὰν Στραβόξυλος!

Ἔτσι ἦταν γνωστὸς σ' ὁλόκληρο τὸ Ναυτικὸ ὁ νέος κυβερνήτης. Καπετὰν Στραβόξυλος μὲ τ' ὄνομα. Οὔτε βαθμός, οὔτε ἐπίθετο. Ἐφθανε νὰ ἔλεγε τὸ «Στραβόξυλος» καὶ καταλάβαιναν. Κ' ἔπειτα κιτρίνιζαν, γινόντουσαν ἄσπροι, ἔκαναν τὸν σταυρό τους καὶ σ' ἐκύτταζαν. Σ' ἐκύτταζαν, ὅπως οἱ παλαιοὶ ἐκεῖνοι Χριστιανᾶι, ὅταν ἔβλεπαν συναδέλφους τους ἔτοιμους νὰ γίνουν κομμάτια ἀπὸ τὰ θεριά τοῦ Νέρωνα στὸ ἀμφιθέατρο.

Λοιπὸν, ποὺ λέτε, ἦλθε καὶ ἡ ἁγία καὶ μεγάλη μέρα ν' ἀνέβῃ ὁ μέος καπετάνιος στὸ καράβι. Ἔβαλε ὁ φουκαρὰς ὁ ὑπαρχος ἀγγαρεῖες καὶ τὸ γυαλίσανε μ' ἀσημόσκονη, ποὺ λέει ὁ λόγος. Τί μπρούντζοι, τί παραπέτα, τί κάγκελλα καὶ καδένες. Λές καὶ χθὲς βγήκε ἀπ' τὸ καρινάγιο. Κι' ἄς εἶχε θαλασσοδαρθῇ δυὸ χρόνια, τὸ ρημάδι, σ' Ἀτλαντικὸ καὶ σὲ Μεσόγειο, χωρὶς ἓνα χέρι μπογιά, χωρὶς μιὰ πινελιὰ μουράβλια. Ἀλλὰ τί νὰ κάνης; Καπετάνιος ἦταν αὐτὸς καὶ μάλιστα στραβόξυλο.

Ἐν ἐπιθεωρήσει ἅπαν τὸ πλήρωμα, ποὺ γράφουν τὰ κιτάπια «περὶ ὀργανισμοῦ πλοίων». Κλαρίνο τὸ ἄγγελμα μὲ ἑφ' ὄπλου λόγῃ. Κλαρίνο οἱ ἀξιωματικοί. Τρία σφυρίγματα ἀπ' τὴ σκόλα. «Παρουσιάστειε ἄρμ»! «Λαμβάνω τὴν τιμὴν νὰ ἀναφέρω πλήρωμα ἐν ἐπιθεωρήσει».

— Καλῶς, εἶπε ὁ Στραβόξυλος. Καλῶς.

Κι' ανέβηκε, στεγνὸς σὰν μπαγιιάτικη γαλέτα, στὸ παραπέτο.

— Κύριε ὕπαρχε!

— Διατάξατε.

— Δὲν εἶναι ζυγισμένοι καλὰ.

— Μά...

— Δὲν ἔχει μὰ! Πέντε μέρες κράτησι ὅλοι οἱ ἄνδρες τοῦ πρώτου ζυγοῦ. Γιατί τὸ καπέλλο αὐτοῦ εἶναι ἔτσι ;

— Τοῦ ἔπεσε στὴ θάλασσα.

— Πέντε μέρες κράτησι. Νὰ μὴ τοῦ πέφτη! Κ' ἐσεῖς, κύριε ὕπαρχε!

— Διατάξατε.

— Ἔχετε ἓνα κουμπὶ ξεκούμπωτο. Κουμπώστε το, παρακαλῶ Τέσσερα κουμπιὰ ἢ στολὴ καὶ τὰ τέσσερα κουμπώνουν!

— Μάλιστα, κύριε κυβερνήτα.

— Καλῶς. Τοὺς ζυγοὺς λύσατε.

Αὕτῃ — αἰμὰν Παναγία Παρθένα — αὕτῃ ἦταν ἡ γνωριμία μας με τὸν Στραβόφυλο.



— Ἀξιωματικὸς πορείας.

— Διατάξατε.

— Ποῦ βρισκόμαστε ;

— Στὸν γρέγο, κύριε κυβερνήτα.

— Καλῶς. Ἰσα ἀπάνω του, λοιπόν!

— Θὰ ὑποφέρῃ τὸ σκάφος, κύριε κυβερνήτα.

— Νὰ ὑποφέρῃ.

— Καὶ τὸ πλήρωμα, κύριε κυβερνήτα.

— Κι' αὐτό!

— Νὰ κόψω δέκα πράσινο ;

— Κύριε ἀνθυποπλοίαρχε! Ὅταν λέγω «εἰς τὸν καιρὸν», ἐνωῶ «εἰς τὸν καιρὸν». Καταλάβετε ;

— Μάλιστα, κύριε κυβερνήτα.

— Ἐπάνω του, λοιπόν!

Σκυλοπνιγίκαμε. Μέχρι τὴ γάτα τοῦ καραβιοῦ, τὴν Κική, τὴν ἔπιασε ἡ θάλασσα καὶ ξέριναγε σὰν κυρία τοῦ Κολωνακίου. Καθ' ὅσον ναυτικὸς με τὰ οὐλα τῆς ἡ Κική. Τρία χρόνια στὰ καρόβια κ' ἔπαιξε τοὺς καιροὺς στὰ δάχτυλα, ποὺ λένε. Ἀλλὰ τοῦτο δὲν ἦταν καιρὸς! Ἦταν ἄλλο πράγμα! Λὲς καὶ πάλευαν τὰ στοιχειά. «Ἄνεμος καταιγίζων», ἔλεγε ἡ κλίμαξ Μπυφόρ. Κ' ἐμεῖς χοροπηδούσαμε, ἀφ' ὅτου τὸ μετεωρολογικὸ μᾶς εἶχε ἀναγγεῖλει «ἄνεμον λαμπρόν». Καρούμπλους εἶχανε βγάλει τὰ κεφάλια μας ἀπ' τὰ χτυπήματα ἀπάνω στοὺς μπουρμέδες. Καὶ στὰ σταμάχια μας δὲν στεκότανε οὔτε ψίχουλο. Μόνο ὁ Στραβό-

ξύλος στεκότανε. Ἀπὸ καιρὸ αὐτός! Κι' οὔτε πάνω, οὔτε κάτω!
Ἀχώνευτος, ὁ εὐλογημένος.

Ἔτσι περάσαμε τὴν νύχτα. Καὶ τὸ πρῶτ' ἔπεσε κάπως ἡ θάλασσα καὶ ἡσυχάσαμε ἓνα δράμι. Κι' ἀπὸ μακριὰ φάνηκε ὁ «Κανάρης», ποὺ πήγαινε ὁλοταχῶς γιὰ Πόρτ - Σάϊντ.

Βγάλαμε σινιάλια, τραθήξαμε τὴ μπουρὺ, χτυπήσαμε «ἀκινήσια ἀρισπερά!» κι' ἀφοῦ στέρεψαν οἱ χαιρετούρες, ἔρχεται ἀπάνω τὸ ταχυδρομεῖο. Πάρτε το, ρε παιδιά, εἶπαν οἱ ἄνθρωποι τοῦ «Κανάρη», γιατί με τὸν Στραβόξυλο ποῖος ξέρει πότε θὰ ἰδῇτε στερηά.

Ταχυδρομεῖο φρέσκο. Τῆς ὥρας. Σὰν κάτι λιθρίνια, ποὺ ἀνέβαζε με τὴν καθετὴ ὁ Σταῦρος, ὅταν ἀρόδο στεκόμαστε στὸ Τούνεζι. Δυὸ ἡμερῶν μόνο. Κ' ἐκεῖ, ποὺ διαβάσαμε ὅλοι με τὰ μούτρα, μπήζει τὴ φωνὴ ὁ Μηνᾶς, ὁ ναύκληρος, καὶ σφίγγει τὶς γροθιὲς ἀπὸ ἀπελπισία καὶ δαγκώνει τὰ χέρια.

Κιατὶ ἐκεῖ, μέσ' στὰ γράμματα, ὑπῆρχε τηλεγράφημα ἐπεῖγον. Κ' ἔλεγε τὸ τηλεγράφημα :

«Τριανταφυλλιά ἀσθενεῖ σοβαρῶς. Σπεύσατε».

Τρεῖς μέρες πρὶν εἶχε γραφῇ κ' ἓνα γράμμα. Κάπου εἶχε χτυπήσει ἡ Τριανταφυλλιά. Μόλυνσις. Καιγότανε στὸν πυρετό. Οὔτε γιατρός, οὔτε φάρμακα. Ποῦ νὰ βρεθοῦν, τέλος τοῦ 44, στὴν Κάσο γιατροὶ καὶ γιατρικά ;

Ἐμπήξε τὴ φωνὴ ὁ ναύκληρος ὁ δόλιος. Μούγκρισε σὰν ἀρνί, ποὺ τὸ σφάζουν.

— Ἀμόν, παιδιά! Ἡ Τριανταφυλλιά, παιδιά! Χάνεται ἡ Τριανταφυλλιά! Γιατί, ρε Θεέ ; Γιατί ;

Καὶ τὸν πήραν τὰ δάκρυα, αὐτὸν τὸν ψημένο ἄντρα, ποὺ ἔτρεχε θάλασσα στὶς φλέβες του, ὄχι αἷμα.

Ὅσοι τὸν ἤξεραν τὸν Μηνᾶ —καὶ τὸν ἤξερε ὅλο τὸ καράδι— ἤξεραν τὴν ἀγάπη του γιὰ τὴν Τριανταφυλλιά, τὴν ἀρραβωνιαστικιά του, ποὺ τὸν περίμενε κάτω στὴν Κάσο. Ὅποτε εἶχε ταχυδρομεῖς, εἶχε καὶ γράμμα ὁ Μηνᾶς. «Υγείαν ἔχω, υγείαν ἐπιθυμῶ καὶ δι' ἐσὲ καὶ ὁ Μεγαλοδύναμος κ' ἡ Παναγιὰ πάντα στὴν πρῶρά σας, ἀμήν!». Καὶ τὰ διάβαζε ὅλ' αὐτὰ δυνατὰ ὁ Μηνᾶς καὶ ὅλο τὸ πλήρωμα, με κάποιο περίεργο σεβασμό, ἄκουγε ἀμίλητο τὶς εὐχὲς τοῦ κοριτσιοῦ, ποὺ ἔγραφε, ἔρημο καὶ μόνο, ἀπὸ τὰ μακριὰ κατσάβραχα. «Καὶ ὁ Μεγαλοδύναμος κ' ἡ Παναγιὰ πάντα στὴν πρῶρά σας» ! Κ' ἔσκυβαν τὰ κεφάλια οἱ θαλασσοδαρμένοι μπροστὰ στὴν εὐχή.

— Τί νὰ κάνω, παιδιά ; Στὸ Θεό σας, τί νὰ κάνω ; ρώταγε ὁ δύστυχος ὁ ναύκληρος.

Μουγγαμάρια. Τί νὰ τοῦ ποῦν μεσοπέλας ;

— Δὲν πᾶς στὸν καπετάνιο ; Νὰ σοῦ δώσῃ ἄδεια νὰ πᾶς μὲ τὸν «Κανάρη» πίσω ; Κι' ἀπὸ κεῖ βλέπεις !

Ἔτσι τὴν πέταξε τὴν κουβέντα κάποιος. Γιὰ νὰ πῇ κάτι. Καὶ τὸν κύτταξαν ὅλοι μὲ ἀπορία. Ἄδεια ἀπ' τὸν Στραβόξυλο ; Μόνο τρελλὸς θὰ τὴ ζητοῦσε. Κ' ἔπειτα πρὸς τί ; Πῶς θὰ πήγαινε στὴν Κάσο ἀπὸ τὸ Πόρτ - Σάϊντ ; Χελιδόνι θὰ γινόταν ;

Λένε πῶς ὁ πνιγμένος ἀπ' τὰ μαλλιά του πιάνεται. Πνιγμένος κι' ὁ ναύκληρος. Πνιγμένος στὸν πόνο. Καὶ σηκώθηκε, μάζεψε τὰ χάλια του καὶ τράβηξε γιὰ τὸν κυβερνήτη, χωρὶς νὰ σκεφθῇ μέσ' στὴν πίκρα του κανονισμοὺς καὶ ἱεραρχία. Ντούκ, ντούκ.

— Ἐμπρός.

— Κύριε κυβερνήτα. Παίρνω τὸ θάρρος, δηλαδή πῶς νὰ σᾶς πῶ ; Ἡ Τριανταφυλλιά, κύριε κυβερνήτα. Στὴν Κάσο. Καταλαβαίνετε ; Πεθαίνει, καπετάνιε, χωρὶς γιαιτρὸ καὶ φάρμακα. Μιά ἄδεια, κύριε κυβερνήτα, νὰ πάω μὲ τὸν «Κανάρη». Μιά ἄδεια ! Στὸ ὄνομα τοῦ Θεοῦ !

Ὁρθίος ὁ Στραβόξυλος. Ντοῦρος καὶ ἀλύγιστος.

— Ναύκληρε ! ἔμπηξε τὴ φωνή. Πῶς τολμᾶς καὶ παρουσιάζεσαι αὐθαιρέτως στὸν κυβερνήτη τοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ παρουσιασθῇς ἱεραρχικῶς πρῶτα στὸν ὕπαρχο ; Τί τὸ κάναμε τὸ καράβι, ναύκληρε ; Δὲν μοῦ λές ; Νὰ παρουσιασθῇς ἀμέσως στὸν ἀξιωματικὸ γενικῆς ἐπιστασίας καὶ νὰ γραφτῇς στὸ ποινολόγιο. Πέντε μέρες κράτησις ! Μεταβολή, ναύκληρε ! Μάρς !

Ἄλλος ἔμεινε ὁ Μηνᾶς. Μὲ χαμένη τὴ μιλιὰ. Νὰ μὴ τοῦ δώσῃ ἄδεια, καλὰ, τὸ περίμενε ! Ἀλλὰ τοῦτο δῶ ; Ἐσκυψε τὸ κεφάλι. Ἐκανε νὰ φύγῃ.

— Πρὶν γραφτῇς ποινολόγιο, εἶπε πάλι ὁ Στραβόξυλος, πὲς στὴ γέφυρα ὅτι ἀνεβαίνω ἐπάνω.

Βγῆκε ὁ δόλιος ὁ ναύκληρος κι' ἀπὸ πίσω του ὁ Ὑδραῖος. Σκαρφάλωσε στὴ γέφυρα σὰν γάτος κ' ἔρριξε μιὰ ματιὰ στὴν πυξίδα.

— Στὸν πουνέντε εἵμαστε ;

— Μάλιστα, κύριε κυβερνήτα.

— Ἐκατὸν ὀγδόντα δεξιά !

— Πῶς ;

— Εἶπα. Ἐκατὸν ὀγδόντα πράσινο. Κι' ἅμα ξαναπῆς «πῶς ;», θὰ σὲ κόψω μέσα !

— Οἰακιστής. Ἐκατὸν ὀγδόντα δεξιά !

— Μηχανὲς ὀλοταχῶς !

— Ὀλοταχῶς !

Οὔτε ἓνα «γειὰ χαρὰ» δὲν εἶπαμε στὸν «Κανάρη». Μόνο κόψαμε δεξιά σὲ καινολογικὴ μεταβολή κ' ἐφύγαμε στὰ γρήγορα, γιὰ τὴν ἀνατολή. Σὰν νὰ μᾶς κυνηγοῦσαν.

Μόλις γυρίσαμε καὶ ὀρτσάραμε, μᾶς βάρεσε κατακούτελα ὁ γρεγολεβάντης. "Ἀρχισε πάλι ἡ κούνια - λέσα καὶ ποῦ σὲ πονεῖ καὶ ποῦ σὲ σφάζει. Κι' ὁ Στραβόξυλος ἐκεῖ στὴ γέφυρα, ἀμίλητος καὶ σκουντούφλης. Κυττάζοντας τὰ κύματα καὶ δαγκώνοντας τὴν πῖπα τοῦ τσιγάρου ἀδειανή.

Ἦλθε τὸ μετεωρολογικό. Ἔκανε ὁ ὕπαρχος νὰ μιλήσῃ.

— Μπουρίνι ἔρχεται, κύριε κυβερνήτα.

— Καλῶς νὰ ὀρίσῃ. Στὴν πορεῖα σου ἐσύ!

Μάλιστα. Στὴν πορεῖα μας! Καὶ χοροπηθήσαμε ὅλη μέρα κι' ὅλη νύχτα! "Ἄτιμε γρεγολεβάντε! Λὲς καὶ εἶχες προηγούμενα μαζί μας καὶ βάλθηκες νὰ μᾶς κάνῃς τελατίνι! Τί νὰ πῆς; Ὁ Στραβόξυλος ἦταν στὴ γέφυρα κι' ἀγνάντευε τὸ πέλαο. Οὔτε κι' αὐτὸ φαίνεται τὸν χώνευε. Καὶ τὶς ἀντιπάθειές του τὶς πληρώνουμε ἐμεῖς!

Περασμένα μεσάνυχτα τὸν ψήλωσε τὸν καιρό. Πέρασε μιὰ κάρτα ἀκόμη λεβάντε καὶ μᾶς μούσκεψε ἡ βροχή. Βλαστήμαγαν ὥς κ' οἱ λαμαρίνες. Ἀμὰν Θεέ!

Τρεῖς ἡ ὥρα ξημερώματα φώναξε ὁ Στραβόξυλος τὸν ἀγγελιαφόρο γεφύρας:

— Νὰ πᾶς νὰ ξυπνήσῃς τὸ γιατρὸ νᾶλθῃ ἀπάνω. Καὶ τὴν ὁμοχειρίᾳ τῆς φαλαινίδος.

Πετάχτηκε ὁ γιατρὸς νεκροζώντανος ἀπ' τὴν τρομάρα του. «Βυθίζόμαστε, μωρέ; Πνιγόμαστε;». «Ὁχι. Σὰς θέλει ὁ κυβερνήτης».

— Διατάξατε.

— Νὰ εἶσαι ἔτοιμος. Πάρε καὶ δυὸ νοσοκόμους. Τὰ βλέπεις μέσ' στὴ νύχτα αὐτὰ τὰ κατσάβραχα; Εἶναι ἡ Κάσος. Νὰ πάρῃς καὶ τὸν ναύκληρο. Καὶ πενικιλίνες. Νὰ βγῇτε ἔξω, νὰ πᾶτε στὴν Τριανταφυλλιά! Νὰ τὴ σώσῃς, μωρὲ! Ἀλλοιῶς, μὴ γυρίσῃς στὸ καράβι! Μάρς!

Ρίξαμε τρία κλειδιὰ καδένα. Ρίξαμε καὶ τὴ φαλαινίδα. Ἄλλος ὁ γιατρός. Χαμένα ὁ ναύκληρος. Ἀγουροξυπνημένοι οἱ νοσοκόμοι. Καὶ μιὰ κάσσα φάρμακα. Ἀγνωστη τότε ἡ πενικιλίνη στὸν πολὺ κόσμο. Φάρμακο μόνο γιὰ στρατιωτικούς. Λίγη βλέπεις.

Ἐφυγαν. Χάθηκαν μέσ' στὸ ποῦσι. Ποῦ νὰ τοὺς δῆς πάνω στὰ κατσάβραχα; Λὲς καὶ ἦσαν φτιαγμένα μόνο γιὰ τὰ γίδια τοῦ γερο - Ποσειδῶνα! Κακοτράχαλα μέρη, ὅ,τι καὶ νὰ πῆς.

Ὡρες πέρασαν. Ἔκανε κι' ὁ ἥλιος νὰ βγῇ καὶ πάλι κρούφτηκε. Καὶ φάνηκε ἡ φαλαινίδα μὲ τὸ γιατρό. Ἰσια στὴ σκάλα κι' ἀπάνω. Σκοτωμένος ὁ δόκτωρ, ψόφιοι οἱ νοσοκόμοι. Καὶ μόνο τὰ μάτια τοῦ Μηνᾶ διηγόντουσαν τὴ μεγάλη, τὴν ἀνείπωτη εὐτυχία του.

— Γύρισες, γιατρέ ;
— Μάλιστα, κύριε κυβερνήτα.
— Έν τάξει ή Τριανταφυλλιά, γιατρέ ;
— Έν τάξει, κύριε κυβερνήτα. Μὲ τὴν πενικιλλίνη θὰ τὴν γλυτώσουμε!

— “Έχει καλῶς, γιατρέ! Τράβα γιὰ ὕπνο. Ψόφιος εἶσαι!
Ψόφιος ἦταν καὶ ὁ ἴδιος. Βαθειῆς ρυτίδες αὐλόκωναν τὰ μάγουλα τοῦ Ὑδραίου. Μὲ τὰ χέρια στὶς τσέπες κατέβαινε σιγὰ - σιγὰ νὰ πάη νὰ πέση. Κ’ ἐκεῖ ποὺ κατέβαινε. Ξεθεωμένος, κατάκοπος, μισοπεθαμένος ἀπ’ τὴ θάλασσα καὶ τὴν ἀγρύπνια, βροντερὴ τὸν ὑποδέχτηκε ἡ κραυγὴ :

— Ζήτω ὁ κυβερνήτης! Ζήτω!

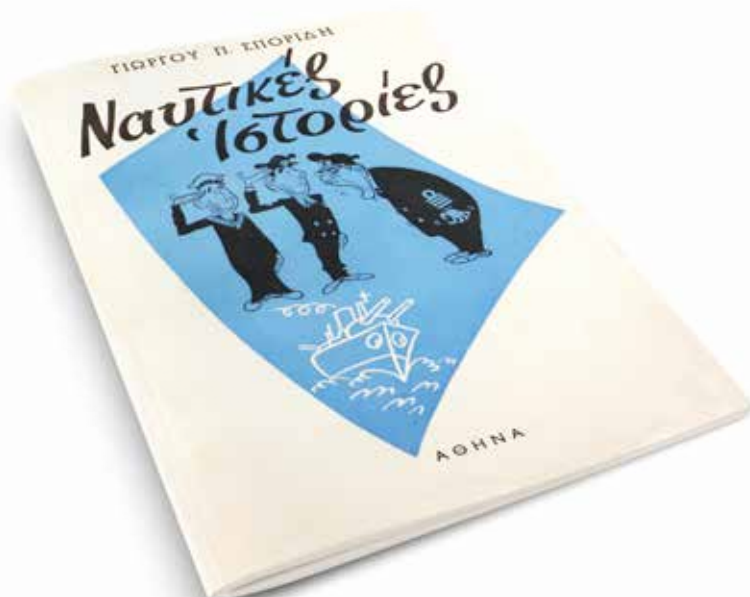
“Ὅλο τὸ καράβι, μαζεμένο ἀπὸ πρῦμα, ἐκεῖ, δίπλα στὴν τσιμινιέρα, ξελαρυγγιαζόταν καὶ ζητωκραύγαζε. Καὶ στὴ μέση ὁ Μηνᾶς ὁ ναύκληρος, ὁ θαλασσοδαρμένος, ὁ θαλασσοψημένος, ἔκλαιγε σὰ μωρὸ παιδί μ’ ἀναφυλλητά.

