

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Ναυτική Επιθεώρηση



Τεύχος 608

Τόμος 179ος

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Ιούνιος - Ιούλιος - Αύγουστος 2019

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



ΝΑΥΑΡΧΟΥ ΣΤΑΜ. ΠΛΑΤΣΟΥΚΑ Β.Ν.

ΤΑΞΕΪΔΙΑ & ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

Αναμνήσεις ενός παλαιού Ναυάρχου
1892 - 1920

Επιμέλεια αντιναυάρχου ε.α.
Α. Δημητράκοπουλου Π.Ν.



ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΑΘΗΝΑ 2019

Τιμή Πώλησης

8 €

Ταξίδια και πολεμικά γεγονότα

βόλκι από τον κόλπον του Μ...
Ευρωπαϊκής Ουδέν κόνον λιμνής
μπος, τον οποίον παρακολου
απομακρυσμένης πλάτης, κόνον
μπος της Τρέβις του αρχαίου
αίματος φέρονται ως την δια
Έπειτα δε πάλιν, οι Αγγλοί του
Αυθιγίαν της αρχαιότητας
εξάρτησαν ως το Σινόν του Ου
σημειώσαντες, καταπλεκόμενοι εν
σημειώσαντες, καταπλεκόμενοι εν
σημειώσαντες, καταπλεκόμενοι εν



Ο κυβερνήτης επισκέφθη τον Ραββί Μ...
παιών, όστις εξήγγισεν πληροφορίας δι
σημειώσαντες, καταπλεκόμενοι εν
σημειώσαντες, καταπλεκόμενοι εν
σημειώσαντες, καταπλεκόμενοι εν

...παραλλήλως η παραλλ...



...παραλλήλως η παραλλ...

Ναυτική Επιθεώρηση

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ Εκδηλώσεις - φωτογραφίες.....	8	Χρήστος Σκλιβάνος, αρθρογράφος Ανάλυση Πληροφοριών και Στρατηγικός Αιφνιδιασμός Η περίπτωση του Pearl Harbor.....	80
Πανηγυρικός λόγος στην 46η επέτειο του κινήματος του Ναυτικού και της ανταρσίας του Αντιτορπηλικού «Βέλος».....	32	Αντώνιος Μανιάτης, Δικηγόρος ΠΕΙΡΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ.....	94
Γεώργιος Στογιάννης, Πλοίαρχος Ε.Ν. Πόλεμοι και Εμπορικό Ναυτικό Ιράν-Ιράκ.....	40	Ιωάννης Βλάχος, Πλωτάρχης ΠΝ Η Παναγία της Έλλης. Η Έλλη της Ελλάδας.....	106
Γαβριήλ Συντομόρου, φιλόλογος Μεταξύ Πλαταμώνα και Κατερίνης στον πόλεμο του 1897.....	52	Θεμιστοκλής Ζανίδης, Ανθυπαασπιστής ΗΝ/ΔΒ Ο Θαλάσσιος ανταγωνισμός ΛΔ Κίνας-ΗΠΑ.....	114
Σπυρίδων Παπαιωάννου, Πλοίαρχος (ΥΙ) ΠΝ Επιδημιολογία της Στεφανιαίας Νόσου στην Ελλάδα.....	58	Ιστορικά Παραλειπόμενα.....	122
Αντώνιος Ζωιδάκης, Αντιναύαρχος (εα) ΠΝ Τα καταδρομικά της Μεγάλης Κρητικής Επανάστασης 1866-69.....	66	Αναμνήσεις από τη ζωή στο ΠΝ.....	132
		Ιωάννης Σ. Θεοδωράτος Ειδήσεις από το περικόπιο.....	136
		Δελτίο Ενημέρωσης.....	140

ΕΤΟΣ 97ο - ΤΕΥΧΟΣ 608 ΤΟΜΟΣ 179ος
Ιούνιος-Ιούλιος-Αύγουστος 2019

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ:

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

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΕΚΔΟΤΗΣ: Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ:

Πλοίαρχος Ι. Διαμαντάκης ΠΝ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΤΑΞΗΣ:

Πλοίαρχος Ι. Διαμαντάκης ΠΝ
Πλοίαρχος Α. Νικηφόρος ΠΝ
Πλοίαρχος Π. Φιλιππίδης ΠΝ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΛΗΣ:

Υποπλοίαρχος (Ο) Α. Παπαδημητρίου ΠΝ
Υποπλοίαρχος (Ο) Π. Γέροντας ΠΝ
Σημαιοφόρος (Ε) Β. Οικονόμου ΠΝ

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ:

Σημαιοφόρος (Ε) Ι. Κορακάκης ΠΝ

ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ - ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: ΤΗΛ. 210-3484243

Σημαιοφόρος (Ε) Β. Οικονόμου ΠΝ
Σημαιοφόρος (Ε) Ι. Κορακάκης ΠΝ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ: Τηλ. 210-3484136

Ανθυπαασπιστής (ΔΙΑΧ) Α. Μανανά

Ετήσια Στρατ. Προσωπικού ε.ε. και ε.α. και Πολιτικού Προσωπικού (Πολεμικού Ναυτικού).....	10€
Ετήσια Ιδιωτών, Νομικών Προσώπων.....	12€
Ετήσια Συνδρομή Κύηρου.....	30€
Τιμή Τεύχους.....	3€

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.

ΞΕΩΦΥΛΛΟ - ΟΠΙΣΘΟΦΥΛΛΟ: Ο κυβερνήτης Πλωτάρχης Ε. Χανδρινός ΠΝ του Α/Γ «ΛΕΣΒΟΣ» που πήρε μέρος στις επιχειρήσεις κατά της τουρκικής εισβολής στην Κύπρο.

ΕΚΤΥΠΩΣΗ:

PressiousArvanitidis ABEE



Αγαπητοί συνάδελφοι, αγαπητοί αναγνώστες,

Το τεύχος της Ναυτικής Επιθεώρησης που κρατάτε στα χέρια σας μπορεί να χαρακτηριστεί πολυσυλλεκτικό, καθώς έγινε προσπάθεια να ενταχθούν ποικίλα και ενδιαφέροντα ερευνητικά θέματα. Ξεχωρίζουν τα πονήματα του Νομικού κ. Χρήστου Σκλιβάνου με θέμα «Ανάλυση Πληροφοριών και Στρατηγικός Σχεδιασμός. Η περίπτωση του Pearl Harbor», του Πλοιάρχου (ΥΙ) Σπυρίδωνα Παπαϊωάννου Διευθυντή Β' Καρδιολογικής Κλινικής του Ναυτικού Νοσοκομείου Αθηνών με θέμα «Επιδημιολογία της Στεφανιαίας Νόσου στην Ελλάδα» και το «Πειρατικό Δίκαιο» του δικηγόρου παρ' Αρείω Πάγω κ. Αντωνίου Μανιάτη. Στο μεν πρώτο γιατί ο συγγραφέας ερμηνεύει και αναλύει ένα σπουδαίο ιστορικό γεγονός, όπως η αιφνιδιαστική αεροπορική επίθεση των Ιαπώνων εναντίον του Αμερικανικού Στόλου στο Pearl Harbor, μέσα από την μεθοδολογία και τα συστήματα ερμηνείας της πληροφορίας, στο δεύτερο γιατί παρουσιάζεται μία νόσος η οποία δυστυχώς απασχολεί την καθημερινότητα πολλών συνανθρώπων μας και στο τρίτο γιατί αναλύεται η νομική πλευρά του φαινομένου της θαλάσσιας πειρατείας, μιας διαχρονικής απειλής η οποία παρουσιάζει ιδιαίτερη έξαρση τα τελευταία χρόνια. Επιπρόσθετα ο Ανθυπασπιστής (ΗΝ/ΔΒ) Θεμιστοκλής Ζανίδης σε άρθρο του προσεγγίζει και αναλύει τις πτυχές του ανταγωνισμού ΛΔ Κίνας – ΗΠΑ, ένα ζήτημα επίκαιρο λόγω των παγκόσμιων εξελίξεων και ενώ παρατηρείται μια ένταση του επί της Αμερικανικής προεδρίας Τραμπ.

Το κίνημα του Ναυτικού αποτελεί κορυφαία στιγμή αντιδικτατορικής δράσης, με περιεχόμενο ουσιαστικό και συμβολικό. Αποτελεί μία από τις κορυφαίες δράσεις των στελεχών του Πολεμικού Ναυτικού, η οποία κοσμήει τη σύγχρονη ιστορία του. Στο τεύχος αυτό περιλαμβάνονται οι ομιλίες του κ. Α/ΓΕΝ και του Ακαδημαϊκού κ. Σωτήρη Ριζά, κεντρικού ομιλητή της φετινής εκδήλωσης στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, για την 46^η επέτειο του κινήματος του ναυτικού και της ανταρσίας του αντιτορπιλικού ΒΕΛΟΣ.

Το τεύχος τιμά ιδιαίτερα το Εμπορικό μας Ναυτικό και αναδεικνύει τη συμβολή του σε πρόσφατες πολεμικές συγκρούσεις, μέσα από το άρθρο του «παλαιμάχου» καπετάνιου Γεώργιου Στογιάννη. Η γλαφυρή του αφήγηση πραγματικά ζωντανεύει τις αναμνήσεις του από τον αιματηρό πόλεμο Ιράν – Ιράκ (1980 – 1988) και μέσα από το κείμενο ξεδιπλώνεται το δράμα και η φρίκη του πολέμου, αλλά και το μεγαλείο ψυχής και η πίστη στα ιδεώδη και τις αξίες του ανθρωπισμού και της αλληλεγγύης, θεμελιώδη στοιχεία που διακρίνουν όλα τα ελληνικά πληρώματα ανεξάρτητα σε ποιο ναυτικό(εμπορικό ή πολεμικό) ανήκουν. Ο φιλόλογος κ. Γαβριήλ Συντομόρου στο άρθρο του με θέμα «Μεταξύ Πλαταμώνα και Κατερίνης στον Πόλεμο του 1897» αναδεικνύει τη θυσία

για την ελευθερία της πατρίδας, του πρώτου απόφοιτου της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων που έπεσε εν ώρα καθήκοντος, του ήρωα του Πολεμικού Ναυτικού Ανθυποπλοιάρχου Εμμανουήλ Αντωνιάδη ΒΝ. Ο Αντιναύαρχος ε.α. Αντώνιος Ζωιδάκης ΠΝ αναλύει στο ομώνυμο άρθρο του τη δράση των εμπορικών καταδρομικών στην Κρητική Επανάσταση του 1866. Τα καταδρομικά αυτά υποστήριζαν τους επαναστατημένους Κρήτες με εφόδια, πολεμοφόδια και εθελοντές.

Το τεύχος συμπληρώνεται από τα επετειακά κείμενα που αφορούν στον άνανδρο τορπιλισμό της «ΕΛΛΗΣ» από Ιταλικό υποβρύχιο την 15 Αυγούστου του 1940, πριν την κήρυξη του Ελληνο-ιταλικού πολέμου, του μέχρι πρότεινος Υπάρχου της φρεγάτας «ΕΛΛΗ» Πλωτάρχη Ιωάννη Βλάχου ΠΝ, με τίτλο «Η Παναγία της ΕΛΛΗΣ. Η ΕΛΛΗ της Ελλάδας», καθώς και στα θλιβερά γεγονότα της εισβολής και διχοτόμησης της Κύπρου το 1974, που παρά το αρνητικό για τον Ελληνισμό αποτέλεσμα της παράνομης κατοχής του 38% του νησιού από την Τουρκία, αναδεικνύονται μορφές και πράξεις Ελλήνων Αξιωματικών και πληρωμάτων του ΠΝ, που μπορούν να χαρακτηριστούν ηρωικές και συνάμα τραγικές.

Την ύλη του παρόντος τεύχους ολοκληρώνουν οι σταθερές μας στήλες «Ιστορικά Παραλειπόμενα», «Αναμνήσεις από τη ζωή στο ΠΝ» και «Ειδήσεις από το περισκόπιο». Στα «Ιστορικά Παραλειπόμενα» παρατίθεται το δεύτερο ταξίδι με το καταδρομικό «ΕΛΛΗ», του Προέδρου της Ελληνικής Κυβέρνησης Ελευθέριου Βενιζέλου, από το λιμάνι του Πειραιά στον Ιταλικό ναύσταθμο του Τάραντα της Νότιας Ιταλίας το Δεκέμβριο του 1919, ενώ στις «Αναμνήσεις από τη ζωή στο ΠΝ» παρουσιάζεται το ρεκόρ ταχείας ανάδυσης και ενεργοποίησης του πυροβόλου του υποβρυχίου «ΠΙΠΙΝΟΣ» το 1943, μεσούντος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Όλα τα κείμενα ζωντανεύουν την εποχή και αναδεικνύουν τα σεμνά ήθη, το δαιμόνιο της φυλής, καθώς και τις υπέρτατες αξίες της ελευθερίας και της εθνικής υπερηφάνειας, τις οποίες διαχρονικά και με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, τίμησαν τα ελληνικά πληρώματα του πολεμικού ναυτικού.



Η Επιτροπή Σύνταξης

Ακολουθείστε μας στο facebook και στη σελίδα μας στο διαδίκτυο για να ενημερώνεστε έγκαιρα για τις δραστηριότητες και τις εκδηλώσεις της ΥΙΝ



Ο Υποπλοίαρχος Ελευθέριος Τσομάκης Π.Ν και Κυπριακές Τ/Α στον ΞΥΛΟΦΑΓΟ (ΠΟΤΑΜΟ) 2η μοίρα

Η Τουρκική Εισβολή στην Κύπρο

Το πραξικόπημα εναντίον του τότε Προέδρου της Κυπριακής Δημοκρατίας, Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, χρησιμοποιήθηκε ως αφορμή από την Τουρκία προφασισόμενη την απειλή κατά της ασφάλειας των τουρκοκυπρίων πολιτών, να εισβάλει στην Κύπρο στις 20 Ιουλίου 1974 (Αττίλας Ι). Την ημέρα αυτή τουρκικές δυνάμεις αποβιβάστηκαν στην Κερύνεια και οι μάχες τερματίστηκαν στις 23 Ιουλίου 1974 (η ανακωχή είχε κηρυχθεί από τις 22 Ιουλίου). Στις 14 Αυγούστου 1974 ξεκίνησε η δεύτερη επιχείρηση των Τούρκων κατά της Κύπρου, γνωστή ως Αττίλας ΙΙ και διήρκεσε τρεις ημέρες. Οι συγκρούσεις σταμάτησαν στις 17 Αυγούστου 1974, ενώ από τις 25 του ίδιου μήνα, με πρωτοβουλία του τότε Γ.Γ. του ΟΗΕ ξεκίνησαν διαπραγματεύσεις για την επίλυση του Κυπριακού ζητήματος, το οποίο παραμένει άλυτο μέχρι σήμερα.

Ανάμεσα στα πρώτα θύματα της τουρκικής εισβολής, ήταν το ηρωικό πλήρωμα της τορπιλακάτου Τ/Α-3. Το βράδυ της 19ης Ιουλίου 1974, δύο τουρκικές ναυτικές δυνάμεις εντοπίστηκαν από το Σταθμό Εγκαίρου Προειδοποίησης στο ακρωτήριο Αποστ. Ανδρέας, μία να κινείται με κατεύθυνση προς τον κόλπο Αμμοχώστου και η άλλη με κατεύθυνση προς Κορμακίτη στην Κερύνεια. Η πρώτη ήταν παραπλανητική, ενώ η δεύτερη αποτελούσε το κύριο σώμα των τουρκικών αποβατικών δυνάμεων. Το Αρχηγείο Ενόπλων Δυνάμεων (ΑΕΔ) εκτίμησε ότι οι Τούρκοι εκτελούσαν ασκήσεις. Κατά τις 03:00 τα ξημερώματα της 20ης Ιουλίου ο Διοικητής της Ναυτικής Διοίκησης Κύπρου (ΝΔΚ) Αντιπλοίαρχος Γ. Παπαγιάννης Π.Ν διέταξε τις Ναυτικές Διοικήσεις και τα πολεμικά πλοία στο νησί, να τεθούν σε κατάσταση συναγερμού. Στις 04:50 το πρωί οι τορπιλακάτοι Τ/Α-2 και Τ/Α-6 που βρισκόταν στη Ναυτική Βάση Χρυσούλης, διατάχθηκαν να πλεύσουν προς τις θέσεις απόκρυψης. Την ίδια ώρα περίπου διατάχθηκαν οι

δύο τορπιλακάτοι της Κερύνειας Τ/Α-1 και Τ/Α-3 να πλεύσουν προς την τουρκική αποβατική δύναμη και να επιτεθούν.

Οι τορπιλακάτοι Τ/Α-1 και Τ/Α-3 βρέθηκαν αντιμέτωποι με υπέρτερες και σημαντικά ισχυρότερες εχθρικές ναυτικές δυνάμεις. Πέραν τούτου, είχαν να αντιμετωπίσουν και τα αεροσκάφη της τουρκικής πολεμικής αεροπορίας, με τα περιορισμένα αντιαεροπορικά μέσα που διέθεταν. Όμως οι ηρωικοί κυβερνήτες τους δεν δίστασαν ούτε στιγμή, έχοντας πλήρη συναίσθηση του ρόλου και της ιστορικής ευθύνης που τους είχε αναθέσει η πατρίδα. Η Τ/Α-1 με κυβερνήτη τον Σημαιοφόρο (ΣΕΑ/Μ) Ν. Βερύκιο προσβλήθηκε στις 05:10 από τουρκικό αεροσκάφος και προσάραξε στις βόρειες ακτές της Κερύνειας. Την ίδια στιγμή, η τορπιλακάτος Τ/Α-3 με κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο Ελευθέριο Τσομάκη Π.Ν, συνέχιζε απτότητα να κινείται με μέγιστη ταχύτητα κατά της εχθρικής ναυτικής δύναμης. Είκοσι λεπτά αργότερα και ενώ ετοιμαζόταν να εξαπολύσει τορπιλική επίθεση κατά των εχθρικών πλοίων, προσβλήθηκε από σφοδρά πυρά τουρκικών αεροσκαφών και βυθίστηκε αΐτανδρη (εκτός από τον Αρχικελευστή (ΣΗΜ) Διονύσιο Μαγέτο, που κατάφερε τελικά να σωθεί σοβαρά τραυματισμένος).

Μία άλλη ηρωική πτυχή του θαλάσσιου αγώνα κατά την τουρκική εισβολή στην Κύπρο, ήταν εκείνη του ελληνικού αρματαγωγού «ΛΕΣΒΟΣ». Το «ΛΕΣΒΟΣ» με κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Ελευθέριο Χανδρινό Π.Ν. είχε αποπλεύσει στις 20 Ιουλίου 1974 από την Αμμόχωστο και επέστρεψε στην Ελλάδα μετά από αντικατάσταση της Ελληνικής Δύναμης Κύπρου (ΕΛΔΥΚ). Το πρωί της ίδιας ημέρας διατάχθηκε από το ΓΕΝ να πλεύσει στην Πάφο και να αποβιβάσει την αντικατασταθείσα δύναμη της ΕΛΔΥΚ. Το απόγευμα αγκυροβόλησε στην Πάφο και ξεκίνησε η αποβίβαση. Κατά την εκεί παραμονή του ελληνικού πλοίου, ο Διοικητής Εθνοφρουράς Πάφου ζήτησε από τον Κυβερνήτη να προσβάλει με τα πυροβόλα του πλοίου του, μια οικία στην οποία είχε υψωθεί η τουρκική σημαία και αποτελούσε το διοικητήριο των τουρκοκυπριακών δυνάμεων της περιοχής. Ο Πλωτάρχης Χανδρινός ικανοποίησε το αίτημα και το πλοίο μέχρι





Ο Πλωτάρχης Ελευθέριος Χανδρινός ΠΝ και το ΑΓ «ΛΕΣΒΟΣ»

να αποπλεύσει από την Πάφο, είχε ρίξει περί τα 900 βλήματα κυρίου οπλισμού, επιτυγχάνοντας έτσι αφενός την προστασία του ίδιου του πλοίου και των οπλιτών της ΕΛΔΥΚ που αποβιβάζονταν και αφετέρου την πολύτιμη υποστήριξη των φίλιων δυνάμεων στην περιοχή και την διατήρηση των θέσεων τους.

Από υποκλοπές σημάτων που ακολούθησαν της προσβολής τουρκοκυπριακών θέσεων με το ναυτικό πυροβολικό του αρματαγωγού «ΛΕΣΒΟΣ» στην περιοχή της Πάφου, προέκυψε ότι οι τουρκοκύπριοι πριν παραδοθούν, ανέφεραν στο αρχηγείο τους ότι προσβλήθηκαν από Ελληνικά πολεμικά πλοία. Το Τουρκικό Γενικό Επιτελείο με τη σειρά του, έλαβε το σήμα της τουρκοκυπριακής διοίκησης Λευκωσίας, συμπεραίνοντας ότι η Ελλάδα αποβίβαζε στρατεύματα στην Πάφο για να στηρίξει τους Ελληνοκύπριους. Την άποψη αυτή ενίσχυσε μία αναφορά αεροπορικής αναγνώρισης τουρκικού αεροσκάφους που σημείωνε μάλιστα και τις συντεταγμένες της υποτιθέμενης ελληνικής νηοπομπής που έπλεε προς την Κύπρο. Η Άγκυρα ως τελικός αποδέκτης των αναφορών αυτών, απέστειλε το μεσημέρι της 21ης Ιουλίου 1974, τρία αντιτορπιλικά, καθώς και αεροπορικές δυνάμεις στην περιοχή. Τελικά οι λανθασμένες επιχειρησιακές πληροφορίες και εκτιμήσεις του τουρκικού επιτελείου περί δράσης ελληνικής ναυτικής δύναμης στην Πάφο, σε συνδυασμό με την εμπνευσμένη τακτική κίνηση του κυβερνήτη του αρματαγωγού «ΛΕΣΒΟΣ» να κινηθεί νότια και όχι δυτικά (προς την Ελλάδα) όπως ήταν αναμενόμενο -η οποία δημιούργησε σύγχυση ως προς την ύπαρξη και θέση ελληνικών πλοίων στην περιοχή- οδήγησαν σε αμοιβαίες παρεμβολές στις τουρκικές αεροναυτικές δυνάμεις, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα κατά τη συμπλοκή μεταξύ του τουρκικού Πολεμικού Ναυτικού και τουρκικής Πολεμικής Αεροπορίας, να προσβληθεί και να βυθιστεί το τουρκικό αντιτορπιλικό «ΚΟΚΑΤΕΡΕ» και να υποστούν σοβαρές ζημιές τα άλλα δύο αντιτορπιλικά «ΑΔΑΤΕΡΕ» και «ΣΑΚΜΑΚ».

Το αρματαγωγό «ΛΕΣΒΟΣ» μετά τον απόπλου του από την Πάφο τις απογευματινές ώρες της 20ης Ιουλίου, κινήθηκε προς νότο με σκοπό την ταχύτερη δυνατή απομάκρυνση του από την περιοχή των επιχειρήσεων και την απώλεια του ίχνους του από τον εχθρό. Στη συνέχεια,

«αόρατο» πλέον από τα εχθρικά μέσα επιτήρησης, έλαβε δυτική πορεία, εισήλθε στο Ελληνικό FIR και περνώντας ανατολικά της Κρήτης, κατέπλευσε τελικά στη Σητεία στις 22 Ιουλίου 1974.

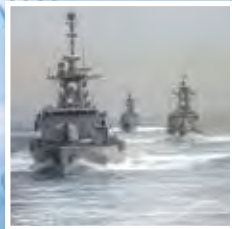
Συμπερασματικά, η προσβολή των εχθρικών δυνάμεων από το πυροβολικό του αρματαγωγού «ΛΕΣΒΟΣ», αρχικά συνέβαλλε στη προστασία του πλοίου και των στρατευμάτων που αποβίβαζε παράλληλα με τη υποστήριξη των ελληνοκυπριακών δυνάμεων στην Πάφο, ενώ στη συνέχεια ο τακτικός ελιγμός κίνησης του πλοίου προς κατεύθυνση μη αναμενόμενη από τον εχθρό προερχόμενη από το ευφυές στρατηγικό πνεύμα του ηρωικού κυβερνήτη του «ΛΕΣΒΟΣ» (think out of the box), επέτρεψαν αφενός στο πλοίο και το πλήρωμα του να επιστρέψει ανέπαφο στην Ελλάδα έχοντας αποφύγει τις τουρκικές αεροναυτικές δυνάμεις που κινήθηκαν για να το βυθίσουν και αφετέρου δημιούργησαν τεράστια σύγχυση στον εχθρό, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τις αμοιβαίες παρεμβολές και την προσβολή τριών τουρκικών αντιτορπιλικών από την ίδια την τουρκική αεροπορία.

Οι ηρωικές πράξεις και η αυτοθυσία των ελληνικών πληρωμάτων κατά την εισβολή στην Κύπρο, εντάχθηκαν στις χρυσές σελίδες του βιβλίου της μακραιώνης παράδοσης του αγώνα της φυλής μας για την υπεράσπιση των πιο πολύτιμων αγαθών, όπως είναι η πατρίδα και η ελευθερία. Το απέδειξαν με τον πλέον ηρωικό τρόπο προσφέροντας στον ιερό αυτό αγώνα την ίδια τους τη ζωή, υπενθυμίζοντας με τη θυσία τους σε όλους εμάς, ότι η μάχη «υπέρ βωμών και εστιών» είναι διαρκής και δεν χωρούν εφησυχασμοί και ολιγωρίες.

Η Επιτροπή Σύνταξης



Ο αντίκτυπος της εισβολής στην Κύπρο στο Διεθνή Τύπο



Εκδηλώσεις

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ



Την Παρασκευή 17 Μαΐου 2019, πραγματοποιήθηκε η τελετή παράδοσης του Αεροσκάφους P-3B Orion ενδιάμεσης λύσης του προγράμματος εκσυγχρονισμού μέσης ζωής και αναβάθμισης επιχειρησιακών συστημάτων (Mid - Life Upgrade - MLU) των αεροσκαφών του Πολεμικού Ναυτικού, στις εγκαταστάσεις της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας (ΕΑΒ) στην Τανάγρα.

Στην τελετή παρέστησαν ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Ευάγγελος Αποστολάκης, ο Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Παναγιώτης Ρήγας, ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ Πτέραρχος Χρήστος Χριστοδούλου, ο Πρέσβης των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, κ. Geoffrey R. Pyatt, ο Σεβασμιότατος Μητροπολίτης Θηβών και Λεβαδείας κ. Γεώργιος, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Νικόλαος Τσούνης ΠΝ, οι Αρχηγοί των Γενικών Επιτελείων των Ενόπλων Δυνάμεων (ΕΔ), Επίτιμοι Αρχηγοί, ο Γενικός Διευθυντής της ΓΔΑΕΕ Αντιναύαρχος ΠΝ (εα) Κ. Κυριακίδης, μέλη του Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου, ο Δήμαρχος Τανάγρας κ. Βασίλειος Περγάλιας, ο Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΕΑΒ κ. Ζαχαρίας Γκίκας, ο Αντιπρόεδρος της Lockheed Martin κ. Ντέννης Πλέσσας και λοιποί προσκεκλημένοι.



Τη Δευτέρα 27 έως την Παρασκευή 31 Μαΐου 2019, διεξήχθη η προγραμματισμένη εθνική τεχνική άσκηση μικρής κλίμακας «ΟΡΜΗ 3/19», στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή βόρειου, κεντρικού και νότιου Αιγαίου με τη συμμετοχή πυραυλακάτων.

Η εν λόγω άσκηση πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του ετήσιου προγράμματος Επιχειρησιακής Εκπαίδευσης μονάδων του Πολεμικού Ναυτικού, με σκοπό τη διατήρηση και επαύξηση της επιχειρησιακής και μαχητικής ετοιμότητας και ικανότητας των συμμετεχόντων.



Την Τρίτη 28 και την Τετάρτη 29 Μαΐου 2019, διεξήχθη προγραμματισμένη άσκηση μικρής κλίμακας στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή Σαρωνικού κόλπου και Μυρτώου Πελάγους με τη συμμετοχή φρεγατών, υποβρυχίων, πλοίου γενικής υποστήριξης, ελικοπτέρων καθώς και σκαφών της ΔΥΚ.

Η εν λόγω άσκηση πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του ετήσιου προγράμματος Επιχειρησιακής Εκπαίδευσης μονάδων του Πολεμικού Ναυτικού, με σκοπό τη διατήρηση και επαύξηση της επιχειρησιακής και μαχητικής ετοιμότητας και ικανότητας των συμμετεχόντων.





Την Πέμπτη 06 Ιουνίου 2019, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Νικόλαος Τσουνής ΠΝ και μέλη του Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου, συναντήθηκαν με τον κ. Εμμανουήλ Πετράκη, Αρχιπλοίαρχο (Μ) ΠΝ ε.α., Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Μουσείου Κρήτης, καθώς και με μέλη και φίλους του Μουσείου.

Σκοπός της συνάντησης ήταν:

α. Η αναγνώριση και επιβράβευση, εκ μέρους του Πολεμικού Ναυτικού, της διαχρονικής εθελοντικής προσφοράς των μελών και φίλων του Μουσείου τόσο στην ανάδειξη του έργου του όσο και στην προβολή της Ναυτικής Τέχνης, Ιστορίας και Παράδοσης.

β. Η αποδοχή εκ μέρους του Πολεμικού Ναυτικού της ευγενικής δωρεάς του Ναυτικού Μουσείου Κρήτης, ομοιώματος της φρεγάτας «ΕΛΛΗ» το οποίο φιλοτέχνησε ο κ. Στέλιος Φαλιέρος, Αντιπλοίαρχος (Ε) ΠΝ ε.α.

Το Πολεμικό Ναυτικό εκφράζει τις ευχαριστίες του στον Πρόεδρο και το Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού Μουσείου Κρήτης.

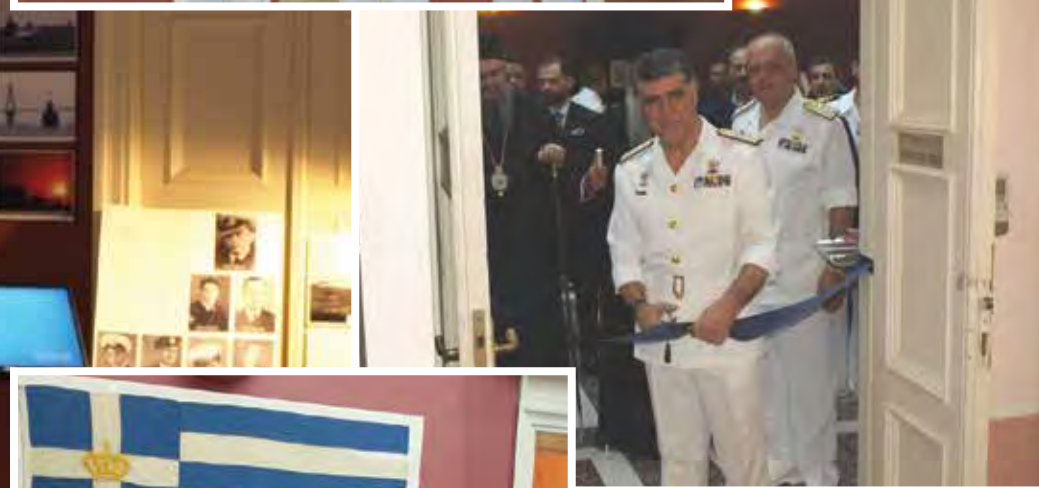


Την Κυριακή 9 Ιουνίου 2019 ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας Ευάγγελος Αποστολάκης, παρέστη στις εκδηλώσεις του Πολεμικού Ναυτικού «Μέγα το της Θαλάσσης Κράτος», στην Ερμούπολη της ν. Σύρου, όπου και κατέθεσε στέφανο στο Μνημείο Κωνσταντίνου Κανάρη.

Στις εκδηλώσεις παρέστησαν επίσης ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ, Πτέραρχος Χρήστος Χριστοδούλου, ο Αρχηγός ΓΕΝ, Αντιναύαρχος Νικόλαος Τσουνής ΠΝ, ο Αρχηγός ΓΕΑ, Αντιπτέραρχος (Ι) Γεώργιος Μπλιούμης και ο Αρχηγός ΛΣ-ΕΛΑΚΤ, Αντιναύαρχος ΛΣ Σταμάτιος Ράπτης.



Το Σάββατο 8 Ιουνίου στο Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Ερμούπολης, στο πλαίσιο έναρξης των εορταστικών κηληλώσεων του Πολεμικού Ναυτικού με την επωνυμία "Μέγα το της Θαλάσσης Κράτος" στην Ερμούπολη της Σύρου, πραγματοποιήθηκε ομιλία του Α/ΓΕΝ παρουσία των εκκλησιαστικών, περιφερειακών, δημοτικών, στρατιωτικών αρχών και σωμάτων ασφαλείας, καθώς και του προέδρου και διευθύνοντα συμβούλου του ομίλου ΟΝΕΧ και πλήθους κόσμου. Ακολούθησαν τα εγκαίνια της έκθεσης της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού "Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου" και στη συνέχεια η συναυλία της μπάντας του Πολεμικού Ναυτικού. Οι εκδηλώσεις συνεχίζονται και σήμερα Κυριακή 9 Ιουνίου με κατάθεση στεφάνων στο μνημείο του ναυμάχου Κωνσταντίνου Κανάρη από την πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΘΑ και επίδειξη μαχητικής ικανότητας και ισχύος από μονάδες Ειδικών Δυνάμεων του Πολεμικού Ναυτικού μέσα στο λιμάνι της Ερμούπολης Σύρου.





Την Παρασκευή 14 Ιουνίου 2019, η Α. Ε. ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Προκόπιος Παυλόπουλος, πραγματοποίησε επιθεώρηση του Στόλου εν πλω επί της φρεγάτας «ΣΑΛΑΜΙΣ», στον Σαρωνικό κόλπο, στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης της άσκησης «ΚΑΤΑΙΓΙΣ» και των εκδηλώσεων «Μέγα το της Θαλάσσης Κράτος» 2019.

Στην επιθεώρηση παρέστησαν ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Ευάγγελος Αποστολάκης, ο Αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Παναγιώτης Ρήγας, ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ Πτέραρχος Χρήστος Χριστοδούλου, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Νικόλαος Τσουνής ΠΝ, ο Αρχηγός ΓΕΣ Αντιστράτηγος Γεώργιος Καμπάς, ο Αρχηγός ΓΕΑ Αντιπτέραρχος (Ι) Γεώργιος Μπλιούμης, ο Αρχηγός Στόλου Αντιναύαρχος Στυλιανός Πετράκης ΠΝ και τα μέλη του Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου.



Την Τετάρτη 19 έως την Παρασκευή 21 Ιουνίου 2019, η Διοικητής του 6ου Στόλου Πολεμικού Ναυτικού των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, Αντιναύαρχος Lisa M. Franchetti πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη στην Ελλάδα, κατόπιν πρόσκλησης του Αρχηγού ΓΕΝ Αντιναύαρχου Νικόλαου Τσουνή ΠΝ.

Η Διοικητής του 6ου Στόλου του Πολεμικού Ναυτικού των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής επισκέφθηκε το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, όπου συναντήθηκε με τον Αρχηγό ΓΕΝ, συζήτησε θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος και διμερούς συνεργασίας και ενημερώθηκε επί των δραστηριοτήτων του Πολεμικού Ναυτικού.

Ακολούθως, μετέβη στο Αρχηγείο Στόλου στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας όπου συναντήθηκε με τον Αρχηγό Στόλου Αντιναύαρχο Στυλιανό Πετράκη ΠΝ, ενημερώθηκε για τις δυνατότητες και τις δραστηριότητες του Αρχηγείου Στόλου, ξεναγήθηκε στον προσομοιωτή Υποβρυχίων και επισκέφθηκε Πολεμικά Πλοία.





Το Σάββατο 22 και την Κυριακή 23 Ιουνίου 2019, κορυφώθηκαν στη νήσο Ύδρα οι εορταστικές εκδηλώσεις για την 184η Επέτειο από το θάνατο του Ναύαρχου Ανδρέα Μιαούλη, «ΜΙΑΟΥΛΕΙΑ 2019», παρουσία του Αρχηγού ΓΕΝ Αντιναύαρχου Νικόλαου Τσούνη ΠΝ.

Στο πλαίσιο των εκδηλώσεων κατέπλευσε στη νήσο Ύδρα η πυραυλάκατος «ΡΙΤΣΟΣ» και αποδόθηκαν τιμές από ένοπλο άγημά της, καθώς και από την Μπάντα του Πολεμικού Ναυτικού.



Τη Δευτέρα 24 Ιουνίου 2019, πραγματοποιήθηκε στο Κέντρο Εκπαίδευσης ΠΑΛΑΣΚΑΣ, στο Σκαρμαγκά, η τελετή επίδοσης ξιφών σε Αξιωματικούς Ειδικοτήτων του Πολεμικού Ναυτικού από τον Αρχηγό ΓΕΝ, Αντιναύαρχο Νικόλαο Τσούνη ΠΝ.

Στην τελετή παρέστησαν μέλη του Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου (ΑΝΣ) καθώς και συγγενείς και φίλοι των Αξιωματικών.





Τη Δευτέρα 01 Ιουλίου 2019 πραγματοποιήθηκε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων η τελετή ορκωμοσίας των νέων Σημαιοφόρων ΠΝ τάξεως 2019. Τα ξίφη στους νέους Σημαιοφόρους επέδωσε η Α.Ε. ο Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας κ. Προκόπιος Παυλόπουλος.

Ορκίστηκαν συνολικά σαράντα πέντε (45) Σημαιοφόροι (27 μάχιμοι και 18 μηχανικοί) εκ των οποίων εννέα (9) Σημαιοφόροι από την Κύπρο, δύο (2) από το Μαυροβούνιο και τρεις (3) από τη Ιορδανία.

Στην τελετή παρέστησαν ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Ευάγγελος Αποστολάκης, εκπρόσωποι των Αρχηγών των Κοινοβουλευτικών Κομμάτων, ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ Πτέραρχος Χρήστος Χριστοδούλου, Πρέσβεις, μέλη της Αποκεντρωμένης Διοίκησης/ Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των Θρησκευτικών αρχών, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Νικόλαος Τσουνής ΠΝ, οι Αρχηγοί των Γενικών Επιτελείων των Ενόπλων Δυνάμεων (ΕΔ) και Σωμάτων Ασφαλείας (ΣΑ) ή εκπρόσωποί τους, ο Διοικητής Ναυτικού Κύπρου Αρχιπλοίαρχος Χαράλαμπος Χαράλαμπος ΠΝ.



Την Τρίτη 9 Ιουλίου 2019 πραγματοποιήθηκε στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας η τελετή παράδοσης – παραλαβής καθηκόντων Υπουργού, από τον κ. Ευάγγελο Αποστολάκη στον κ. Νικόλαο Παναγιωτόπουλο.





Την Πέμπτη 11 Ιουλίου 2019, πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών Ναυτικού (ΣΜΥΝ) στο Ναυτικό Οχυρό Σκαραμαγκά, η τελετή ορκωμοσίας των Κελευστών της 37ης Εκπαιδευτικής Σειράς του Πολεμικού Ναυτικού.

Στην τελετή παρέστησαν, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Νικόλαος Τσουνής ΠΝ συνοδευόμενος από τον Διοικητή Διοικήσεως Ναυτικής Εκπαίδευσης Υποναύαρχο Παναγιώτη Χατζάκη ΠΝ, Εκπρόσωποι των Αρχηγών των Γενικών Επιτελείων και του Γενικού Επιτελείου της Εθνικής Φρουράς, μέλη του ΑΝΣ, λοιποί προσκεκλημένοι καθώς και συγγενείς και φίλοι των νέων Κελευστών.



Τη Δευτέρα 22 Ιουλίου 2019 πραγματοποιήθηκε στο λιμένα του Πειραιά η τελετή αναχώρησης για τον ετήσιο Θερινό Εκπαιδευτικό Πλου (ΘΕΠ) της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ).

Στην τελετή παρέστησαν, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Νικόλαος Τσουνής ΠΝ συνοδευόμενος από τον Διοικητή της ΣΝΔ Υποναύαρχο Δημήτριο – Ελευθέριο Κατάρτα ΠΝ, ο Διοικητής Διοικήσεως Φρεγατών Αρχιπλοίαρχος Φραγκίσκος Λελούδας ΠΝ, ο Διοικητής Διοικήσεως Αμφίβιων Δυνάμεων Πλοίαρχος Βασίλειος Τσούκας ΠΝ καθώς και συγγενείς και φίλοι των Ναυτικών Δοκίμων.

Στο ΘΕΠ συμμετείχαν 128 Ναυτικοί Δόκιμοι και 2 Δόκιμοι Σημαιοφόροι ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. Επίσης συμμετείχαν σπουδαστές Στρατιωτικών Σχολών (2 από ΣΣΕ – 2 από ΣΙ – 8 από ΣΣΑΣ – 2 από ΣΑΝ) και Ναυτικοί Δόκιμοι – Δόκιμοι Αξιωματικοί από την Αίγυπτο, το Ηνωμένο Βασίλειο, τις ΗΠΑ, την Ιταλία και τη Ρουμανία.



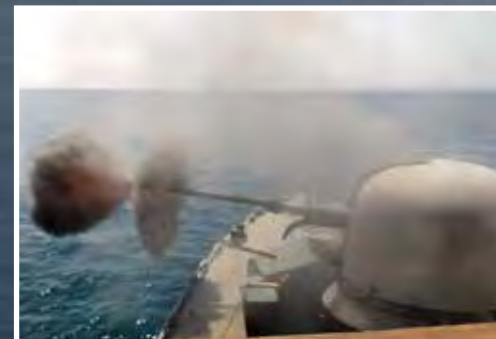


Την Παρασκευή 12 έως την Κυριακή 21 Ιουλίου 2019, το Πολεμικό Ναυτικό συμμετείχε με την πυραυλάκατο «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ», μια κινητή μονάδα εκπαίδευσης από το ΚΕΝΑΠ και Αξιωματικό επιτελή στην πολυεθνική Άσκηση “BREEZE 2019”.

Η Άσκηση διοργανώθηκε από το Ναυτικό της Βουλγαρίας και διεξήχθη στη Δυτική Μαύρη Θάλασσα, με σκοπό τη βελτίωση του επιπέδου επιχειρησιακής/ τακτικής συνεργασίας και διαλειτουργικότητας μεταξύ των ναυτικών μονάδων των ασκούμενων συμμαχικών χωρών.

Στην Άσκηση, που διεξήχθη σε τρεις φάσεις, συμμετείχαν μονάδες και προσωπικό από Αλβανία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Ελλάδα, ΗΠΑ, Ιταλία, Πολωνία, Ρουμανία, Τουρκία καθώς και πλοία των Μόνιμων Ναυτικών Δυνάμεων του ΝΑΤΟ.