— Ζήτω ὁ κυβερνήτης! Ζήτω!

Σήκωσε τὸ κεφάλι ὁ Στραβόδξυλος. Εἶδε τὸ τσοῦρμο. Κ’ ἔριξε μιὰ ματιὰ στὸν ὕπαρχο.

— “Υπαρχε! Νὰ τὸ βουλῶσουν! Τί εἶν’ αὐτά ; Καράβι εἴμαστε ἢ ἵπποδρόμιο ; Νὰ τὸ βουλῶσουν εἶπα!

Καὶ μὲ τὴν ἀνάποδη τοῦ χεριοῦ σκούπισε τὰ μάτια του. Τὰ μάτια του, ποὺ ἔτρεχαν δάκρυα καὶ μούσκευαν τὸ ἀξύριστο πρόσωπό του.



Ανακοίνωση - Πρόσκληση προς τα στελέχη του ΠΝ

Η Ναυτική Επιθεώρηση συντροφεύει τα στελέχη του Πολεμικού μας Ναυτικού σχεδόν ανελιπώς έναν ολόκληρο αιώνα. Μέσα σε αυτόν τον αιώνα συνέβησαν καθοριστικά ιστορικά γεγονότα για τον Ελληνισμό, όπως οι Βαλκανικοί Πόλεμοι ή ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος. Για τα ιστορικά γεγονότα αυτών των περιόδων υπάρχει δημοσιευμένη στις σελίδες των παλιών τευχών του περιοδικού μας (μέχρι και την δεκαετία '60) πληθώρα από προσωπικές μαρτυρίες αξιωματικών που έζησαν και πρωταγωνίστησαν στις πολεμικές επιχειρήσεις. Αυτές οι διηγήσεις αποτελούν σημαντικότητα ιστορική πηγή καθώς ενίοτε αποκαλύπτονται πτυχές των γεγονότων που τα επίσημα αρχεία δεν καλύπτουν.

Στις νεώτερες δεκαετίες, ενώ το Πολεμικό Ναυτικό συνεχίζει να συμμετέχει σε πολλών ειδών επιχειρησιακές αποστολές, δεν αποστέλλονται στο περιοδικό για δημοσίευση ανάλογες αφηγήσεις / μαρτυρίες από πρωταγωνιστές ή αυτόπτες μάρτυρες των ιστορικών αυτών στιγμών και γεγονότων. Αυτό, μακροπρόθεσμα, θα έχει ως συνέπεια την «σμίκρυνση» της ιστορίας του Πολεμικού Ναυτικού καθώς σπουδαίες μαρτυρίες θα χαθούν.

Η Επιτροπή Σύνταξης του περιοδικού προτρέπει τα εν ενεργεία και εν αποστρατεία στελέχη μας να αποστείλουν για δημοσίευση στην Ναυτική Επιθεώρηση τις εμπειρίες τους από σημαντικές επιχειρήσεις / αποστολές στις οποίες έχουν λάβει μέρος. Τελείως ενδεικτικά αναφέρονται μερικά συγκεκριμένα παραδείγματα από την πρόσφατη ιστορία μας:

- Μεταφορά του Γασέρ Αραφάτ και μαχητών της PLO στην Ελλάδα (Αύγουστος 1982).
- Κρίση και Πόλεμος του Κόλπου.
- Επιχειρήσεις στην Αδριατική στο πλαίσιο της KFOR.
- Συμμετοχή σε ειρηνευτικές αποστολές (πρώην Γιουγκοσλαβία, Γεωργία, Σομαλία κ.ά).
- Απαγκίστρωση ομογενών από το Σουχούμι της Γεωργίας (επιχείρηση ΧΡΥΣΟΜΑΛΛΟ ΔΕΡΑΣ, Μάιος 1993).
- Εκκένωση των μελών της ελληνικής και ξένων διπλωματικών αντιπροσωπειών από το Δυρράχιο κατά τις εσωτερικές ταραχές στην Αλβανία ως επακόλουθο της υπόθεσης των «πυραμίδων» (Μάρτιος 1997).
- Απαγκίστρωση Ελλήνων, Κινέζων κ.ά. από τη Λιβύη.
- Αντιπειρατικές επιχειρήσεις στον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό.
- Παραλαβή ναυτικών μονάδων.

Εκ των προτέρων ευχαριστούμε όσους συντρέξουν στην προσπάθειά μας αυτή. Είναι μέγιστο εθνικό καθήκον η διατήρηση και καταγραφή της ιστορίας μας. «Όλβιος όστις ιστορίης έσχεν μάθησιν».



Μεταβολές Αξιωματικών
Ανθυπασπιστών - Υπαξιωματικών

Αυτοί που έφυγαν

Εκδηλώσεις - Αποστολές

Ανακοινώσεις Τύπου

Νέες εκδόσεις

Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού

Επετειολόγιο

Συνδρομές



Δελτίο Ενημέρωσης

ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΕΣ

• Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας τη σταδιοδρομία του ο **Αντιναύαρχος Μάχιμος** Σπυρίδων Δημητρίου, διατηρώντας τον τίτλο του επίτιμου Υπαρχηγού Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας

• Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας τη σταδιοδρομία του ο **Αντιναύαρχος Μηχανικός** Ηλίας Δημόπουλος, διατηρώντας τον τίτλο του επίτιμου Διοικητού Διοικητικής Μέριμνας Ναυτικού

• Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Αρχιπλοίαρχος Οικονομικού** Απόστολος Ζιώγας

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Αρχιπλοίαρχοι**:

Μάχιμος: Σπυρίδων Μιμίκος

Μηχανικός: Ιωάννης Δανιήλ

• Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Πλοίαρχος Μηχανικός** Ανδρέας Παπανακλής

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Πλοίαρχοι Υγειονομικού/Νοσηλευτικής**: Αικατερίνη Κατωπόδη, Φλωρεντία Κέφου, Κωνσταντίνα Θωμοπούλου, Φώτω Αυγέρη

• Προήχθη στο βαθμό του **Πλοίαρχου** και τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Αντιπλοίαρχος Μάχιμος** Δημήτριος Μαντέλης

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι**:

Μάχιμος: Κωνσταντίνος Αρβανιτίδης

Μηχανικός: Γεώργιος Κοκκινόπουλος, Κωνσταντίνος Καμάρας, Βασίλειος Νίκου

Οικονομικού: Νικόλαος Κουτσούκαλης

• Προήχθη στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** και τέθηκε σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας τη σταδιοδρομία του ο **Πλωτάρχης (Ε)** Απόστολος Κοκκώνης

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοίαρχου** και τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Πλωτάρχες (Ε)**: Αθανάσιος Νικολάου, Δημήτριος Τελιογλανίδης, Κωνσταντίνος Βλάχης

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Πλωτάρχες**:

Οικονομικού: Χαρίλαος Παπαγεωργίου

Υγειονομικού/Ιατρός: Κωνσταντίνος Ρογδάκης

• Τέθηκαν σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας τη σταδιοδρομία τους οι παρακάτω **Πλωτάρχες (Ε)**: Δημητρούλα Νιάρη, Σοφία Κωνσταντινίδου

• Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλωτάρχης (Ε)** Νικόλαος Εξαρχόπουλος

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλωτάρχη** και τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι (Ε)**: Γεώργιος Κοντός, Κωνσταντίνος Ψυχογιός, Δημήτριος Ρουπακιώτης, Παναγιώτης Ξανάλατος, Αθανάσιος Μανώλης, Βασίλειος Βασιλικής, Φώτης Παπαδημητρίου, Ελένη Γκλίστη

• Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Υποπλοίαρχος Υγειονομικού/Ιατρός** Παναγιώτης Πίκουλας

• Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι (Ε)**: Ιωάννης Φύκας, Γεώργιος Περράκης, Δημήτριος Μαρούλης, Μαρία Ελευθερίου

• Προήχθη στο βαθμό του **Υποπλοίαρχου**

και τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Ανθυποηλοίαρχος (Ε):** Πάτροκλος Δρούλιας

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυποηλοίαρχοι (Ε):** Αναστάσιος Καζάνης, Κωνσταντίνος Κούντριας, Αργυρώ Παπαπάνου, Ιωάννης Μάνος, Νικόλαος Δημουλάς, Μιχαήλ Χατζηγιάννης, Σταυρούλα Κούτση, Ελένη Σακελλίου

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Σημαιοφόροι (Ε):** Νικόλαος Σαρρέλας, Δημήτριος Σταμάτης, Παναγιώτης Βασιλόπουλος

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές:** Ουρανία Καραμάνη (ΔΙΑΧ-Η/Υ), Μιλτιάδης Χριστοφοράτος (ΜΗΧ), Χρυσοβαλάντης Μπλέτσας (ΜΗΧ), Παναγιώτης Κορφοξυλιώτης (Η/Λ-Η/Τ), Εμμανουήλ Κατσαράκης (ΑΡΜ), Σπυρίδων Μανωλάτος (ΜΗΧ), Χρυσούλα Λάλα (ΔΙΑΧ-Η/Υ), Δημήτριος Κοντός (ΕΣΧ), Νεκτάριος Σοφιανός (ΕΣΧ), Μιχαήλ Χατζηκωνσταντίνου (Η/Λ-Η/Τ), Ιερώνυμο Ψωμαρά (Η/Λ-Η/Τ), Άννα Παπαδοπούλου (ΤΗΛ), Εμμανουήλ Λιναρδάκης (ΜΗΧ), Απόστολος Δρούμπαλης (ΜΗΧ), Αγγελική Αναγνωστάκη (ΔΙΑΧ-Η/Υ), Σπυριδούλα Γιαννιώτη (ΤΗΛ), Αναστασία Ταξοπούλου (ΤΗΛ)

• Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές:** Σταύρος Διόγος (ΜΗΧ), Όλγα Ευαγγελοπούλου (ΔΙΑΧ-Η/Υ)

• Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Ανθυπασπιστής (ΗΛ/ΗΤ)** Χαράλαμπος Κυριαζής, αποστρατεία λογιζομένη από 28 Μαΐου 2015, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε

• Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους με το βαθμό του **Ανθυπασπιστή** οι παρακάτω **Αρχικελευστές ΕΜΘ:** Σταμάτης Λαμπρινίδης (Η/Λ-Η/Τ), Νικόλαος Σερεμπούκλης (ΗΝ/ΣΝ), Βασίλειος Αντωνάκης (Τ/ΠΒ), Νικόλαος Νίκου (ΝΟΣ)

• Προήχθη στο βαθμό του **Ανθυπασπιστή** ο **Αρχικελευστής ΕΜΘ (ΗΝ/ΑΥ)** Τιμόθεος Ηλιόπουλος, προαγωγή λογιζομένη από 8 Αυγούστου 2015 προηγούμενη της ημερομηνίας του θανάτου του

• Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Αρχικελευστής ΕΜΘ (ΗΝ/ΣΝ)** Επαμεινώνδας Παπαγεωργίου

• Προήχθη στο βαθμό του **Αρχικελευστή** ο **Επικελευστής ΕΜΘ (ΗΝ/ΔΒ)** Αντώνιος Γωνίδας, προαγωγή λογιζομένη από 15η Οκτωβρίου 2015, προηγούμενη της ημερομηνίας του θανάτου του

• Προήχθη στο βαθμό του **Αρχικελευστή** ο **Επικελευστής ΕΜΘ (ΕΦ)** Θωμάς Συλεούννης, προαγωγή λογιζομένη από 21η Νοεμβρίου 2015 προηγούμενη της ημερομηνίας του θανάτου του

• Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του με το βαθμό του **Αρχικελευστή** ο **Επικελευστής ΕΜΘ (ΝΟΣ)** Ευστάθιος Τσάμης

• Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία **Επικελευστής ΕΜΘ (ΕΣΧ)** Θεόδωρος Σμυρنيωτάκης

• Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Αρχικελευστής (ΜΗΧ)** Κωνσταντίνος Σιαμπάνης

• Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Κελευστής ΕΠ.ΟΠ (ΑΡΜ)** Μάριος Σκυβαλίδας

ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιναυάρχου** οι παρακάτω **Υποναύαρχοι:**

Μάχιμοι: Κωνσταντίνος Καραγεώργης, Νικόλαος Τσουνής

Μηχανικός: Γεώργιος Χριστόπουλος

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Υποναυάρχου** οι παρακάτω **Αρχιπλοίαρχοι:**

Μάχιμοι: Αλέξανδρος Διακόπουλος, Ιωάννης Κορακάκης

Μηχανικός: Κωνσταντίνος Μανωλιουδάκης

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Αρχιπλοίαρχου** οι παρακάτω **Πλοίαρχοι:**

Μάχιμοι: Γεώργιος Τσόγκας, Γεώργιος Αγραφιώτης, Δημήτριος Νικολαΐδης

Μηχανικός: Χαρίλαος Παπαδημητρίου

Οικονομικού: Κωνσταντίνος Καλκανδής

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλοιάρχου** οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι**:

Μάχιμοι: Βασίλειος Γρυπάρης, Γεώργιος Αγουράς, Δημήτριος Μορελάτος, Κωνσταντίνος Παπαχριστοδούλου, Ιωάννης Πάλλας, Αλέξανδρος Μπογιάννος, Δημήτρης Σπαής, Παναγιώτης Παπανδρέου, Ιωάννη Κακαβά

Μηχανικός: Δημήτριος Καπίρης

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοιάρχου** οι παρακάτω **Πλωτάρχες**:

Μάχιμοι: Χαράλαμπος Ορφανουδάκης, Παύλος Αγγελόπουλος, Νικόλαος Παπαδόπουλος, Κωνσταντίνος Ευστρατίου, Αλέξανδρος Ορφανάκος, Παναγιώτης Καλαθάς, Γεώργιος Μπαράκος, Ιωάννης Βόρδος, Κωνσταντίνος Μπάκας, Γεώργιος Κυπριώτης, Χρήστος Κωστάκης, Νικόλαος Κουνελάκης, Πασχάλης Γεωργακούδης, Γεώργιος Σταματογιάννης, Σταμάτιος Πελεκάνος, Στέργιος Πούλιος, Βασίλειος Ράπτης, Ιωάννης Παπαγεωργίου, Κωνσταντίνος Τσάκωνας, Δημήτριος Αλευράς, Γεώργιος Ζούρος, Ιωάννης Τρουπσιδής, Ευάγγελος Σπανός, Παναγιώτης Ανδριώτης, Γεώργιος Στεργίου, Βασίλειος Αγιομαυρίτης, Παναγιώτης Μήλιας, Εμμανουήλ Μαμουζέλος, Νικόλαος Πατσάκης, Αριστομένης Τσιώμος, Ιωάννης Αργόδημος, Στυλιανός Καλπούζος, Σταμάτιος Λαμπρόπουλος

Μηχανικός: Αριστείδης Δαλάκος

Οικονομικού: Δημήτριος Μαυρίκης, Παναγιώτης Τσιτσιριδιάκης, Αθανάσιος Φαλέκας, Ταξιάρχης Μπρακουμάτσος, Αργυρώ Καφούρου, Γεώργιος Τσικρικάς

Υγειονομικού/Ιατροί: Αθανάσιος Κορδέλας, Γεώργιος Κούβελας, Δημήτριος Μανδράς, Ηλίας Μαζοκοπάκης, Ιωάννης Κοντολάτης, Κίμων Ταμπαρόπουλος, Δημήτριος Τζαβούλης, Γεώργιος Κόκκορης

Υγειονομικού/Νοσηλευτικής: Σοφία Βιλλιώτη, Πετρούλα Σταματάκη, Χριστίνα Βούρβαχη, Άννα Ιωάννου, Δήμητρα Γιαννούλη, Σοφία Κομποτιάτη, Μαρία Ζώρζου

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Αντιπλοιάρχου** οι παρακάτω **Πλωτάρχες (Ε)**: Δημήτριος Γιακουμάκης, Βασίλειος Μανώλης

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλωτάρχη** οι

παρακάτω **Υποπλοίαρχοι**:

Μάχιμοι: Ιωάννης Ψαριανός, Δημήτριος Ματζώνας

Μηχανικός: Γεώργιος Τσιβγούλης, Κωνσταντίνος Τζέλλος

Οικονομικού: Παναγιώτης Πλέρος, Διονύσιος Κλεινάκης, Αιμιλιανός Κεχαγιάς, Παναγιώτης Μέγγουλης, Γεωργία Πλακίδα, Παναγιώτης Παναγιωτόπουλος, Κωνσταντίνος Λιώνας, Βασίλειος Πετρίδης, Αναστάσιος Τοπκάρογλου, Ανδρέας Μιχόπουλος, Γεώργιος Λιβανός, Ηλίας Ζωπτός, Δημήτριος Τηήμας, Ιωάννης Σαββίδης, Παναγιώτης Γκότσης

Υγειονομικού/Ιατροί: Ευάγγελος Καλφούντζος, Χρήστος Στάμου, Αναστάσιος Μίλκας, Γεώργιος Κυριαζής, Γεώργιος Νακκάς, Χρήστος Αγαλιανός, Νικόλαος Τσίτας, Νικόλαος Λύκος

Υγειονομικού/Οδοντίατρος: Αβραάμ Ιατρόπουλος

Υγειονομικού/Νοσηλευτικής: Γλυκερία Μεμεκίδου, Ειρήνη Βελετάκου, Ειρήνη Κουκιώτου, Αικατερίνη Μαρκάκη, Μαρία Λαγουδιανάκη, Μιχαήλ Ζερβάκης, Ζωή Παφύλα, Χρυσάνθη Καρυδάκη, Κωνσταντίνος Γιαβής

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Πλωτάρχη** οι παρακάτω **Υποπλοίαρχοι (Ε)**: Σάββας Ψυρρόπουλος, Γεώργιος Χατζηνικολάου, Ευάγγελος Ντούλας, Μιχαήλ Λιονάκης, Νικόλαος Ζορμπάς

• Προήχθη στο βαθμό του **Πλωτάρχη** ο **Υποπλοίαρχος Ειδικής Μονιμότητας Χειριστής Ε/Π** Ανδρέας Κορμπάκης

• Προήχθη στο βαθμό του **Πλωτάρχη** η **Υποπλοίαρχος**, κατ' απονομή Ολυμπιονίκης Χαρίκλεια Πανταζή

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Υποπλοιάρχου** οι παρακάτω **Ανθυποπλοίαρχοι**:

Μάχιμοι: Κωνσταντίνος Μελιγκάρης, Νικόλαος Ξύγκης, Αλέξανδρος Μητρόπουλος, Ιωάννης Διακογιάννης, Νικόλαος Παληάτσος, Χρήστος Σκουρτανιώτης, Βασίλειος Πατούχας, Δημήτριος Καναβάρος, Βασίλειος Σισμανίδης, Παύλος Πετρόγκωνας, Χαράλαμπος Δαγκλής, Ευάγγελος Ηλίας, Μάρκος Καλαγκιάς, Ιωάννης Μιχαλέτος, Κωνσταντίνος Ματζούρης, Αντώνιος Σκλαβούνος, Ηρα-

κλής Λέφας, Σταύρος Κωστόγιαννης, Θεόδωρος Μοσχογιάννης, Λεόντιος Βουτσής, Γεώργιος Γιαννοπολίτης, Κλεομένης Ηλιόπουλος, Γεώργιος Οικονόμου, Χρήστος Παπασπύρος, Γεώργιος Μπουραντάς, Άγγελος Σιγαλός, Μηνάς Ανδρουλακάκης, Γεώργιος Θεοδωσίου, Ιωάννης Τζίμας, Αικατερίνη Βασιλάκου, Γεώργιος Ορφανουδάκης, Βασιλική-Βαλεντίνα Πολυμέρου, Γεώργιος Χρηστίδης

Μηχανικοί: Κωνσταντίνος Νέστορας, Ευαγγελία Σταματίου, Σταύρος Γουργιώτης, Ιωάννης Δαγρές, Δημήτριος Κιοσελόγλου, Μάριος Πρατικάκης, Θεόδωρος Ρένεσης, Παρασκευάς Αλεξέας, Κωνσταντίνος Καζαντζίδης, Ιωάννης Μαστρογιαννάκος, Μιχαήλ Αγριογιάννης, Ευάγγελος Παπαδημητρίου, Γεώργιος Δαμουλάκης, Κάρολος Γερουλάνος, Νικόλαος Κάργας, Σπυρίδων Κοντός, Γεώργιος Καϊμαξής, Γεώργιος Καλαθάκης

Οικονομικού: Γεωργία Πανουλάκου, Παναγιώτης Παλαιός, Κωνσταντίνος Σακελλαρίου, Αλεξάνδρα Αρσενούδη, Μιχαήλ-Παναγιώτης Παπαφίλης, Ελένη Βουλγαρέτσιου, Μάριος Μπασινάς, Ιωάννης Πρασάκης, Απόστολος Λιακόπουλος, Στέφανος Κότσιαρης, Φωτεινή Ρούση, Ασημάκη Κοτσιά, Μάρθα Τσάμη, Αναστάσιος Καραμπιμπέρης, Αντώνιος Τσοπουρίδης, Στέφανος Ζέρβας, Αντώνιος Μπίτσιος, Μιχαήλ Λαύκας, Σοφία Συμεωνίδου

Υγειονομικού/Ιατροί: Νικόλαος Ανουσάκης - Βλαχοχρήστος, Γεώργιος Σωτηρόπουλος, Άρτεμης Τρικόλας, Γεώργιος Στρούγγης - Βενετάς, Άγγελος Τσέλος, Χαρίλαος Γερασίμου,

Υγειονομικού/Οδοντίατρος: Μαρία Καπρουλά

Υγειονομικού/Νοσηλευτικής: Ευθυμία Κυριακού, Νικολέτα Τσιαχρή-Ρέντα, Μαρία Γκαρλιάρиду, Ελευθερία Κοντοπυράκη, Ερασμία Κονταξάκη, Αντώνιος Ζορμπάς, Χριστίνα Γκανά, Βασιλική Κυρούδη, Ευάγγελος Μπαλανίκας, Ιουλία Νιγριτινίου, Νικόλαος Μύθης, Νικόλαος Αναγνωστόπουλος, Παναγιώτα-Χριστίνα Σταφυλαράκη

• Προήχθη στο βαθμό του **Υποπλοιάρχου ο Ανθυποπλοίαρχος (Ε)** Παναγιώτης Λογοθέτης

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Υποπλοιάρχου** οι παρακάτω **Ανθυποπλοίαρχοι Ειδικής Μονιμότητας Χειριστές Ε/Π:** Αλέξανδρος Παπούλιας, Γεώργιος Κουτσιμπήρης

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Ανθυποπλοιάρχου** οι παρακάτω **Σημαιοφόροι:**

Μάχιμοι: Αλέξανδρος Νικολακάκης, Γεώργιος Βετσόπουλος, Αναστάσιος Ανατσελόπουλος, Γεώργιος Πετρόπουλος, Παύλος Περδικούρης, Αλέξιος Στεργιόπουλος, Ευστράτιος-Παναγιώτης Μαντάς, Θεμιστοκλής Σακκάς, Γεώργιος Διαμαντής, Παναγιώτης Σφυράς, Βασίλειος Αλατσάκης, Χρήστος Μαυρομάτης, Φοίβη Παπακώστα, Χριστίνα Σωτήραλη, Δαμιανός Παπανικολάου, Ευάγγελος Λιάκος, Δημήτριος Κόμνος, Παναγιώτης Παλατσίδης, Αθανάσιος Ποσάντζης, Άννα-Βασιλική Αντύπα, Εμμανουήλ Ξενάκη, Ευάγγελος Αρβανιτάκης, Νικόλαος Παπαφακλής, Νικόλαος Αγοραστός, Δημήτριος Μπάστας