Η πρώτη φάση περιελάμβανε τη συγκέντρωση μονάδων και προσωπικού στη Ναυτική Βάση Βάρνας της Βουλγαρίας και την πραγματοποίηση της εν όρμω εκπαίδευσης. Η δεύτερη φάση περιελάμβανε την εκτέλεση των τεχνικών και τακτικών αντικειμένων εν πλω. Τέλος, η άσκηση ολοκληρώθηκε με τον επανάπλου των πλοίων και την απενημέρωση (Hot Wash Up) που έλαβε χώρα στη Ναυτική Βάση Βάρνας.





Την Τρίτη 16 Ιουλίου 2019 τελέσθηκε ο εορτασμός της Αγίας Μαρίας, στο φερώνυμο Ιερό Ναό της Ναυτικής Βάσης Νοτίου Ευβοϊκού (NBNE).

Στον εσπερινό της εορτής παρέστησαν ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Νικόλαος Παναγιωτόπουλος και ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Αλκιβιάδης Στεφανής, συνοδευόμενοι από τον Αρχηγό ΓΕΝ Αντιναύαρχο Νικόλαο Τσούνη ΠΝ, ο Αρχηγός ΓΕΣ Αντιστράτηγος Γεώργιος Καμπάς, ο Αρχηγός ΓΕΑ Αντιπύραρχος (Ι) Γεώργιος Μπλιούμης, ο Αρχηγός ΛΣ-ΕΛΑΚΤ Αντιναύαρχος Σταμάτιος Ράπτης ΛΣ, τα μέλη του Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου και μεγάλοι αριθμοί από στρατιωτικό και πολιτικό προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού καθώς και κατοίκων της περιοχής.



Τη Δευτέρα 29 Ιουλίου 2019, διοργανώθηκε η τελετή απονομής επάθλων στους νικητές του 56ου Ράλλυ Αιγαίου στη Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου (ΝΔΑ). Στην τελετή απονομής παρέστησαν μέλη της Κυβέρνησης, του Κοινοβουλίου, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Νικόλαος Τσούνης ΠΝ, ο Αρχηγός ΛΣ-ΕΛΑΚΤ Αντιναύαρχος Σταμάτιος Ράπτης ΛΣ, ο Αρχηγός Στόλου Αντιναύαρχος Στυλιανός Πετράκης ΠΝ, μέλη του Ανώτατου Ναυτικού Συμβουλίου καθώς και πλήθος φίλων της ιστιοπλοΐας.

Τη διοργάνωση του Ράλλυ Αιγαίου υποστήριξε το Πολεμικό Ναυτικό με τη διάθεση των χώρων του Θ/Κ «Γ. ΑΒΕΡΩΦ» και της ΝΔΑ, καθώς και με τη διάθεση της πυραυλακάτου «ΞΕΝΟΣ», ως πλοίο ασφαλείας καθ' όλη τη διάρκεια των ιστιοδρομιών.

Στο 56ο Ράλλυ Αιγαίου συμμετείχαν στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού με το ιστιοπλοϊκό σκάφος Ι/Φ PEGA με πλήρωμα από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το οποίο έλαβε την 1η θέση στην κατηγορία PERFORMANCE.





Από 04 έως 08 Αυγούστου 2019, το Πολεμικό Ναυτικό συμμετείχε με τη φρεγάτα «ΑΙΓΑΙΟΝ» και με Ομάδα της Διοίκησης Υποβρυχίων Καταστροφών στην πολυεθνική άσκηση "MIGHTY WAVES 19".

Πρόκειται για άσκηση τύπου "INVITEX", η οποία διοργανώθηκε από το Ναυτικό του Ισραήλ και διεξήχθη στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου και των δυτικών ακτών του Ισραήλ, ενώ περιελάμβανε και εν όρμω εκπαιδευτικές δραστηριότητες στις εγκαταστάσεις του Ναυστάθμου της Χαίφα.

Στην εν λόγω άσκηση, εκτός από την Ελλάδα και το Ισραήλ, συμμετείχαν με προσωπικό και μονάδες η Γαλλία και οι ΗΠΑ αλλά και σημαντικός αριθμός χωρών με παρατηρητές.



Στο πλαίσιο του εορτασμού της Κοιμήσεως της Θεοτόκου και της 79ης επετείου από τον τορπιλισμό του καταδρομικού «ΕΛΛΗ», κατέπλευσαν στο λιμένα Τήνου, από 14 έως 15 Αυγούστου 2019, η φρεγάτα «ΣΑΛΑΜΙΣ», το αρματαγωγό «ΙΚΑΡΙΑ» στο οποίο επέβαινε η Σχολή Μονίμων Υπαξιωματικών Ναυτικού (ΣΜΥΝ) και η πυραυλάκατος «ΜΥΚΟΝΙΟΣ». Τιμές απέδωσαν αγήματα της ΣΜΥΝ και η Μπάντα του Πολεμικού Ναυτικού.

Επίσης στις εκδηλώσεις για τον εορτασμό της Παναγίας Εκατονταπυλιανής στη ν. Πάρο κατέπλευσε στο λιμένα Παροικιάς, από 14 έως 15 Αυγούστου 2019, η πυραυλάκατος «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ». Τιμές απέδωσαν άγημα και τμήμα της Μπάντας του Πολεμικού Ναυτικού.





ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ

ΩΚΟΔΟΜΗΘΗ ΔΑΠΑΝΑΙΣ Π ΒΑΓΞΑΝΗ

**Πανηγυρικός λόγος στην 46η επέτειο του
κινήματος του Ναυτικού και της ανταρσίας του
Αντιτορπιλικού «Βέλος»**





Εξοχότατε Κύριε Πρόεδρε της Δημοκρατίας,
Εκλεκτοί προσκεκλημένοι,
Κυρίες και Κύριοι,

Η παρουσία σας σήμερα εδώ, στη ΣΝΔ, τη μήτρα των Αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού, αποτελεί ιδιαίτερη τιμή για το Πολεμικό Ναυτικό αλλά κυρίως απονέμει την πρέπουσα τιμή στα στελέχη του, τα στελέχη των άλλων κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων αλλά και τους ιδιώτες που συμμετείχαν στο κίνημα του Ναυτικού το 1973.

Το κίνημα του Ναυτικού αποτελεί κορυφαία στιγμή αντιδικτατορικής δράσης, με περιεχόμενο ουσιαστικό και συμβολικό. Αποτελεί μία από τις κορυφαίες δράσεις των στελεχών του Πολεμικού Ναυτικού, η οποία κοσμεί τη σύγχρονη ιστορία του. Συνεπώς, αποτελεί υποχρέωσή μας, αφενός μεν, η απότιση φόρου τιμής στον αγώνα των στελεχών μας, που με τη δράση τους στήριξαν τα δημοκρατικά ιδεώδη, και αφετέρου η ανάδειξή του ιστορικού γεγονότος στις νεότερες γενιές και η διαφύλαξη του στην ιστορική μνήμη του Έθνους.

Γιατί όμως ένα αποτυχημένο κίνημα, ένα κίνημα που προδόθηκε και ουσιαστικά δεν έγινε ποτέ, έχει τόσο σημασία;

Η απάντηση είναι απλή αλλά συγχρόνως σημαντική. Η μέχρι τότε θεώρηση ότι ο Ελληνικός λαός αποδέχεται το καθεστώς που στηρίζεται από το σύνολο των Ενόπλων Δυνάμεων κατέρρευσε. Η σύλληψη ανώτερων εν ενεργεία Αξιωματικών και η φυγή στο εξωτερικό του Α/Τ «ΒΕΛΟΣ» υπό τον Κυβερνήτη του, τότε Αντιπλοίαρχο Νίκο Παππά, ανέδειξε τη δυσαρμονία καθεστώτος και κοινωνίας. Οι ηγεσίες και η κοινή γνώμη των συμμαχικών χωρών αναγκάστηκαν να έρθουν πρόσωπο με πρόσωπο με την αλήθεια. Όταν μία στρατιωτική δικτατορία αμφισβητείται από τους ίδιους τους στρατιωτικούς, που θεωρητικά είναι οι στυλοβάτες της, πως μπορεί να είναι αποδεκτή από την κοινωνία; Προφανώς η αποδοχή είναι προϊόν βίας, εξαναγκασμού και φοβίας. Οι μάσκες έπεσαν, δεν υπήρχε πλέον η βολική δικαιολογία της άγνοιας. Ήταν πλέον όλοι ενήμεροι για το τι συμβαίνει στην Ελλάδα. Το προφανές ήταν πλέον και εμφανές. Δεν μπορεί ένας λαός να αποδέχεται αυτοβούλως την κατάργηση της ελευθερίας του, για την οποία είχε χύσει το αίμα του, δεν μπορεί ένα καθεστώς που δεν έχει την αποδοχή ούτε

των θεωρητικά συνοδοιπόρων του να είναι βιώσιμο. Είχε πλέον φτάσει η ώρα της ανοικτής αμφισβήτησης και ήταν ώριμη η ιδέα της δυναμικής αντίδρασης. Πράγματι αυτή υπήρξε λίγους μήνες αργότερα, τον Νοέμβριο του '73 με την εξέγερση του Πολυτεχνείου. Προσέξτε κάτι, ούτε η εξέγερση του Πολυτεχνείου, όπως ούτε και η εξέγερση της Νομικής που προηγήθηκε του κινήματος του Ναυτικού, ούτε το κίνημα του Ναυτικού βεβαίως πέτυχαν να γκρεμίσουν το καθεστώς πλην όμως καθεμία ξεχωριστά και όλες μαζί απονομιμοποίησαν και αποσάθρωσαν το καθεστώς της Χούντας που σε λιγότερο από ένα χρόνο κατέρρευσε, δυστυχώς με ολέθριες συνέπειες για το έθνος.

Όμως μία άλλη παράμετρος που καθιστά σημαντικό το κίνημα του Ναυτικού ήταν η συνεισφορά του στη διατήρηση των δεσμών των Ενόπλων Δυνάμεων με την κοινωνία. Οι Έλληνες αντελήφθησαν ότι δεν είχαν απέναντί τους τις Ένοπλες Δυνάμεις στο σύνολο τους, αλλά μία συμμορία επίορκων με ιδιοτελή κίνητρα. Έτσι λοιπόν, το μίσος και η απέχθεια των πολιτών δεν αφορούσε το σύνολο των στρατιωτικών αλλά τη συγκεκριμένη επίορκη δράκα. Προφανώς και είχε προκληθεί έλλειμμα εμπιστοσύνης, πλην όμως ακριβώς χάρις στο κίνημα του Ναυτικού το χάσμα επουλώθηκε σύντομα, η εμπιστοσύνη και εκτίμηση της ελληνικής κοινωνίας προς τις Ένοπλες Δυνάμεις επανήλθε και παραμένει σε υψηλό επίπεδο. Μπορούμε να πούμε λοιπόν συμπερασματικά ότι το κίνημα του Ναυτικού λειτούργησε ως καταλύτης στην ανάκτηση και διατήρηση της κοινωνικής συνοχής στα μεταπολιτευτικά χρόνια.

Αλλά το κίνημα του Ναυτικού ήταν σημαντικό και για έναν άλλο λόγο. Ήταν ένα κίνημα όπου οι πρωταγωνιστές του, είτε ήταν Αξιωματικοί του Ναυτικού ή των άλλων Κλάδων των ΕΔ, είτε ήταν ιδιώτες κινήθηκαν με ανιδιοτελή πρόθεση εμφορούμενοι από αγάπη προς την πατρίδα και τα δημοκρατικά ιδεώδη. Δεν επαναστάτησαν για να αντικαταστήσουν κάποιους στην ηγεσία της χώρας, δεν επαναστάτησαν γιατί θίχτηκαν κάποια κεκτημένα, δεν επαναστάτησαν για να αποκτήσουν προνόμια. Επαναστάτησαν για να επαναφέρουν τη συνταγματική νομιμότητα και να προλάβουν εθνικές συμφορές που οι άφρονες καταχραστής της νομιμότητας, τυφλωμένοι από τα προνόμια της ανέλεγκτης εξουσίας δεν έβλεπαν ότι ήταν προ των πυλών.

Περισσότερα ιστορικά στοιχεία που αφορούν το κίνημα του Ναυτικού και πληρέστερη αξιολόγηση της προσφοράς του στον αντιδικτατορικό αγώνα θα αναδειχθούν εν συνεχεία στην ομιλία του κυρίου Σωτήριου Ριζά, Διευθυντή Ερευνών του Κέντρου Έρευνας Ιστορίας Νεότερου Ελληνισμού της Ακαδημίας Αθηνών, τον οποίο και ευχαριστούμε για την αποδοχή της πρόσκλησής μας να εκφωνήσει τον πανηγυρικό.

Κύριε Πρόεδρε, ολοκληρώνοντας, επιτρέψτε μου απευθυνόμενος στα νεότερα στελέχη μας να τους καλέσω να παραδειγματιστούν από την ανιδιοτελή δράση, το μαχητικό πνεύμα και την πίστη στα δημοκρατικά ιδεώδη των συμμετεχόντων στο κίνημα. Πρέπει να νοιώθουμε όλοι υπερήφανοι για το Όπλο στο οποίο υπηρετούμε και ευγνώμονες προς τους προκατόχους μας γιατί χάρις στη δική τους δράση μπορούμε σήμερα εμείς να ατενίζουμε τον Ελληνικό λαό στα μάτια.

Σας ευχαριστώ.

**Αντιναύαρχος Νικόλαος Τσουνής ΠΝ
Αρχηγός Γενικού Επιτελείου Ναυτικού**



Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, 17 Μαΐου 2019

Το κίνημα του Ναυτικού και η ανταρσία του «ΒΕΛΟΣ» του Μαΐου του 1973 των οποίων γιορτάζουμε την 46η επέτειο αποτελούν ορόσημο στη σύγχρονη πολιτική ιστορία της χώρας μας για τρεις λόγους:

Ο πρώτος είναι ηθικός. Οι Αξιωματικοί του Ναυτικού, κατά κύριο λόγο, και της Αεροπορίας και του Στρατού κατά δεύτερο, που αναμείχθηκαν στην κίνηση ανατροπής της δικτατορίας, διακινδύνευσαν τη σταδιοδρομία τους και τις υλικές απολαβές που συνδέονταν με αυτήν. Διακινδύνευσαν επίσης τη σωματική τους ακεραιότητα και την υγεία τους. Οι συλληφθέντες υπέστησαν αφόρητη ψυχολογική πίεση και συχνά βασανιστήρια, μεταξύ αυτών ο Ταγματάρχης Σπύρος Μουστακλής.

Ο δεύτερος λόγος είναι ψυχολογικός αλλά ουσιαστικός. Η αποκάλυψη του κινήματος έστω και πριν αυτό εκδηλωθεί, η συνειδητοποίηση της απήχυσής του και του βαθμού εμπλοκής των αξιωματικών ανέδειξε μια διάσταση που έως τότε μάλλον αγνοείτο, δηλαδή ότι μια στρατιωτική δικτατορία δε διέθετε την ομόθυμη υποστήριξη των ενόπλων δυνάμεων.

Ο τρίτος λόγος είναι πραγματικός, πολιτικός. Το κίνημα του Ναυτικού αποσταθεροποίησε το δικτατορικό καθεστώς το οποίο φαινόταν ακλόνητο και αναμφισβήτητο από το 1967 και μετά, και απετέλεσε την αφετηρία πολιτικών εξελίξεων. Ακολούθησε η κατάργηση της βασιλείας, ένα διαβλητό δημοψήφισμα αλλά και η υπόσχεση επιστροφής στον κοινοβουλευτισμό, σχηματισμός μιας πολιτικής κυβέρνησης η οποία δεν έπεισε για τις δυνατότητές της να επαναφέρει τη χώρα στη δημοκρατία, η φοιτητική εξέγερση και η καταστολή της στο Πολυτεχνείο και ένα νέο πραξικόπημα που απετέλεσε όμως υποτροπή της δικτατορίας. Αυτές οι εξελίξεις συνεπώς δεν ήταν κατ' ανάγκη θετικές, τουλάχιστο βραχυπρόθεσμα. Ούτως ή άλλως όμως είναι δύσκολο ή και αδύνατο να φανταστούμε την αλυσίδα των γεγονότων που οδήγησε στην αποκατάσταση της δημοκρατίας τον Ιούλιο του 1974 χωρίς να θεωρήσουμε αφετηρία τους το κίνημα του Ναυτικού. Αυτό το πραγματικό γεγονός αποτιμάται συνεπώς ιστορικά με θετικό τρόπο.

Πως και γιατί ήταν όμως το Ναυτικό ο φορέας αυτής της αντίδρασης στο στρατιωτικό καθεστώς; Όπως γνωρίζουμε η Ελλάδα είχε, έως το 1944 και στη συνέχεια για τελευταία

φορά το 1967, σχηματίσει παράδοση πραξικοπημάτων και γενικότερα εκτροπών από τη νομιμότητα. Η συμμετοχή του Ναυτικού σε αυτές τις ενδημικές επεμβάσεις ήταν σαφώς μικρότερη από του Στρατού Ήφρας. Το Ναυτικό παρέμεινε επίσης επιχειρησιακά αμέτοχο στην εκτροπή του Απριλίου του 1967. Αντίθετα, επιχείρησε να συνδράμει τον τότε αρχηγό του κράτους το Δεκέμβριο του 1967 στην προσπάθειά του η οποία ναυάγησε στη Βόρεια Ελλάδα. Από την επιχειρησιακή ιστορία των κινήσεων προκύπτει ότι αυτά κρίνονταν στην Ήφρα: το 1843, το 1862, το 1909 κρίθηκαν εκεί. Το κίνημα του 1922 βοηθήθηκε ουσιαστικά από το Στόλο καθώς οι μονάδες που επικράτησαν μεταφέρθηκαν στην Αττική δια θαλάσσης ενώ το κίνημα του 1935, αν και επικράτησε στη θάλασσα, απέτυχε διότι η κυβέρνηση επικράτησε αντίστοιχα στο χερσαίο ελληνικό χώρο.

Αυτό ακριβώς το ιστορικό όμως καθιστά αξιοπρόσεκτη την κίνηση των Αξιωματικών του Ναυτικού. Από τις μαρτυρίες και τις διαθέσιμες εν γένει πηγές προκύπτει ομοφωνία ότι το Ναυτικό υποδέχθηκε αρνητικά το στρατιωτικό πραξικόπημα του Απριλίου του 1967. Η αποτυχία του βασιλικού αντικινήματος του Δεκεμβρίου του 1967, παρά τη συνδρομή του Στόλου, ενέτεινε το χάσμα μεταξύ των ιθυνόντων της δικτατορίας και του Ναυτικού. Η αφετηρία της κίνησης εντοπίζεται το Σεπτέμβριο του 1968. Πυρήνας είναι μια ομάδα από τέσσερις Πλωτάρχες, Παπαδόγγονας, Σέκερης, Παππάς, Παναγιωταρέας. Προστίθεται σχεδόν αμέσως ο Υποπλοίαρχος Σταθόπουλος. Έγιναν αρκετά παράτολμες σκέψεις. Μία ήταν η σύλληψη του αρχηγού του δικτατορικού καθεστώτος, Γεωργίου Παπαδόπουλου, κατά τη διάρκεια της ναυτικής άσκησης «Θρίαμβος» το 1969 και μια άλλη το «σχέδιο Κρήτη» που αφορούσε κατάληψη της μεγαλονήσου το 1970. Η ματαιώση του σχεδίου, όπως και του προηγούμενου άλλωστε, όταν έγινε αντιληπτό ότι αυτό είχε γίνει γνωστό στην ηγεσία του καθεστώτος, απετέλεσε οπισθοδρόμηση για τα σχέδια του κινήματος. Μια επισήμανση που πρέπει να γίνει είναι ότι ο σχεδιασμός εξελισσόταν με δυσκολία γιατί ο μηχανισμός πληροφοριών και ασφαλείας του καθεστώτος ήταν πολυδαίδαλος και αποτελεσματικός. Αυτό καθιστά ακόμα πιο αξιοπρόσεκτη την προσπάθεια των Αξιωματικών του Ναυτικού καθώς η προετοιμασία του κινήματος εκτυλισσόταν σε ένα εντελώς αβέβαιο περιβάλλον. Στο περιβάλλον αυτό επικρατούσε η αίσθηση ότι το καθεστώς ήταν ισχυρό. Υπήρχε ασφαλώς δυσανεμία αλλά εξακολουθούσε να υπάρχει αίσθηση ισχύος υπέρ του καθεστώτος.

Η προσπάθεια συνεπώς οπισθοδρόμησε και ανέκτησε δυναμική προς το τέλος του 1972. Η ατμόσφαιρα σταδιακά άλλαξε, η αίσθηση αδιεξόδου έτεινε να επικρατήσει σε μεγάλο μέρος του σώματος των αξιωματικών και της κοινωνίας. Κυρίως, είχε καταπέσει το επιχείρημα της λεγόμενης «παρένθεσης», είχε παρέλθει μια ολόκληρη τετραετία από το δημοψήφισμα του 1968 το οποίο υποτίθεται ότι θα αποτελούσε το πλαίσιο για το νέο κοινοβουλευτικό σύστημα. Η επάνοδος όμως στον κοινοβουλευτισμό δεν αντιμετωπιζόταν ως ρεαλιστική προοπτική από την ηγεσία του στρατιωτικού καθεστώτος η οποία υπεξέφευγε διαρκώς. Αυτό είναι ένα σημείο κλειδί για την κατανόηση των αντιλήψεων των Αξιωματικών που απετέλεσαν τον κορμό του κινήματος. Είναι συνυφασμένο με την έννοια της νομιμότητας. Το σώμα των αξιωματικών του ναυτικού ήταν συντηρητικό αλλά όχι αυταρχικό, φιλελεύθερης ιδιοσυγκρασίας και νομιμόφρων. Η επ' αόριστον παράταση της δικτατορίας συνιστούσε αυθαιρεσία. Σε μια εξαιρετικά χρήσιμη έκδοση του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος σχετική με την ανθρωπογεωγραφία του κινήματος του Ναυτικού, την οποία επιμελήθηκε ο Αντιναύαρχος Ι. Παλούμπης, αλλά και σε άλλες μαρτυρίες συμμετασχόντων στο κίνημα αξιωματικών όπως του Αντιναύαρχου Α. Γκορτζή σχετικά με το Ναύαρχο Ν. Παππά, του Πλοίαρχου Π. Χατζηπέρου, του Αντιπλοίαρχου Ι. Σταθόπουλου η επάνοδος στη συνταγματική νομιμότητα είναι ο κοινός τόπος όλων. Από την άποψη αυτή η αφοσίωση ή μη στο θεσμό του κληρονομικού ανώτατου άρχοντα ή το πρόσωπο του τότε αρχηγού του κράτους υπαγόταν στο κριτήριο αυτό, της νομιμότητας, όπως άλλωστε επρόκειτο να το επιβεβαιώσει και ο ίδιος ο Κωνσταντίνος Καραμανλής με τη δήλωσή του

στις 23 Απριλίου του 1973 όταν ζητούσε από το στρατιωτικό καθεστώς να εγκαινιάσει μια διαδικασία επανόδου στον κοινοβουλευτισμό.

Η πύκνωση των μυήσεων στην κίνηση στο τέλος του 1972 και τις αρχές του 1973 ήταν γεγονός ασφαλώς θετικό. Η απήκηση αυτή έπρεπε όμως να είναι αποτελεσματική από πολιτική άποψη. Για το λόγο αυτό η ανάληψη δράσης έπρεπε να πραγματοποιηθεί το αργότερο το Μάιο του 1973 γιατί έως τότε θα διοικούσαν τις κρίσιμες μονάδες του Στόλου οι μυημένοι στο κίνημα Αξιωματικοί. Αφού αυτό το χρονικό σημείο κίνησης επιβαλλόταν εκ των πραγμάτων έπρεπε να λυθούν δύο ακόμα θέματα: Ποια θα ήταν η ηγεσία; Οι Αξιωματικοί στράφηκαν σε αποστράτους αξιωματικού κύρους, όπως οι Ναύαρχοι Ι. Εγκολφόπουλος και Ι. Μηνάιος. Μετά την άρνησή τους κατέληξαν στον απότακτο Πλοίαρχο Σ. Κονοφάο. Η αναζήτηση αυτή αποτελεί έμπρακτη επιβεβαίωση των προθέσεών τους. Αξιωματικοί μέσω των βαθμών οι ίδιοι αναζητούσαν την ηγεσία τους στην ιεραρχία, στη φυσική ηγεσία του όπλου. Ποιά θα ήταν η πολιτική κάλυψη; Ποιό το σχέδιο ενεργείας; Το γεγονός ότι τίθετο θέμα πολιτικής κάλυψης αποτελεί επίσης επιβεβαίωση των προθέσεων. Οι Αξιωματικοί του Ναυτικού απέβλεπαν σε επιστροφή στον κοινοβουλευτισμό. Αναζητούσαν συνεπώς τη φυσική εκπροσώπηση στο πλαίσιο ενός τέτοιου συστήματος. Δεν προκύπτει από τις πηγές που διαθέτουμε διαφωνία ως προς αυτό.

Το δεύτερο σκέλος αφορούσε το σχέδιο ενεργείας. Κρίσιμο σημείο σε κάθε τέτοια κίνηση είναι οι τεχνικές όψεις της αλλά στην περίπτωση του κινήματος του Ναυτικού ο σχεδιασμός έπρεπε να λαμβάνει υπόψη στοιχεία πολιτικής και στρατηγικής σημασίας. Το πραξικόπημα του 1967 είχε δείξει ότι η κατάληψη κρίσιμων σημείων στην πρωτεύουσα μπορούσε να έχει καίριο αποτέλεσμα. Το Ναυτικό όμως, από τη φύση του πεδίου δράσης του όπλου, ήταν γεωγραφικά εξωτερικό προς το στόχο, ο επιχειρησιακός σχεδιασμός του έπρεπε να έχει μια ισχυρή συμβολική και ψυχολογική διάσταση. Οι μυημένοι θα προσέρχονταν καθ' ομάδες στο Ναύσταθμο και οι ναυτικές μονάδες θα απέπλεαν και θα κατευθύνονταν προς τη Σύρο την οποία θα καταλάμβαναν και από εκεί θα απαιτούσαν την παραίτηση της κυβέρνησης. Ο Ευάγγελος Αβέρωφ, πολιτικός σύμβουλος του κινήματος θα ανέμενε για να κληθεί να παίξει ρόλο μεσολαβητή. Προβλεπόταν ότι μια ώρα πριν από τη λήξη του τηλεσιγράφου τα περισσότερα πλοία θα κατέπλεαν στο Σαρωνικό και σε περίπτωση κατά την οποία η απαίτηση για το σχηματισμό μεταβατικής κυβέρνησης δε γινόταν δεκτή θα αποκλείονταν οι λιμένες Πειραιά και Θεσσαλονίκης και θα επιχειρείτο η κατάληψη και άλλων νήσων. Αν το αδιέξοδο δεν αιρόταν θα εξεταζόταν η λήψη περαιτέρω μέτρων όπως ο αποκλεισμός του αεροδρομίου του Ελληνικού ή ενδεχομένως ακόμα και η προσβολή ορισμένων θέσεων. Ήταν το σχέδιο ενεργείας ρεαλιστικό; Λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των μυημένων ήταν ως προς το σκέλος του ελέγχου μεγάλου αριθμού ναυτικών μονάδων. Συνεπώς, με την προϋπόθεση ότι θα επιτυχανόταν η ανάληψη της διοίκησής τους, ότι η εκκίνηση θα πραγματοποιείτο, πράγματι το σχέδιο ήταν ρεαλιστικό. Αμφιβολίες μπορούν να υπάρχουν για τη δυνατότητα κατάληψης νησιών. Πέραν όμως του επιχειρησιακού σκέλους, ήταν δυνατό να επιτευχθεί το πολιτικό αποτέλεσμα που επεδίωκαν οι κινήματιες; Μπορούμε μόνο να εικάσουμε και η εικασία δεν είναι ιστορία. Μια υπόθεση ενδεχομένως να είναι βάσιμη παρά ταύτα: Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ανταρσία του «ΒΕΛΟΣ» είχε αναμφισβήτητο αντίκτυπο, ότι προκάλεσε αυτό που θα αποκαλούσαμε σήμερα επικοινωνιακό και πολιτικό γεγονός μπορούμε να υποθέσουμε ότι η εκδήλωση της κίνησης θα είχε πολλαπλάσια επίδραση, δεν ήταν ένα παράλογο σχέδιο.

Έγινε λόγος ήδη για τον Ευάγγελο Αβέρωφ ως πολιτικό σύμβουλο της κίνησης. Πράγματι, ήδη το Δεκέμβριο του 1972 ηγετικός παράγων της κίνησης, ο Αλέξανδρος Παπαδόγγονας είχε αναζητήσει τον πρώην Υπουργό Εξωτερικών με στόχο να έρθει σε επαφή με τον πρώην Πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή και τον τότε αρχηγό του κράτους, εξόριστο στη Ρώμη αλλά τυπικά ακόμα Βασιλέα Κωνσταντίνο. Η επιδίωξη αυτή εκτός από το πολιτικό της

σκέλος απέδιδε και το ιδεολογικό στίγμα των Αξιωματικών του Ναυτικού: Αποκατάσταση της συνταγματικής νομιμότητας και του κοινοβουλευτικού συστήματος. Αυτόνομος ρόλος των Ενόπλων Δυνάμεων ως κέντρου εξουσίας δεν νοείτο κατά τις αντιλήψεις τους. Η απάντηση του Καραμανλή ήταν επιφυλακτική. Τιμούσε τις προθέσεις αλλά δεν γνώριζε τις δυνατότητες. Δε μπορούσε, είπε, να υιοθετήσει ή να αποθαρρύνει κάτι το οποίο δεν είχε τη δυνατότητα να σταθμίσει. Υποσχόταν να βοηθήσει αν το κίνημα εκδηλωνόταν. Εν τέλει όμως θα προχωρούσε σε δηλώσεις στις 23 Απριλίου πριν από την εκδήλωση του κινήματος. Ανεξάρτητα από το αν είχε υπόψη του την εξελισσόμενη κίνηση και απέβλεπε στην ενθάρρυνσή της, κάτι που δε γνωρίζουμε, το αποτέλεσμα των δηλώσεών του ήταν ακριβώς αυτό.

Πρέπει να πούμε ακόμα, ότι εκτός από τους Αξιωματικούς και την όποια πολιτική ανάμιξη υπήρξε ενδιαφέρον και οικονομικών παραγόντων. Στην περίπτωση των αδελφών Νίκου και Βαρδή Βαρδινογιάννη, οι οποίοι ανέλαβαν να προμηθεύσουν καύσιμα το Στόλο, είναι ανιχνεύσιμη η δημοκρατική παράδοση και ασφαλώς η προέλευσή τους από το Ναυτικό. Στην περίπτωση του εφοπλιστή Νικήτα Βενιζέλου βαραίνει ασφαλώς και η πολιτική κληρονομιά της οποίας αισθάνεται φορέας ήδη από το θάνατο του Σοφοκλή Βενιζέλου το Φεβρουάριο του 1964 ενώ στην περίπτωση του Χριστόφορου Στράτου διακρίνει κανείς την ανησυχία του ελληνικού συντηρητικού κόσμου για τις συνέπειες μιας μακράς εκτροπής από την κοινοβουλευτική ομαλότητα.

Όπως γνωρίζουμε, η κίνηση η οποία επρόκειτο να εκδηλωθεί στις 22 προς 23 Μαΐου προδόθηκε και η εκκίνησή της ματαιώθηκε την τελευταία στιγμή. Πολλοί συνελήφθησαν ενώ προσέρχονταν στο Ναύσταθμο καθώς η ηγεσία του κινήματος δεν πρόλαβε να τους ειδοποιήσει. Όπως θα σημείωνε τότε ο Νίκος Παππάς αισθάνθηκε ότι κάτι έπρεπε να γίνει. Προσπάθεια πέντε χρόνων φαινόταν χαμένη και ο μηχανισμός προπαγάνδας της δικτατορίας ισχυριζόταν ότι επρόκειτο για «οπερετική» κίνηση με επικεφαλής αποστράτους. Ο Παππάς, όπως περιγράφεται από όσους υπηρέτησαν μαζί του στο «ΒΕΛΟΣ» και τον ακολούθησαν, ήταν λιγότερο συντηρητικής ιδιοσυγκρασίας από τους περισσότερους συναδέλφους του. Αποφάσισε να κινηθεί ακριβώς για να αναδείξει τη σημασία αυτού που είχε σχεδιαστεί στο Ναυτικό και την έκτασή του. «Ο αποτελεσματικότερος τρόπος για να το κάνω ήταν να προβάλω την απόλυτη αφοσίωση, τη δική μου και των άλλων, στη συνταγματική νομιμότητα που κατέλυσε η χούντα, όπως και στην αναγνώριση της θέσης της Ελλάδας στο κατεστημένο διεθνές σκηνικό». Το μήνυμά του ήταν μεστό νοημάτων: «Πιστοί στη συμμαχία και τον πολιτισμό των λαών μας, ο οποίος έχει θεμελιωθεί επί των αρχών της δημοκρατίας, της προσωπικής ελευθερίας και του σεβασμού των νόμων...Με τη συμπάθεια ολοκλήρου του ελεύθερου κόσμου θα παλέψουμε για να επαναφέρουμε τη δημοκρατία στην Ελλάδα».

Αυτό ακριβώς το στόχο, της ανάδειξης της αντιδικτατορικής ροπής των ενόπλων δυνάμεων, πέτυχαν ο Παππάς και οι υπόλοιποι 30 Αξιωματικοί και Υπαξιωματικοί του «ΒΕΛΟΣ» που τον ακολούθησαν. Ο ελληνικός λαός θα πληροφορείτο τις επόμενες βδομάδες ότι δεν επρόκειτο για «οπερετική» κίνηση καθώς συμμετείχαν σε αυτήν περισσότεροι από 70 Αξιωματικοί του Ναυτικού και ένας μικρός αριθμός της Αεροπορίας και του Στρατού. Όλοι αυτοί πλήρωσαν τίμημα βαρύ αλλά είχαν γράψει ιστορία. Τον Ιούλιο του 1974 η δημοκρατία αποκαταστάθηκε και κλήθηκαν από την Πολιτεία και πάλι στην υπηρεσία. Συνέβαλαν στη σταθεροποίηση της δημοκρατίας στις πρώτες αβέβαιες μέρες της. Η στάση τους θα γινόταν το θεμέλιο της αντίληψης που διαπότισε τις Ενοπλες Δυνάμεις στις πέντε σχεδόν δεκαετίες που έκτοτε παρήλθαν: προσήλωση στη νομιμότητα και στο καθήκον που απορρέει από αυτήν.

Σωτήρης Ριζάς
Διευθυντής ερευνών, Κέντρο Έρευνας Ιστορίας
Νεώτερου Ελληνισμού της Ακαδημίας Αθηνών



Πόλεμοι και Εμπορικό Ναυτικό Ιράν-Ιράκ

Παρακολουθήσαμε τα προ του πολέμου γεγονότα με ενδιαφέρον γιατί στην περιοχή εκείνη ταξιδεύαμε συχνά. Η αρχή, νομίζω, ήταν η επανάσταση του 1979 στο Ιράν και η αναγκαστική φυγή του Σάχη στο εξωτερικό. Ο Αγιατολάχ Ρουχολάχ Χομείνι την εποχή εκείνη ήταν εξόριστος στο Παρίσι. Τότε ακούγαμε πολλές αλμυρές ιστορίες για τις συντροφιές του με τις Γαλλιδούλες. Γελούσαμε χωρίς να υποψιαζόμαστε τα τραγικά γεγονότα που θα ακολουθούσαν. Την ίδια χρονιά, το 1979, έγινε ηγέτης του Ιράκ ο Σαντάμ Χουσεΐν και άρχισε η εχθρότητα μεταξύ των δύο κρατών. Τις πρώτες γκρίνιες τις έφαγαν στο πετόί τους οι ναυτικοί. Έψαχναν οι Ιρακινοί να βρουν αιτία. Τη βρήκαν με τους χάρτες των βαποριών, που τη θάλασσα τους την έγραφαν «Περσικός κόλπος». Την ήθελαν να ονομάζεται «Αραβικός κόλπος». Εάν όμως εμείς αλλάζαμε το όνομα του χάρτη με σινική μελάνη, και στο επόμενο ταξίδι πηγαίναμε στο

Ιράν, τότε συναντούσαμε την αντίδραση των απέναντι λυσσασμένων που την ήθελαν «Περσικός κόλπος».

Τελικά, για να γλιτώσουμε από τα βαριά πρόστιμα και τις απειλές, εμείς τη γράφαμε «Κόλπος». Ήταν τρομερός και τελείως παράλογος ο φανατισμός και των δύο πλευρών, ακόμη πριν αρχίσει ο πόλεμος. Πωλούσαν άφθονο και φθινό πετρέλαιο, προς πάσα κατεύθυνση, ώστε με τα δισεκατομμύρια που εισέπρατταν ν' αγοράζουν όπλα και διάφορα υλικά πολέμου. Ο κόλπος τότε είχε γεμίσει πετρελαιοφόρα που έκαναν τις εξαγωγές πετρελαίου στα πέρατα της Γης και αμέτρητα φορτηγά βαπόρια με τις εισαγωγές πολεμικού υλικού. Χρυσή εποχή για το παγκόσμιο εμπορικό ναυτικό. Στο Ιράκ υπήρχε άφθονη παροχή οπλισμού, μέσω διαφόρων συμπαθούντων αραβικών κρατών, σοβιετικής, αμερικανικής και γαλλικής κατασκευής. Στο Ιράν η παροχή του ίδιου οπλισμού γινόταν

μέσω Λιβύης, Συρίας και Βορείου Κορέας.

Το 1979 ήμουν Πλοίαρχος του πετρελαιοφόρου OLYMPIC ARCHER, χωρητικότητας 216.000 τόνων. Μεταφέραμε πολλά φορτία από το Φάο, στ' ανοιχτά του Σατα-λαράμπ, του Ιράκ, και από τα νησιά Καργκ και Λαβαν του Ιράν προς Ιαπωνία, Αυστραλία, Σιγκαπούρη, Αργεντινή, Καναδά, Γαλλία, Ολλανδία. Από τους ραδιοφωνικούς τους σταθμούς ακούγαμε τις κατηγορίες που εκτόξευαν. Είχαν όλοι και αγγλόφωνες εκπομπές για να κατατοπίζουν τους «ξένους». Ο Χομείνι κατηγορούσε τον Σαντάμ ως όργανο των Αμερικανών. Ο Σαντάμ πάλι, από απέναντι, θεωρούσε τον αντίπαλο του ως όργανο των Ισραηλινών. Το ίδιο πάντα σενάριο με άφθονη δημαγωγία.

Στο μεταξύ και οι δύο άρχισαν να ξεκαθαρίζουν και στοιχεία του λαού τους, ώστε όταν θα άρχιζε ο πόλεμος να μην έχουν εσωτερική αντίσταση. Οι εκτελέσεις γίνονταν πολύ θεαματικές, προς γνώση και συμμόρφωση, με κρεμάλες. Ο Σαντάμ εκτελούσε τους Σίτες μουσουλμάνους, Κούρδους και οπαδούς του προκατόχου του Αλμπάκρ. Ο Χομείνι εκτελούσε τους οπαδούς του Σάχη και όλους τους αρσενικούς ομοφυλόφιλους. Ειδικά αυτούς τους είδα από κοντά.

Είχα βγει έξω στο Μπαντάρ Μασούρ. Οι κρεμασμένοι, από στύλους του φωτισμού και από δέντρα, ήταν αμέτρητοι. Ρώτησα τον πράκτορα της εταιρείας πετρελαίων πόσοι ήταν. Μου είπε: «Σ' όλη τη χώρα, περίπου ένα εκατομμύριο». Αν σκεφθούμε πως τότε το Ιράν αριθμούσε 56 εκατομμύρια πληθυσμό, φθάνουμε στο συμπέρασμα πως οι ομοφυλόφιλοι ήταν λιγότεροι από 2%. Τον ρώτησα επίσης αν υπήρχαν και γυναίκες του τρίτου φύλου στη χώρα του. Απάντηση δεν πήρα.

Στις αρχές του 1980 τα λόγια άφησαν τη θέση τους στις πράξεις. Μυστικές διοχετεύσεις όπλων από τους Ιρακινούς προς τις αραβικές μειονότητες του Ιράν και αντιθέτως ιρανικές παροχές προς τους Κούρδους επαναστάτες του Τράκ. Οι περισσότερες απ αυτές τις μεταφορές όπλων έγιναν με μικρά καραβάκια στην περιοχή του Σαταλαράμπ και του Μπουσίρ.

Εδώ, πριν ξεκινήσουμε άλλη παράγραφο,

πρέπει να εξηγήσουμε τη σημασία μερικών ειδικών ονομάτων, όπως Ουλεμάς, Μιουλάς, Αγιατολάχ, Μουτζαχεντίν, Φενταγίν. Τα ακούει ο κόσμος τακτικά στις τηλεοράσεις, αλλά κανείς δεν κάνει τον κόπο να τα εξηγήσει. Τους τρεις πρώτους θα τους λέγαμε γενικά κληρικούς. Δεν είναι όμως ακριβώς έτσι. Πιο σωστά είναι: Θρησκευτική νομενκλατούρα. Δηλαδή Ουλεμάς σημαίνει: «Αυτός που ξέρει». Παράδειγμα: Αν με έπιαναν να καπνίζω δημοσίως ή να πίνω μια πορτοκαλάδα στην περίοδο του ραμαζανιού, θα με πήγαιναν στον Ουλεμά. Αυτός θ' αποφάσισε εάν θα έπρεπε να με κρεμάσουν. Μιουλάς σημαίνει: «Αυτός που έχει την εξουσία να κρίνει τις αμαρτίες και να ζητά χάρη από τον Αλλάχ». Είναι απαραίτητος στις κηδείες και ο μόνος που, πριν ταφεί ο νεκρός, θα ζητήσει από τον Θεό να τον βάλει στον παράδεισο. Δεν είναι ιερέας, είναι κριτής. Τέλος, Αγιατολάχ είναι: «Το σημείο του Αλλάχ». Δηλαδή ο αντιπρόσωπος του στη Γη. Ο ανώτατος στην ιεραρχία.

Ο Χομείνι, ως πολίτευμα, είχε εγκαταστήσει μία «Θρησκευτικά επικυρωμένη δικτατορία». Θα πρέπει να προσθέσω: Με φρικτό φανατισμό που δεν είχε καμιά σχέση με θρησκεία. Πριν από αυτή τη δικτατορία οι Μιουλάδες σ' όλο το

Ιράν ήταν περίπου 9 χιλιάδες. Μετά έγιναν 60 χιλιάδες. Τέλος, οι Φενταγίν ήταν οι μαχητές, δηλαδή οι ένοπλοι των κληρικών. Οι Μουτζαχεντίν ήταν οι κομμουνιστές αντάρτες του Ιράκ. Δεν συμφωνούσαν με το κόμμα Μπαάθ του Σαντάμ, αλλά το υποστήριζαν.