Μηχανικοί: Ταξίαρχης Παπανικολάου, Στέφανος Παπαζής, Ιωάννης Βρυνιώτης, Σπυριδούλα Φραγκούλη, Δημήτριος Τζιώτης, Εμμανουήλ Νασιούλας, Δημήτριος Χυσαφίδης, Κωνσταντίνος Γεωργόπουλος, Νικόλαος Μπορμπουδάκης, Αθανάσιος Θανάσου

Οικονομικού: Αλεξάνδρα Κεχρινιώτη, Βασιλική Λαλή, Παναγιώτης Σιδόμπος, Σοφία Σακκά, Αναστάσιος Κοσμέτος, Σταμούλης Φίφης, Νικόλαος Φάκωνας, Αλεξάνδρα-Ιωάννα Αναστασιάδου, Χρήστος Παπακώστας, Μαρία Φραγκιαδουλάκη, Βασιλική Κούτσικου, Δημήτριος Χολέβας

Υγειονομικού/Ιατροί: Παναγιώτης Παναγόπουλος, Νικόλαος Κάππος, Ιωάννης Βασιλόπουλος, Απόστολος Παπαδούδης, Σπυρίδων-Νικήτας Σκαράκης, Κυριακή Μαρούδα, Ιωάννης Λάππας, Δημήτριος Παπαποστόλου, Βασίλειος Κωνσταντίνου, Βασιλική Βλάχου

Υγειονομικού/Νοσηλευτικής: Παναγιώτα Παπαδοπούλου, Μαρία Καλογεροπούλου, Όλγα Σπετσιέρη, Σοφία Γεώργα

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Ανθυποπλοιάρχου** οι παρακάτω **Σημαιοφόροι (Ε):** Ανδρέας Μπαμπαλίτσας, Ευστράτιος Σίτσας, Στυλιανός Μελαδίνης, Νικόλαος Καρινός, Γεώργιος Σκουρλέτης, Γεώργιος Καραμούστος, Μιχαήλ Καραηλίας

• Προήχθησαν στο βαθμό του **Σημαιοφόρου** οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές (Ε):** Μιχαήλ Μαυρουδής, Γεώργιος Παυλίδης, Αντώνιος-Θεοχάρης Κουτσογιαννάκης, Δημήτριος Λαδάκης, Ιωάννης Τρούκης, Ματθαίος Σκαντζουράκης, Γρηγόριος

Καρυώτης, Νικόλαος Παπαδάτος, Απόστολος Κόρδας, Νικόλαος Ιατρίδης, Μιχαήλ Θεοδωράκης, Βασίλειος Φέγγας, Αντώνιος Γκαλαΐτης, Παναγιώτης Αλεξανδρής, Ιωάννης Κορίλλης, Γεώργιος Μητρόπουλος, Νικόλαος Δασκαλάκης, Σταμάτιος Λάτσης, Παναγιώτης Ζαζάνης, Κωνσταντίνος Πέτσας, Δημήτριος Σιάγκρης, Γεώργιος Αδαμαντίδης, Αντώνιος Βουγιουρδής, Δημήτριος Μεθενίτης, Χαράλαμπος Συντζανάκης, Γεώργιος Δερμάνης, Εμμανουήλ Σαρρής, Χρήστος Περίκουλης, Παναγιώτης-Χρήστος Αυγερίου, Ευάγγελος Παγωνίδης, Σωκράτης Χαλδαίος, Πέτρος Μπουρβάνης, Χρυσάφης Κωνσταντάς, Αχιλλέας Χαρίτος, Δημήτριος Πολίτης, Κωνσταντίνος Αργυρόπουλος, Παναγιώτης Πάνου, Κωνσταντίνος Γιαννούσης, Παναγιώτης Αβραμίδης, Ιωάννης Αλεξόπουλος, Γεώργιος Δήμου, Παναγιώτης Ξουράφης, Ανδρέας Αλέτρας, Ιωάννης Κυρίτης, Ιωάννης Καρατζιάς, Νικόλαος Ξαγοράρης, Λάμπρος Δρακάκης, Μαρίνος Παπαϊωάννου, Πέτρος Παπανδρέου, Αθανάσιος Τσεσμελής, Ξενοφώντας Παπακωστόπουλος, Ιωάννης Μυλούλης, Αθανάσιος Μποτσιβάλης, Ηλίας Μάντζος, Κωνσταντίνος Λούμος, Γεώργιος Μουρίκης, Στέφανος Ζουριδάκης, Νικόλαος Τσισίδης, Απόστολος Κατσαρός, Ιωάννης Αλμπάνης, Γεώργιος Μπάθας, Αντώνιος Κατσαρός, Σταύρος Κούτρης, Σπυρίδων Εξάρχου, Θεόδωρος Γεωργιάδης, Γεώργιος Λαυρεντάκης, Νικόλαος Μηλιάκης, Γεώργιος Γερασιός, Ηλίας Χαβέλας, Νικόλαος Αυγερίου, Σωτήριος Στρογγύλης, Χρήστος Ντάτσας, Ηλίας Σουλιάτης, Ηλίας Μαγδαληνός, Ευάγγελος Κυρτάτας, Αλέξανδρος Κόκκινος, Κωνσταντίνος Κάλφας, Στυλιανός Κουτράκης, Σωτήριος Ψαρρέας, Αγγελής Σαμαράς, Σωτήριος Λάμπρου, Χρήστος Κιουφτής, Σπυρίδων Σταθόπουλος, Θεόδωρος Οικονόμου, Ιωάννης Γιαννουλάκης, Σπυρίδων Ριζόπουλος, Εμμανουήλ Τσαλάρης, Δημοσθένης Τσαμπάς, Χρήστος Τσεκούρας, Αναστάσιος Παντελέων, Χρήστος Νικάκης, Ανδρέας Σακκάς, Νικόλαος Ζερβός, Διονύσιος Αθανασίου, Χαράλαμπος Ξαστερούλιας, Αναστάσιος Κολοκούτσας, Νικόλαος Νικολιάδης, Γεώργιος Βαρνακιώτης, Αλέξανδρος Τατάς, Γεώργιος Μιχαλακόπουλος,

Μιχαήλ Δημητρίου, Χρήστος Γιαννάκης, Ευστράτιος Χολέβας, Ευάγγελος Χριστόπουλος, Χρήστος Εξηντάρης, Ιωάννης Βασιλάκης, Βλάσιος Οικονόμου, Διονύσιος Σπουργίτης, Κωνσταντίνος Τζουβανέλλης, Βασίλειος Καρέλλος, Δημήτριος Αγορίδης, Κωνσταντίνος Δέλλας, Κωνσταντίνος Κακαρούκας, Λουκάς Σεφερλής, Κωνσταντίνος Σκουραδάκης, Αντώνιος Κοζαδίνος, Γεώργιος Δαλαδής, Εμμανουήλ Λαζάρου, Χαράλαμπος Αβαγιάννης, Γεώργιος Κασομούλης, Αθανάσιος Καραγέωργος, Κωνσταντίνος Τσιμπερδώνης, Χρήστος Σβόλης

ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

• Ονομάζονται **Μόνιμοι Σημαιοφόροι** και κατατάσσονται στο Πολεμικό Ναυτικό οι παρακάτω μαθητές / μαθήτριες που αποφοίτησαν ευδόκιμα από τη ΣΣΑΣ κατά το ακαδημαϊκό έτος 2014-2015:

Οικονομικού: Νικολέττα Παπακωνσταντίνου, Δημήτριος Γεωργουλός, Καλλιόπη Μαρκοπούλου, Χρήστος Δούκας, Στέφανος Μιχαηλίδης, Αριστοτέλης Μελισουργάκης, Έλλη Μαρούλη, Ολυμπία Φρογουδάκη, Ηρώ Φαλάρη, Ελευθέριος Κανδιόγλου, Νικόλαος Παναγάκης, Χρήστος Ανδρεόπουλος,

Υγειονομικού/Ιατροί: Αναστάσιος Μητσάκος, Ιωάννα Καψάλη, Μαρία Κρίκα, Ανδρέας Ξενάκης, Εμμανουήλ Βιολάκης-Γεωργιλαδάκης, Μαρία Κανιαδάκη, Γεωργία Κοντονάσιου, Δημήτριος Ζαφειρόπουλος, Μάριος Καρακωνσταντής

Υγειονομικού/Φαρμακοποιοί: Βασιλική Αράπη, Γεωργία Σούφλα

• Ονομάζονται **Μόνιμοι Σημαιοφόροι** και κατατάσσονται στο Πολεμικό Ναυτικό οι παρακάτω μαθητές / μαθήτριες που αποφοίτησαν ευδόκιμα από τη ΣΑΝ κατά το ακαδημαϊκό έτος 2014-2015: Θεοφάνης Σπανός, Ιωάννα Λαμπρινή Καναβού, Μαρία Καραντώνη, Βασιλική-Παρασκευή Αλεξανδρή, Ιζαμπέλα Μιχαήλοβα, Αιμιλία Μαντζανά, Βασιλική Γιαννουσά

Αντιναύαρχος ε.α.

Γεώργιος Τσιιάδης ΠΝ

Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 17η Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1924 στο Ν. Σερρών. Το 1942 εισήλθε στη ΣΝΔ της Μέσης Ανατολής, το 1944 αποφοίτησε ως Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 1948 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1952 σε Υποπλοίαρχο, το 1957 σε Πλωτάρχη, το 1961 σε Αντιπλοίαρχο, το 1968 σε Πλοίαρχο, το 1973 σε Αρχιπλοίαρχο, το 1975 σε Υποναύαρχο, το 1977 σε Αντιναύαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

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, Ταξίαρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξίαρχης του Τάγματος του Γεωργίου

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Β.Ν, Ελληνοϊταλογερμανικού Πολέμου Β΄, Εξαιρέτων Πράξεων, Στρατιωτικής Αξίας Β΄, Γ΄ και Δ΄ Τάξεως, Αρχηγός Σταυρός Βασιλείου της Δανίας DANEBRUG

Αντιναύαρχος ε.α.

Ηλίας Περισσάκης ΠΝ

Επίτιμος Αρχηγός Στόλου

Απεβίωσε την 8η Φεβρουαρίου 2016. Γεννήθηκε το 1932 στον Ν. Ρεθύμνου ν. Κρήτης. Το 1949 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1953 αποφοίτησε ως Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 1956 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1960 σε Υποπλοίαρχο, το 1966 σε Πλωτάρχη, το 1969 σε Αντιπλοίαρχο, το 1975 σε Πλοίαρχο, το 1981 σε Αρχιπλοίαρχο, το 1982 σε Υποναύαρχο, το 1984 σε Αντιναύαρχο όπου διετέλεσε Αρχηγός Στόλου και το 1986 τέθηκε σε αποστρατεία.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξίαρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Ανώτερος Ταξίαρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Γεωργίου, Ταξίαρχης του Τάγματος της Τιμής, Ανώτερος Ταξίαρχης του Τάγματος της Τιμής

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Α΄ Τάξεως

Αντιναύαρχος ε.α.

Ιωάννης Δαλακλής ΠΝ

Απεβίωσε την 11η Δεκεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1945 στην Αθήνα. Το 1962 εισήλθε στην ΣΝΔ, το 1966 αποφοίτησε ως Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 1969 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1973 σε Υποπλοίαρχο, το 1978 σε Πλωτάρχη, το 1983 σε Αντιπλοίαρχο, το 1989 σε Πλοίαρχο, το 1994 σε Αρχιπλοίαρχο, το 1996 σε Υποναύαρχο, το 2000 σε Αντιναύαρχο και το 2001 τέθηκε σε αποστρατεία. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Ταξίαρχης του Τάγματος της Τιμής, Ταξίαρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος της Τιμής

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Β΄ Τάξεως

ΔΙΑΜΝΗΜΟΝΕΥΣΕΙΣ: Ευδοκίμου Διοικήσεως Β΄ Τάξεως, Υπηρεσιών Αξιωματικού Επιτελούς Β΄ Τάξεως

Υποναύαρχος (Μ) ε.α.

Σταμάτιος Μανθούλης ΠΝ

Απεβίωσε την 15η Οκτωβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1934 στο Ν. Ροδόπης. Το 1952 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1956 αποφοίτησε ως Σημαιοφόρος Μηχανικός, το 1959 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1963 σε Υποπλοίαρχο, το 1968 σε Πλωτάρχη, το 1973 σε Αντιπλοίαρχο, το 1978 σε Πλοίαρχο, το 1982 σε Αρχιπλοίαρχο, το 1987 σε Υποναύαρχο 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 του Α΄, Ανώτερος Ταξίαρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξίαρχης του Τάγματος της Τιμής

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Α΄, Γ΄ και Δ΄ Τάξεως

Υποναύαρχος (Μ) ε.α.

Ευάγγελος Ρουχωτάς ΠΝ

Απεβίωσε την 11η Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1940 στην Αθήνα. Το 1955 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1959 αποφοίτησε ως Σημαιοφόρος Μηχανικός, το 1962 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1966 σε Υποπλοίαρχο, το 1971 σε Πλωτάρχη, το 1975 σε Αντιπλοίαρχο, το 1982 σε Πλοίαρχο, το 1987

σε Αρχιπλοίαρχο, το 1988 σε Υποναύαρχο και το 1990 τέθηκε σε αποστρατεία.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Γεωργίου μετά Ξιφών, Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος μετά Ξιφών, Ταξιάρχης του Τάγματος του Γεωργίου του Α΄, Ανωτέρω Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Εξαιρέτων Πράξεων, Στρατιωτικής Αξίας Β΄ και Γ΄ τάξεως, Ελληνο-Ιταλογερμανικού πολέμου 1940-41, Ελληνο-Ιταλογερμανικού Πολέμου 1941-45

Αρχιπλοίαρχος (Ι) ε.α.

Γεώργιος Στεφανουδάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 5η Δεκεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1921 στο Ν. Χανίων ν. Κρήτης. Το 1949 εισήλθε στο ΠΝ ως Σημαιοφόρος Ιατρός και τον ίδιο χρόνο προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1953 σε Υποπλοίαρχο, το 1958 σε Πλωτάρχη, το 1966 σε Αντιπλοίαρχο, το 1972 σε Πλοίαρχο, το 1974 σε Αρχιπλοίαρχο και το 1978 τέθηκε σε αποστρατεία. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

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

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Γ΄ Τάξεως

Αρχιπλοίαρχος (Ι) ε.α.

Ιάσων Σαγρέδος ΠΝ

Απεβίωσε την 4η Φεβρουαρίου 2015. Γεννήθηκε το 1924 στην Αθήνα. Το 1952 εισήλθε στο ΠΝ ως Σημαιοφόρος Ιατρός και το ίδιο έτος προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1956 σε Υποπλοίαρχο, το 1961 σε Πλωτάρχη, το 1967 σε Αντιπλοίαρχο, το 1974 σε Πλοίαρχο, το 1978 σε Αρχιπλοίαρχο και το 1979 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 Γ΄ Τάξεως

Αρχιπλοίαρχος ε.α.

Απόστολος Αλεξανδράκης ΠΝ

Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 14η Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1929 στην Αθήνα. Το 1945 εισήλθε στην ΣΝΔ της Αλεξάνδρειας και αποφοίτησε το 1948 ως Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 1951 προήχθη σε Ανθυποπλοί-

αρχο, το 1955 σε Υποπλοίαρχο, το 1961 σε Πλωτάρχη, το 1967 σε Αντιπλοίαρχο, το 1971 σε Πλοίαρχο, το 1976 σε Αρχιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία. Στη διάρκεια της κατοχής, εντάχθηκε στην αντιστασιακή οργάνωση Εθνική Δράση. Έλαβε μέρος στις ναυτικές επιχειρήσεις του Εμφυλίου.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Αργυρός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Χρυσός Σταυρός του Τάγματος της Τιμής

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, Γ΄ και Β΄ Τάξεως, Ελαιοτάλαλο-γερμανικού πολέμου 1941-45

Αρχιπλοίαρχος ε.α.

Ηλίας Ανδριόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 1η Ιανουαρίου 2016. Γεννήθηκε το 1936 στην Αθήνα. Το 1953 εισήλθε στην ΣΝΔ, το 1957 αποφοίτησε ως Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 1960 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1966 σε Υποπλοίαρχο, το 1969 σε Πλωτάρχη, το 1974 σε Αντιπλοίαρχο, το 1982 σε Πλοίαρχο, το 1984 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

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Δ΄, Γ΄ και Β΄ Τάξεως

Αρχιπλοίαρχος ε.α.

Σπυρίδων Κονταρίνης ΠΝ

Απεβίωσε την 7η Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1935 στην Αθήνα. Το 1957 κατετάγη στο ΠΝ, ως Ναύτης και τον ίδιο χρόνο ονομάστηκε Δίοπος και Υποκελευστής Β΄, το 1958 προήχθη σε Αρχικελευστή (Δδ), το 1962 σε Σημαιοφόρο, το 1965 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1974 σε Υποπλοίαρχο, το 1979 σε Πλωτάρχη, το 1982 σε Αντιπλοίαρχο, το 1986 σε Πλοίαρχο, το 1990 σε Αρχιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος, Ταξιάρχης του Τάγματος της Τιμής

Αρχιπλοίαρχος ε.α.

Ευριπίδης Κουσουράκης ΠΝ

Απεβίωσε την 14η Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1958 στην Αθήνα. Το 1976 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1980 αποφοίτησε ως Σημαιοφόρος Μάχιμος, το

1985 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1989 σε Υποπλοίαρχο, το 1993 σε Πλωτάρχη, το 1998 σε Αντιπλοίαρχο, το 2006 σε Πλοίαρχο, το 2008 σε Αρχιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία. Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος
ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Γ΄ και Β΄ Τάξεως, Ειρηνευτικών Αποστολών

ΔΙΑΜΝΗΜΟΝΕΥΣΕΙΣ: Ευδοκίμου Διοικήσεως Γ΄ και Β΄ Τάξεως, Υπηρεσίας Αξιωματικού Επιτελούς Β΄ Τάξεως

Πλοίαρχος (Ο) ε.α.

Παναγιώτης Μαυραγάνης ΠΝ

Απεβίωσε την 24η Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1944 στην Αθήνα. Το 1970 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1971 αποφοίτησε ως Σημαιοφόρος Οικονομικού, το 1973 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1978 σε Υποπλοίαρχο, το 1983 σε Πλωτάρχη, το 1989 σε Αντιπλοίαρχο, το 2002 σε Πλοίαρχο και το 2003 τέθηκε σε αποστρατεία.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

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

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Β΄ Τάξεως

ΔΙΑΜΝΗΜΟΝΕΥΣΕΙΣ: Ευδοκίμου Διοικήσεως Β΄ και Γ΄ Τάξεως, Υπηρεσίας σε Επιτελείο Β΄ Τάξεως, Συμμετοχής σε Ειρηνευτική Αποστολή

Πλοίαρχος (Ο) ε.α.

Περικλής Μπαρμπας ΠΝ

Απεβίωσε την 14η Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1949 στην Αθήνα. Το 1972 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 1973 αποφοίτησε ως Μόνιμος Σημαιοφόρος Οικονομικού, το 1975 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1979 σε Υποπλοίαρχο, το 1984 σε Πλωτάρχη, το 1993 σε Αντιπλοίαρχο, το 1999 σε Πλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

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

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Β΄ και Γ΄ Τάξεως

ΔΙΑΜΝΗΜΟΝΕΥΣΕΙΣ: Ευδοκίμου Διοικήσεως Β΄ και Γ΄ Τάξεως, Υπηρεσίας σε Επιτελείο Β΄ Τάξεως

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Παναγιώτης Μπιστίνας ΠΝ

Απεβίωσε την 8η Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το

1930 στον Πόρο-Τροιζηνίας. Το 1949 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος, το 1951 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1954 σε Υποκελευστή Α΄, το 1958 σε Κελευστή, το 1962 σε Αρχικελευστή, το 1970 σε Σημαιοφόρο, το 1971 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1974 σε Υποπλοίαρχο, το 1979 σε Πλωτάρχη, το 1984 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Σταμάτιος Τσαλιάγκος ΠΝ

Απεβίωσε την 23η Δεκεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1933 στο Ν. Ευβοίας. Το 1947 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1950 ονομάσθηκε Ναύτης Β΄ και Α΄, το 1951 προήχθη σε Δίοπο, το 1955 σε Υποκελευστή Β΄, το 1958 σε Υποκελευστή Α΄, το 1962 σε Κελευστή, το 1967 σε Αρχικελευστή, το 1971 σε Σημαιοφόρο, το 1972 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1976 σε Υποπλοίαρχο, το 1981 σε Πλωτάρχη, το 1982 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Παναγιώτης Δάφνης ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Οκτωβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1936 στο Ν. Ευβοίας. Το 1956 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος, το 1962 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1966 σε Υποκελευστή Α΄, το 1969 σε Αρχικελευστή, το 1975 σε Ανθυπασπιστή, το 1978 σε Σημαιοφόρο, το 1981 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1985 σε Υποπλοίαρχο, το 1987 σε Πλωτάρχη, το 1991 σε Αντιπλοίαρχο, και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Σταύρος Ταζογλίδης ΠΝ

Απεβίωσε την 12η Δεκεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1942 στο Ν. Φλωρίνης. Το 1962 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος, το 1965 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1969 σε Επικελευστή, το 1972 σε Αρχικελευστή, το 1978 σε Ανθυπασπιστή, το 1984 σε Σημαιοφόρο, το 1987 σε Ανθυποπλοίαρχο και Υποπλοίαρχο, το 1989 σε Πλωτάρχη, το 1997 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Θεόδωρος Τούντας ΠΝ

Απεβίωσε την 25η Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1945 στο Ν. Ευβοίας. Το 1959 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1963 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1966 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1969

σε Επικελευστή, το 1972 σε Αρχικελευστή, το 1978 σε Ανθυπασπιστή, το 1985 σε Σημαιοφόρο, το 1988 σε Ανθυποπλοίαρχο και Υποπλοίαρχο, το 1993 σε Πλωτάρχη, το 1994 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Παύλος Φωτόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 8η Ιανουαρίου 2016. Γεννήθηκε το 1941 στον Ν. Μεσσηνίας. Το 1957 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1966 προήχθη σε Υποκελευστή Β', το 1969 σε Επικελευστή, το 1972 σε Αρχικελευστή, το 1978 σε Ανθυπασπιστή, το 1984 σε Σημαιοφόρο, το 1987 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1988 σε Υποπλοίαρχο, το 1989 σε Πλωτάρχη, το 1992 σε Αντιπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α.

Δημήτριος Χατζηκωνσταντίνου ΠΝ

Παλαιμάχος Β' ΠΠ

Απεβίωσε την 10η Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1917 στον Πόρο-Τροιζηνίας. Το 1938 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης, το 1941 προήχθη σε Δίοπο και κατέλθε εις Μέσσην Ανατολήν προερχόμενος εξ Ελλάδος επιβαίνων του Α/Τ «ΑΕΤΟΣ», το 1943 προήχθη σε Υποκελευστή Α' και Β', το 1951 σε Κελευστή, το 1957 σε Αρχικελευστή, το 1963 σε Σημαιοφόρο, το 1966 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1968 σε Υποπλοίαρχο, το 1971 σε Πλωτάρχη και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α.