Τελικά ο πόλεμος άρχισε τον Σεπτέμβριο του 1980 με ξαφνική επίθεση του Ιράκ. Την εποχή εκείνη ήμουν θαλασσινός πιλότος στην Κεϋλάνη. Όλοι οι ναυτικοί πάντως παρακολουθήσαμε τις εξελίξεις και παίρναμε πληροφορίες από συναδέλφους που ήδη βρίσκονταν εκεί. Το 1982, μετά από κάποια νίκη, το Ιράν με προκλήσεις και εξαγγελίες από τα ραδιόφωνα ζήτησε από τον ιρακινό λαό να εκτελέσει τον ηγέτη του, Σαντάμ Χουσεΐν, και να πληρώσουν στους Πέρσες πολεμική αποζημίωση 150 δισεκατομμύρια δολάρια για να σταματήσει ο πόλεμος και να τους...συγχωρήσει ο Χομείνι! Παραλογισμός.

Τον Σεπτέμβριο του 1985 η αγγλική εταιρεία

**Οι κρεμασμένοι,
από στύλους του φωτισμού και
από δέντρα, ήταν αμέτρητοι.**

στην οποία εργαζόμουν ως πιλότος, μου πρότεινε να πάω, αν θέλω, εθελοντικά, στον πόλεμο Ιράν-Ιράκ. Τα συμβόλαια, που ήταν εξάμηνης διάρκειας, διαδοχικά και ανανεώσιμα, τα υπέγραψε κάποιος μεσάζων, Έλληνας του Λονδίνου. Εργάσθηκα συνολικά έξι εξάμηνα, συν τρεις μήνες. Δηλαδή σύνολο 39 μήνες με δύο μικρές διακοπές που επέστρεψα στην Αθήνα για την οικογένεια. Η αποστολή όλων όσοι εργασθήκαμε εκεί ήταν τελείως μυστική. Στην αρχή πήρα οδηγίες στο Λονδίνο. Μετά επέστρεψα στην Αθήνα, όπου ανανέωσα διαβατήριο πενταετίας και ναυτικό φυλλάδιο δεκαετίας της Λιβερίας. Επιπλέον εμβολιάστηκα για ευλογιά, κίτρινο πυρετό και χολέρα. Από εδώ πέταξα στο Αμάν της Ιορδανίας και μετά στο Ντουμπάι των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Εκεί, στο αεροδρόμιο, με περίμενε ο Άραβας πράκτορας της εταιρείας με μια υπεύθυνη δήλωση πως είμαι Αρχιπλοίαρχος και θα πάω να επιθεωρήσω τα βαπόρια που ήταν αγκυροβολημένα έξω από τα χωρικά ύδατα. Δηλαδή όλα ψέματα. Υστερα με έβαλε σ' ένα μεγάλο ταχύπλοο, του οποίου ο σκίπερ ήταν Άγγλος. Αυτός θα με περνούσε απέναντι, στο έδαφος της Περσίας, κρυφά και χωρίς βίζα. Η απόσταση είναι 180 ναυτικά μίλια και την κάλυψε σε δέκα ώρες.

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού είδαμε βαπόρια να καίγονται ακόμη, από τον πρωινό βομβαρδισμό. Αυτή ήταν η πρώτη γεύση του πολέμου. Φθάσαμε στο Μπαντάρ Αμπάς που είναι ο ναύσταθμος της νοτίου Περσίας. Στο ντόκο με περίμενε ένας Αξιωματικός και ένας ναύτης του Πολεμικού Ναυτικού τους. Από το Λονδίνο, μου είχαν διευκρινίσει πως θα υπάγομαι στις διαταγές ενός Ναυάρχου που ήταν διοικητής εκεί, αλλά και υπεύθυνος για τα πετρελαιοφόρα και την ασφάλεια των εξαγωγών πετρελαίου. Μ' ένα τζιπ με πήγαν στον Πλωτάρχη, Υπασπιστή του Ναυάρχου. Τις αποσκευές μου, ο ναύτης τις τακτοποίησε σε μια καμπίνα του Ναυστάθμου. Είχαν μια υποδομή για να φιλοξενούν όσους συνεργάζονταν με το Περσικό Πολεμικό Ναυτικό. Καμπίνες με μπάνιο, όπως στα βαπόρια, τραπεζαρία, αίθουσα αναψυχής με τηλεόραση, εφημερίδες, βιβλία και περιοδικά, όλα στην αγγλική. Πλήρης φιλοξενία.

Ο Πλωτάρχης με κατατόπισε στα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις μου, επίσης στις παροχές

που θα είχα. Λόγω των σφοδρότατων βομβαρδισμών από τα ιρακινά αεροπλάνα, χώρισαν τα διαθέσιμα, ναυλωμένα πετρελαιοφόρα σε τρεις στόλους. Ο πρώτος αποτελείτο από μεσαία πετρελαιοφόρα, αλλά ικανά και ταχύτατα, χωρητικότητας 20 έως 60 χιλιάδων τόνων το καθένα, που φόρτωναν στα λιμάνια τα ευρισκόμενα κοντά στις ακτές του Ιράκ. Αυτός λεγόταν: «εσωτερικός στόλος». Μετέφεραν φορτία μέχρι τ' ανοικτά του Μπαντάρ Αμπάς, νοτιοδυτικά της νήσου Κεσμ. Ο δεύτερος Στόλος αποτελείτο από τα μεγαλύτερα θηρία της εποχής, χωρητικότητας 300 έως 450 χιλιάδων τόνων έκαστον, που όμως είχαν κάποιες βλάβες και δεν ήταν ικανά για μεγάλα ταξίδια. Έμεναν αγκυροβολημένα και λέγονταν «Μάνες». Έπαιζαν ρόλο τεράστιων πλωτών δεξαμενών. Ο τρίτος στόλος ήταν διάφορα πετρελαιοφόρα, ικανά για μακρινά ταξίδια και ονομαζόταν: «εξωτερικός στόλος». Καθήκον δικό μου να μετακινώ τις «Μάνες» και να διπλωρώνω τα άλλα βαπόρια του εσωτερικού και εξωτερικού στόλου για να δίνουν ή να παίρνουν φορτία προς εξαγωγή, από τις «Μάνες».

Του είπα πως ερχόμενος με το ταχύπλοο είδα αρκετά βαπόρια να καίγονται. Απάντησε: «Δυστυχώς έχουμε πολλές απώλειες. Τα βομβαρδιστικά του εχθρού, μας έχουν ρημάξει. Από τα δικά μας αεροπλάνα έχουν μείνει ελάχιστα πλέον και απασχολούνται όλα στην υποστήριξη του στρατού. Έτσι οι Ιρακινοί έρχονται εδώ και βομβαρδίζουν ανενόχλητοι. Κάποτε και τέσσερις φορές την ημέρα».

Υποχρεώσεις μου θα ήταν: Να σέβομαι τα προστάγματα και τους κανόνες της θρησκείας τους. Να μην ενοχλήσω ή φλερτάρω ποτέ γυναίκα. Να μην έχω μαγνητόφωνο, φωτογραφική ή κινηματογραφική μηχανή. Να μην ακούω «μοντέρνα» μουσική. Να μην καπνίζω δημοσίως. Όλα αυτά, τα χίλια «να μη», τα ήξερα. Το μόνο μου πρόβλημα ήταν το τσιγάρο. Σ' όλες τις χώρες που πήγα, πάντοτε σεβάστηκα τη θρησκεία και τους τοπικούς νόμους, τα έθιμα και τους κανόνες της ζωής των ντόπιων. Σ' αυτά που μου ζητούσαν όμως, υπήρχε μεγάλη δόση υπερβολής.

Αλληλογραφία απαγορευόταν. Με την οικογένεια, στην Αθήνα, θα μιλούσα μέσω δορυφορικού τηλεφώνου, από τα ελληνικά βαπόρια.

Στη γυναίκα μου, για να μην ανησυχεί, είχα πει πως θα εργασθώ ως πιλότος στη Φουτζείρα. Είναι ένα λιμάνι των Εμιράτων, από την πλευρά του κόλπου Ομάν, έξω από τις πολεμικές επιχειρήσεις. Χρήματα είχα μαζί μου ένα ποσό σε δολάρια, για τις ανάγκες μου. Οι παροχές του ναυστάθμου: Στη διάθεση μου ένα τζιπ με ή χωρίς ναύτη οδηγό. Ένας καμαρότος για να καθαρίζει την καμπίνα μου, να σερβίρει το φαγητό μου και να πλένει τα ρούχα μου, όταν θα έμενα στο ναύσταθμο. Επίσης ένα στρατιωτικό ελικόπτερο, μοσκίτο, μικρό διθέσιο, με πιλότο του ναυτικού.

Την επομένη το πρωί έκανα και μια βόλτα με το μοσκίτο στις «Μάνες» για να γνωρίσω τους Πλοίαρχους, Αξιωματικούς και πληρώματα με τους οποίους θα συνεργαζόμουν. Ο προκάτοχος μου ήταν Δανός. Δεν πρόφθασα να τον δω γιατί όταν έφθασα εκεί, ήδη νοσηλεύονταν στο γερμανικό νοσοκομείο του Μπαχρέιν. Οι «Μάνες» ήταν αγκυροβολημένες σε δύο γκρουπ των επτά. Δηλαδή 14 μεγαθήρια. Όπως μου είπαν, ο αριθμός τους άλλαζε συνεχώς. Μετά τους βομβαρδισμούς, τις αντικαθιστούσαν με νεοναυλωμένα βαπόρια. Η συνολική τους χωρητικότητα αποθηκεύσεως πετρελαίου κυμαινόταν από 4 έως 6 εκατομμύρια τόνους. Όπως τα έβλεπα από ψηλά αυτά τα βαπόρια, κατάλαβα πόσο εύκολο στόχο αποτελούσαν. Το κατάστρωμα του καθενός ήταν από 18 έως 32 χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα. Δηλαδή από 3 έως 5 ποδοσφαιρικά γήπεδα.

Από τους συναδέλφους Πλοίαρχους έμαθα ότι οι βομβαρδισμοί ήταν τακτικοί και σφοδρότατοι. Στο ναύσταθμο υπήρχε ένα μεγάλο ραντάρ και όταν έβλεπαν τα αεροπλάνα του Ιράκ να πλησιάζουν, ειδοποιούσαν τις «Μάνες» με το υψηλής συχνότητας ραδιοτηλέφωνο. Στο κάθε βαπόρι, οι ναυτικοί είχαν κατασκευάσει και από ένα καταφύγιο, στα διαμερίσματα της πρύμνης. Σ' ένα χώρο μακριά από το φορτίο και στο μέσο του ύψους, ώστε να υπάρχουν τουλάχιστον τρία καταστρώματα από πάνω και άλλα τρία από κάτω. Το χώρο αυτό τον είχαν περιτριγυρίσει με χονδρές ηλεκτροκολλημένες λαμαρίνες και εκατοντάδες τσουβάλια με άμμο. Βλήματα δεν μπορούσαν να περάσουν. Είχε δύο ασφάλινες πόρτες ασφαλείας, που οδηγούσαν δεξιά κι αριστερά στο κατάστρωμα

των βαρκών. Οι σωσίβιες βάρκες ήταν πάντα μαϊναρισμένες χαμηλά, λίγο πιο πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Επίσης υπήρχαν στο ίδιο κατάστρωμα σχεδίες, ατομικά σωσίβια και ό,τι άλλο θα μπορούσε να χρειασθεί. Έτοιμα όλα και σε μεγάλη αφθονία. Μόλις άρχισε ο συναγερμός, σταματούσαν κάθε εργασία φορτώσεως ή εκφορτώσεως. Έκλειναν τις αντλίες φορτίου, άνοιγαν το σύστημα κατασβέσεως πυρκαγιάς και έτρεχαν όλοι στο καταφύγιο. Φορούσαν τα σωσίβια τους μέσα στα οποία, σε αδιάβροχο περιτύλιγμα, είχαν τα ναυτικά φυλλάδια και τα χρήματα τους.

Εάν κάποιος βαπόρι το πτύχει μια βόμβα, επιβιβάζονταν όλοι αμέσως στις βάρκες και απομακρύνονταν το ταχύτερο. Χάσιμο χρόνου σήμαινε βέβαιο θάνατο. Ένα πετρελαιοφόρο όταν κτυπηθεί, υπάρχουν δύο εξελίξεις. Εάν είναι άδειο ή μισοφορτωμένο και περιέχει στις δεξαμενές του αέρια, δηλαδή πετρογκάζ, θα κάνει έκρηξη τρομερή. Εάν όμως είναι τελείως φορτωμένο θα πάρει φωτιά η επιφάνεια του φορτίου, θα αναπτυχθεί πολύ μεγάλη θερμοκρασία και θα αρχίσουν να λιώνουν τα σίδηρα. Και στις δύο περιπτώσεις, ο μόνος τρόπος για να σωθεί το πλήρωμα είναι η ταχύτατη εγκατάλειψη και απομάκρυνση από το βαπόρι. Εδώ πρέπει να σημειώσουμε πως ο μεγαλύτερος κίνδυνος είναι ο πανικός. Δεν υπάρχει τίποτε χειρότερο σε τέτοιες στιγμές.

Ρώτησα τους συναδέλφους και μου είπαν ότι τα αεροπλάνα δεν πολυβολούν ποτέ τους ναυαγούς. Απλά ρίχνουν τις βόμβες τους και φεύγουν. Στόχος τους είναι μόνο τα φορτία. Παρήγορο αυτό. Όταν τελείωσα την ενημέρωσή μου, είχε σφηνωθεί στο μυαλό μου μια επίμονη σκέψη: Ότι από όλες τις προφυλάξεις, κάτι έλειπε. Αυτή η σκέψη με τυράννησε τις επόμενες ημέρες. Τέλος, έριξα μια ματιά στις λίστες των πληρωμάτων. Σ' όλες τις «Μάνες» σχεδόν, Πλοίαρχοι και Αξιωματικοί ήταν Έλληνες, με πληρώματα: Αιγύπτιοι, Βούλγαροι, Γιουγκοσλάβοι, Πολωνοί, Ρώσοι, Σενεγαλέζοι, Τουρκοκύπριοι, Φιλιππίνεζοι. Η μία από τις «Μάνες» ήταν ελληνικής πλοιοκτησίας, αλλά με φουλ πλήρωμα και αξιωματικούς Κορεάτες.

Ο Πέρσης Ναύαρχος είχε πάει σε συμβούλιο στην Τεχεράνη. Ο Υπασπιστής του μου είπε πως όταν θα επέστρεφε ήθελε να με γνωρίσει και

καλά θα ήταν να μείνω στο Ναύσταθμο. Προτίμησα να μείνω σε μία από τις «Μάνες». Από εκεί έκανα μερικά διπλωμάτια βαποριών. Μέχρι να επιστρέψει ο Ναύαρχος, είχαμε και τέσσερις κλασικούς βομβαρδισμούς. Τους ονομάζω έτσι γιατί έμοιαζαν όλοι μεταξύ τους. Ήθελα να τους δω καλά και γι' αυτό, στις αρχές, δεν πήγα στο καταφύγιο. Έμεινα μόνος μου στη γέφυρα του βαποριού. Φορούσα το σωσίβιο μου και κρατούσα τα κιάλια. Παρατήρησα: 1) Όλα τ'αεροπλάνα ήταν έξι και έρχονταν από νοτιοδυτικά. 2) Έρχιναν πρώτα μερικές βόμβες στις «Μάνες» του διπλανού γκρουπ και στη συνέχεια, όπως προχωρούσαν, βομβάρδιζαν το Ναύσταθμο και την πόλη Μπαντάρ Αμπάς. 3) Όταν έφευγαν είχαν κατεύθυνση πάντα προς δυσμάς. Επίσης, ψάχνοντας σε όλες τις συχνότητες του ραδιοτηλεφώνου, ανακάλυψα μία στην οποία κάποιοι μιλούσαν ελληνικά. Κοφτές, σύντομες λέξεις και μερικά μικρά ονόματα: Νίκο, Γιάννη, Θόδωρα. Κράτησα αυτή τη συχνότητα σ' ένα χαρτάκι.

Όταν έστειλαν το μοσκίτο να με πάει στο Ναύσταθμο για να γνωρίσω τον Ναύαρχο, ήμουν πια έτοιμος για τα θέματα που θα συζητούσα. Σφιγμένος λίγο. Δεν ήξερα τι άνθρωπο θα συναντούσα. Τελικά απεδείχθη ότι ήταν πολύ αξιόλογος. Η συζήτηση ήταν ευχάριστη



Στο βάθος ένα πετρελαιοφόρο των 15.000 τόνων. Το μεσαίο είναι των 30.000 τόνων και το πρώτο είναι κωρηκτικότητας 300.000 τόνων.

μαζί του. Άκουσε με προσοχή τις μέχρι τότε παρατηρήσεις μου. Κι ένα αίτημα μου: Αν είναι δυνατόν, να έχουμε κάποια αντιαεροπορική κάλυψη. Αυτό ήταν που σκεπτόμουν πως έλειπε από τις προφυλάξεις μας. Απάντησε σε όλα: «Το υποψιαζόμαστε ότι οι πιλότοι του Ιράκ, που μας βομβαρδίζουν με τόση επιτυχία, πρέπει να είναι Ευρωπαίοι μισθοφόροι. Για κάλυψη στη θάλασσα διαθέτουμε ένα μικρό караβάκι του πολεμικού ναυτικού, που έχει δύο συστοιχίες αντιαεροπορικές στο κατάστρωμα του. Θα σου το στείλω εάν μου υποσχεθείς πως θα τους παρέχετε τροφή, νερό και διάφορα υλικά. Θα μείνει αγκυροβολημένο κοντά στις «Μάνες».

Μου σύστησε και ορισμένους συνεργάτες του που, όπως είπε, στο εξής θα είναι και δικό μου συνεργάτες. Ένας Πέρσης, ο μίστερ Σάμπλο, που ήταν υπεύθυνος για τα «μπαλόνια». Αυτά ήταν μεγάλες ελαστικές μάζες, σε σχήμα κυλίνδρου, με μήκος 6 μέτρα, διάμετρο 3 μέτρα και βάρος 5 τόνους έκαστον. Δεμένα στη σειρά, ανά 4 τεμάχια, σε γκρουπ. Τα παρεμβάλαμε ανάμεσα σε δύο βαπόρια όταν επρόκειτο να κάνουμε επιχείρηση διπλωμάτων. Έτσι αποφεύγαμε ζημιές στα σκάφη και παραγωγή σπινθήρων. Κάθε γκρουπ, μαζί με τα σχοινιά και δεσίματα, στοίχιζε ένα εκατομμύριο δολάρια. Ήταν αμερικανικής, ιαπωνικής, αγγλικής και νορβηγικής κατασκευής. Το επόμενο πρόσωπο που γνώρισα ήταν ένας Ολλανδός ναυαγοσώστης, ο μίστερ Λούμπερς, αντιπρόσωπος και πιθανόν συμπλοιοκτήτης, πέντε μεγάλων ναυαγοσωστικών σκαφών. Καινούρια σκαριά, υψηλής ιπποδύναμης και εξαιρετικής ευελιξίας. Επίσης, τους σκίπερς των ταχύπλων: Ο Άγγλος Φίλιπ και ο Δανός Γιόργκεν. Αυτοί είχαν αναλάβει τις συνεχείς, σχεδόν καθημερινές, μεταφορές ανθρώπων, τροφίμων και υλικών από τα Εμιράτα και το γειτονικό κράτος Ομάν.

Ο καιρός κυλούσε με βομβαρδισμούς, καταστροφές, αλλαγές και επισκευές των βαποριών. Έκανα και αρκετά διπλωμάτια. Επίσης αντικαθιστούσα για λίγες ημέρες όποιον πλοίαρχο έλειπε ή τραυματιζόταν έως ότου έρθει ο αντικαταστάτης του από την Ελλάδα. Ένα πρωί

βομβαρδίστηκε η «Μάνα» που είχε πλήρωμα Κορεάτες. Ήταν βαπόρι των 300 χιλιάδων τόνων φορτωμένο από την ΝΙΟC, δηλαδή την εθνική ιρανική εταιρεία πετρελαίων, με ακατέργαστο φορτίο. Πήρε φωτιά αμέσως. Αγκυροβολημένο σχετικά κοντά μας. Τους βλέπαμε πολύ καθαρά με τα κιάλια. Κατέβασαν δύο βάρκες και επιβιβάστηκαν από τις ανεμόσκαλες της πρύμνης. Μόλις απομακρύνθηκαν, είδα ότι στη σκάλα κάτω κάτω υπήρχε άλλος ένας που χειρονομούσε να τον πάρουν. Εκείνοι όμως τον άφησαν και κωπηλατώντας πανικόβλητοι έφθασαν στο βαπόρι μας. Φώναζαν να χαμηλώσουμε τις σκάλες για ν' ανέβουν. Ο βομβαρδισμός είχε τελειώσει. Τα αεροπλάνα εξαφανίστηκαν. Έτρεξαν οι Φιλιππινέζοι ναύτες μας να μαϊνάρουν τις ανεμόσκαλες. Εμείς οι Έλληνες όμως, που είδαμε τους Κορεάτες να εγκαταλείπουν τον άνθρωπο τους, γίναμε έξαλλοι. Τους είπαμε: «Δεν θ' ανέβετε στο βαπόρι εάν δεν πάτε πρώτα πίσω να φέρετε και τον τελευταίο που εγκαταλείψατε». Άρχισαν να κλαίει και τους σιχάθηκα. Ήθελαν δεν ήθελαν πάντως, πήγαν και τον έφεραν. Τελικά οι υποψίες μου βγήκαν σωστές. Ήταν ο καπετάνιος τους, ο οποίος επειδή έπρεπε να εγκαταλείψει το βαπόρι τελευταίος, τον άφησαν στη σκάλα και έφυγαν. Με το δικό μας τηλέφωνο ειδοποίησε το γραφείο της εταιρείας του, στον Πειραιά, και τον πράκτορα τους στα Εμιράτα. Την επομένη το πρωί ήρθε το ταχύπλοο και τους παρέλαβε όλους. Θα τους πήγαιναν σε ξενοδοχείο στο Ντουμπάι, θα τους αγόραζαν ρούχα και ό,τι άλλο χρειάζονταν και στη συνέχεια επαναπατρισμό. Το ίδιο γινόταν για κάθε βαπόρι που βομβαρδιζόταν. Τα ασφάλιστρα είχαν φθάσει στα ύψη τότε, αλλά και οι αποζημιώσεις που έπαιρναν οι πλοιοκτήτες ήταν πολλαπλάσιες των ζημιών. Ευτυχώς στην περίπτωση της «Μάνας» που περιέγραψα δεν υπήρχε ανθρώπινο θύμα. Η βόμβα έσκασε κοντά στην πλώρη, ενώ το πλήρωμα βρισκόταν στο καταφύγιο της πρύμνης. Σε άλλους βομβαρδισμούς όμως είχαμε θύματα και πολλά μάλιστα. Θα τα πούμε πιο κάτω.