Αναστάσιος Μπουρνιάς ΠΝ

Παλαιμάχος Β' ΠΠ

Απεβίωσε την 3η Οκτωβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1925 στο Ν. Μεσσηνίας. Το 1939 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις. Κατέλθε εις Μέσσην Ανατολή, προερχόμενος εξ Ελλάδος επί Θ/Κ «ΑΒΕΡΩΦ» την 23η Απριλίου του 1941 ως Ναύτης Α', το 1942 ονομάσθηκε Δίοπος και Υποκελευστής Β', το 1948 προήχθη σε Υποπλοίαρχο και Πλωτάρχη και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α.

Διονύσιος Μαγέτος ΠΝ

Απεβίωσε την 20η Οκτωβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1943 στην Καλαμάτα. Το 1958 εισήλθε στη ΣΔΥΤΕΝ ως Δίοπος, το 1964 προήχθη σε Υποκελευστή Β', το 1967 σε Επικελευστή, το 1971 σε

Αρχικελευστή, το 1977 σε Ανθυπασπιστή, το 1982 σε Σημαιοφόρο, το 1985 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1991 σε Υποπλοίαρχο, το 1996 σε Πλωτάρχη και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α.

Κυριάκος Κυριακόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 13η Ιανουαρίου 2016. Γεννήθηκε το 1944 στον Ν. Κορινθίας. Το 1957 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1960 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1963 προήχθη σε Υποκελευστή Β', το 1967 σε Υποκελευστή Α', το 1970 σε Αρχικελευστή, το 1976 σε Ανθυπασπιστή, το 1982 σε Σημαιοφόρο, το 1985 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1987 σε Υποπλοίαρχο, το 1989 σε Πλωτάρχη και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α.

Λεονάρδος Μπήτρος ΠΝ

Απεβίωσε την 17η Δεκεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1951 στον Πειραιά. Το 1966 κατετάγη στο ΠΝ ως μαθητευόμενος Ναύτης, το 1971 προήχθη σε Κελευστή, το 1974 σε Επικελευστή, το 1977 σε Αρχικελευστή και τον ίδιο χρόνο σε Ανθυπασπιστή, το 1987 σε Σημαιοφόρο, το 1990 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1994 σε Υποπλοίαρχο, το 1995 σε Πλωτάρχη και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α.

Κωνσταντίνος Σωμός ΠΝ

Απεβίωσε την 22α Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1955 στην Αθήνα. Το 1970 εισήλθε στη ΣΔΥΝ ως Ναυτόπαις, το 1973 προήχθη σε Δόκιμο Κελευστή, το 1975 σε Κελευστή, το 1978 σε Επικελευστή, το 1981 σε Αρχικελευστή, το 1987 σε Ανθυπασπιστή, το 1991 σε Σημαιοφόρο, το 1994 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1997 σε Υποπλοίαρχο και σε Πλωτάρχη και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α.

Ιωάννης Ραγκούσης ΠΝ

Απεβίωσε την 23η Δεκεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1955 στην Αθήνα. Το 1970 εισήλθε στο ΠΝ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός, το 1975 προήχθη σε Κελευστή, το 1978 σε Επικελευστή, το 1981 σε Αρχικελευστή, το 1987 σε Ανθυπασπιστή, το 1991 σε Σημαιοφόρο, το 1994 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1998 σε Υποπλοίαρχο, το 2002 σε Πλωτάρχη και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α.

Γεώργιος Σταφυλάς ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Οκτωβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1964 στον Ν. Αιτωλοακαρνανίας. Το 1982 εισήλθε στη ΣΜΥΝ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός, το 1985 προήχθη σε Κελευστή, το 1987 σε Επικελευστή, το 1990 σε Αρχικελευστή, το 1998 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2004 σε Σημαιοφόρο, το 2007 σε Ανθυποπλοίαρχο, Υποπλοίαρχο και Πλωτάρχη και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.ε.

Χρήστος Βιλλιώτης ΠΝ

Απεβίωσε την 7η Ιανουαρίου 2016. Γεννήθηκε το 1967 στη Σαλαμίνα. Το 1985 εισήλθε στη ΣΜΥΝ ως Δόκιμος Κελευστής, το 1988 προήχθη σε Κελευστή, το 1990 σε Επικελευστή, το 1993 σε Αρχικελευστή, το 1999 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2006 σε Σημαιοφόρο, το 2009 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2011 σε Υποπλοίαρχο, το 2015 σε Πλωτάρχη. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στον ΝΣ/ΔΔ.

Υποπλοίαρχος ε.ε.

Αναστάσιος Τουλίτσης ΠΝ

Απεβίωσε την 11η Φεβρουαρίου 2016. Γεννήθηκε το 1979 στην Αθήνα. Το 1997 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 2001 αποφοίτησε ως Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 2004 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο και το 2010 σε Υποπλοίαρχο. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στη ΔΕΝ.

Είχε τιμηθεί με τις εξής Ηθικές Αμοιβές:

ΠΑΡΑΣΗΜΑ: Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος

ΜΕΤΑΛΛΙΑ: Στρατιωτικής Αξίας Γ΄ Τάξεως

ΔΙΑΜΝΗΜΟΝΕΥΣΕΙΣ: Συμμετοχής σε Ειρηνευτική Αποστολή

Υποπλοίαρχος ε.ε.

Κωνσταντίνος Παναγιάς ΠΝ

Απεβίωσε την 11η Φεβρουαρίου 2016. Γεννήθηκε το 1982 στο Άργος Ν. Αργολίδος. Το 2001 εισήλθε στη ΣΝΔ, το 2005 αποφοίτησε ως Σημαιοφόρος Μάχιμος, το 2008 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο και το 2013 σε Υποπλοίαρχο. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στη ΔΕΝ.

Υποπλοίαρχος (Ν) ε.α.

Ειρήνη Στεργίου ΠΝ

Απεβίωσε την 19η Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1933 στην Κόρινθο. Το 1954 εισήλθε στη ΣΣΑΝ,

το 1958 αποφοίτησε ως Σημαιοφόρος Νοσοκόμα, το 1963 προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1987 σε Υποπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ανδρέας Σαραντόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 8η Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1930 στο Ν. Ηλείας. Το 1948 κατετάγη στο ΠΝ ως μαθητευόμενος Ναύτης, τον ίδιο χρόνο ονομάσθηκε Ναύτης Α΄ και το 1950 Δίοπος, το 1954 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1957 σε Υποκελευστή Α΄, το 1962 σε Κελευστή, το 1966 σε Αρχικελευστή, το 1971 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1973 σε Σημαιοφόρο και Ανθυποπλοίαρχο, το 1979 σε Υποπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Γεώργιος Σαρτζής ΠΝ

Απεβίωσε την 20η Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1931 στο Ν. Αχαΐας. Το 1947 κατετάγη στο ΠΝ ως μαθητευόμενος Ναύτης, το 1949 ονομάσθηκε Ναύτης Α΄, το 1951 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1954 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1958 σε Υποκελευστή Α΄, το 1964 σε Κελευστή, το 1968 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1974 σε Σημαιοφόρο, το 1975 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1980 σε Υποπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Κωνσταντίνος Παπαδάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 21η Δεκεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1942 στο Ν. Ηρακλείου ν. Κρήτης. Το 1959 κατετάγη στο ΠΝ ως μαθητευόμενος Ναύτης, το 1963 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1967 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1970 σε Επικελευστή, το 1973 σε Αρχικελευστή, το 1979 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1984 σε Σημαιοφόρο, το 1987 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1988 σε Υποπλοίαρχο και το 1989 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α

Ιωάννης Μάρκου ΠΝ

Απεβίωσε την 12η Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1947 στο Ν. Ευβοίας. Το 1961 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1965 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1967 προήχθη σε Κελευστή, το 1971 σε Επικελευστή, το 1974 σε Αρχικελευστή, το 1980 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1984 σε Σημαιοφόρο, το 1987

σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1988 σε Υποπλοίαρχο και το 1989 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ευάγγελος Δρούγκας ΠΝ

Απεβίωσε την 17η Οκτωβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1947 στον Πόρο – Τροιζηνίας. Το 1960 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1963 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1966 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1969 σε Επικελευστή, το 1972 σε Αρχικελευστή, το 1978 σε Ανθυπασπιστή, το 1984 σε Σημαιοφόρο, το 1987 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 1988 σε Υποπλοίαρχο και το 1989 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ελένη Μιχαλοπούλου ΠΝ

Απεβίωσε την 3η Φεβρουαρίου 2016. Γεννήθηκε το 1955 στην Αθήνα. Το 1979 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος, το 1981 προήχθη σε Κελευστή, το 1984 σε Επικελευστή, το 1987 σε Αρχικελευστή, το 1997 σε Ανθυπασπιστή, το 2000 σε Σημαιοφόρο, το 2003 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2008 σε Υποπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Αθανάσιος Δανδούμης ΠΝ

Απεβίωσε την 13η Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1967 στην Αθήνα. Το 1983 εισήλθε στη ΣΜΥΝ ως Δόκιμος Κελευστής, το 1986 προήχθη σε Κελευστή, το 1988 σε Επικελευστή, το 1991 σε Αρχικελευστή, το 1997 σε Ανθυπασπιστή, το 2004 σε Σημαιοφόρο, το 2007 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2010 σε Υποπλοίαρχο και το 2011 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ευάγγελος Κονσολάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 1η Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1968 στην Αθήνα. Το 1984 εισήλθε στη ΣΜΥΝ ως Δόκιμος Κελευστής, το 1987 προήχθη σε Κελευστή, το 1989 σε Επικελευστή, το 1992 σε Αρχικελευστή, το 1998 σε Ανθυπασπιστή, το 2005 σε Σημαιοφόρο, το 2008 σε Ανθυποπλοίαρχο, το 2009 σε Υποπλοίαρχο και το 2010 τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Γεώργιος Μαραγκουδάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 19η Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1932 στο Ν. Χανίων. Το 1951 κατετάγη στο ΠΝ ως

Ναύτης, το 1954 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1955 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1959 σε Υποκελευστή Α΄, το 1963 σε Κελευστή, το 1967 σε Αρχικελευστή, το 1973 σε Σημαιοφόρο, το 1974 σε Ανθυποπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Γεώργιος Πέτρουλας ΠΝ

Απεβίωσε την 10η Ιανουαρίου 2016. Γεννήθηκε το 1934 στον Ν. Λακωνίας. Το 1954 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1958 προήχθη σε Δίοπο, το 1960 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 1982 τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ηρακλής Ρήγας ΠΝ

Απεβίωσε την 14η Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1936 στο Ν. Φθιώτιδος. Το 1951 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1955 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1958 προήχθη σε Υποκελευστή Β΄, το 1962 σε Υποκελευστή Α΄, το 1966 σε Κελευστή, το 1969 σε Ανθυπασπιστή, το 1972 σε Σημαιοφόρο, το 1977 σε Ανθυποπλοίαρχο και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Σπυρίδων Γαλανόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 20η Σεπτεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1953 στο Ν. Ηλείας. Το 1968 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1973 προήχθη σε Κελευστή, το 1976 σε Επικελευστή, το 1979 σε Αρχικελευστή, το 1985 σε Ανθυπασπιστή, το 1989 σε Σημαιοφόρο, το 1992 σε Ανθυποπλοίαρχο και το 1994 τέθηκε σε αποστρατεία.

Σημαιοφόρος (Ε) ε.α.

Νικόλαος Τσισιάκος ΠΝ

Παλαίμαχος Β΄ ΠΠ

Απεβίωσε την 17η Δεκεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1915 στο Ν. Τρικάλων. Το 1936 κατετάγη στο Κ.Π. ως Ναύτης, το 1941 προήχθη σε Δίοπο. Ανακατετάγη εις Αλεξάνδρεια την 22α Μαρτίου του 1944 ως Δίοπος Τορπιλιτής και τον ίδιο χρόνο ονομάσθηκε Υποκελευστής Β΄, το 1945 προήχθη σε Υποκελευστή Α΄, το 1955 σε Κελευστή, το 1961 σε Αρχικελευστή και Σημαιοφόρο και το 1972 τέθηκε σε αποστρατεία.

Σημαιοφόρος (Ε) ε.α.

Εμμανουήλ Γουργιωτόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 7η Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1939 στον Πειραιά. Το 1954 κατετάγη στο ΠΝ ως μαθητευόμενος Ναύτης, το 1956 προήχθη σε Ναύτη Β', το 1959 σε Δίοπο, το 1962 σε Υποκελευστή Β', το 1965 σε Υποκελευστή Α', το 1966 σε Αρχικελευστή, το 1974 σε Ανθυπασιστή, το 1979 σε Σημαιοφόρο και το 1981 τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία.

Σημαιοφόρος (Ε) ε.α.

Νικόλαος Δρόσος ΠΝ

Απεβίωσε την 12η Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1940 στο Ν. Ιωαννίνων. Το 1956 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1959 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1962 προήχθη σε Υποκελευστή Β', το 1966 σε Υποκελευστή Α', το 1969 σε Αρχικελευστή, το 1975 σε Ανθυπασιστή, το 1980 σε Σημαιοφόρο και το 1982 τέθηκε σε αποστρατεία.

Σημαιοφόρος (Ε) ε.α.

Σπυρίδων Δημόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 7η Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1946 στην Αθήνα. Το 1960 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1963 ονομάσθηκε Δίοπος, το 1966 προήχθη σε Υποκελευστή Β', το 1969 σε Επικελευστή, το 1972 σε Αρχικελευστή, το 1978 σε Ανθυπασιστή, το 1984 σε Σημαιοφόρο και το 1985 τέθηκε σε αποστρατεία.

Σημαιοφόρος (Ε) ε.α.

Δήμητρα Βασιλοπούλου ΠΝ

Απεβίωσε την 23η Φεβρουαρίου 2016. Γεννήθηκε το 1968 στον Πύργο Ν. Ηλείας. Το 1988 κατετάγη στο ΠΝ ως Μόνιμη εθελόντρια, το 1989 προήχθη σε Δίοπο, το 1990 σε Κελευστή, το 1993 σε Επικελευστή, το 1996 σε Αρχικελευστή, το 2002 σε Ανθυπασιστή, το 2008 σε Σημαιοφόρο και το 2011 τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυπασιστής (ΔΙΑΧ) ε.α.

Γεώργιος Σκιντζής

Απεβίωσε την 5η Απριλίου 2015. Γεννήθηκε το 1950 στην Αθήνα. Το 1965 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις, το 1968 προήχθη σε Δίοπο, το 1969 σε Δόκιμο Κελευστή, το 1970 σε Κελευστή, το

1973 σε Επικελευστή, το 1976 σε Αρχικελευστή, το 1982 σε Ανθυπασιστή και το 1988 τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυπασιστής (ΤΗΛ)

Αντώνιος Αλογάκος

Απεβίωσε την 26η Δεκεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1972 στον Πειραιά. Το 1990 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος, το 1992 προήχθη σε Κελευστή, το 2000 σε Επικελευστή, το 2008 σε Αρχικελευστή και το 2015 σε Ανθυπασιστή. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο ΓΕΕΘΑ/ΜΛΣΝ.

Ανθυπασιστής (Ρ/Ε) ε.ε.

Ελευθέριος Ευαγγέλου

Απεβίωσε την 11η Φεβρουαρίου 2016. Γεννήθηκε το 1980 στην Αθήνα. Το 1998 εισήλθε στη ΣΜΥΝ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός, το 2000 προήχθη σε Κελευστή, το 2003 σε Επικελευστή, το 2006 σε Αρχικελευστή και το 2012 σε Ανθυπασιστή. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στη ΜΕΝ-1.

Ανθυπασιστής (ΜΗΧ)

Παντελής Παντελίδης

Απεβίωσε την 18η Φεβρουαρίου 2016. Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1983. Το 2002 εισήλθε στη ΣΜΥΝ ως Δόκιμος Υπαξιωματικός, το 2004 προήχθη σε Κελευστή, το 2007 σε Επικελευστή, το 2010 σε Αρχικελευστή, το 2013 σε Ανθυπασιστή και τον ίδιο χρόνο τέθηκε σε αποστρατεία.

Επικελευστής (ΗΝ/ΔΒ) ε.ε.

Αντώνιος Γωνιδάς

Απεβίωσε την 16η Οκτωβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1977 στο Ν. Θεσσαλονίκης. Το 1999 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος, το 2001 προήχθη σε Κελευστή και το 2009 σε Επικελευστή. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο ΝΣ/ΔΝΟ.

Επικελευστής (Τ/ΕΦ) ε.ε.

Θωμάς Συλευόνης

Απεβίωσε την 22α Νοεμβρίου 2015. Γεννήθηκε το 1981 στην Αθήνα. Το 1999 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος, το 2001 προήχθη σε Κελευστή και το 2009 σε Επικελευστή. Το τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο ΝΣ/ΔΤ

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

1. Συμμαχικές – Διακρατικές Ασκήσεις

■ Από 17 έως 26 Νοεμβρίου 2015, διεξήχθη η άσκηση «MNX-15/SP» (με συμμετοχή GEN) με την ενεργοποίηση Deployed NCAGS Element (DNE) στις εγκαταστάσεις ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ και συμμετοχή επιτελών GEN-ΛΣ-ΕΛΑΚΤ -Αλλοδαπών Αξιωματικών (ΠΟΣΚΕΣΘΑΜ) και επιτελούς ΥΥ (στην Καραθαγένη Ισπανίας).

■ Από 25 Νοεμβρίου έως 04 Δεκεμβρίου 2015, διεξήχθη η διακρατική άσκηση «ΑΡΙΑΔΗ 2015» στη θαλάσσια περιοχή Πατράϊκού κόλπου, με συμμετοχή των Φ/Γ NABARINON, Κ/Φ «ΠΟΛΕΜΙΣΤΗΣ», Ν/ΘΗ «ΕΥΝΙΚΗ», «ΚΑΛΛΙΣΤΩ», «ΚΑΛΥΨΩ», μιας (1) Ομάδος Εξουδετέρωσης Ναρκών, της Νατοϊκής αντιναρκικής Δύναμης SNMCMG-2 («FGS WEILHEIM Γερμανίας», «TCG S. MEHMETPASA» Τουρκίας, «TCG AKCAKOCA» Τουρκίας και «SPS SELLA» Ισπανίας) και του «FS LYRE» Γαλλίας.

■ Από 30 Νοεμβρίου έως 02 Δεκεμβρίου 2015, εκτελέστηκε συνεκπαίδευση μονάδων Δύναμης SNMG-2 αποσπλούμενη από FGS HAMBURG (Γερμανίας) και TCG «YAVUZ» (Τουρκίας), με μονάδες άσκησης «ΑΣΤΡΑΠΗ 4/15» (Φ/Γ «ΣΑΛΑΜΙΣ», Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ», Φ/Γ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ», Φ/Γ «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ», Φ/Γ «ΑΙΓΑΙΟΝ», Φ/Γ «ΑΔΡΙΑΣ», ΠΓΥ «ΑΞΙΟΣ») και ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ», στη θαλάσσια περιοχή Κεντρικού Αιγαίου – Βόρεια Ν. Κρήτης.

■ Από 05 έως 10 Δεκεμβρίου 2015, διεξήχθη η Διμερής Αεροναυτική Άσκηση «ΜΕΔΟΥΣΑ 15» μεταξύ Ελλάδος και Αιγύπτου στη περιοχή νοτίως Ν. Κρήτης, με συμμετοχή των Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ» – Φ/Γ «ΨΑΡΑ», ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ», μια (1) Ομάδα ΔΥΚ και των μονάδων Αιγυπτιακού Ναυτικού ENS «ALEXANDRIA» – ENS «M.FAHMY» – ENS «ALI GAD».

■ Την 6η Δεκεμβρίου 2015, Φ/Γ «ΑΙΓΑΙΟΝ» διεξήγαγε PASSEX με μονάδα Αμερικανικού Ναυτικού USS «BULKELEY» στην περιοχή βόρεια ν. Πάρου.

■ Από 07 έως 16 Δεκεμβρίου 2015, διεξήχθη η Διακρατική Άσκηση «AEGEAN SEAL 15» σε περιοχή Ευβοϊκού κόλπου με συμμετοχή του ΝΘΗ «ΚΑΛΛΙΣΤΩ» και 2 ΟΕΝ/ΔΥΚ και προσωπικού από Βέλγιο – Αίγυπτο – Μαυροβούνιο – Μπαχρέιν – Ιορδανία και Η.Α.Ε).

■ Εκτέλεση συνεκπαίδευσης μεταξύ US Naval Special

Warfare Unit 2 (NSWU-2) και Ελληνικών Ειδ. Δυνάμεων (ΔΥΚ, ΜΥΑ/ΛΣ, ΕΚΑΜ, 31 ΜΕΕΔ, 2 ΜΑΚ) στο πλαίσιο JOINT COMBINED TRAINING (JCET), από 11 έως 22 Ιαν 16, σε αντικείμενα Ασκήσεων Αμέσου Αντιδράσεως – CQB (Close Quarter Battle) και Σχεδίασης – Διοίκησης και Ελέγχου Νη-οψιών – VBSS.

■ Εκτέλεση συνεκπαίδευσης μεταξύ Ειδ. Δυνάμεων των ΗΠΑ (352 SOW) και Μονάδων του ΣΕ, ΔΥΚ και 31 ΜΕΕΔ, στις 18 και 19 Ιανουαρίου 2016, σε αντικείμενα Ρίψεων αλεξιπτωτιστών στην ξηρά.

■ Την 22α Ιανουαρίου 2016, η Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ» και 1 Ε/Π (ΠΝ-61) S-70B συμμετείχαν στην συνεκπαίδευση ανωτέρου παραγράφου (1α) σε διαδικασίες ταχείας καταρρίχησης στην θαλάσσια περιοχή Σαρωνικού κόλπου.

■ Την 27η Ιανουαρίου 2016, διεξήχθη η άσκηση «ΟΡΜΗ 1/16» στην θαλάσσια περιοχή Κεντρικού Αιγαίου με συμμετοχή των ΤΠΚ «ΜΠΛΕΣΣΑΣ», «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ», «ΚΑΒΑΛΟΥΔΗΣ», «ΤΡΟΥΠΑΚΗΣ», «ΠΕΖΟΠΟΥΛΟΣ», «ΒΟΤΣΗΣ».

■ Από 27 έως 28 Ιανουαρίου 2016, διεξήχθη η άσκηση «ΑΣΤΡΑΠΗ 1/16» στην θαλάσσια περιοχή Κεντρικού Αιγαίου με συμμετοχή των Φ/Γ «ΣΑΛΑΜΙΣ», «ΨΑΡΑ», «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ», «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ», «ΕΛΛΗ», ΠΓΥ «ΑΞΙΟΣ», Κ/Φ «ΝΑΥΜΑΧΟΣ», Υ/Β «ΤΡΙΤΩΝ», ΑΦΠΑ, ΣΑΠ, προσωπικό ΔΥΚ καθώς και ΤΠΚ ασκήσεως «ΟΡΜΗ 1/16».

■ Την 3η Φεβρουαρίου 2016, οι ΤΠΚ «ΒΟΤΣΗΣ» και «ΚΑΒΑΛΟΥΔΗΣ» συμμετείχαν σε γυμνάσια με Α/Φ των Η.Π.Α (USAF) στην περιοχή νοτιοανατολικά ν. Ρόδου.

■ Από 09 έως 12 Φεβρουαρίου 2016, διεξήχθη η άσκηση «ΑΣΤΡΑΠΗ 2/16» στην θαλάσσια περιοχή Κεντρικού-Ανατολικού Αιγαίου με συμμετοχή των Φ/Γ «ΑΔΡΙΑΣ», «ΝΑΒΑΡΙΝΟ», «ΣΠΕΤΣΑΙ», «ΥΔΡΑ», «ΕΛΛΗ», «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ», ΠΓΥ «ΑΞΙΟΣ», των Υ/Β «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» και «ΜΑΤΡΩΖΟΣ», Ο/Γ Ε/Π, καθώς και των ΤΠΚ ασκήσεως «ΟΡΜΗ 2/16».

■ Από 09 έως 11 Φεβρουαρίου 2016, διεξήχθη η άσκηση «ΟΡΜΗ 2/16» στην θαλάσσια περιοχή Κεντρικού-Ανατολικού Αιγαίου με συμμετοχή των ΤΠΚ «ΤΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ», «ΠΕΖΟΠΟΥΛΟΣ», «ΜΠΛΕΣΣΑΣ», «ΤΡΟΥΠΑΚΗΣ», «ΡΙΤΣΟΣ», «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ», «ΔΑΝΙΟΛΟΣ».

■ Από 10 έως 11 Φεβρουαρίου 2016, διεξήχθη η άσκηση «ΒΡΟΝΤΗ 1/16» στην θαλάσσια περιοχή Σαρωνικού-Κυ-

κλάδων με συμμετοχή των Κ/Φ «ΜΑΧΗΤΗΣ», «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ», «ΠΟΛΕΜΙΣΤΗΣ», «ΤΟΛΜΗ», «ΟΡΜΗ».

■ Από 14 Φεβρουαρίου έως 04 Μαρτίου 2016, το Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ» συμμετέχει στην συμμαχική άσκηση «DYNAMIC MANTA» στη θαλάσσια περιοχή δυτικά Ιονίου – νότια Σικελίας. Την 18 Φεβρουαρίου κατέπλευσε στον λιμένα Κατάνιας Ιταλίας στο πλαίσιο εν λόγω ασκήσεως.

■ Από 15 έως 17 Φεβρουαρίου 2016, διεξήχθη η άσκηση «ΓΡΙΠΟΣ 1/16» στην θαλάσσια περιοχή Σαρωνικού με συμμετοχή των ΝΘΗ «ΚΑΛΛΙΣΤΩ» – ΝΘΗ «ΕΥΝΙΚΗ» – και Τ/Χ «ΑΕΤΟΣ».

■ Από 15 έως 19 Φεβρουαρίου 2016, διεξήχθη η άσκηση «ΑΙΓΙΑΛΟΣ 1/16» στην θαλάσσια περιοχή Σαρωνικού – Παγασαϊκού με συμμετοχή των Α/Γ «ΙΚΑΡΙΑ» – Α/Γ «ΡΟΔΟΣ» – Α/Γ «ΛΕΣΒΟΣ».

2. Επισκέψεις Ξένων Αντιπροσωπειών

■ Την 23η Φεβρουαρίου 2016, πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη στο ΓΕΝ ο Διοικητής του 6ου Στόλου των ΗΠΑ Αντιναύαρχος James Foggo III USN, στο πλαίσιο υπογραφής Μνημονίου Συμφωνίας για το Σταθμό Μαγνητικών Μετρήσεων Πεδίου 18μ. στο Ναύσταθμο Κρήτης.

3. Συμμαχικές - Πολυεθνικές Επιχειρήσεις

α. Επιχείρηση UNIFIL MAROPS

■ Από 25 Νοεμβρίου έως 28 Δεκεμβρίου 2015, το ΤΠΚ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ» συμμετείχε στην επιχείρηση «UNIFIL MAROPS» στη θαλάσσια περιοχή Λιβάνου. Την 28 Δεκεμβρίου έως 04 Φεβρουαρίου 2016 αντικαταστάθηκε από το ΤΠΚ «ΣΤΑΡΑΚΗΣ» το οποίο συμμετείχε στη επιχείρηση έως την 03 Φεβρουαρίου 2016, τα δύο πλοία κατά το πλου τους από και προς Κύπρο αντίστοιχα συνέδραμαν παράλληλα στην επιχείρηση «ACTIVE ENDEAVOR» σε ρόλο Associated Support. Την 04 Φεβρουαρίου το ΤΠΚ «ΣΤΑΡΑΚΗΣ» αντικαταστάθηκε από το Κ/Φ «ΑΗΤΤΗΤΟΣ» και κατά το πλου τους από και προς Κύπρο αντίστοιχα συνέδραμαν παράλληλα στην επιχείρηση «ACTIVE ENDEAVOUR» σε ρόλο Associated Support.

β. Επιχείρηση ACTIVE ENDEAVOUR (OAE)

■ Το ΠΝ συμμετέχει στην επιχείρηση OAE με 1 ΤΠΚ ή Κ/Φ καθ' όλο το έτος (με έδρα το ΝΣ υπό 12ωρη ετοιμότητα).

Συμμετέχουσες μονάδες:

■ Από 01 έως 30 Νοεμβρίου 2015, με το ΤΠΚ «ΣΤΑΡΑΚΗΣ» εν όρμω ΝΣ.

■ Από 01 έως 28 Δεκεμβρίου 2015, με το ΤΠΚ «ΡΟΥΣΣΕΝ» εν όρμω ΝΣ.

■ Από 29 Δεκεμβρίου 15 έως 28 Ιανουαρίου 2016, με το ΤΠΚ «ΜΠΛΕΣΣΑΣ» εν όρμω ΝΣ.

■ Από 29 Ιανουαρίου έως 01 Μαρτίου 2016, με το ΤΠΚ «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ» εν όρμω ΝΣ.

■ Το ΠΝ συμμετέχει στην επιχείρηση OAE με 1 Υ/Β εν πλω ανά δίμηνο και για 15 ημέρες. Συμμετέχουσες μονάδες:

■ Από 27 Νοεμβρίου έως 13 Δεκεμβρίου 15, το Υ/Β ΩΚΕΑΝΟΣ συμμετείχε στην επιχείρηση OAE σε ρόλο DIRECT SUPPORT, στη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

■ Από 13 Φεβρουαρίου έως 03 Μαρτίου 2016, το Υ/Β «ΤΡΙΤΩΝ» συμμετείχε στην Διασυμμαχική Επιχείρηση «ACTIVE ENDEAVOUR» σε ρόλο Direct Support, στη θαλάσσια περιοχή νοτιοανατολικού Αιγαίου – Δυτικά Κύπρου.

γ. Συμμετοχή σε Μόνιμες Ναυτικές Δυνάμεις NATO

■ Από 05 Φεβρουαρίου έως 07 Μαρτίου 16, το Φ/Γ ΣΑΛΑΜΙΣ συμμετέχει στην Νατοϊκή Συμμαχική Δύναμη «SNMG-2» που αποτελείται από το πλοίο γενικής υποστήριξης FGS BONN (Γερμανικό), και τις Φ/Γ HMCS FREDERICTON (Καναδά), TGC BARBAROS (Τουρκία) και ITS LIBECCIO (Ιταλία), στη θαλάσσια περιοχή Μεσογείου. Από 17 Φεβρουαρίου η Νατοϊκή Συμμαχική Δύναμη «SNMG-2» εκτελεί περιπολίες στα διεθνή ύδατα της Θαλάσσιας περιοχής του Αιγαίου, στο πλαίσιο της επιχείρησης «ACTIVE ENDEAVOUR» για την αντιμετώπιση προσφυγικών / μεταναστευτικών ροών.

δ. Συμμετοχή σε Αποστολές Ευρωπαϊκής Ενώσεως

Ουδέν.

4. Κοινωνική προσφορά των Ενόπλων Δυνάμεων

α. Αποστολές Εσωτερικού – Εξωτερικού

Ουδέν.

β. Κατάσβεση πυρκαγιών – Περιπολίες – Επιτήρηση

Ουδέν.

γ. Έρευνα – Διάσωση

■ Στο πλαίσιο συνδρομής του ΠΝ στο έργο ΛΣ-ΕΛΑΚΤ για την αποτροπή συμβάντων παράνομης μετανάστευσης και στο πλαίσιο ετοιμότητας Έρευνας – Διάσωσης :

■ Την 9η Δεκεμβρίου 2015, το Κ/Φ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ» συμμετείχε σε επιχείρηση Έρευνας – Διάσωσης λέμβου σε δυσχερή θέση με επιβαίνοντες 38 Π.Ε.Π στην θαλάσσια περιοχή βόρεια Ν. Φαρμακονησίου.

■ Την 16η Δεκεμβρίου 2015, το Κ/Φ «ΚΡΑΤΑΙΟΣ» συμμετείχε σε επιχείρηση Έρευνας – Διάσωσης λέμβου σε δυσχερή θέση με επιβαίνοντες 87 Π.Ε.Π., στην θαλάσσια περιοχή βόρεια Ν. ΛΕΣΒΟΥ.

■ Την 21η Δεκεμβρίου 2015, το ΠΠ «ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ» συμμετείχε σε επιχείρηση Έρευνας – Διάσωσης δύο λέμβων σε δυσχερή θέση με επιβαίνοντες συνολικά 121 Π.Ε.Π., στην θαλάσσια περιοχή ανατολικά Ν. ΛΕΣΒΟΥ.

■ Την 27η Δεκεμβρίου 15, το ΠΠ ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ συμμετείχε σε επιχείρηση Έρευνας – Διάσωσης στην θαλάσσια περιοχή ανατολικά Ν. ΛΕΣΒΟΥ, όπου και συνέλεξε από την θάλασσα 35 ΠΕΠ, τα οποία εν συνέχεια αποβίβασε στον λιμένα Μυτιλήνης.

■ Την 6η Ιανουαρίου 2016, το Ε/Π S-70 ΠΝ 61 συμμετείχε σε επιχείρηση Έρευνας – Διάσωσης υποβρύχιου αλιείας στην θαλάσσια περιοχή Ακρωτηρίου Σουνίου.

■ Την 10η Ιανουαρίου 2016, το Ε/Π S-70 ΠΝ 56 συμμετείχε σε επιχείρηση Έρευνας – Διάσωσης ανθρώπου (πληρωμα εμπορικού πλοίου) στην θαλάσσια περιοχή Μεθώνης.

Την 20η Ιανουαρίου 2016, το ΠΠ «ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ» στο πλαίσιο συνδρομής του ΠΝ στο έργο του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ για τον έλεγχο της παράνομης μετανάστευσης και στο πλαίσιο ετοιμότητας Έρευνας – Διάσωσης, περισυνέλεξε 37 ΠΕΠ (16 άνδρες, 7 γυναίκες και 14 παιδιά) από πνευστή λέμβο σε δυσχερή θέση, στη θαλάσσια περιοχή ανατολικά ν. Λέσβου και τους μετέφερε σε λιμένα Μυτιλήνης.

■ Την 27η Ιανουαρίου 2016, το Ε/Π S-70B (ΠΝ 61), στο πλαίσιο επιχείρησης Έρευνας – Διάσωσης συμμετείχε στο εντοπισμό ανθρώπου στη θάλασσα, στη θαλάσσια περιοχή νότια ν. Πόρου.

■ Την 27 Ιανουαρίου 2016, το Ε/Π S-70B (ΠΝ 61), στο

πλαίσιο επιχείρησης Διάσωσης πραγματοποίησε μεταφορά ασθενούς από εμπορικό πλοίο LIC JETTE MARITIME, στη θαλάσσια περιοχή 15 ν.μ. βορειοανατολικά Ακρωτηρίου Καφηρέα.

■ Στο πλαίσιο συνδρομής του ΠΝ στο ΛΣ-ΕΛΑΚΤ για τον έλεγχο των προσφυγικών / μεταναστευτικών ροών και στο πλαίσιο ετοιμότητας Έρευνας – Διάσωσης:

■ Την 28η Ιανουαρίου 2016, το ΠΠ «ΠΗΓΑΣΟΣ» συμμετείχε σε επιχείρηση Έρευνας – Διάσωσης ΠΕΠ στην θαλάσσια περιοχή βόρεια Ν. ΣΑΜΟΥ.

■ Την 17η Φεβρουαρίου 2016, το ΠΠ «ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ», περισυνέλεξε 139 ΠΕΠ στη θαλάσσια περιοχή ανατολικά ν. Λέσβου και τους μετέφερε στο λιμένα Μυτιλήνης.

δ. Αεροδιακομιδές

Ουδέν.

5. Εκδηλώσεις – Επισκέψεις

Από 30 Νοεμβρίου έως 01 Δεκεμβρίου 2015, ο Αρχηγός ΓΕΝ παρέστη σε εκδηλώσεις για τον εορτασμό 102ης Επετείου της Ένωσης της Κρήτης με την Ελλάδα, που πραγματοποιήθηκαν στην πόλη των Χανίων.

■ Την 3η Δεκεμβρίου 2015, ο ΥΕΘΑ συνοδευόμενος από τους αρχηγούς ΓΕΕΘΑ και ΓΕΝ παρέστη στην τελετή ορκωμοσίας των ναυτών 2015 ΣΤ ΕΣΣΟ, που πραγματοποιήθηκε στην Ναυτική Βάση «Κανελλόπουλος».

■ Την 6η Δεκεμβρίου 2015, πραγματοποιήθηκε στη ΣΝΔ τελετή εορτασμού προστάτη Πολεμικού Ναυτικού Αγ. Νικολάου και Επετείου Νικηφόρων Ναυμαχιών Βαλκανικών Πολέμων 1912-1913. Στην τελετή παρέστη ο ΥΕΘΑ, Αρχηγός ΓΕΕΘΑ, Αρχηγός Γ.Ε., μέλη του Α.Ν.Σ και αντιπροσωπείες Αξιωματικών – Υπαξιωματικών. Στο πλαίσιο ανωτέρων εκδηλώσεων συμμετείχαν και τα παρακάτω πλοία :

■ Από 04 έως 06 Δεκεμβρίου 2015, κατέπλευσαν στο λιμένα Πειραιά η Φ/Γ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ», το Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ» και το ΤΠΚ «ΡΟΥΣΣΕΝ», στα οποία πραγματοποιήθηκαν επισκεπτήρια κοινού (1518, 2050, και 3530 άτομα αντίστοιχα).

■ Από 04 έως 07 Δεκεμβρίου 2015, το ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟ-ΠΟΥΛΟΣ» στο λιμένα Ερμούπολης ν. Σύρου, όπου Κυβερνήτης και αντιπροσωπεία προσωπικού πλοίου παρέστησαν στη δοξολογία στον Ι.Ν. Αγίου Νικολάου και στην περιφορά

Ιερής Εικόνας.

■ Την 6η Δεκεμβρίου 2015, το ΤΠΚ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ» στο λιμένα Λεμεσού, όπου Κυβερνήτης και δεκαμελής (10) αντιπροσωπεία προσωπικού πλοίου παρέστησαν στη Ναυτική Βάση " ΦΛΩΡΑΚΗΣ".

■ Την 6η Δεκεμβρίου 2015, το ΠΠ «ΤΟΞΟΤΗΣ» στο λιμένα Πλωμαρίου ν. Λέσβου, όπου Κυβερνήτης και αντιπροσωπεία προσωπικού πλοίου παρέστησαν στη δοξολογία στον Ι.Ν. του Αγίου Νικολάου.

■ Την 6η Δεκεμβρίου 2015, το ΠΠ «ΣΤΑΜΟΥ» στο λιμένα ν. Οινουσσών, όπου Κυβερνήτης και αντιπροσωπεία προσωπικού πλοίου συμμετείχαν στις εορταστικές εκδηλώσεις.

■ Την 6η Δεκεμβρίου 15, η Κ/Φ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ και το ΠΠ ΑΝΤΩΝΙΟΥ στο λιμένα ν. Κω, όπου Κυβερνήτες και αντιπροσωπεία προσωπικού πλοίων παρέστησαν σε δοξολογία στον Ι.Ν. του Αγίου Νικολάου. Πραγματοποιήθηκε επισκεπτήριο κοινού στην Κ/Φ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ.

■ Την 6η Δεκεμβρίου 2015, το ΤΠΚ «ΠΕΖΟΠΟΥΛΟΣ» στο λιμένα ν. Ρόδου, όπου Κυβερνήτης και αντιπροσωπεία προσωπικού πλοίου παρέστησαν σε δοξολογία στον Ι.Ν. του Αγίου Νικολάου. Πραγματοποιήθηκε επισκεπτήριο κοινού στο πλοίο.

■ Την 6η Δεκεμβρίου 2015, το ΤΠΚ «ΣΤΑΡΑΚΗΣ» στο λιμένα Μεγίστης, όπου Κυβερνήτης και αντιπροσωπεία προσωπικού πλοίου παρέστησαν στη δοξολογία στον Ι.Ν. Αγίου Νικολάου, ενώ πραγματοποιήθηκε επισκεπτήριο κοινού στο πλοίο. Δήμαρχος ν. Μεγίστης με μέλη δημοτικού συμβουλίου και τοπικές στρατιωτικές αρχές επισκέφθηκαν το πλοίο.

■ Την 6η Δεκεμβρίου 2015, το Υ/Γ «ΣΤΡΑΒΩΝ» στο λιμένα Ερμούπολης ν. Σύρου, όπου Κυβερνήτης και αντιπροσωπεία προσωπικού πλοίου συμμετείχαν στις εορταστικές εκδηλώσεις. Πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στο πλοίο από τον Σεβασμιότατο Μητροπολίτη Σύρου και από κατοίκους του νησιού.

■ Την 7η Δεκεμβρίου 2015, στο πλαίσιο κατάπλου μονάδων άσκησης «ΜΕΔΟΥΣΑ 15» στο ΝΚ, ο ΔΜΦΓ-2 με τον Υποναύαρχο Αιγυπτιακού Ναυτικού επισκέφθηκαν την Φ/Γ «ΨΑΡΑ», το ΕΝΣ «ALEXANDRIA» και τον Διοικητή ΝΚ.

■ Την 10η Δεκεμβρίου 2015, ο Α/ΓΕΝ πραγματοποίησε επίσκεψη στο Αρχηγείο Στόλου, στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας, σε πολεμικά πλοία, καθώς και Ναυτικές Υπηρεσίες του Ναυστάθμου Σαλαμίνας και Αμφιάλης για ανταλλαγή ευχών.

■ Την 17η Δεκεμβρίου 2015, ο Διοικητής ΑΣΔΕΝ, συνοδευόμενος από τους επιτελείς του, πραγματοποίησε επίσκεψη

στο ΑΣ για ενημέρωση. Διοικητής ΑΣΔΕΝ επισκέφτηκε, την Κ/Φ «ΑΗΤΤΗΤΟΣ» και το Α/Γ «ΛΕΣΒΟΣ».

■ Την 21η Δεκεμβρίου 2015, ο ΑΝΥΕΘΑ πραγματοποίησε επίσκεψη στην ΝΔΒΕ για ενημέρωση και ανταλλαγή ευχών στο πλαίσιο εορτών Χριστουγέννων.

■ Την 22α Δεκεμβρίου 2015, ο ΥΕΘΑ επισκέφθηκε την ΤΠΚ «ΚΑΒΑΛΟΥΔΗΣ» στην ν. Μεγίστη για ανταλλαγή ευχών στο πλαίσιο εορτών Χριστουγέννων.

■ Την 23η Δεκεμβρίου 2015, ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ στο πλαίσιο εορτών Χριστουγέννων, επισκέφθηκε την Κ/Φ «ΚΡΑΤΑΙΟΣ» στο λιμένα Μύρινας ν. Λήμνου, το ΠΠ «ΤΟΞΟΤΗΣ» στο λιμένα Μυτιλήνης ν. Λέσβου και το ΠΠ «ΠΗΓΑΣΟΣ» στο λιμένα Βαθύ ν. Σάμου για ανταλλαγή ευχών.

■ Την 23η Δεκεμβρίου 2015, ο Αρχηγός ΓΕΝ συνοδευόμενος από τον Διοικητή ΔΔΜΝ, στο πλαίσιο εορτών Χριστουγέννων, επισκέφθηκε την Φ/Γ ΨΑΡΑ στην ν. Αστυπάλαια, την ΥΝΤΕΛ και την Κ/Φ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ» στην ν. Λέρο για ανταλλαγή ευχών.

■ Την 6η Ιανουαρίου 2016, στο πλαίσιο εορτασμού Θεοφανείων το ΠΝ συμμετείχε με τα κάτωθι πλοία : «ΝΘΗ ΚΑΛΛΙΣΤΩ» - ΝΘΗ «ΚΑΛΥΨΩ» - ΝΘΗ «ΕΥΝΙΚΗ» στο λιμένα Πειραιά.

Φ/Γ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» στη ν. Δοκό
ΤΠΚ «ΡΟΥΣΣΕΝ» στο λιμένα Ερμούπολης Σύρου.

■ Ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας Π. Καμμένος, ο Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Άμυνας Δ. Βίτσας, ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ Ναύαρχος Ε. Αποστολάκης ΠΝ και ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Γ. Γιακουμάκης ΠΝ παρέστησαν στην Τελετή Αγιασμού των Υδάτων που πραγματοποιήθηκε στη Φ/Γ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ», στο πλαίσιο Φυλακής Σκοπούντος.

■ Την 12η Ιανουαρίου 2016, ο ΑΣ, ο Δ/ΑΣΔΕΝ, ο Υ/ΓΕΣ, συνοδευόμενοι από τον Δήμαρχο και τον Δ/ΔΑΝ Μεγίστης, επισκέφθηκαν την ΤΠΚ «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ» στον λιμένα Μεγίστης και την ίδια ημέρα ο ΑΣ , ο Δ/ΑΣΔΕΝ και ο Υ/ΓΕΣ, επισκέφθηκαν την Κ/Φ «ΤΟΛΜΗ» στο λιμένα Σύμης.

■ Την 19η Ιανουαρίου 2016, πραγματοποιήθηκε εκδήλωση τιμής και μνήμης των ηρωικών πεσόντων της Ακταιωρού «ΦΑΕΘΩΝ» κατά την διάρκεια επιχειρήσεων τον Αύγουστο το 1964 στις μάχες της Τυλληρίας Κύπρου και απονομή διαμνημόνευσης Αστέρα Αξίας και Τιμής στον Κυβερνήτη της ακταιωρού Δημήτρη Μπτσάτσου , παρουσία του ΥΕΘΑ, Υπουργού Αμύνης Κυπριακής Δημοκρατίας, βουλευτών, Αρχηγού ΓΕΕΘΑ , Αρχηγών ΓΕΝ, ΓΕΣ, ΓΕΑ, ΕΦ Κύπρου.

■ Την 26η Ιανουαρίου 2016, διατέθηκε το ΤΠΚ «ΡΙΤΣΟΣ»

για μεταφορά της Α.Ε. του Προέδρου της Δημοκρατίας στην ν. Αίγινα στο πλαίσιο επετειακής εκδήλωσης εις μνήμην Ι. Καποδίστρια.