Το μοσκίτο είχε ελικοδρόμιο δίπλα στο νοσοκομείο του ναυστάθμου. Μόλις προσγειωθήκαμε άρχισε πάλι βομβαρδισμός. Τρανταχτός, όχι μόνο του ναυστάθμου, αλλά και της πόλης. Στο καταφύγιο βρήκα τον Υπασπιστή του. Μου είπε

ότι ο Ναύαρχος γυρίζει παντού με το τζιπ και μαζεύει τραυματίες. Παραξενεύτηκα, αλλά εκείνος επέμενε πως έτσι κάνει πάντα. Μετά βγήκα για λίγο στο ύπαιθρο. Ο βομβαρδισμός είχε τελειώσει. Μακελιό έγινε. Πολλοί τραυματίες. Να και ο Ναύαρχος με το τζιπ γεμάτο ματωμένους. Πολίτες, όχι στρατιωτικούς. Τους είχε μαζέψει στην πόλη. Αργότερα, που το συζητήσαμε, μου είπε πως τα νοσοκομειακά αυτοκίνητα τους ήταν ελάχιστα. Τα διέθεταν πάντα για το προσωπικό του ναυστάθμου και τους στρατιωτικούς. Για τους πολίτες όμως δεν υπήρχε μέριμνα. Έμαθα από διαφόρους ύστερα, πως ο ναύαρχος ήταν πολύ αγαπητός στο λαό.

Τις νύχτες και στα διαστήματα μεταξύ βομβαρδισμών έκανα και μερικά διπλωμάτια βαποριών. Βάση για τη διαμονή μου είχα τη «Μάνα» SEA ROBIN των 380 χιλιάδων τόνων με Έλληνες Πλοίαρχο και Αξιωματικούς, αλλά πλήρωμα Φιλιππινέζους. Επίσης και την «Μάνα» EMERALD των 320 χιλ. τόνων. Το ξημέρωμα της αδέχαστης 7 Σεπτεμβρίου 1986 μία βόμβα μάς πέτυχε στο πλωριό αντλιοστάσιο. Το βαπόρι τραντάχθηκε ολόκληρο. Εκείνη τη στιγμή είμασταν όλοι στην πρύμνη. Με το τέλος της επιδρομής πήγαμε να δούμε τις ζημιές. Μια περιορισμένη φωτιά που την σβήσαμε σε λίγα λεπτά. Το αντλιοστάσιο είχε καταστραφεί. Ο λοστρόμος είπε ότι μέσα εκεί, πριν τον βομβαρδισμό, εργαζόταν ο Φιλιππινέζος αντλιωρός. Κάναμε γενική κλήση πληρώματος. Ο αντλιωρός δεν υπήρχε πουθενά. Μέσα σε όλο το ψάξιμο, ο πρώτος μηχανικός βρήκε αρκετά θραύσματα της βόμβας. Το ένα απ' αυτά είχε χαραγμένη και την πινακίδα της.

Τελικά βρέθηκε το πτώμα του δύστυχου, διαμελισμένο και καταπλακωμένο από σωλήνες και διάφορα σιδηρικά. Πολύς χρόνος χρειάστηκε να το ελευθερώσουμε και να το συναρμολογήσουμε, με νάρθηκες και επιδέσμους. Έλειπε όμως το ένα του πόδι. Τότε έμαθα ότι οι Φιλιππινέζοι δεν θάβουν άνθρωπο όταν λείπει κάποιο μέλος του, εκτός εάν αυτό έλειπε ήδη, πριν πεθάνει. Ζήτησαν, και τους δόθηκε η άδεια, να συνεχίσουν την έρευνα. Το πόδι βρέθηκε την επομένη το πρωί, αλλά ήταν τεμαχισμένο. Το συναρμολογήσαμε στο υπόλοιπο σώμα και ειδοποιήσαμε τον πράκτορα στα Εμιράτα να μας στείλει ένα φέρετρο για τη μεταφορά και

αποστολή του στη Μανίλα. Θλιβερά καθήκοντα αυτά, αλλά αναγκαία.

Ο Άγγλος σκίπερ του ταχύπλοου, ο Φίλιπ, μου ζήτησε μερικά βιβλία για να διαβάσει τις ελεύθερες ώρες. Του έδωσα όσα είχα. Εκείνος πάλι σε κάθε του δρομολόγιο μου έφερνε εφημερίδες από τα Εμιράτα. Όταν τελείωσα τα διπλωμάτια με πάει στο Ναύσταθμο για να το αναφέρω στον Ναύαρχο. Εκεί γνώρισα και τον ναύαρχο Μουχάμαντ Ραζί Χανταγιέκ, που είχε έρθει από την Τεχεράνη και ήταν αρχηγός των πυραύλων μακράς εμβέλειας. Προς τιμήν του οργάνωσαν και μια ομιλία. Είχα δίπλα μου τον μίστερ Σάμπλο που μου μετέφραζε ψιθυριστά, στην αγγλική. Μας είπε ο μέγας Αρχιναύαρχος ότι οι πύραυλοι του ήταν ικανοί να φθάσουν απευθείας μέχρι Τουρκία, Ισραήλ, Ινδία, και Αίγυπτο. Σκέφθηκα πως με την ίδια ακτίνα δράσης, εάν τους πυροδοτούσαν από το βορειότερο άκρο της Περσίας, θα μπορούσαν να πλήξουν και την Αθήνα. Μου ήρθαν κάποιες ερωτήσεις, αλλά προτίμησα να καταπιώ τη γλώσσα μου.

Τις επόμενες μέρες έγιναν πολλές παράτες κι έτσι αναγκάστηκα να μείνω στον Ναύσταθμο ένα αρκετά μεγάλο διάστημα. Με τις «Μάνες» ήμουν σ'επαφή μέσω ραδιοτηλεφώνου.

Αυτό τον πόλεμο θα τον ονόμαζα «πόλεμο των μισθοφόρων» από μία άποψη. Γιατί; Φυσικά Ιρακινοί εναντίον Περσών πολεμούσαν. Όλες τις άλλες δουλειές όμως, τις έκαναν «ξένοι». Η αεροπορία του Ιράκ ήταν επανδρωμένη με Γερμανούς, Ιταλούς και Γάλλους μισθωμένους πιλότους. Τις επισκευές στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Ιράν, τις είχαν αναλάβει οι Γάλλοι. Τις μεταφορές των πετρελαίων και εφοδίων, οι Έλληνες με τα μεγαλύτερα βαπόρια. Ναυαγισσώστες και ρυμουλκιστές, οι Ολλανδοί και Βέλγοι. Τεχνικό προσωπικό στις επισκευές των εγκαταστάσεων και των σωλήνων πετρελαίου οι Ιταλοί. Επικοινωνίες με υπερβολικά ταχύπλοα, μικρά σκάφη, οι Άγγλοι και Δανοί. Εμπόριο τροφίμων και φαρμάκων, οι Κινέζοι και Αυστραλοί. Τις επισκευές των βαποριών που κτυπούσαν οι βόμβες ή είχαν ζημιές από συγκρούσεις-προσάρξεις, τις αναλάμβαναν τα ναυπηγεία του

Μπαχρέιν, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και η Σιγκαπούρη. Είδα τόση πανσπερμία εκεί, που αμφιβάλω αν έμεινε κάποιος λαός ή κάποια χώρα απέξω. Φυσικά όλοι στα κρυφά και με το αζημίωτο. Άλλοι σκοτώνονταν και άλλοι πλούτιζαν. Βεβαίως υπήρξαν και αμέτρητα θύματα, νεκροί και βαριά τραυματίες «ξένοι» που κανείς δεν έκανε τον κόπο να τους μετρήσει. Μόνο οι οικογένειες τους και οι συνάδελφοι τους το ήξεραν. Οι κυβερνήσεις παρίσταναν τους ουδέτερους. Οι αμοιβές ήταν πάντα πολύ υψηλές και τραβούσαν κάθε πικραμένο. Ζούσαμε συνεχώς με το φόβο των «μυστικών» όπλων του Ιράκ. Κάθε τόσο μας απειλούσε ο Σαντάμ. Για πρώτη φορά ανακαλύψαμε ότι δεν ήταν μόνο λόγια οι απειλές του, όταν στις αρχές του 1986 οι Ιρακινοί χρησιμοποίησαν στο μέτωπο χημικά αέρια κατά των Περσών, με αποτέλεσμα χιλιάδες νεκρούς και τυφλωμένους. Λίγους μήνες αργότερα ο Σαντάμ «βομβαρδίζει» κουρδικά χωριά της χώρας του, με αέρια μουστάρδας και σκοτώνει περίπου πέντε χιλιάδες ανθρώπους.

Μέσα σ'όλες τις παράτες και εκδηλώσεις προς τιμήν του Αρχιναυάρχου, έγιναν και μερικές προβολές «ενημερωτικών» ταινιών από το μέτωπο. Αγριότητες που τις βλέπαμε να προβάλλονται στο εστιατόριο του Ναυστάθμου, στην τηλεόραση ή σε κινηματογραφημένα επίκαιρα. Η παρακολούθηση τους ήταν υποχρεωτική για όλους, προς γνώση και συμμόρφωση. Υπήρχαν και υπότιτλοι στην αγγλική γλώσσα για εμάς τους «ξένους». Θα αναφέρω μόνο δύο περιπτώσεις:

Οι Ιρακινοί στην πρώτη γραμμή του μετώπου είχαν παρατάξει φαντάρους-παιδιά ζωσμένους με δυναμίτες. Μας τα έφερνε η κάμερα κοντά, με τηλεφακό. Τα είδαμε και ανατριχιάσαμε. Περίπου 12-14 ετών και ήταν εκατοντάδες. Όταν θα άρχιζε εκείνη η συγκεκριμένη επίθεση των Περσών, όλα τα πρώτα βλήματα θα έπεφταν επάνω τους. Δηλαδή ο σκοπός των Ιρακινών ήταν να εμποδίσουν τους Πέρσες να επιτεθούν για... ανθρωπιστικούς λόγους! Πράγματι, οι Πέρσες δίστασαν στην αρχή. Τελικά ο επικεφαλής Αξιωματικός είπε: Αυτό το κόλπο δεν θα περάσει. Και διέταξε πυρ. Το τι είδαν τα μάτια μας μόνο με τρεις λέξεις μπορώ να το περιγρά-

ψω: Φωτιά, σκόνη και σάρκες.

Μια άλλη φορά, μετά το πρόγευμα, μας πρόβαλαν μια ταινία. Περιέγραφε μια εκτέλεση. Ένας φουκαράς στρατιώτης, γυμνός από τη μέση κι επάνω. Τον είχαν ξαπλώσει στο χώμα και είχαν περάσει στα χέρια του και στα πόδια του χοντρά μεταλλικά βραχιόλια. Από κάθε μέλος του ξεκινούσε μια αλυσίδα. Οι δυο αλυσίδες των ποδιών σε άλλο τζιπ που ήταν τοποθετημένο αντιθέτως. Όταν έδωσε το «μαρς» ο αρχηγός του αποσπάσματος, τα οχήματα ξεκίνησαν με φόρα και αντίθετα. Το κορμί του κόπηκε στη μέση. Το επάνω μέρος έζησε ακόμη ένα λεπτό και το κεφάλι του κουνιόταν και φώναζε. Πετάχτηκα από την καρέκλα μου να φύγω προς το δωμάτιο μου. Αμέσως ο Αξιωματικός ασφαλείας μου φώναξε: «Κάπτεν Τζορτζ, πού πας»; Του είπα: «Πάω να κάνω εμετό και θα ξανάρθω». Όταν γύρισα πάλι στη θέση μου, έμαθα πως ο εκτελεσθείς δεν ήταν εχθρός, αλλά δικός τους στρατιώτης που δειλίασε στη μάχη. Υποχρεωτικά παρακολούθησαμε κι άλλες τέτοιες εκτελέσεις μέχρι που τις...συνηθίσαμε. Οι προβολές αυτές μετά έγιναν εβδομαδιαίο πρόγραμμα, μέχρι το τέλος του πολέμου.

Στο μεταξύ, παρόλο που ξοδεύτηκαν αμέτρητα δισεκατομμύρια σ'αυτόν τον πόλεμο, ο ιρακινός λαός δυστυχούσε. Όσοι είχαν επαφή με τις «Μάνες» και άλλα βαπόρια, όλο και κάτι εξοικονομούσαν. Από τρόφιμα και φάρμακα τους δίνανε ό,τι μπορούσαμε. Είχαν και δύο άλλα προβλήματα, που εμείς οι Ευρωπαίοι δεν τα αντιμετωπίσαμε ποτέ. Υπήρχε σοβαρότατη έλλειψη γλυκού νερού και επίσης μεγάλη δυσκολία στο να θάψουν τους νεκρούς τους. Και σ'αυτά τους βοηθήσαμε όσο μας ήταν δυνατό. Τους ιδιώτες.

Για το γλυκό νερό είχαν καταστραφεί οι σωληνώσεις στη στεριά. Των νησιών βομβαρδίστηκαν τα εργοστάσια αφαλατώσεως. Όσα βαπόρια είχαν τουρμπινομηχανές, η παραγωγή γλυκού νερού από τη θάλασσα ήταν αθρονοτάτη. Δηλαδή απεσταγμένο νερό, αυτό που λέμε βρόχινο. Υγιεινότερο για πόσιμο. Το άλλο πρόβλημα τώρα: Όπως εξήγησα προηγουμένως, στην ταφή των νεκρών ήταν απαραίτητος και ένας Μιουλάς. Αυτοί όμως, ενθαρρυνόμενοι από τη θεοκρατική δικτατορία, είχαν αυξήσει

την αμοιβή τους τόσο, που ο λαός δεν είχε χρήματα να τους πληρώσει. Το τερατώδες ήταν ότι ζητούσαν να πληρωθούν σε...δολάρια! Πού να τα βρουν εκείνοι οι δυστυχισμένοι; Πολλοί αναγκάζονταν να πουλήσουν τα υπάρχοντα τους για να ικανοποιήσουν τον Μιουλά. Έφθθαναν σε απόγνωση. Δίναμε κι εμείς μερικά δολάρια που είχαμε, βλέποντας την απελπισία τους.

Τον Δεκέμβριο του 1986 επέστρεψα για λίγες ημέρες στην Αθήνα, να κάνω Χριστουγεννα με την οικογένεια. Πέρασα πάλι απέναντι στα Εμιράτα με το ταχύπλοο του Φίλιπ. Αυτή τη φορά ο κόλπος ήταν γεμάτος νάρκες. Τις πόντιζαν τη νύχτα αραβικά ψαροκάικα, φίλων του Σαντάμ Χουσεΐν. Συναντήσαμε πολλές. Τις απέφευγε με μανούβρες ο Φίλιπ. Κάποια στιγμή γελώντας μου είπε: «Ξέρεις ποιο ήταν το πρώτο θύμα; Ένα βαπόρι του Ιράκ που μετέφερε όπλα στον Σαντάμ. Έπεσε πάνω σε μία και βούλιαξε μαζί με τα τανκς που κουβαλούσε». Θυμήθηκα εκείνη την ελληνική παροιμία που λέει: Όποιος σκάβει το λάκκο τ'αλλοιού, πέφτει ο ίδιος μέσα.

Από το Ντουμπάι πέταξα για Λονδίνο. Εκεί έδωσα μια έκθεση των πεπραγμένων στην εταιρεία. Είδα και μερικούς καλούς φίλους. Στη συνέχεια πέταξα για Αθήνα. Νιώθαμε πάντα μεγάλη χαρά στην επιστροφή. Πέρασα όμορφες γιορτές με την οικογένεια. Μετά την Πρωτοχρονιά, πίσω στον πόλεμο πάλι, αλλά μέσω Ιορδανίας-Εμιράτων. Οι Πέρσες έχουν Πρωτοχρονιά την 21η Μαρτίου, δηλαδή την εαρινή ισημερία. Αυτή είναι η μόνη σωστή, η αστρονομική Πρωτοχρονιά.

Οι νάρκες είχαν παραμείνει. Από το ναύσταθμο έστειλαν καθημερινά τηλεγραφήματα με τα στίγματα τους, για να τις αποφεύγουμε. Όλα τα τηλεγραφήματα άρχιζαν πάντα με τη φράση: «In the name of Allah», δηλαδή: «Εισ το όνομα του Αλλάχ». Ένα μήνα αργότερα, σε μία αναγκαστική νυχτερινή διαδρομή, το ταχύπλοο χτύπησε σε νάρκη και διέλυσε τελείως. Έτσι σκοτώθηκε ο Φίλιπ, ένας Ινδός ναύτης του και επτά Αλγερινοί ναυτικοί, επιβάτες του. Κρίμα, ήταν καλός άνθρωπος και μας είχε εξυπηρετήσει πολύ. Συνέχισε να μας κάνει τα δρομολόγια το άλλο ταχύπλοο με σκίπερ τον Δανό Γιόργκεν και τον Βραζιλιάνο ναύτη του.

Οι αρχές μάς ζητούσαν: Οποιοδήποτε από τα επίσημα έγγραφα ή τηλεγραφήματα που τους

στέλναμε, να έχουν πάντα, ως πρώτη φράση, ένα ρητό από το Κοράνι ή από τις ιερές γραφές τους. Φυσικά όλες οι συνεννοήσεις γίνονταν στην αγγλική γλώσσα. Έτσι κάθισα και διάβασα το Κοράνι στην αγγλική. Αλλά ρητά δεν βρήκα να σημειώσω. Τελικά σκέφθηκα ότι η μόνη λύση ήταν να επαναλαμβάνω όσα έγραφαν εκείνοι στα δικά τους χαρτιά. Μονότονα πάντοτε άρχιζα με τη φράση: «Εis το όνομα του Αλλάχ».



Διπλωματικά πετρελαιοφόρα για μεταφορά φορτίου

Αναζητήσα, στο θέμα αυτό, κάποια βοήθεια από τον μίστερ Σάμπλο. Είχαμε φιλία, αφού προηγήθηκαν μερικές συζητήσεις μεταξύ μας για θέματα θρησκείας. Συμφώνησε κι εκείνος με την απόφαση μου. Με αποκαλούσε πάντα: Μάι μπρόδερ, δηλαδή: αδελφέ μου. Πολλά δύσκολα νοήματα από το Κοράνι, μου τα εξηγούσε. Επειδή δεν ήθελα να το συγκρίνω με τον Χριστιανισμό, του έκανα αντιπαραθέσεις με τον Βουδισμό που τον είχα μελετήσει όταν ήμουν πιλότος στην Κεϋλάνη. Εντυπωσιαζόταν με τις σοφίες εκείνης της θρησκείας, στην οποία δεν υπήρχε ίχνος φανατισμού. Θυμήθηκα τα απλά σοφά του Γκοτά-μα Βούδα: «Όταν η φωτιά του μίσους, του παραλογισμού, της αλαζονείας και της πλάνης σβήσει, τότε η καρδιά γεύεται ευτυχισμένη την ειρήνη». Και το άλλο: «Το μίσος κοστίζει πόνο».

Η δεύτερη διακοπή μου ήταν τον Δεκέμβριο του 1987, που επέστρεψα για τα Χριστούγεννα στην Αθήνα. Το πέρασμα στα Εμιράτα έγινε με το ταχύπλοο του Γιόργκεν. Όπως ταξιδεύαμε βλέπαμε από την πρύμνη μας ότι γινόταν βαρύς κι επίμονος βομβαρδισμός του Μπαντάρ Αμπάς και του ναυστάθμου. Κάποια στιγμή, πριν φθάσουμε στο Ντουμπάι, με κάλεσε ο υπασπιστής του ναυάρχου στο ραδιοτηλέφωνο. Μου ανα-

κοίνωσε ότι ο ναύαρχος και ο οδηγός του τζιπ σκοτώθηκαν από βόμβα, προσπαθώντας να μαζέψουν τραυματίες. Κοκάλωσα. Τον είχα εκτιμήσει αυτόν τον άνθρωπο. Τον σεβόταν πάρα πολύ και ο λαός. Ένωθα πως όταν κάποτε θα τελειώνε εκείνη η επιφανειακή κατάσταση, ίσως θα γινόταν ο μελλοντικός πρόεδρος της Περσίας.

Ύστερα από λίγες μέρες που επέστρεψα, μετά τις γιορτές, βρήκα εκεί

άλλο ναύαρχο, τελείως διαφορετικό. Αυτόν δεν τον συμπάθησα ποτέ. Οι σχέσεις μας ήταν ψυχρές και τυπικές. Ευτυχώς που ο υπασπιστής του παρέμενε ο ίδιος. Τον Απρίλιο 1988 μάθαμε ότι οι Ιρακινοί πάλι χρησιμοποίησαν χημικά όπλα κατά των Κούρδων στη Χαλάμπζα. Φοβηθήκαμε τότε μήπως τα ρίξουν και σ' εμάς. Δεν έγινε. Στις 23 Ιουνίου 1988 όμως υπεστήκαμε τον πιο πυκνό κι απάνθρωπο βομβαρδισμό από την αεροπορία του Ιράκ. Εκείνη την ημέρα ήμουν στο ναύσταθμο. Αρχισαν το ξημέρωμα. Πάρα πολλά βομβαρδιστικά. Κυριολεκτικά έβρεχε βόμβες. Χτυπήθηκε πολύ ο ναύσταθμος, ο οποίος άλλωστε δεν είχε και κανένα αξιόμαχο καράβι. Παλιά αντιτορπιλικά και βοηθητικά του στόλου που δεν υπήρχε. Συγκρινόμενη με τη δύναμη πυρός του Σαντάμ Χουσεΐν, η Περσία φαινόταν νάνος. Εκείνη την ημέρα οι «Μάνες» δεν χτυπήθηκαν.

Την πλειονότητα των βομβών την έριξαν στην πόλη του Μπαντάρ Αμπάς. Ο πληθυσμός της τότε ήταν περίπου 170 χιλιάδες. Εκεί έγινε μακελειό στους τελείως άμαχους. Κατά μικρά χρονικά διαστήματα έβγαينا από το καταφύγιο για να πάρω μια ιδέα τι γίνεται. Φρίκη. Τα περισσότερα σπίτια είναι κατασκευασμένα από

χωμάτινες πλίνθες και σκέπη λάσπη. Με την πτώση μιας βόμβας, έβλεπες το σπίτι να γίνεται μια τούφα σκόνης που τινάζοταν προς τ'άπάνω μαζί με κομμάτια ξύλα, τσίγκους και κορμιά. Κανείς δεν γλίτωνε. Καταφύγιο κανονικό από μπετόν, για τους πολίτες, δεν υπήρχε. Έκανα μια πρόταση στους Αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού να πάρουμε στο καταφύγιο του Ναυστάθμου, τουλάχιστον τα παιδιά. Η απόντηση ήταν ότι αυτά ρυθμίζονται μόνο από την κεντρική διοίκηση της Τεχεράνης.

Τα βομβαρδιστικά αεροπλάνα πρέπει να είχαν το εξής δρομολόγιο: Από Βασόρα κατευθείαν προς ένα στρατιωτικό αεροδρόμιο των Εμιράτων ή του Ομάν. Απόσταση περίπου χίλια χιλιόμετρα. Εκεί ανεφοδιασμός και διανυκτέρευση. Φυσικά η παροχή αυτών των υπηρεσιών γινόταν μυστικά και επί πληρωμή. Πριν νυχτώσει, ένα αναγνωριστικό πετούσε από πάνω μας και μάλλον φωτογράφιζε τις «Μάνες» και άλλους στόχους στη στεριά. Το βλέπαμε τακτικότητα. Την επομένη, αμέσως μετά το χάραμα, όταν είχε φέξει καλά, αλλά πριν την ανατολή, ερχόταν το σμήνος.

Ο βομβαρδισμός διαρκούσε λίγα λεπτά της ώρας. Στη συνέχεια έφευγαν πάντα προς δυσμάς, πιθανότητα προς Μπαχρέιν ή Κατάρ. Γενικό συμπέρασμα: Πρέπει να είχαν πολύτιμη βοήθεια από αραβικά κράτη που υποκρίνονταν «ουδετερότητα».

Όταν εξαφανίσθηκαν τα αεροπλάνα, είπα στον Αρχίατρο Αξιωματικό: Πάω να φέρω πολίτες τραυματίες. Απάντηση: Θα τους δεχθούμε μόνο εάν δεν υπάρχουν στρατιωτικοί τραυματίες. Χωρίς να του πω τίποτε άλλο, πήρα το τζιπ και ξεκίνησα. Ολόκληρη η πόλη ήταν ένας οδυρμός. Όσοι είχαν ψευτογλιτώσει προσπαθούσαν να ξεθάψουν τους νεκρούς από τα ερείπια και να βοηθήσουν τους τραυματίες. Φωνές απελπισίας παντού. Πρώτος με σταμάτησε ένας πατέρας που κρατούσε στην αγκαλιά του ένα παιδάκι. Το είχε τυλίξει με την κελεμπία του, αλλά από κάτω έτρεχε πολύ αίμα. Ήταν κι αυτός χτυπημένος και δεν μπορούσε ν' ανέβει στο αυτοκίνητο. Πήρα το παιδί στα γόνατα μου.

Όπως άνοιξα την κελεμπία για να δω από πού τρέχει τόσο αίμα, έπαθα σοκ. Το παιδί ήταν κομμένο σχεδόν στη μέση. Πόδια δεν υπήρχαν. Δεν είπα τίποτα. Έχασα τη μιλιά μου. Μόλις ανέβηκε ο πατέρας, πήρε το παιδί στα γόνατα του και ξεκινήσαμε. Στην πόρτα του νοσοκομείου φύλαγαν Αξιωματικός και δυο ναύτες. Δεν άφησαν τον πατέρα να μπει. Πήγα το παιδί μέσα, μέχρι το χειρουργείο, στα χέρια μου. Ο ντόκτορ μου είπε ότι είναι πεθαμένο. Δεν τη χρειαζόμουν τη διάγνωση του. Απάντησα: «Βάλτο με τους νεκρούς, αλλά μην το πεις τώρα του πατέρα του. Άφησε τον να ελπίζει για λίγο μέχρι να συνέλθει». Έσταξα αίματα. Βγαίνοντας είπα του πατέρα ότι το έχουν στο χειρουργείο. Γονάτισε κι ευχαριστούσε τον Αλλάχ. Αγκάλιασε τα γόνατα μου και τα φιλούσε. Αυτές τις σκηνές τις βλέπω ακόμη σαν εφιάλτες στον ύπνο μου. Έκανα έτσι τρεις ή τέσσερις γύρους. Στην τελευταία φορά μ'έδωξαν από την είσοδο του νοσοκομείου του ναυστάθμου.

Είχε πια μεσημεριάσει. Το τζιπ γεμάτο ματωμένους. Τους τελευταίους τραυματίες τούς είχαν κάτω, στο πεζοδρόμιο. Υπερπλήρης η κατάσταση. Δεν ήξερα τι να κάνω. Μια γυναίκα που ούρλιαζε δίπλα μου, έλεγε: «Χοπιτάλ Κούνσορ».

Τότε κατάλαβα. Το Κούνσορ ήταν μια κωμόπολη, λίγα χιλιόμετρα προς δυσμάς. Της έκανα νόημα ν' ανέβει στο αυτοκίνητο. Μου έδειχνε το δρόμο. Σ' εκείνο το νοσοκομείο τους δέχθηκαν γιατί είχαν χώρο. Δεν βομβαρδίστηκε το Κούνσορ. Νωρίς το απόγευμα επέστρεψα στο δωμάτιο μου στο Ναύσταθμο. Έδωσα τα ρούχα μου στον καμαρότο να τα βάλει στο πλυντήριο κι έμεινα κλεισμένος με τα εσώρουχα.

Την επομένη έπρεπε να επιστρέψω στις «Μάνες». Έξω από την πύλη του Ναυστάθμου ήταν αγορά. Δηλαδή πάγκοι στημένοι στο ύπαιθρο. Πριν μπω στο ελικόπτερο, πετάχτηκα να πάρω κουρμάδες. Τους πωλούσε μια γυναίκα κουκουλωμένη σε μαύρη «μπαμπούλα». Τους έβαλε σε μια χάρτινη σακούλα. Έβγαλα να της δώσω δηνάρια. Τότε εκείνη μου έγνωψε ότι δεν τα θέλει. Επέμεινα. Σήκωσε τα χέρια της ψηλά και κάτι έλεγε

για τον Αλλάχ. Δεν καταλάβαινα τίποτε, ίσως μιλούσε Μπαλούτσι. Σταμάτησε κόσμος γύρω μας. Είχα σαστίσει. Με πλησίασε κάποιος που ήξερε λίγα αγγλικά: «Λέει ότι αν πάρει λεφτά από σένα, θα της κόψει τα χέρια ο Αλλάχ». Γιατί; «Σε είδε χθες που μάζευες τραυματίες».

Όταν υψωθήκαμε, πετώντας με το μοσκίτο, στο βάθος του ορίζοντα, φάνηκε μαύρος καπνός που έφθανε μέχρι τα ουράνια.

Καιγόταν το SEA GIANT, δηλαδή το «Θαλάσσιος Γίγας». Αυτό το βαπόρι το είχα πιλοτάρει πριν από ένα μήνα, τον Μάιο 1988. Ανήκε στον εξωτερικό στόλο. Ήταν το μεγαλύτερο που είχα πιλοτάρει σ'όλη μου τη σταδιοδρομία. Το μήκος του πρέπει να ήταν περίπου μισό χιλιόμετρο. Πλάτος, βύθισμα και χωρητικότητα ανάλογα. Δυστυχώς δεν θυμάμαι λεπτομέρειες. Τώρα που το σκέφτομαι, ζήτησα πληροφορίες από τον κύριο Γιώργο Μ. Φουστάνο. Είναι ο συγγραφέας των τεσσάρων τόμων «ΒΑΣΙΛΕΙΣ ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΩΝ» και εκδότης του γνωστού ναυτιλιακού περιοδικού ΑΡΓΩ. Ούτε κι εκείνος όμως είχε στοιχεία στο αρχείο του. Σε σύγκριση με τα μεγαλύτερα γνωστά υπερωκεάνεια και αεροπλανοφόρα, συμπεραίνουμε πως ήταν 1,5 φορές μακρύτερο, επίσης διπλάσιο σε φάρδος. Πιο πολύ, σχεδόν τριπλάσιο τους σε βύθισμα και σχεδόν εξαπλάσιό τους σε εκτόπισμα. Το υπερωκεάνειο QUEEN ELIZABETH ήταν εκτοπίσματος 83.673 τόνων και μήκους 314 μέτρων. Το μεγαλύτερο πυρηνοκίνητο αεροπλανοφόρο, τύπου ENTERPRISE, έχει εκτόπισμα 83.350 τόνους και μήκος καταστρώματος 336 μέτρα.

Το πετρελαιοφόρο «Θαλάσσιος Γίγας» λοιπόν είχε χτυπηθεί και καιγόταν η επιφάνεια του φορτίου του, επί εννέα ημερών. Σιγά σιγά



Μεγάλο πετρελαιοφόρο και δίπλα του το ταχύπλοο του Φίλιπ

έλιωναν τα μέταλλα του. Όταν βούλιαξε, γέμισε η θάλασσα από εκατοντάδες χιλιάδες τόνους μαύρο ακατέργαστο πετρέλαιο. Τώρα έψαξα τα αρχεία εφημερίδων της εποχής Ιουνίου, Ιουλίου 1988, μήπως ανακαλύψω τις διαμαρτυρίες των...οικολόγων! Τσιμουδιά δεν έβγαλαν τότε. Ενώ όταν τύχει και χυθούν στη θάλασσα πέντε τόνοι, χαλούν τον κόσμο και τα βάζουν με

τον Πλοίαρχο. Για υπερχείλιση 500 χιλιάδων τόνων, και ρύπανση δεκάδων χιλιάδων τετραγωνικών μιλίων θαλάσσης και ακτών κατάπιαν τη γλώσσα τους. Δεν τόλμησαν να κατηγορήσουν τα βομβαρδιστικά του Ιράκ. Ούτε λέξη. Επίσης μεγάλες ποσότητες πετρελαίου είχαν χυθεί στη θάλασσα τότε από τις βομβαρδισμένες πετρελαιοπηγές.

Κάποια μέρα εκείνης της εποχής, συνάντησα τον μίστερ Σάμπλο μαζί με κάποιον κ. Σασάν που ήταν χημικός της εθνικής ιρανικής εταιρείας πετρελαίων. Ενώ πίναμε καφέ, η συζήτηση κατέληξε στους πυραύλους με χημικά αέρια που εξακολουθούσε να εκτοξεύει το Ιράκ κατά των Περσών. Ιδίως κατά των αμάχων στις πόλεις και στα χωριά. Αποτέλεσμα, χιλιάδες οι νεκροί και ακόμη περισσότερα τα θύματα παράλυσης. Ο κ. Σασάν μου εξήγησε ότι το ένα από τα αέρια είναι νευροτοξική ουσία και λέγεται Σαρίν. Ρώτησα: «Πώς θα το καταλάβουμε αν τα ρίξει και σ'εμάς, μήπως υπάρχει κάποιο όργανο να δούμε ενδείξεις πριν το εισπνεύσουμε»; Η απάντηση ήταν: «Θα δείτε τα πουλιά να πέφτουν κατά χιλιάδες στη θάλασσα ή στο έδαφος».

Το πολεμικό караβάκι με τα αντιαεροπορικά πυροβόλα, που μας διέθεσαν, δεν έκανε τίποτε. Τα αεροπλάνα είχαν μεγάλη ταχύτητα.

Περνούσαν από πάνω μας σαν αστραπές. Δεν πρόφθανε να τα σκοπεύσει. Σε μια περίπτωση μόνο χρησίμευσε. Ένα από τα βομβαρδιστικά έριξε μια μεγάλη τορπίλη. Την είδαμε που πέρασε ανάμεσα στις αγκυροβολημένες «Μάνες» χωρίς ευτυχώς ν'αγγίξει καμιά. Τελικά σύρθηκε στην αμμουδιά, στο νησάκι Κεσμ, χωρίς να εκραγεί. Την βλέπαμε με τα κιάλια που γυάλιζε στον Ήλιο, στην έρημη παραλία. Τους ειδοποιήσαμε. Πλησίασαν προσεκτικά και την έσκαψαν με το κανονιά τους. Αυτή ήταν και η μοναδική τους επιτυχία.

Ο πόλεμος τελείωσε ή μάλλον σταμάτησε τον Αύγουστο 1988. Τελικά κανείς δεν μπορεί να καυχηθεί ότι νίκησε ή κέρδισε κάτι. Το σύνολο των νεκρών Ιρακινών και Περσών υπολογίστηκε στους περίπου 500 χιλιάδες. Σε μάχες και βομβαρδισμούς. Πολλοί περισσότεροι όμως ήταν όσοι εκτελέστηκαν από τις δικές τους κυβερνήσεις. Και οι δύο αυτές εξουσίες πολεμούσαν, η καθεμιά απέναντι στον εξωτερικό τους εχθρό, αλλά συγχρόνως και απέναντι στους εσωτερικούς τους αντιπάλους, που τους αποκαλούσαν «προδότες». Από την πλευρά των Ελλήνων Αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού, είχαμε τότε αρκετούς νεκρούς και βαριά τραυματίες. Ο αριθμός τους μέχρι σήμερα, απ'ότι γνωρίζω, παραμένει άγνωστος. Ίδια περίπτωση με τον πόλεμο της Κορέας. Προσπάθησα να καταλήξω σε κάποιους αριθμούς. Πιθανότερο είναι το 38 νεκροί και 80 βαριά τραυματίες. Το γράφω με κάθε επιφύλαξη. Είναι ο μέσος όρος

των όσων κατάφερα να μάθω από διάφορες πηγές και γνώμες. Όλες προφορικές.

Λίγο πριν το τέλος και επειδή οι εγκαταστάσεις του Μπαντάρ Αμπάς είχαν καταστραφεί από τους βομβαρδισμούς, μεταφέραμε όλες τις «Μάνες» στη ράδα της νήσου Σίρι, δηλαδή 120 μίλια δυτικότερα. Υπαρχηγοί του Χομείνι ήταν ο Αλή Ακμπάρ Ραφσαντζανί και ο Χασεμί Ραφσαντζανί. Ο δεύτερος μας επισκέφθηκε τον Ιούλιο, σε μια προσπάθεια να τονώσει λίγο το κουρελιασμένο ηθικό των υπηκόων του.

Έγιναν πάλι διάφορες παράτες. Μου έδωσε κι ένα πολύ επίσημο έγγραφο της κυβέρνησης. Ένα Facere Mentionem, δηλαδή Εύφημος Μνεΐα, που συνοδευόταν με ένα χρυσό ρολόι. Αυτή η έγγραφος αναγνώριση μου χρησίμευσε αργότερα, ιδίως το 1991, όταν σε κάποια φάση είχαν εσωτερικές φασαρίες και απαγορευόταν η είσοδος παντός «ξένου» στο Ιράν. Μου παραχώρησαν δύο φορές βίζα εισόδου ως «φίλου του ιρανικού λαού».

Αναχώρησα από εκείνη την κόλαση, για επιστροφή στο Λονδίνο και στην Αθήνα, το Δεκέμβριο 1988, λίγες μέρες πριν από τα Χριστούγεννα. Πέρασα τις εορτές με την οικογένεια. Μετά τη λήξη του πολέμου, όπως συμβαίνει συνήθως, δημιουργήθηκε ύφεση στην αγορά των μεταφορών και ανεργία στην εμπορική ναυτιλία. Πολλοί ναυτικοί της ωκεανοπλοΐας έμειναν χωρίς απασχόληση και αρκετά βαπόρια έδεσαν αναύλωτα. Συνέχισα τις δραστηριότητες μου ως θαλασσινός πιλότος.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Γ. Στογιάννης γεννήθηκε στην Αθήνα το 1932, αποφοίτησε από το Πρακτικό Λύκειο Αθηνών το 1950 και τον ίδιο χρόνο μπάγκκαρε ως δόκιμος Πλοίαρχος στο Olympic Laurel της εταιρείας Ωνάση. Φοίτησε στο Πανεπιστήμιο του Southampton στην σχολή Physics and Mathematics κατά το διάστημα 1952 - 1954 και στη συνέχεια έκανε μεταγραφή στο τμήμα Nautical Astronomy. Το 1957 απόκτησε το αγγλικό δίπλωμα Ανθυποπλοιάρχου και επέστρεψε στην Ελλάδα για να υπηρετήσει τη στρατιωτική του θητεία. Στη συνέχεια και πάντα στην εταιρεία Ωνάση, απέκτησε το ελληνικό δίπλωμα Ανθυποπλοιάρχου, Υποπλοιάρχου και το 1963 του Πλοίαρχου. Συνταξιοδοτήθηκε το 1982, μετά από 32 χρόνια πλήρους υπηρεσίας στα πετρελαιοφόρα.

Τώρα πια και μετά από 57 χρόνια ευτυχισμένου γάμου και έχοντας αποκτήσει παιδιά και εγγόνια, ασχολείται ακόμα με τα μαθηματικά και είναι μέλος της Αγγλικής Μαθηματικής Εταιρείας και της Ερευνητική ΑΡΡΟ.

Μεταξύ Πλαταμώνα και Κατερίνης στον πόλεμο του 1897

Ο Αναγνώστης Θεοδωράκης, και τα παιδιά του Αναστάσης και Δημήτρης, ανήκαν στην κατηγορία όσων Υδραίων караβοκύρηδων είχαν ολόψυχα δοθεί στην επανάσταση του 1821¹. Κόρη του Δημήτρη ήταν και η αρχοντο-

πούλα Κονδύλω. Η δε τελευταία από το γάμο της με τον κρητικό Γεώργιο Αντωνιάδη, έφερε στον κόσμο, το 1869, τον Μανώλη, ο οποίος, έτσι, βίωνε την ευθύνη και της υδραϊκής και της κρητικής καταγωγή του². Κατά συνέπεια ο εγγονός Αντωνιάδης εισήχθη το 1887 στην λειτουργούσα από το 1884 Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, από την οποία αποφοίτησε το 1891 ως Σημαιοφόρος. Πέντε χρόνια, ακολούθως, μετέπειτα προήχθη σε Ανθυποπλοίαρχο, οπότε, συμπληρώνοντας και τις ναυτικές του γνώσεις στην Ευρώπη, διέθετε πλέον όλες τις προϋποθέσεις, ώστε να εξελιχθεί σε έναν λαμπρό αξι-

τιμής» (παραπάνω, σ.119).

2 Γιατί και ο εκ πατρός παππούς του Μανώλη Αντωνιάδη, γεννημένος στη Χαλέπα και μυημένος στη Φιλική Εταιρεία, είχε διακριθεί-ως δημοσιογράφος, πολιτικός και λόγιος- όχι μόνο στα χρόνια της επανάστασης, αλλά και στα Καποδιστριακά. Και όντας ο ίδιος μέχρι θανάτου δημοκρατικός δραστηριοποιήθηκε αναλόγως τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Κωνσταντινούπολη, στην Τεργέστη και στη Βιέννη.

ωματικό του Ναυτικού.