■ Την 27η Ιανουαρίου 2016, ο Υ/ΑΣ επέβει στην Φ/Γ «ΣΑ-ΛΑΜΙΣ» από όπου και παρακολούθησε την άσκηση «ΑΣΤΡΑ-ΠΗ 1/16» καθώς και τους ΒΕΜΙ της Φ/Γ «ΣΑΛΑΜΙΣ».

■ Την 28η Ιανουαρίου 2016, ο ΥΕΘΑ συνοδευόμενος από Αρχηγούς ΓΕΕΘΑ, ΓΕΝ, ΓΕΣ και ΓΕΑ καθώς και ο Δήμαρχος Μαραθώνα, παρέστησαν στο ετήσιο μνημόσυνο πεσόντων Ναυτικής Αεροπορίας που πραγματοποιήθηκε στην ΔΕΝ. Προηγούμενος ο ΥΕΘΑ συνοδευόμενος από τον Αρχηγούς ΓΕΕΘΑ και ΓΕΝ μετέβει με Ε/Π S-70B (ΠΝ 61) στις νησίδες ΙΜΙΑ για ρίψη στεφάνου στην μνήμη πεσόντων Αξιωματικών στα Ίμια.

■ Την 28η Ιανουαρίου 2016, ο Αρχηγός Στόλου, επέβει σε Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ» για παρακολούθηση άσκησης «ΑΣΤΡΑΠΗ 1/16».

■ Από 30 Ιανουαρίου 16, έως 01 Φεβρουαρίου 2016, διατέθηκε το Κ/Φ «ΝΑΥΜΑΧΟΣ» για συμμετοχή στο ετήσιο μνημόσυνο πεσόντων Αξιωματικών στα Ίμια. Κυβερνήτης πλοίου και αντιπροσωπεία πληρώματος συμμετείχαν στην θεία Λειτουργία και στο μνημόσυνο στον Ιερό Ναό Αγ. Νικολάου ν. Καλύμνου.

■ Την 31η Ιανουαρίου 2016, ο Αρχηγός Στόλου παρευρέθη σε επιμνημόσυνη δέηση στη μνήμη του Αντιναύαρχου Π. Βλαχάκου ΠΝ στην πλατεία Κ. Καραμανλή στον Πειραιά.

■ Από 4 έως 8 Φεβρουαρίου 2016, ο Αρχηγός ΓΕΝ συμμετείχε στη Σύνοδο «International Fleet Review 2016» (IFR 2016), κατόπιν πρόσκλησης του Αρχηγού του Ινδικού Ναυτικού, η οποία διεξήχθη στην πόλη Visakhapatnam στην Ινδία.

6. Διάφορα Θέματα

■ Από την 18 Ιουλίου 14, συνολικά 3 Κ/Φ και 5 ΠΠ διεξά-

γουν περιπολίες στο ανατολικό Αιγαίο στο πλαίσιο συνδρομής του ΠΝ στο ΛΣ-ΕΛΑΚΤ για την αποτροπή συμβάντων παράνομης μετανάστευσης και στο πλαίσιο ετοιμότητας Έρευνας - Διάσωσης. Από 20 Φεβρουαρίου 16, επιπλέον 2 Κ/Φ συμμετέχουν στην ανωτέρω αποστολή.

■ Από 30 Νοεμβρίου έως 03 Δεκεμβρίου 15, διεξήχθη η άσκηση «ΑΣΤΡΑΠΗ 4/15» στη θαλάσσια περιοχή Κεντρικού Αιγαίου, με συμμετοχή των Φ/Γ «ΣΑΛΑΜΙΣ», Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ», Φ/Γ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ», Φ/Γ «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ», Φ/Γ «ΑΙΓΑΙ-ΟΝ», Φ/Γ «ΑΔΡΙΑΣ», ΠΓΥ «ΑΞΙΟΣ», Υ/Β «ΤΡΙΤΩΝ», Υ/Β «ΠΙΠΙ-ΝΟΣ», ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ».

■ Από 08 έως 09 Δεκεμβρίου 2015, στο πλαίσιο επιχειρησιακής εκπαίδευσης πραγματοποιήθηκαν βολές Κ/Β στη θαλάσσια περιοχή Πεδίου Βολής Κρήτης από τις ακόλουθες μονάδες: ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ», ΤΠΚ «ΚΑΒΑΛΟΥ-ΔΗΣ» (από 6 βλήματα PENGUIN), ΤΠΚ «ΤΡΟΥΠΑΚΗΣ», ΤΠΚ «ΜΠΛΕΣΣΑΣ» (από 2 βλήματα EXOCET). Τις παραπάνω βολές παρακολούθησε, επί της Φ/Γ «ΨΑΡΑ», ο Αρχηγός ΓΕΝ, συνοδευόμενος από τον Αρχηγό Στόλου.

■ Την 10η Δεκεμβρίου 2015 πραγματοποιήθηκε ενημέρωση Επίτιμων Α/ΓΕΝ στο ΓΕΝ.

■ Από 11 έως 13 Δεκεμβρίου 2015, πραγματοποιήθηκε ο χειμερινός εκπαιδευτικός πλους της ΣΜΥΝ με συμμετοχή του Α/Γ «ΛΕΣΒΟΣ».

■ Την 15η Δεκεμβρίου 2015, διεξήχθη ο 1ος Κύκλος Συνομιλιών Επιπέδου ΓΕΝ, μεταξύ του ΠΝ και του Ναυτικού των ΗΑΕ, στην Αθήνα.

■ Από 14 έως 18 Δεκεμβρίου 2015, πραγματοποιήθηκε ο χειμερινός εκπαιδευτικός πλους της ΣΝΔ με συμμετοχή της Φ/Γ «ΕΛΛΗ» και του Α/Γ «ΡΟΔΟΣ».

■ Την 19η Ιανουαρίου 2016, πραγματοποιήθηκε στην Sigonella Ιταλίας, η τελική συντονιστική σύσκεψη (FPC) Νατοϊκής Ασκήσεως «DYNAMIC MANTA 16», με συμμετοχή ενός Επιτελή από ΑΣ/ΔΥ.

ΕΞΟΥΔΕΤΕΡΩΣΗ ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΩΝ ΑΠΟ ΟΜΑΔΕΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ

α.α	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ
1	15-12-2015	Στη θαλάσσια περιοχή της τάφρου του Φρουρίου Ρίου Πάτρας

Επιχειρήσεις Διαχείρισης Προσφυγικών Ροών - Συνδρομή ΠΠ «ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ» σε Επιχείρηση Έρευνας Διάσωσης

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται



ότι πρωινές ώρες της 17ης Φεβρουαρίου 2016 το ΠΠ «ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ», υπό το συντονισμό του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, συμμετείχε σε επιχείρηση έρευνας διάσωσης ανατολικά ν. Λέσβου, και διέσωσε 139 παράτυπα εισελθόντες αλλοδαπούς

Αρχιερατική Επιμνημόσυνη Δέηση στη μνήμη του Πλοίαρχου Μίλτωνος Ιατρίδη



Την 21η Φεβρουαρίου 2016 τελέστηκε αρχιερατική επιμνημόσυνη δέηση στη μνήμη του Πλοίαρχου Μίλτωνος Ιατρίδη, στην ομώνυμη

πλατεία στον Πύργο Ηλείας, όπου ευρίσκεται ο ανδριάντας του. Στη δέηση παρευρέθη ο Διοικητής Υποβρυχίων, Πλοίαρχος Βασίλειος Κάτσικας ΠΝ, ως εκπρόσωπος του Αρχηγού ΓΕΝ. Ο Πλωτάρχης Μίλτωνος Ιατρίδης ως Κυβερνήτης του Υποβρυχίου «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ», επιτέθηκε στις 24 Δεκεμβρίου 1940 εναντίον ιταλικής νηοπομπής στην Αδριατική Θάλασσα και κατόρθωσε να βυθίσει στα Στενά του Οτράντο τρία ιταλικά οπλιταγωγά, τα οποία μετέφεραν πολεμοφόδια και όπλα, προς ενίσχυση των ιταλικών μονάδων που μάχονταν τον ελληνικό στρατό στο μέτωπο της Αλβανίας. Για το κατόρθωμά του αυτό, τιμήθηκε με το «Χρυσούν Αριστείον Ανδρείας», στις 30 Δεκεμβρίου 1940.

Συμμετοχή Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ» στη Διασυμμαχική Άσκηση «DYNAMIC MANTA 2016»



Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι το Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ» συμμετείχε από 22 Φεβρουαρίου έως 4 Μαρτίου 2016 στη διασυμμαχική άσκηση «DYNAMIC MANTA 2016» η οποία διεξάγεται ανατολικά της Σικελίας. Στο πλαίσιο προετοιμασίας συμμετοχής στην εν λόγω άσκηση, το Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ» κατέπλευσε στην Catania της Ιταλίας, από 18 έως 22 Φεβρουαρίου 2016. Η άσκηση διεξάγεται ετησίως υπό τον επιχειρησιακό έλεγχο του COMSUBNATO και στοχεύει στην προαγωγή του επιπέδου της συνεργασίας και της συνδυασμένης δράσης μεταξύ υποβρυχίων, εναέριων μέσων και μονάδων επιφανείας, με ιδιαίτερη έμφαση στις ανθυποβρυχιακές επιχειρήσεις.

Επίσκεψη Αρχηγού ΓΕΝ στο Δημοτικό Σχολείο και Νηπιαγωγείο ΔΔΜΝ του Ναυστάθμου Κρήτης



Την 9η Δεκεμβρίου 2015 ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Γεώργιος Γιακουμάκης ΠΝ επισκέφτηκε το Δημοτικό Σχολείο και Νηπιαγωγείο

ΔΔΜΝ του Ναυστάθμου Κρήτης.

Επίσκεψη Επιτίμων Αρχηγών ΓΕΝ στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού



Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι την 10η Δεκεμβρίου 2015, κατόπιν προσκλήσεως του Αρχηγού ΓΕΝ Αντιναύαρχου

Γεώργιου Γιακουμάκη ΠΝ, οι Επίτιμοι Αρχηγοί ΓΕΝ επισκέφθηκαν το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού. Κατά τη διάρκεια της επισκέψεώς τους ενημερώθηκαν για τις τρέχουσες εξελίξεις στο Πολεμικό Ναυτικό σε θέματα επιχειρησιακών δραστηριοτήτων και μέριμνας προσωπικού.

Απονομή Βραβείων σε Αριστούχους Μαθητές, Τέκνα Στελεχών ΠΝ

Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι την 16η Δεκεμβρίου 2015 πραγματοποιήθηκε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, η απονομή βραβείων στους αριστούχους



μαθητές Β' και Γ' Λυκείου, τέκνα εν ενεργεία και εν αποστρατεία στελεχών του Πολεμικού Ναυτικού. Τα βραβεία απένειμαν ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Γεώργιος Γιακουμάκης ΠΝ, τα μέλη του τ. Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου και οι πρόεδροι ενώσεων και συνδέσμων.

Τελετή Εορτασμού του Αγίου Νικολάου και της Επετείου των Νικηφόρων Ναυμαχιών των Βαλκανικών Πολέμων 1912 - 13



Από το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού ανακοινώνεται ότι την 6η Δεκεμβρίου 2015 και ώρα 10:00 πραγματοποιήθηκε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, η τελετή εορτασμού του προστάτη του Πολεμικού Ναυτικού, Αγίου Νικολάου, και της επετείου των νικηφόρων Ναυμαχιών των Βαλκανικών Πολέμων του 1912-1913.

Στην τελετή παρέστησαν ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Πάνος Καμμένος, ο Μητροπολίτης Πειραιώς κ.κ. Σεραφείμ, ο Πρόεδρος της Ένωσης Κεντρώων κ. Βασίλειος Λεβέντης, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Θεόδωρος Δρίτσας, ο Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Δημήτριος Βίτσας, εκπρόσωποι πολιτικών κομμάτων, ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ Ναύαρχος Ευάγγελος Αποστολάκης ΠΝ, οι Αρχηγοί των Γενικών Επιτελείων Ενόπλων Δυνάμεων και Σωμάτων Ασφαλείας, μέλη της τοπικής αυτοδιοίκησης, τέως υπουργοί, τα μέλη του Ανωτάτου Ναυτικού Συμβουλίου, εν αποστρατεία στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού, αντιπροσωπείες Αξιωματικών και Υπαξιωματικών από όλους τους κλάδους των Ε.Δ και Σ.Α και αντιπροσωπείες μαθητών Στρατιωτικών Σχολών.

Διεξαγωγή Επιστημονικής Ημερίδας με θέμα «Ελλάδα και Ναυτική Στρατηγική: Διαχρονική Αξία της Θαλάσσιας Ισχύος.»



1 Στο πλαίσιο υλοποίησης του προγράμματος εκπαίδευσης της 24ης/15 Εκπαιδευτικής Σειράς ΣΔΙΕΠΝ, αλλά και της εν γένει επιμόρφωσης των στελεχών του ΠΝ, η ΣΔΕΠΝ σε συνεργασία με την ακαδημαϊκή κοινότητα, διοργάνωσε επιστημονική Ημερίδα με θέμα «Ελλάδα και Ναυτική Στρατηγική : Διαχρονική Αξία της Θαλάσσιας Ισχύος», που πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 21 Ιανουαρίου 2016, και ώρα 09:00 στο αμφιθέατρο της ΣΔΕΠΝ.

2 Σκοπός της Ημερίδας ήταν η προσέγγιση της Εθνικής Στρατηγικής και πως από αυτή προκύπτει η Ναυτική Στρατηγική, η ανάλυση των επικρατούντων παγκόσμιων θεωριών Ναυτικής Ισχύος και η εφικτότητα / δυνατότητα εφαρμογής τους σε εθνικά πλαίσια. Επιπλέον έγινε μία συγκριτική αντιπαραβολή της Ναυτικής Στρατηγικής επιλεγμένων χώρων, καθώς επίσης καταδείχθηκε πως η Ναυτική Στρατηγική επηρεάζεται από το προσφυγικό ζήτημα, επισημαίνοντας τις απορρέουσες συνέπειες σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και παρέχοντας εκτιμήσεις για τις μελλοντικές εξελίξεις / επιπτώ-

σεις σε θέματα ασφάλειας και άμυνας.

3 Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιήθηκε Κεντρική Ομιλία με θέμα «Ελληνική Εθνική Στρατηγική» με εισηγητή τον Ναύαρχο ε.α. Γρηγόριο Δεμέστιχα ΠΝ Επίτιμο Αρχηγό Στόλου και αναλύθηκαν – συζητήθηκαν σε δύο (2) μέρη, οι ακόλουθες θεματικές ενότητες:

α.1ο Μέρος Ημερίδας: «Θεωρίες Ναυτικής Ισχύος : Από τη Θεωρία στην Πράξη», με τις ακόλουθες επιμέρους εισηγήσεις:

- (1) «Η Ελληνική Ναυτική Ισχύς και ο Ξένος Παράγοντας, 1878-1989» με εισηγητή τον Κο Ζήση Φωτάκη (Λέκτορα Σχολής Ναυτικών Δοκίμων).
- (2) «Από τη Βρετανική Θαλασσοκρατία στην Αμερικανική Υπερδύναμη, μια Κριτική Θεώρηση του Μάχαν» με εισηγητή τον Κο Ηλία Ηλιόπουλο (Διδάκτωρα Ιστορίας Πανεπιστημίου Μονάχου).
- (3) «Δύο Ευρωπαίοι Στοχαστές στρατηγικής των αρχών του 20ου αιώνα: sir J. Corbett



και R. Castex. Η επίδρασή τους στη θαλάσσια στρατηγική μεγάλων δυνάμεων και η αξιολόγηση των θεωριών τους στα πεδία αναφοράς ελληνικού ενδιαφέροντος», με εισηγητή τον Κο Νικόλαο Χατζηιωακείμ (Υποψήφιο Διδάκτωρα Ιστορίας Παντείου).

β. 2ο Μέρος Ημερίδας: «Συγκεκριμένοι Προβληματισμοί Ναυτικής Στρατηγικής και Ισχύος», με τις ακόλουθες επιμέρους εισηγήσεις:

- (1) «Συγκριτική Αντιπαραβολή Επιλεγμένων Θαλάσσιων και Ναυτικών Στρατηγικών (NATO, ΕΕ, Ρωσία, Τουρκία)», με εισηγητή τον Πλωτάρχη Σπυρίδωνα Μαζαράκη ΠΝ (Ερευνητή ΙΔΙΣ – Επτελή ΓΕΝ/Α1).
- (2) «Στρατηγικός Ανταγωνισμός στην Κινέζικη Θάλασσα. Συμπεράσματα από τις Ναυτικές Στρατηγικές ΗΠΑ και Κίνας», με εισηγητή τον Αντιναύαρχο ε.α. ΠΝ Βασίλειο Μαρτζούκο, (Πρόεδρο του ΕΛΙΣΜΕ).
- (3) «Προσφυγικές Ροές/Λαθρομετανάστευση, η ναυτική τους διάσταση και επιπτώσεις σε ασφάλεια και άμυνα», με εισηγητή τον Αντιπλοίαρχο Κλεάνθη Κυριακίδη ΠΝ (Υποψήφιο Διδάκτωρα Πανεπιστημίου Αιγαίου – Τμηματάρχη ΓΕΝ/Α1-1).

4 Την Εισαγωγή και τα Συμπεράσματα της Ημερίδας διενεργήθηκαν από τον Κο Χαράλαμπο Παπασωτηρίου Καθηγητή Παντείου Πανεπιστημίου.

5 Την Ημερίδα παρακολούθησαν ο Α/ΓΕΝ, ο Δ/ΣΕΘΑ, ο Δ/ΔΝΕ, Κλαδάρχες και Δντες Μεγάλων Διοικήσεων, μέλη της επιστημονικής κοινότητας, εκπρόσωποι της Σχολών Επιτελών Έτερων Κλάδων, καθηγητικό προσωπικό, το επιτελείο και οι σπουδαστές της ΣΔΕΠΝ.

«ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΑΝΔΡΕΙΑΣ». Μια πρωτοποριακή έκθεση του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού, με τα πολύτιμα αντικείμενα του Πολεμικού Ναυτικού.

Οι «ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΑΝΔΡΕΙΑΣ» επιχειρούν μια άλλη προσέγγιση στην ιστορία του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, έτσι όπως αυτή εξελίσσεται από τα χρόνια της Επανάστασης του 1821 έως τις μέρες μας. Στο κουφάρι ενός πλοίου, που συνθέτει το σκηνικό της έκθεσης, αναπτύσσονται όλα τα σημαντικά επεισόδια της πορείας του Πολεμικού Ναυτικού, μέσα από μικρές άγνωστες ιστορίες. Επιλεγμένα αντικείμενα που δεν έχουν ως τώρα εκτεθεί παρουσιάζονται μαζί με φωτογραφικό υλικό, ηχητικά και οπτικά ντοκουμέντα, έτσι ώστε οι επισκέπτες να συμμετέχουν με όλες τους τις αισθήσεις, να κατανοήσουν, να συγκινηθούν και να προβληματιστούν.

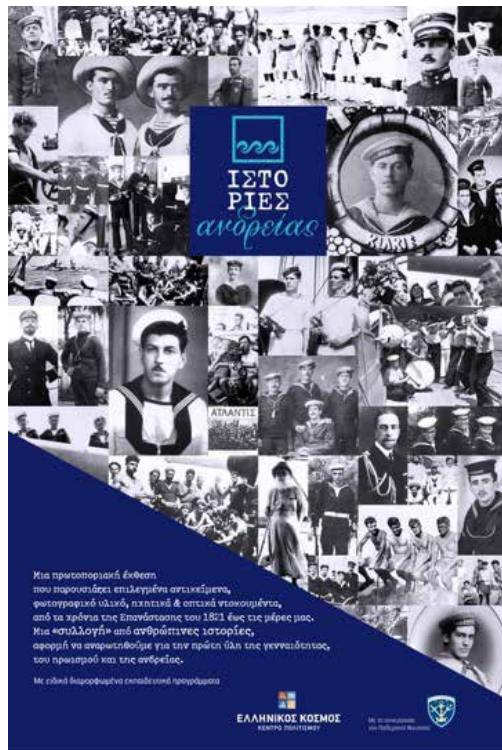
Σαλπάροντας με το πλοίο της έκθεσης...

Η είσοδος της έκθεσης είναι από την πρύμνη του πλοίου. Ένα πλοίο με πολύτιμα αντικείμενα, μαρτυρίες, φωτογραφίες και ντοκουμέντα που αφηγούνται ιστορίες ανδρών, είτε αυτοί είναι απλοί ναύτες, είτε αξιωματικοί, είτε γνωστοί καπετάνιοι. Οι επισκέπτες καλούνται, λοιπόν, σε ένα ταξίδι στο χρόνο με πλοηγό και συνοδοιπόρους όλους τους ανθρώπους που έγραψαν με τον έναν ή τον άλλο τρόπο ιστορία και δημιούργησαν αυτό που, βαθιά ανθρώπινο και βαθιά αληθινό, μπορεί να μας κάνει περήφανους.

Από τους τραυματισμένους ναύτες του Αβέρωφ που αρνήθηκαν να εγκαταλείψουν το πλοίο τους, έως τον ναύαρχο Κουντουριώτη, που απέφυγε την παγίδα των εχθρών και παράκουσε την εντολή της κυβέρνησης για καταδίωξη του τούρκικου σκάφους «Χαμηδιά», οι επισκέπτες θα γίνουν μάρτυρες μιας συλλογής προσωπικών ιστοριών, ιστοριών ανδρείας, θάρρους και αυταπάρνης.

Τα πολύτιμα φυσικά εκθέματα και το εντυπωσιακό σκηνικό της έκθεσης, συμπληρώνονται από τη χρήση νέων τεχνολογιών, που βοηθούν το κοινό να ενταχθεί στο έντονα φορτισμένο και συγκινησιακό κλίμα της έκθεσης.

Χάρη στις ιστορίες αυτών των ανδρών το κοι-



νό μπαίνει στην διαδικασία να αναρωτηθεί ποια είναι η πρώτη ύλη της γενναιότητας, του ηρωισμού και της ανδρείας και να προσπαθήσει να την αναζητήσει όχι μόνο στο χτες, αλλά και στο σήμερα, όχι μόνο στους «μεγάλους ατρόμπτους άνδρες», αλλά και στον καθένα από μας, ανεξάρτητα από φύλο, εθνικότητα, θρησκεία και ηλικία.

Τίθενται ερωτήματα, όπως αυτά που θέτει ο Σωκράτης στον πλατωνικό διάλογο «Λάχης. Περί ανδρείας». Το κοινό θα επιχειρήσει να ανακαλύψει ποια είναι τα στοιχεία που μπορούν να εμψύχουν τον ηρωισμό στον καθένα από εμάς.

Θα μπορούσε να είναι η εκπαίδευση;

Ποια είναι η εκπαίδευση που λαμβάνουν τα στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού; Τι προβλήματα μπορεί να δημιουργήσει η έλλειψή της;



Η προηγμένη τεχνολογία εξασφαλίζει την γενναιότητα;

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται ορισμένα προηγμένα τεχνολογικά μέσα που κατά καιρούς διέθετε το Πολεμικό Ναυτικό και πώς αυτά αξιοποιήθηκαν στα χέρια των ανδρών του. Παράλληλα, επισημαίνονται περιπτώσεις, όπου η προηγμένη τεχνολογία φάνηκε αναποτελεσματική. Και, τέλος, περιπτώσεις όπου οι άνδρες του κατάφεραν να ξεπεράσουν το γεγονός ότι ο εξοπλισμός που διέ-



θεταν ήταν ξεπερασμένος και σε κακή κατάσταση. **«Δεν εγκαταλείπω το πλοίο!»**

Γενναίος είναι αυτός που δεν εγκαταλείπει τη θέση του; Σ' αυτή την ενότητα της έκθεσης παρουσιάζονται παραδείγματα ανδρών που παρέμειναν στη θέση τους, ακόμη και όταν οι συνθήκες θα δικαιολογούσαν την υποχώρηση ή την παράδοση, προβάλλοντας την εντυπωσιακή και συνάμα συγκινητική σύνδεση του πληρώματος με το πλοίο.

Οι γενναίοι κάνουν ποτέ «ανταρσία»;

Γίνεται αναφορά στις πολλές περιπτώσεις «ανταρσίας», όπου τα πληρώματα πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού αγνόησαν τις διαταγές των ανωτέρων τους, είτε για να δράσουν διαφορετικά απέναντι



στον εχθρό, είτε για να παρέμβουν καθοριστικά στα πολιτικά πράγματα της χώρας.

«Όταν δεν φοβάμαι μπροστά στον κίνδυνο», αυτό είναι θάρρος;

Ιστορίες κατά τις οποίες οι άνδρες του Πολεμικού Ναυτικού επέδειξαν ριψοκίνδυνη στάση... είτε αυτή είχε αίσια έκβαση, είτε όχι!

Συνετή αξιολόγηση των συνθηκών: Είναι και αυτό μία μορφή ηρωισμού;

Σε αντιπαράβολή με τις περιπτώσεις που παρουσιάζονται στην αμέσως προηγούμενη ενότητα, εδώ θα παρουσιαστούν περιπτώσεις που η απόφαση των ανδρών του Πολεμικού Ναυτικού δεν έχει τα εντυπωσιακά χαρακτηριστικά της προηγούμενης ενότητας, αλλά εκφράζει την ισορροπημένη έκφραση όλων των παραπάνω στοιχείων.

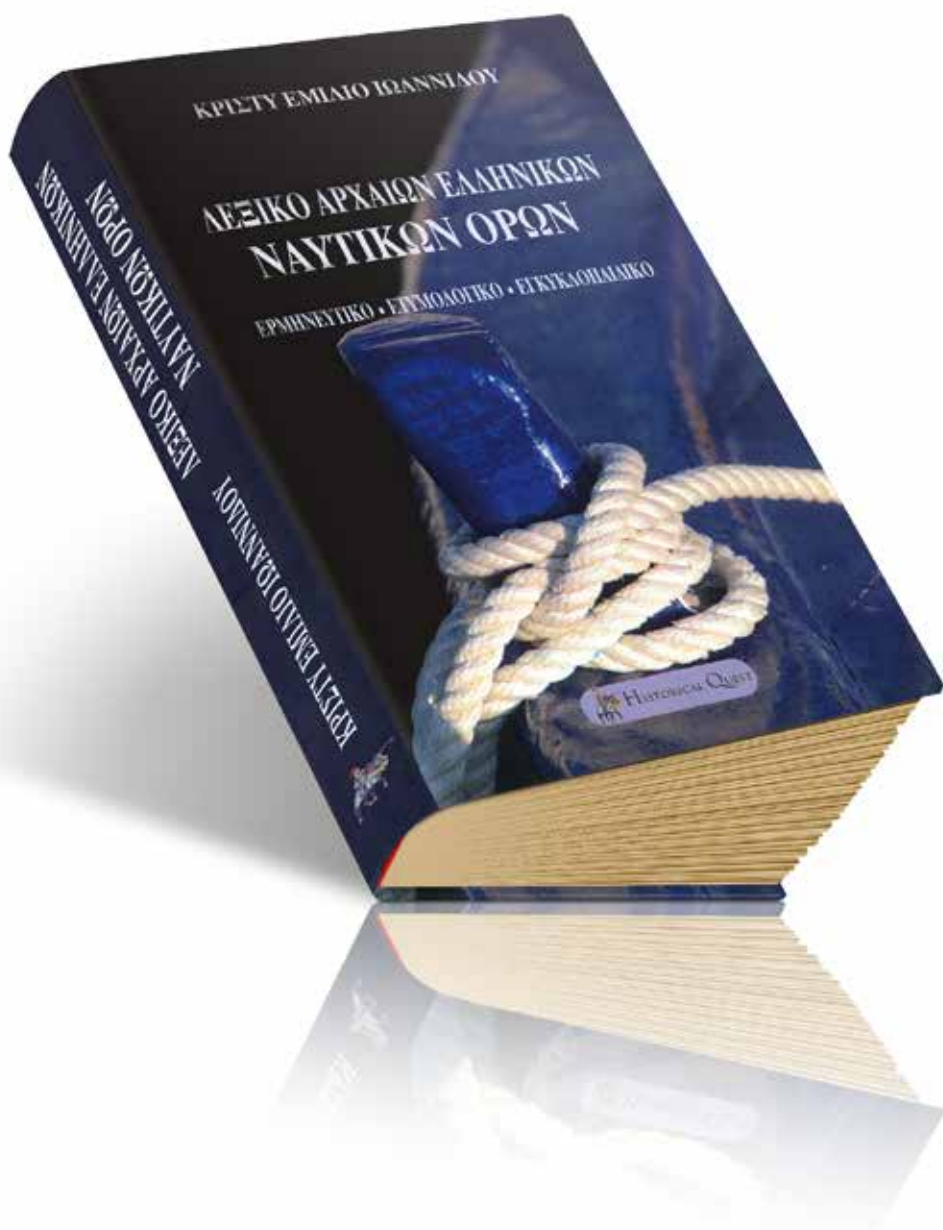
Οι «ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΑΝΔΡΕΙΑΣ» είναι μία έκθεση που έχει ως στόχο να ταξιδέψει τους επισκέπτες στον «χώρο» και τον «χρόνο», αφηγούμενη ιστορίες διαφορετικών ανθρώπων. Η νέα έκθεση, παραγωγή του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού σε συνεργασία με το Πολεμικό Ναυτικό, εγκαινιάστηκε στο Κέντρο Πολιτισμού «Ελληνικός Κόσμος» την 16η Φεβρουαρίου.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Ωράριο λειτουργίας: <http://timetable.hellenic-cosmos.gr/>
Τηλ. Κρατήσεων: 212 254 0000

ΝΕΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Βιβλιοκριτική από τον
Κ. Μαζαράκη Αινιάν, Αντιναύαρχο ΠΝ ε.α., Επίτιμο Αρχηγό Στόλου
Σύμβουλο Διοίκησης Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη



Αρχαιοελληνικοί όροι στο σύγχρονο ναυτικό μας λεξιλόγιο

Η συνεισφορά του «Λεξικού Αρχαίων Ελληνικών Όρων» της Κρίστου Εμιλίου Ιωαννίδου.

Κατά τα χρόνια της Τουρκοκρατίας, ο Ελληνισμός, διατηρώντας τις Βυζαντινές καταβολές του, ζούσε κάτω από τις νέες κοινωνικές συνθήκες που επέβαλλαν οι Οθωμανοί. Σημαντική ώθηση στην οικονομική επιφάνεια πολλών περιοχών, έδινε η εξάσκηση του εμπορίου με την κεντρική Ευρώπη από τους ραγιάδες, κυρίως από τις περιοχές της σημερινής κεντρικής και Βόρειας ηπειρωτικής Ελλάδας. Από τα μέσα του δέκατου όγδοου αιώνα, με τους Ρωσοτουρκικούς πολέμους, δόθηκε η δυνατότητα και στους Έλληνες ναυτικούς να επιδοθούν στο εμπόριο με σημαντικά κέρδη, τα οποία επένδυσαν όχι μόνο για την μεγέθυνση των στόλων και των πλοίων τους, αλλά και στη μόρφωση των παιδιών τους. Έτσι, ξεκινάει ο Ελληνικός Διαφωτισμός, που οδηγεί στην Ελληνική Επανάσταση. Από τα τέλη του δέκατου όγδοου αιώνα, οι συνθήκες στη Μεσόγειο ευνόησαν τους Ρωμιούς ναυτικούς να πλουτίσουν εφοδιάζοντα αποκλεισμένες από τους Βρετανούς Ευρωπαϊκές ακτές, αποκομίζοντας μεγάλα κέρδη. Το κίνημα του Ελληνικού Διαφωτισμού πήρε μεγάλη ώθηση από τις ιδέες της Γαλλικής επανάστασης, και προσέλαβε ένα εντελώς ιδιαίτερο χαρακτηριστικό: Την επιστροφή στις ρίζες του Ελληνισμού, την Αρχαία Ελλάδα, παρακάμπτοντας την μακραίωνη βυζαντινή ιστορία του γένους. Ο γνωστότερος εκφραστής αυτής της «επιστροφής στις ρίζες» ήταν ο Αδαμάντιος Κοραΐς. Ο Ρήγας Βελεστινλής, είναι ο γνωστότερος σήμερα εκφραστής μιας λιγότερο ριζοσπαστικής επιστροφής στο παρελθόν του γένους, που ξεκίνησε με τον Ιώσηπο Μοισιόδακα στις ηγεμονίες. Σε κάθε περίπτωση, μαζί με τον Ελληνικό διαφωτισμό, γεννιέται μια διάσταση απόψεων που σύντομα οδηγείται σε χάσμα, το γλωσσικό ζήτημα: αρχαιοπρεπής καθαρεύουσα ή δημώδης κοινοβαραβρική; Το γλωσσικό ζήτημα ταλαιπωρεί την ελληνική παιδεία και κοινωνία για τα επόμενα 143 χρόνια, μέχρι το 1977, οπότε λύνεται οριστικά με την καθιέρωση της δημοτικής στην εκπαίδευση και στη διοίκηση.

Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, μπορούμε να καταλάβουμε την θέση σε ισχύ, το 1858, με Βασιλικό Διάταγμα, του «ναυτικού ονοματολογίου» που συντάχθηκε από τους πλωτάρχες Λ. Παλάσκα και Α. Κουμελά και του καθηγητού του Πανεπιστημίου Φ. Ιωάννου.

Χαρακτηριστικά, στη διαταγή του Υπουργού Ναυτικών, Αθανασίου Μιαούλη που ακολουθεί το Βασιλικό διάταγμα του Όθωνα αναφέρεται: «... παραγγέλλομεν να μεταχειρίζεσθε το εξής εν τοις επισήμοις εγγράφοις τους εν αυτώκατα κεχωρημένους Ελληνικούς όρους αντί των κοινοβαραβρικών και των άλλων άχρι τούδε εσφαλμένως εισαχθέντων Ελληνικών. Οι Κυβερνήται των Βασιλικών Πλοίων θέλουν προσπαθήσει μάλιστα να εισάξωσι τας Ελληνικάς ταύτας ονομασίας και φράσεις, απαιτούντες την χρήσιν των από των επιτετραμένωναυτοίς Αξιωματικών και Δοκίμων, εις την συγγραφήν του ημερολογίου, εις την εκφώνησιν των κελευσμάτων και εις αυτάς τας προφορικάς εν τη υπηρεσία σχέσεις των...»

Οι συντάκτες του «Ναυτικού Ονοματολογίου», πέτυχαν να αναβιώσουν πολλές από τις αρχαίες Ελληνικές ναυτικές ονομασίες. Σε πολλές περιπτώσεις έδωσαν νέα σημασία σε λέξεις ή ρίζες λέξεων, ώστε να καλύπτονται οι σύγχρονες ανάγκες επικοινωνίας των ναυτικών της εποχής, χρησιμοποιώντας ανάλογες λέξεις από την αρχαία Ελληνική ναυτική ορολογία.

Η υποχρεωτική εφαρμογή του νέου ναυτικού ονοματολογίου στο Βασιλικό Ναυτικό, δημιούργησε με την πάροδο των δεκαετιών ισχυρή παράδοση σε αυτό. Δημιούργησε βέβαια και αντίδραση, η οποία κορυφώθηκε στις αρχές του εικοστού αιώνα, αποτελώντας μέρος του λεγόμενου «γλωσσικού ζητήματος», που ήταν η διαμάχη για την επικράτηση της δημοτικής ή της καθαρεύουσας. Ενδιαφέρον άρθρο-καταπέλτης κατά του ναυτικού ονοματολογίου του Βασιλικού Ναυτικού, δημοσιεύθηκε την Κυριακή 12 Φεβρουαρίου 1906 στην φιλολογική εφημερίδα «Ο Νουμάς». Ο συντάκτης, Δ. Φλόττας, σε κάποιο σημείο αναφέρει: «...Και η θαυμάσια αυτή επιτροπή δεν άφισε τίποτα στον



τόπο του. Από το κουφάρι που έγινε σκάφος ως το παραμικρότερο καρφί, όλα μασκαρεύτηκαν, φόρεσαν χλαμύδες και μιλούσαν αρχαία. Τον Κανάρη τον ντύσανε Θεμιστοκλή και το Μιαούλη... Φορμίωνα. Οι ναυτικοί όροι που αντιλαλούσαν στις ναυμαχίας τη βοή, στου τράκου τη μεγαλοπρέπεια, οι ναυτικοί όροι που επαρκούσαν με το παραπάνω – αυτό το τονίζω – περιφρονήθηκαν, και οι δάσκαλοι που δεν τους ενέπνεε, φαίνεται, τίποτα από τη λάμψη του Αγώνα, πήραν όρους από το ναυτικό

των τριήρων, από το ναυτικό των λιβυρνίδων κ' εξήλωσαν κ' έρραψαν, και παραβιάσανε όρους, με ακατανόητη αβλεψιά, χωρίς να προσέχουν ούτε στην παραμικρότερη αντιστοιχία. Κοίταζαν μόνο να μη αφήσουν ούτε ένα όρο από κείνους που είταν γνωστοί και ζωντανοί, κί' άλλο δεν έβλεπαν, παρά πώς να πουν πράματα πιο αρχαία, πιο τραχεία, πιο δυσκολοπρόφερτα, πιο πεθαμένα. Και οργίασαν...»

Σε πείσμα πάντως των δημοτικιστών, πολύ μεγάλος αριθμός από τις αρχαίες ή αρχαιοπρεπείς

Ελληνικές λέξεις που ορίστηκαν από την επιτροπή Παλάσκα, επιβίωσαν μέχρι σήμερα και χρησιμοποιούνται ευρέως και συχνά κατ' αποκλειστικότητα στα παραγγέλματα, τους βαθμούς, και την ναυτική ορολογία του Πολεμικού Ναυτικού. (πχ Αποβάθρα, Βύθισμα, Δρομόμετρο, Έπαρση- υποστολή, Επιστολέας, Ημιταχύς, Ιστιοδρομία, Καθέλκυση πλοίου, Κελευστής, Μηχανοστάσιο, Ναύσταθμος, Ομοπλέω, Παραπλέω, Ρυμουλκώ, Σχεδία, Τοιχαρχία, Υδρογραφία, Χειρίζω, Τους ζυγούς λύσατε!).

Είναι εντυπωσιακό ότι οι περισσότεροι ναυτικοί όροι που επιβλήθηκαν στο Πολεμικό Ναυτικό, πέρασαν μέσω της ναυτικής εκπαίδευσης με τα χρόνια και στο εμπορικό ναυτικό και χρησιμοποιούνται, πολλές φορές παράλληλα με την παραδοσιακή ορολογία (πχ αγκυροβολώ = φουντάρω).

Σήμερα, πολλοί από τους ναυτικούς όρους της εποχής του Παλάσκα έχουν ξεχαστεί, συνήθως επειδή αναφέρονται σε υλικό, εργαλεία, εργασίες και ενέργειες που χάθηκαν μαζί με τα μεγάλα ιστιοφόρα πλοία (πχ αι ιστοπέδα = οι τρύπες των καταρτιών). Σπανιότερα ορισμένοι όροι δεν επιβλήθηκαν είτε διότι ήσαν υπερβολικά εξεζητημένοι (πχ αντί ενάπτω επικράτησε το κοτσάρω), είτε πιο συχνά επειδή η παραδοσιακή ορολογία αποδείχθηκε πολύ ισχυρότερη (πχ αμπάρι επικράτησε του κύτους).

Από την εποχή του Λεωνίδα Παλάσκα μέχρι σήμερα, έγιναν ελάχιστες προσπάθειες επαναπροσέγγισης της Αρχαίας Ελληνικής ναυτικής ορολογίας. Υπήρξαν βέβαια πολλοί φωτισμένοι ερευνητές που ασχολήθηκαν με τη ναυτική ονοματολογία, αλλά ασχολήθηκαν περισσότερο με την ακριβή αντιστοίχιση ναυτικών όρων από και προς τις ξένες γλώσσες. Μια τέτοια σημαντική προσωπικότητα ήταν ο Παναγιώτης Σεγδίτσας, Οικονομικός Αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού, ο οποίος ως απόστρατος επιτέλεσε σημαντικότερο έργο στον τομέα αυτό από το 1960 έως το θάνατό του, το 1970. Το 1965 -66 συνέταξε το τρίτομο πεντάγλωσσο λεξικό «Elsevier's Nautical Dictionary» που εξεδόθη στο Amsterdam, το οποίο όμως δεν περιέλαβε την Ελληνική γλώσσα παρότι ο συντάκτης την είχε συμπεριλάβει στην εργασία του. Το 1968, ο Σεγδίτσας εξέδωσε στην Αθήνα (Ίδρυμα Ευγενίδου) την εργασία του, «οι κοινοί Ναυτικοί μας Όροι και αι Ρωμανικάί Γλώσσαι», η οποία απο-

τελεί μια πολύ σοβαρή έρευνα συγκέντρωσης και παρουσίασης των ελληνικών ναυτικών όρων που προέρχονται από τις ρωμανικές γλώσσες, ενώ το 1970, λίγο μετά το θάνατό του, το Ίδρυμα Ευγενίδου εξέδωσε επί τέλους και στα Ελληνικά το πεντάγλωσσο λεξικό του, των ναυτικών όρων.

Το «Λεξικό Αρχαίων Ελληνικών Όρων» της Κρίστου Εμίλιο Ιωαννίδου έρχεται λοιπόν να συμπληρώσει το λεξικογραφικό τοπίο της ελληνικής ναυτικής ορολογίας, αποδίδοντας στην σημερινή ευρύτητα αποδεκτή ελληνική ναυτική γλώσσα, όσους ναυτικούς όρους μπόρεσε να εντοπίσει στις αρχαίες πηγές. Η εργασία που έχει κάνει είναι επιμελέστατη και η επιστημονική αξία του έργου ενισχύεται από το γεγονός ότι παρατίθενται αυτούσιες αλλά και με παραπομπές, οι φράσεις των αρχαίων συγγραφέων όπου χρησιμοποιείται το κάθε λήμμα. Σημαντικό στοιχείο, για τον ξένο ιδίως αναγνώστη, είναι η αναγραφή στο τέλος κάθε λήμματος και η αγγλική ονομασία, όπου αυτή υφίσταται.

Ορισμένα στατιστικά στοιχεία για το «Λεξικό Αρχαίων Ελληνικών Όρων»

Περιέχει 895 λήμματα (αρχαίες ελληνικές λέξεις). Από αυτά, αναγνωρίζεται άμεσα η σημασία των 260, δηλαδή ένα ποσοστό 29% του συνόλου. Με λίγη σκέψη, αναγνωρίζεται η σημασία άλλων 130 λημμάτων, δηλαδή ακόμη 14.5%. Επιστρατεύοντας λοιπόν τις γνώσεις του, ο μέσος Αξιωματικός του ΠΝ ο οποίος μετείχε του εκπαιδευτικού μας συστήματος ως μαθητής από το 1962 έως το 1980, είναι σε θέση να αναγνωρίσει εύκολα ή λιγότερο εύκολα σχεδόν τις μισές αρχαίες Ελληνικές λέξεις – ναυτικούς όρους. Αυτό οφείλεται ως ένα σημείο στην παράδοση της ζωντανής γλώσσας μας από την εποχή του Ομήρου έως σήμερα, κατά το υπόλοιπο όμως ποσοστό, οφείλεται στην εργασία κάποιων επιστημόνων, οι οποίοι φέρνουν ξανά στην επιφάνεια αρχαίες ρίζες λέξεων για να περιγράψουν νέες έννοιες. Η συνεισφορά του Λεξικού Αρχαίων Ελληνικών Ναυτικών Όρων της Κρίστου Εμίλιο Ιωαννίδου βρίσκεται ακριβώς εδώ: Καθιστά άμεσα προσιτό, στον ενδιαφερόμενο ναυτικό ή ερευνητή, το σύνολο των αρχαίων Ελληνικών όρων, όπως έχουν φθάσει σε εμάς με γραπτά τεκμήρια από τα βάθη των αιώνων.

Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΥΙΝ

Α/Α	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ/ΤΙΤΛΟΣ	ΕΤΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ/ΕΠΑΝΕΚΔΟΣΗΣ	ΤΙΜΗ
1.	Πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας Υποναυάρχου (ο) ε.α. Ν. Γ. Τσαπράζη ΠΝ	1992	4,40€
2.	Ανθολογία Θαλασσίνης Ποίησης Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη ΠΝ	1996	11,74€
3.	Το Πολεμικό Ναυτικό στην Ελληνική Τέχνη Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη ΠΝ	1996	11,74€
4.	Θαλασσίνα Χαρακτικά Υποναυάρχου (ο) ε.α. Δ. Γιακουμάκη ΠΝ	1996	5,87€
5.	Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού 1833 – 1873 Αντιναυάρχου ε.α. Δ.. Φωκά ΠΝ	1923/2007	7,00€
6.	Η θαλάσσια δύναμις εις την ιστορία της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας Ναυάρχου ε.α. Κ. Α. Αλεξανδρή ΠΝ	1957/2006	9,00€
7.	Ο Στόλος του Αιγαίου 1912 – 13. Έργα και ημέραι Αντιναυάρχου ε.α. Δ. .Φωκά ΠΝ	1940/2006	7,00€
8.	Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων (4τομο) Αρχιπλοιάρχου (ο) ε.α. Μ. Σίμφα ΠΝ	1982/2007	73,00€
9.	Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ Τόμοι 1-2, οι τάξεις Εισόδου 1884-1950 Τόμος 3, οι τάξεις Εισόδου 1951-1973 Αντιναυάρχου ε.α. Α. Δημητρακόπουλου ΠΝ	2006 2006	15,00€ 8,50€
10.	Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής Ναυτοπαιδών ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000 Ε. Σφακτού	2007	8€
11.	Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '21 Αντιναυάρχου ε.α. Δ. Λισμάνη ΠΝ	2008	7€
12.	Θ/Κ Γ. ΑΒΕΡΩΦ Χρονικό του θωρηκτού της νίκης του Νίκου Α. Σταθάκη	Β' Εκδ. 1999	15€
13.	Υποβρύχιον «Υ-1 Λ. Κατσώνης» Πλοιάρχου ε.α. Ηλία Π. Τσουκαλά ΠΝ	Ε' Εκδ.	11,00€
14.	«Θ/Κ Γ. Αβέρωφ 100 χρόνια» ΥΙΝ - Ναυτική Επιθεώρηση	2011	5€
15.	1912-2012, Εκατό χρόνια από την Ναυτική Εποποιία των Βαλκανικών Πολέμων ΥΙΝ - Ναυτική Επιθεώρηση	2012	5,50€
16.	Ιστορία της Μπάντας του Πολεμικού Ναυτικού Υποπλοιάρχου (Ε) ΠΝ ε.α. Αντωνίου Ζερβού	2012	5,50€

Σημ: Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται όπως επικοινωνήσουν με ΥΙΝ (τηλ. 210-3484 233, fax 210-3484 234 και e-mail yin1935@gmail.com). Οι εκδόσεις με α/α 2,3 διατίθενται και από το ΤΕΣ (τηλ: 210-3829 575).

Ανωτέρω εκδόσεις διατίθενται και από NBNE (ΘΑΝ) κατά τους θερινούς μήνες.

Διατιθέμενες Εκδόσεις Ναυτικού από ΠΟΝ

A/A	ΤΙΤΛΟΣ	ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ	ΤΙΜΗ
1.	Θωρηκτό Αβέρωφ	N. Σταθάκης.....	15€
2.	Η δράση του ΠΝ κατά τον Πόλεμο του 1940-44 (Δίτομο)	Δ. Φωκάς	15€
3.	Ο Ναύαρχος Δ. Κακούλιδης ΠΝ.....	N. Νικολαΐδης.....	10€
4.	Ναβαρίνον.....	M. Σίμφας	3€
5.	Το ΠΝ στη δικτατορία (1967-1974).....	A. Κακαράς.....	7€
6.	3000 χρόνια ελληνική Ναυτική Ιατρική (πανόδετο)	A. Διαμαντής	29€
7.	3000 χρόνια ελληνική Ναυτική Ιατρική (κανονική έκδοση)	A. Διαμαντής	20€
8.	Αμόνι και αρμούρα	N. Σταθάκης.....	15€
9.	Βότσαλα - I	N. Σταθάκης.....	12€
10.	Βότσαλα - II	N. Σταθάκης.....	12€
11.	Βότσαλα - III.....	N. Σταθάκης.....	12€
12.	Βότσαλα - IV	N. Σταθάκης.....	15€
13.	Πορτραίτα.....	N. Σταθάκης.....	16€
14.	Επιστροφή	N. Σταθάκης.....	12€
15.	Πολιτιστική Οδύσσεια στην Κίνα το 1994.....	N. Σταθάκης.....	12€
16.	Βαλκανικοί Πόλεμοι, ο Ναυτικός Αγώνας 1912-13	I. Παλούμπης..... (Ναυτ. Μουσείο Ελλάδας)	70€
17.	Ελληνικά φτερά στην Κύπρο	Γ. Δ. Μήτσαντας	20€
18.	Λεύκωμα στολών ΠΝ	ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ	1,5€
19.	Λεύκωμα ΣΜΥΝ	ΣΜΥΝ	17€
20.	Χρονικά του Ελληνικού Β. Ναυτικού	Δ. Φωκάς	7€
21.	Η θαλάσσια δύναμις εις την ιστορία της Βυζ. Αυτοκρατορίας	K. A. Αλεξανδρής	9€
22.	Η ρίμα του παλιού ναυτικού	M. Πέρρας.....	3,5€
23.	Ο Στόλος του Αιγαίου 1912-1913. Έργα και ημέραι	Δ. Φωκάς	7€
24.	Το Ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων (4τομο)	M. Σίμφας	73€
25.	Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων ΣΝΔ	A. Δημητρακόπουλος	
	Τόμοι 1-2, οι Τάξεις Εισόδου 1884 – 1950.....		15€
	Τόμος 3, οι Τάξεις Εισόδου 1951 – 1973		8,50€
26.	Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα Σχολής..... Ναυτοπαίδων – ΣΔΥΝ – ΣΜΥΝ 1946 – 2000	E. Σφακτός	8€
27.	Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του '21	Δ. Λισμάνης	7€
28.	Αρμενίζοντας τα πελάγα των ναυτικών αναμνήσεων	M. Μάστρακας	15€
29.	Ιστορικών περί Φάρων των Ελληνικών Ακτών.....	Σ. Λυκούδης	5,50€
30.	Ιστορία της ΣΝΔ μετά συναφών γεγονότων, 1971 - 2010	M. Μάστρακας.....	15€
31.	«Ναύαρχος Πάυλος Κουντουριώτης (1855-1935) μια ψυχολογική προσέγγιση	A. Διαμαντής	5€

Σημ: Η έκδοση με α/α 24, 26, 27, 28 διατίθεται από ΕΑΑΝ. Η έκδοση με α/α 27 διατίθεται και στο Σ.Α./ΣΜΥΝ.
Το α/α 4 διατίθεται και από το ΤΕΣ.

ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΡΤΙΟΣ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ -ΜΑΪΟΣ

1/3/1941. Συμπλοκή δύο ελληνικών καϊκιών μετασκευασμένων σε ναρκαλιευτικά με ιταλικό υποβρύχιο. Το επεισόδιο έγινε μετά την κατάληψη της Χιμάρας από τον Ελληνικό Στρατό. Ο οπλισμός των δύο ναρκαλιευτικών ήταν μόνο ένα φορητό πυροβόλο που υπήρχε στο πετρελαιοκίνητο του Σημαιοφόρου Σπυρομήλιου. Το ιταλικό υποβρύχιο χρησιμοποίησε το πυροβόλο του και τα δύο Α/Α πολυβόλα του. Αν και η μονομαχία ήταν άνιση, η δράση του Σημαιοφόρου Πύρρου Σπυρομήλιου υποχρέωσε το εχθρικό υποβρύχιο σε κατάδυση και απομάκρυνση.

2/3/1913. Τμήμα του Ελληνικού Στόλου αποβιβάζει αγήματα στη ν. Σάμο και κηρύσσει την ένωση της με την Ελλάδα.

5/3/1829. Ο Αρχιστράτηγος Τσωρτς αναγκάζει την τουρκική φρουρά στη οχυρή Βόνιτσα να παραδοθεί έπειτα από στενό αποκλεισμό που διαρκούσε από τα μέσα του προηγούμενου μήνα. Στην προσπάθεια αυτή είχε πολύτιμη προσφορά το Ελληνικό Ναυτικό. Ο Καποδίστριας εξέφρασε την ικανοποίησή του στον Αρχιστράτηγο Τσωρτς και στον Διοικητή του Στολίσκου του Αμβρακικού Αντώνιο Κριεζή.

7/3/1948. Η επίσημη τελετή ενσωμάτωσης των Δωδεκανήσων στην Ελλάδα. Η τελετή αυτή επισημοποιεί τη Συνθήκη Ειρήνης (10 Φεβρουαρίου 1947), σύμφωνα με το οποίο τα Δωδεκάνησα αποδίδονται στην Ελλάδα.

10/3/1923. Το επίτακτο ναυαγοσωστικό της εταιρείας Ζαλοκώστα που χρησιμοποιείτο για μεταφορά του προσωπικού μεταξύ Πειραιά - Ναυστάθμου βυθίστηκε την 10η Μαρτίου του 1923 εξαιτίας αιφνίδιας κακοκαιρίας και νοτίων ανέμων έξω από το λιμάνι του Πειραιά. Ήταν η ένα από τα μεγαλύτερα εν καιρώ ειρήνης δυστυχήματα του Πολεμικού Ναυτικού. Πνίγηκαν συνολικά 297 άτομα (12 Αξιωματικοί, 87 Υπαξιωματικοί, 193 Ναύτες και 5 Τεχνίτες).

12/3/1910. Πραγματοποιείται στο Λιβόρνο η καθέλκυση του θωρηκτού «ΑΒΕΡΩΦ». Τα έξοδα ναυπήγησης του θωρηκτού καλύφθηκαν κατά ένα μεγάλο ποσοστό από δωρεά του Γ. Αβέρωφ του οποίου το όνομα δόθηκε τιμητικά στο πλοίο.

13/3/1829. Ύστερα από θαλάσσιο αποκλεισμό από το πολεμικό πλοίο «ΕΛΛΑΣ» με Πλοίαρχο τον Ανδρέα Μιαούλη και συνοδεία άλλων μικρότερων πλοίων, το φρούριο Αντιρρίου παραδίδεται.

15/3/1997. Επιχείρηση απεγκλωβισμού ξένων υπηκόων από τη φλεγόμενη Αλβανία λόγω της κατάρρευσης του παρατραπεζικού συστήματος. Στην επιχείρηση συμμετείχαν η φρεγάτα «ΑΙΓΑΙΟΝ», η πυραυλάκατος «ΚΑΒΑΛΟΥ-ΔΗΣ», το ναρκαλιευτικό «ΚΛΕΙΩ» και η τορπιλάκατος «ΛΑΙΛΑΨ».

23/3/1941. Το Υποβρύχιο «ΤΡΙΤΩΝ» με κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Διονύσιο Ζέπο βάλλει τέσσερεις τορπίλες στο ιταλικό επιβατηγό «CARNIA» (5.541 τόνων) επιτυγχάνοντας την βύθισή του.

26/3/1821. Πρώτο από όλα τα νησιά επαναστατούν οι Σπέτσες στις 26 Μαρτίου και αμέσως έθεσαν στην διάθεση της Επανάστασης το στόλο τους που αποτελείτο από 53 πλοία. Από τους πρώτους η χήρα Μπουμπουλίνα με δικά της έξοδα εξόπλισε δικό της στολίσκο και απέκλεισε τον κόλπο του Ναυπλίου.

29/3/1826. Έρχεται ο Κόχραν στην Ελλάδα και αναλαμβάνει την ηγεσία του επαναστατημένου εθνικού στόλου.

30/3/1822. Η καταστροφή της Χίου. Ο στόλαρχος του Οθωμανικού Στόλου Αλή Ζαδέ, ο αποκαλούμενος και Καρά Αλή, αποβιβάζει στρατό στο νησί και προβαίνει σε λεηλασίες και σφαγές.

2/4/1943. Το Υποβρύχιο «ΚΑΤΣΩΝΗΣ» (Κυβερνήτης Αντιπλοίαρχος Βασίλειος Λάσκος) τορπιλίζει γερμανική ναρκοθέτιδα στο Γύθειο μετά από πληροφορίες εθελοντή ναύτη που επέβη του υποβρυχίου κατά τη διάρκεια της περιπολίας.

3/4/1944. Προσχώρηση των πληρωμάτων του Βασιλικού Ναυτικού στην ανταρσία των στρατιωτικών σωμάτων στην Αλεξάνδρεια. Η ανταρσία εκδηλώθηκε πρώτα με την οργάνωση επαναστατικών επιτροπών διόπων και ναυτών.

ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΜΑΡΤΙΟΣ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ -ΜΑΪΟΣ

4/4/1941. Το torπιλοβόλο «ΠΡΟΥΣΑ» ευρισκόμενο στην Κέρκυρα, με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Νικόλαο Κοτσιλίρη, δέχθηκε γερμανική αεροπορική επίθεση. Το πλοίο υπέστη πολλές ζημιές και αυτοβυθίστηκε στο λιμάνι της Κέρκυρας.

4/4/1942. Γερμανικά αεροσκάφη βυθίζουν το Υ/Β «ΓΛΑΥΚΟΣ» στη Μάλτα, όπου βρισκόταν για εργασίες επισκευής.

5/4/1827. Ίδρυση Εθνικού Στόλου με το Ι΄ Ψήφισμα της Γ΄ Εθνικής Συνέλευσης των Ελλήνων. Δημοσιεύτηκε στη «Γενική Εφημερίδα» την 7η Σεπτεμβρίου του 1827.

6/4/1941. Μετά τη νίκη των Ελλήνων επί των Ιταλών, η οποία απέδειξε σε όλο τον κόσμο ότι ο Άξονας δεν ήταν αήττητος, η Γερμανία κηρύττει τον πόλεμο στην Ελλάδα.

8/4/1827. Το βρίκι «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ», η γολέττα «ΑΣΠΑΣΙΑ», το βρίκι «ΑΡΗΣ», το τρικάρτο «Θεμιστοκλής» και το ατμοκίνητο «Καρτερία» με Κυβερνήτη και Αρχηγό της μοίρας τον Φρανκ Άμπνευ Άστιγξ αιχμαλωτίζουν οκτώ φορτηγά τουρκικά πλοία με εφόδια για τον Κιουτάχ στον Παγασσικό Κόλπο. Ιδίως η «ΚΑΡΤΕΡΙΑ» δημιούργησε αρκετές ζημιές στο φρούριο του κόλπου. Στη συνέχεια από την πλευρά του νέου Τρίκερι τα ελληνικά πλοία βύθισαν δύο τουρκικές γολέττες και ένα βρίκι.

12/4/1941. Το πλωτό νοσοκομείο «Αττική» βυθίζεται κατά τη διάρκεια γερμανικής αεροπορικής επιδρομής στον όρμο του Καφηρέως. Μεταξύ των απολεσθέντων είναι και ο Πλοίαρχος Δημήτριος Μελετόπουλος.

14/4/1941. Αεροπορική επίθεση κατά του αντιτορπιλικού «Β. Γεώργιος». Παρά τις προσπάθειες για την αποκατάσταση και διάσωσή του, το πλοίο περιήλθε στα χέρια των Γερμανών οι οποίοι το μετονόμασαν σε «Hermes».

18/4/1829. Υψώνεται στο Ιτς Καλέ, στο φρούριο της Ναυπάκτου η Ελληνική Σημαία. Η τουρκική φρουρά παραδόθηκε έπειτα από σφοδρές μάχες και έντονο αποκλεισμό του Ελληνικού Ναυτικού υπό τον Ανδρέα Μιαούλη.

20/4/1941. Το αντιτορπιλικό «ΨΑΡΑ» δέχεται την Κυριακή του Πάσχα γερμανική αεροπορική επίθεση στον κόλπο των Μεγάρων. Το πλοίο πριν βυθιστεί καταρρίπτει τρία γερμανικά αεροσκάφη. Οι επιζώντες, εκτός του Πλωτάρχη Παναγιώτη Μακαρώνα, ακολούθησαν τον Κυβερνήτη Αντιπλοίαρχο Παναγιώτη Κώνστα στην Αλεξάνδρεια προκειμένου να συνεχίσουν τον αγώνα.

21/4/1941. Το αντιτορπιλικό «ΘΥΕΛΛΑ» με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Παναγιώτη Δαμιράλη βυθίζεται έπειτα από γερμανική αεροπορική επίθεση στη Βουλιαγμένη.

21/4/1944. Ανάληψη της Αρχηγίας του Στόλου από τον Αντιναύαρχο Παναγιώτη Βούλγαρη σε αντικατάσταση του Υποναύαρχου Κωνσταντίνου Αλεξανδρή. Προηγήθηκε στις 19 Απριλίου αγγλοελληνική σύσκεψη με αντικείμενο την αντιμετώπιση των στασιαστών και την τύχη του Ελληνικού Στόλου.

22/4/1941. Το αντιτορπιλικό «ΥΔΡΑ» βομβαρδίστηκε ανηλεώς από γερμανικά αεροσκάφη στο Σαρωνικό με αποτέλεσμα τη βύθισή του.

23/4/1941. Το torπιλοβόλο «ΔΩΡΙΣ» με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Μάρκο Βερροϊόπουλο δέχεται γερμανική αεροπορική επίθεση στον όρμο της Ραφίνας και λόγω αδυναμίας απόπλου, διετάχθη η αυτοβύθισή του.

23/4/1944. Ανακατάληψη από το Άγημα Εμβολής του αντιτορπιλικού «Ιέραξ» και των κορβेटών «Αποστόλης» και «Σαχτούρης» που είχαν καταληφθεί από στασιαστές με αρκετούς νεκρούς και τραυματίες. Μέχρι το τέλος της ημέρας παραδίδονται και οι στασιαστές των υπόλοιπων πλοίων που ναυλοχούσαν στο λιμένα της πόλης της Αλεξάνδρειας

25/4/1825. Η Έξοδος του «ΑΡΕΩΣ» του Τσαμαδού από τον όρμο του Ναβαρίνου. Αν και είχε αποκλειστεί από ισχυρά αιγυπτιακή μοίρα και παρόλο που ο διάπλους από τα στενά Πυλίας-Σφακτηρίας καλυπτόταν δια φράγματος πυρός από τα εκατέρωθεν των στενών επάκτια φρούρια, εν τούτοις κατόρθωσε να διασπάσει τον κλοιό υπό τον

ΕΠΕΤΕΙΟΛΟΓΙΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΡΤΙΟΣ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ -ΜΑΪΟΣ

νέο κυβερνήτη του Ν. Βότση, διότι ο προηγούμενος, ο Α. Τσαμαδός είχε φονευθεί και να διαφύγει με πολλές ζημιές και με πολλές απώλειες.

25/4/1941. Το ναρκαλιευτικό «ΠΛΕΙΑΣ» δέχεται γερμανική αεροπορική επίθεση στο λιμάνι των Πατρών. Ανάμεσα στους νεκρούς ήταν ο Υποπλοίαρχος Κρυσταλλίδης.

26/4/1886. Οι πρεσβευτές της Αγγλίας, Ιταλίας, Ρωσίας και Αυστροουγγαρίας ανήγγειλαν στην κυβέρνηση Δηλιγιάννη την απόφαση των κυβερνήσεων τους να αποκλείσουν τα ελληνικά παράλια ώσπου η ελληνική κυβέρνηση να θέσει τις ένοπλες δυνάμεις σε κατάσταση ειρήνης. Η κινητοποίηση των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων ήρθε ως αντίδραση στην πραξικοπηματική προσάρτηση της Ανατολικής Ρωμυλίας από τη Βουλγαρία (6 Σεπτεμβρίου 1885).

27/4/1941. Ναυμαχία του Ματαπά (Ταίναρο). Σημαντικότερη ναυμαχία για την εξέλιξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Ο αγγλικός στόλος πλύνει αποφασιστικά τον ιταλικό. Λόγω ατυχών συνεννοήσεων θα αποτραπεί η συμμετοχή του ελληνικού στόλου στη ναυμαχία.

29/4/1944. Αναίμακτη καταστολή των στασιαζόντων πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού στο Πορτ Σάιτ.

30/4/1825. Είσοδος του ελληνικού στόλου υπό τον Ναύαρχο Α. Μιαούλη στο λιμάνι της Μεθώνης και βύθιση τουρκικών πλοίων.

3/5/1829. Το Μεσολόγγι και το Ανατολικό, με την συνδρομή του ελληνικού στόλου υπό τον Μιαούλη, παραδίδονται στις ελληνικές δυνάμεις έπειτα από συνθηκολόγηση των τουρκικών φρουρών.

5/5/1912. Τα ιταλικά στρατεύματα με επικεφαλής τον στρατηγό Armeglio αποβιβάστηκαν στην Ρόδο και σε λίγες μέρες κατέστειλαν και την τελευταία αντίσταση της τουρκικής φρουράς στο εσωτερικό του νησιού. Οι Έλληνες κάτοικοι του νησιού υποδέχτηκαν τους Ιταλούς στρατιώτες ως ελευθερωτές και τους βοήθησαν στις εκκαθαριστικές επιχειρήσεις.

8/5/1945. Η γερμανική φρουρά στη Ρόδο, υπό τον Στρατηγό Wagner παραδίδεται στους Συμμάχους. Το πρωτόκολλο παράδοσης συνυπογράφεται από τον Κυβερνήτη του αντιτορπιλικού «ΚΡΗΤΗ» Ιάσονα Επαμεινώνδα Θεοφανίδη.

12/5/1943. Το αντιτορπιλικό «ΚΑΝΑΡΗΣ» αποβιβάζει άγημα υπό τον Ανθυποπλοίαρχο Ιωάννη Σεμερτζή στη νησίδα Zebra της Τυνησίας και συλλαμβάνει τη φρουρά της, αποτελούμενη από 120 Γερμανούς και Ιταλούς.

15/5/1941. Το αντιτορπιλικό «ΛΕΩΝ» με Κυβερνήτη τον Πλοίαρχο Πέτρο Πρωτόπαπα βυθίζεται ύστερα από γερμανική αεροπορική επίθεση στον όρμο της Σούδας, όπου είχε ρυμουλκηθεί μερικές μέρες νωρίτερα.

16/5/1911. Παραλαμβάνεται το θωρηκτό «ΑΒΕΡΩΦ» από τον πλοίαρχο Ι. Δαμιανό. Μετά από περιπέτειες έφθασε στο Φάληρο την 1 Σεπτεμβρίου 1911. Η υποδοχή που του έγινε στα γαλανά νερά του Σαρωνικού είναι ανώτερη κάθε περιγραφής.

20/5/1825. Η Ναυμαχία του Καφηρέως. Ο ελληνικός στόλος υπό τον Ναύαρχο Γ. Σαχτούρη καταναυμαχεί τον οθωμανικό στόλο του Χοσρέφ πασά.

20/5/1828. Ο Άμπνευ Φραγκίσκος Άστιγς πέθανε στο λοιμοκαθαρτήριο της Ζακύνθου σε ηλικία 34 μόλις ετών. Ο ηρωικός φιλέλληνας επλήγη θανάσιμα κατά την ανεπιτυχή επιχείρηση κατάληψης του Ανατολικού.

22/5/1973. Κίνημα του Πολεμικού Ναυτικού κατά της επιβληθείσας δικτατορίας στην Ελλάδα. Το αντιτορπιλικό «Βέλος», με Κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Νικόλαο Παππά, εγκατέλειψε νατοϊκή άσκηση και κατέπλευσε στις 25/5 στο λιμάνι Φιουμιτσίνο της Ιταλίας, δίνοντας διεθνή δημοσιότητα στο κίνημα.

27/5/ 1824. Η καταστροφή της Κάσου. Ο αιγυπτιακός στόλος υπό τον Ισμαήλ Γιβραλτάρ αποβίβασε τρεις χιλιάδες Αλβανούς στο νησί, οι οποίοι το ερήμωσαν.

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Ετήσια Συνδρομή Εσωτερικού

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

Ετήσια Συνδρομή 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 437.00.2001.000022 Εμπορικής - Alpha 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: 210-3484 243 ΦΑΞ: 210-3484 234
e-mail: yin_naftep@navy.mil.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:



Το Υ/Β «Πρωτεύς» εν πλω



Η Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού με την ολοκλήρωση της ψηφιοποίησης του ιστορικού της αρχείου σας παρουσιάζει την πρώτη της ψηφιακή έκδοση.

Το αυθεντικό Μητρώο Πλοίου του θρυλικού Θ/Κ «Γ. ΑΒΕΡΩΦ» σε ψηφιακή μορφή, σε μια καλαίσθητη κασσετίνα με συνοδευτικό κείμενο, ζωντανεύει τις πιο ένδοξες στιγμές του.

Εμπλουτίστε τη βιβλιοθήκη σας.

Δωρίστε το στους φίλους σας.

Διατίθεται από το ΠΝΜ Θ/Κ «Γ. ΑΒΕΡΩΦ», την ΥΙΝ και τον ΠΟΝ «Θ/Κ ΑΒΕΡΩΦ» και στο πρατήριο του ΠΟΝ.

Τιμή πώλησης : 5€



Νησος Κίναρος