Βρισκόμαστε ήδη στις παραμονές του ελληνοτουρκικού πολέμου του 1897³, η έκβαση του οποίου επικράτησε μεν να θεωρείται ντροπή για τη χώρα μας, σχετικά όμως με τον Ανθυποπλοίαρχο Εμμανουήλ Αντωνιάδη η ελληνοτουρκική εκείνη σύγκρουση λειτούργησε ως εφελτήριο για να καταλάβει ο ίδιος τη δική του θέση στο Πάνθεο των ηρώων. Δεν θα αναφερθούμε εντούτοις στις υπόλοιπες, κατά ξηρά και θάλασσα, επιχειρήσεις του πολέμου εκείνου. Θα εκθέσουμε μόνο συνοπτικότερα τις δραστηριότητες του πολεμικού μας στόλου στην ευρύτερη περιοχή του Θερμαϊκού κόλπου, όπου κόπηκε πρόωρα και το νήμα της ζωής του υπό συζήτηση Ανθυποπλοίαρχου.

Η μια λοιπόν από τις δύο Μοίρες, στις οποίες είχε διαιρεθεί τότε το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, είχε χώρο δράσης της το Αιγαίο. Η Μοίρα αυτή ήταν και ιδιαίτερος ισχυρή, μια και αποτελούνταν από τα θωρηκτά «ΥΔΡΑ», «ΣΠΕΤΣΑ» και «ΨΑΡΑ», από τα οποία το τελευταίο έφερε και το σήμα του αρχηγού της Μοίρας Πλοίαρχου Κ. Σαχτούρη. Ο Στόλος του Αιγαίου συμπεριελάμβανε ακόμη την τορπιλική Μοίρα με επικεφαλής το κυβερνούμενο από τον πρίγκιπα Γεώργιο τορπιλοβόλο «ΚΑΝΑΡΗΣ», στην οποία υπαγόταν και το τορπιλοβόλο «16» με κυβερνήτη τον Αντωνιάδη. Στο συγκεκριμένο Στόλο συμμετείχε επιπλέον το οπλιταγωγό «ΜΥΚΑΛΗ», οι ατμομυοδρόμωνες «ΑΛΦΕΙΟΣ» (με κυβερνήτη του τον Πλωτάρχη Πάυλο Κουντουριώτη), «ΑΧΕΛΩΟΣ» και τα οπλιταγωγά «ΘΡΑΚΗ» και «ΙΩΝΙΑ».

Στις 25 Μαρτίου 1897 τα παραπάνω σκάφη ναυλοχούσαν στους Ωρεούς, μολονότι, σύμφωνα με τις πληροφορίες του Γάλλου περιηγητή Henry Turot (βλ. Η κρητική επανάσταση και ο Ελληνοτουρκικός πόλεμος του 1897, σ.148), «ο κόλπος της Θεσσαλονίκης ήταν [τότε] σχεδόν ανυπεράσπιστος και τα ελληνικά θωρηκτά θα μπορούσαν να αποκλείσουν την πόλη, να

πυρπολήσουν τους σιδηροδρομικούς της σταθμούς, να ανατινάξουν ορισμένα σημαντικά σημεία των γραμμών ανεφοδιασμού [των Τούρκων] και να καθυστερήσουν σημαντικά την [εχθρική] επιστράτευση. Αλλά ο ελληνικός στόλος, συνεχίζει ο Turot, «δε βγήκε από τη Χαλκίδα. Τα νερά εκεί είναι τόσο ήρεμα και ο καιρός τόσο ωραίος! Έτσι-εντελώς ανενόχλητοι και με όλη τους την άνεση- οι Τούρκοι μπόρεσαν να μεταφέρουν μέσω Θεσσαλονίκης τούς χιλιάδες στρατιώτες τους, που έσπευδαν καθημερινά να ενισχύσουν ακόμη περισσότερο τις δυνάμεις τους, οι οποίες είχαν συγκεντρωθεί στα σύνορα της Θεσσαλίας και στην Ήπειρο».

Πράγματι, από τη στιγμή που είχε κηρυχθεί ο πόλεμος και μέχρι τις 8/20 Απριλίου του 1897, ο ελληνικός στόλος του Αιγαίου δεν είχε επιδοθεί σε καμιά πολεμική επιχείρηση. Απασχολούνταν μόνο με ασκήσεις πυροβολικού, ενώ μια μόνο μέρα πριν την παραπάνω ημερομηνία, ο Μοίραρχος Σαχτούρης ζήτησε οδηγίες δράσης από το Υπουργείο Ναυτικών. Η ναυτική εν συνεχεία Μοίρα Αιγαίου αγκυροβόλησε στον Παγασπικό, όπου, παραμένοντας υπ' ατμό, διατάχθηκε, τα μεσάνυχτα της 8ης Απριλίου, από τον υπουργό των Ναυτικών Ν. Λεβίδη, να αναπτυχθεί κατά μήκος των τουρκικών ακτών, από Πλαταμώνα μέχρι Κατερίνη, προσβάλλοντας, όπως καθόριζε η διαταγή, «παν τουρκικών πλοίων ή μοίραν τιοιούτων, παν οχύρωμα ή οιονδήποτε στρατιωτικών έργων, ευρισκόμενον καθ' όλην την έκτασιν ταύτην, επικουρούσα ούτω τοις κατά τα σύνορα μαχομένοις στρατεύμασιν ημών δι' αντιπερισπασμού της προσοχής του εχθρού».

Κατά τις επόμενες, εντούτοις, 24 ώρες υπήρξε πλήρης έλλειψη πληροφόρησης σχετικά με το εάν αφίχθηκαν στο νέο τους προορισμό τα πολεμικά μας σκάφη, και εάν είχε αρχίσει η εκτέλεση της ανατεθείσας σ' αυτά αποστολής. Μόλις κατά την 9η /21 Απριλίου 1897 αναφέρθηκε από το ελληνικό χωριό Τσάγεζι (ονομαζόμενο σήμερα Στόμιο και ευρισκόμενο στις εκβολές του Πηνειού) ότι ο στόλος μας βρισκόταν στον Πλαταμώνα (λίγο δηλαδή βορειότερα από την απόληξη των τότε ελληνοτουρκικών συνόρων στην ακτή του Αιγαίου), όπου το θωρηκτό «ΨΑΡΑ» βομβάρδισε τον εκεί ενετικό πύργο,

τον οποίο και ο «ΚΑΝΑΡΗΣ» κανονιοβόλησε με άμεσες και επισκεπτικές βολές [βλ. άρθρο του Υποπλοιάρχου (Ο) Δ.Μ. Γιακουμάκη υπό τον τίτλο Η δραστηριότητα του Β.Ν. κατά τον Ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897, Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχ. 305, Ιαν.- Φεβρ. 1964, σ.98].

Καταστράφηκαν, έτσι τότε, τα εκεί τουρκικά πυροβολεία καθώς και αποθήκες πυρομαχικών και ζωοτροφών του εχθρού. Αποτέλεσμα της δραστηριότητας αυτής του στόλου μας ήταν να εγκαταλείψουν οι Τούρκοι το προαναφερθέν ενετικό φρούριο, και να βληθεί τουρκικό ιστιοφόρο ευρισκόμενο στον εκεί ορμίσκο Μπόρνο, το οποίο ιστιοφόρο προστατευόταν και από εχθρικό τορπιλοβόλο. Κατά την ίδια μέρα, τα πολεμικά μας πλοία δραστηριοποιήθηκαν και βορειότερα, στην Σκάλα Λεπτοκαρυάς, απέχουσα γύρω στο ενάμισο μίλι από την άκρη Πλαταμώνας. Στη νέα περιοχή, όχι μόνο βομβαρδίστηκαν οι μεγάλες τουρκικές αποθήκες του Τούρκου αρχιστράτηγου της Θεσσαλίας Ετέμ πασά, αλλά ο ελληνικός στόλος αποβίβασε και αγήματα πυρπολήσαντα το περιεχόμενο των εν λόγω αποθηκών.

Τα ελληνικά πολεμικά κατευθύνθηκαν, εν συνεχεία, ακόμη βορειότερα, στην περιοχή Λιτοχώρου, όπου το μεν ομώνυμο χωριό δεν βομβαρδίστηκε, στη γύρω όμως περιοχή τα πυρά των σκαφών μας προκάλεσαν εκτεταμένες καταστροφές, με αποτέλεσμα να πυρποληθούν αποθήκες τροφίμων του τουρκικού στρατού Ελασσόνας. Και ναι μεν εκεί βρισκόταν στρατοπεδευμένο και ένα τουρκικό τάγμα, ο διοικητής όμως της ελληνικής ναυτικής Μοίρας δεν προχώρησε σε καμιά εναντίον του ενέργεια λόγω παρεμβολής φυσικών εμποδίων μεταξύ των ελληνικών πλοίων και του εχθρού.

Επόμενος προορισμός της Μοίρας Αιγαίου υπήρξε η ακτή Κατερίνης, καθώς υπήρχαν πληροφορίες ότι στις μεγάλες στρατιωτικές αποθήκες της πόλης φυλασσόταν το σύνολο των ζωοτροφών του τουρκικού στρατού Θεσσαλίας. Μόλις εντούτοις ο Ελληνικός στόλος εμφανίστηκε στην πλησίον παραλία, ο οθωμανικός στρατός τράπηκε σε φυγή προς την ενδοχώρα εγκαταλείποντας την πόλη ανυπεράσπιστη. Αλλά και οι κάτοικοί της Κατερίνης, διαβλέποντας ότι επρόκειτο να ακολουθήσουν βομβαρ-

δισμοί, είχαν και αυτοί εγκαταλείψει τα σπίτια τους. Το θωρηκτό ωστόσο «ΨΑΡΑ» επιδόθηκε για ακόμη μια φορά σε βομβαρδισμούς πλήττοντας για αρκετή ώρα εχθρικά οχυρώματα, πυροβολεία, και τουρκικές αποθήκες, ενώ και πάλι, αποβιβάσθεν στην ακτή ελληνικό ναυτικό άγημα, συμπλήρωσε το έργο της καταστροφής. Ποσότητες τουρκικών τροφίμων ανευρέθηκαν τότε και στην ίδια την παραλία, καταστραφείσες από το προαναφερθέν άγημα.

Όλα αυτά-τα σχετικά με την Κατερίνη-συνέβησαν στις 10 Απριλίου (π.η.μ.) 1897, οπότε κατά την 11η προ μεσημβρινή ώρα της ημέρας εκείνης, ο Μοίραρχος Σαχτούρης ανέφερε, από τη Σκιάθο, στους προϊσταμένους του (Γιακουμάκης, παραπάνω, σ.99) ότι «εύρομεν εις την ξηράν [της Κατερίνης] φονευθέντας διά των πολυβόλων ημών δύο στρατιώτας [...] συνελάβομεν παρά Αικατερίνην δύο ιστιοφόρα μετά τροφών και πολεμοφοδίων άτινα ερυμουλήσαμεν ενταύθα [στη Σκιάθο]...Ζημία εχθρού σημαντικώτατη εξ εμπρησμού τροφών [...]. Κατακρατούμεν συλληφθέντα επί ενός των ιστιοφόρων χριστιανόν κυβερνητικόν μηχανικόν επαρχίας Αικατερίνης ονόματι Δημητριάδην». Τα περιπολούντα, παρ' όλα αυτά, σκάφη μας ανέφεραν στον Σαχτούρη ότι οι πυρκαγιές, τις οποίες είχαν θέσει προηγουμένως τα ελληνικά αγήματα στις αποθήκες της Λεπτοκαρυάς, είχαν κατασβεστεί, και ότι η μεγαλύτερη ποσότητα των εκεί ευρισκομένων τουρκικών εφοδίων ήταν ανέπαφη.

Διατάχθηκε έτσι να επαναπλεύσει στη Λεπτοκαρυά ο ατμομυοδρόμων «ΑΛΦΕΙΟΣ» ακολουθούμενος από τα τορπιλοβόλα «14» και «16», το πρώτο από τα οποία είχε κυβερνήτη του τον Ιωάννη Βρατσάνο, ενώ κυβερνήτης του δεύτερου ήταν, όπως προαναφέρθηκε, ο Αντωνιάδης. Στα τρία λοιπόν αυτά πλοία, δόθηκε αφενός εντολή να ολοκληρώσουν το έργο της καταστροφής των αποθηκών της Λεπτοκαρυάς, αφού όμως πρώτα βεβαιώνονταν ότι δεν υπήρχε σοβαρή εχθρική παρουσία στην ακτή. Κατόπιν τούτων, στις 5 το απόγευμα της Μεγάλης Πέμπτης (11/23 Απριλίου 1897) κατέπλευσαν τα παραπάνω σκάφη στην ακτή Λεπτοκαρυάς, όπου δεν παρατήρησαν οποιαδήποτε ύποπτη εχθρική κίνηση. Και όχι μόνο

αυτό, αλλά συνέβη και το εξής: Όταν κάποιος ντόπιος γέροντας χριστιανός, καπετάνιος μικρού ιστιοφόρου, προσορμισμένου από ημερών στην περιοχή, κλήθηκε στον «ΑΛΦΕΙΟ», διαβεβαίωσε τον Πλωτάρχη Κουντουριώτη (κυβερνήτη του Αλφειού) ότι όλα τα τουρκικά στρατεύματα αποσύρθηκαν και πως δεν υπήρχε στην ξηρά κανένας Τούρκος στρατιώτης. Οι δε πληροφορίες του γέροντα εκείνου κρίθηκαν, κακώς, αξιόπιστες. Και τούτο, μολονότι ο ίδιος διατηρούσε σχέσεις με τους αξιωματικούς όσων τουρκικών τμημάτων ήσαν καταυλισμένα στη Λεπτοκαρυά, πριν από την εκεί πραγματοποίηση των ελληνικών βομβαρδισμών.

Διέταξε συνεπώς ο Κουντουριώτης να σχηματιστεί άγημα 40 ανδρών από το πλήρωμα του Αλφειού, έθεσε επικεφαλής τού αγήματος τον Ανθυποπλοίαρχο Αντωνιάδη και τους Σημαιοφόρους Σταύρο Πανουργιά και Στέφανο Μαλικόπουλο και έδωσε εντολή να αποβιβάσει το άγημα στην ξηρά, για να αποτελειώσει την καταστροφή των εκεί τουρκικών εφοδίων. Πράγματι, η μεταφέρουσα ένα μέρος του αγήματος αυτού πρώτη λέμβος του Αλφειού, με επικεφαλής τον Αντωνιάδη, προσέγγισε στην ακτή, και ιδιαίτερα σε ένα σημείο της όπου υπήρχε προβλήτας φορτοεκφορτώσεων. Τότε όμως τους αποβιβαζόμενους τούς υποδέχθηκαν ομαδικά πυρά 300 περίπου Τούρκων στρατιωτών, οι οποίοι καιροφυλακτούσαν πίσω από σακιά με αλεύρι. Οπότε, ο μεν Αντωνιάδης έπεσε επί τόπου άπνους, ένας από τους ναύτες του, ο Γεώργιος Ανδρούτσος, μολονότι βαριά τραυματισμένος, κατόρθωσε να κολυμπήσει μέχρι το τορπιλοβόλο «14» και να σωθεί, ενώ έτερος ναύτης, ο Ανδρέας Κουστογιαννόπουλος, κρύφτηκε πρόσκαιρα κάτω από τον προαναφερθέντα προβλήτα. Στη συνέχεια όμως, όταν, υπό την επήρεια ισχυρού ψυχολογικού σοκ, βγήκε ο Κουστογιαννόπουλος από την κρύπτη του και έτρεξε προς την ξηρά αναζητώντας σωτηρία, δέχθηκε και αυτός ομαδικά εχθρικά και, θανατηφόρα για τον ίδιο, πυρά.

Από δε τους υπόλοιπους άνδρες της πρώτης εκείνης λέμβου του Αλφειού, τραυματίστηκαν άλλοι τέσσερις. Αλλά κι απ' αυτούς, ο ναύτης Ιωάννης Γκολέμης υπέκυψε, μια ώρα αργότερα, στα τραύματά του και ενταφιάστηκε στο νεκρο-

ταφείο του χωριού Τσάγιεζι (Στόμιο). Εν τω μεταξύ ο Κουντουριώτης, αιφνιδιασμένος από το όλο συμβάν, διέταξε τον γέροντα καπετάνιο, ο οποίος του είχε δώσει τις αναληθείς, όπως αποδείχθηκε, πληροφορίες, να βγει στην ξηρά και να διαπραγματευθεί με τους Τούρκους την παράδοση των δύο νεκρών. Αλλ' ενώ ο κάκιστος εκείνος πληροφοριοδότης έβγαινε με τη λέμβο του στην ξηρά, δέχθηκε και αυτός απανωτούς πυροβολισμούς και έπεσε νεκρός στη βάρκα του, που και αυτή βυθίστηκε.

Έτσι λοιπόν είχε εξελιχθεί τότε το περιστατικό της Λεπτοκαρυάς, στο οποίο οφείλονται οι πρώτοι νεκροί που θρήνησε το Πολεμικό μας Ναυτικό από της συστάσεως του Νεοελληνικού κράτους και μετέπειτα, και οι οποίοι νεκροί υπήρξαν επίσης και οι μόνοι του Ναυτικού μας κατά τον πόλεμο του 1897 (βλ. άρθρο Ναυάρχου Σ.Ε. Λυκούδη στο Νεώτερο Εγκυκλοπαιδικό Λεξ. Ηλίου, τ. ΙΒ, σ. 240-241). Είναι, ωστόσο, ψευδέστατη η διάδοση που είχε κυκλοφορήσει ευρέως τότε ότι τα σώματα των νεκρών Αντωνιάδη και Κουστογιαννόπουλου βεβηλώθηκαν από τους Τούρκους. Απεναντίας, ο Ναύαρχος Λυκούδης (παραπάνω, ίδια σελίδα) βεβαιώνει ότι ο διοικητής του εχθρικού τάγματος, το οποίο ενέδρευε στην ακτή, παρέδωσε (αν και περιέργως) τους Έλληνες νεκρούς στους προύχοντες της Λεπτοκαρυάς, οι οποίοι, τηρώντας κάθε εθιμοτυπία και αποδίδοντας τις ανάλογες τιμές, κήδεψαν τους πεσόντες και τους ενταφίασαν. Αλλά και όταν αργότερα, το 1901, πραγματοποιήθηκε η ανακομιδή των λειψάνων του Αντωνιάδη, προκειμένου αυτά να μεταφερθούν στην Αθήνα και να ταφούν σε οικογενειακό τάφο στο Α΄ νεκροταφείο της ελληνικής πρωτεύουσας, οι τοπικές τουρκικές αρχές διευκόλυναν και πάλι με κάθε τρόπο τη σχετική διαδικασία.

Η προσωπογραφία βέβαια του Ανθυποπλοιάρχου Αντωνιάδη βρίσκεται από τότε αναρτημένη στο Πάνθεο των Ηρώων της σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Επιβάλλεται ωστόσο, να διερευνηθούν όσες συνθήκες συνήρτησαν στην άδικη μεν-όχι όμως και άδοξη-απώλεια τόσο του Αντωνιάδη όσο και των ναυτών Κουστογιαννόπουλου και Γκολέμη. Όμως και μια τέτοια έρευνα επιβάλλεται να εστιαστεί και σε όσους παράγοντες διαμόρφωσαν την, κατά θάλασσα, συμπεριφορά



Εκπαιδευτικός Πλους Α' & Β' Τάξης Ν. Δοκίμων 1884-1885 στην οποία εικονίζεται ο Δόκιμος Ε. Αντωνιάδης (Σχολή Ναυτικών Δοκίμων).

της χώρας μας στον πόλεμο του 1897, συμπεριφορά στην οποία, σε μεγάλο βαθμό, οφείλεται και η απώλεια της ζωής των ως άνω πεσόντων.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τις κατοπινότερες δικαιολογίες του τότε Υπουργού Ναυτικών Ν. Λεβίδη (βλ. Γ.Ν. Φιλάρετου, Ξενοκρατία και Βασιλεία εν Ελλάδι, σ.327 κ.ε), ο ίδιος, αντί για ναυτικές αποστολές αποβιβάσεων και ακίνδυνων βομβαρδισμών, σχεδίαζε να χρησιμοποιήσει, κατά τον πόλεμο εκείνο, τον πολεμικό μας στόλο προκειμένου να πλήξει πραγματικά ισχυρά φρούρια όπως το Καράμπουρνου της Θεσσαλονίκης, να καταστρέψει την παρά την Αλεξανδρούπολη σιδηροδρομική γέφυρα ή να καταλάβει τα, σχεδόν ανυπεράσπιστα, νησιά Σάμο, Μυτιλήνη και Χίο. Αλλά και δεδομένου ότι εκθρικός στόλος δεν είχε εμφανιστεί έξω από τα Δαρδανέλια, ο ελληνικός είχε τη δυνατότητα να απελευθερώσει την Ίμβρο, την Τένεδο ή τη Λήμνο ή να διεισδύσει στον Ελλήσποντο. Καθώς άλλωστε, ο ελληνικός στόλος διέθετε τρία θωρηκτά, θα μπορούσε να επιφέρει ένα κατά θάλασσα κείμενο πλήγμα εναντίον του εχθρού, το οποίο να καταγραφεί στις ιστορικές δέλτους του Ναυτικού μας (βλέπε Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τ.ΙΔ,σ.157).

Όλα εντούτοις αυτά παρεμποδίσθησαν, σύμφωνα με τον Λεβίδη, υπαιτιότητα του βασιλιά

Γεωργίου και του πρωθυπουργού Δηλιγιάννη, οι οποίοι, κατά τον Λεβίδη, αποσκοπούσαν στην περιορισμένη κλιμάκωση του πολέμου, ώστε αυτός απλώς και μόνο να εκφοβίσει τις Ευρωπαϊκές δυνάμεις. Δεν υπήρχε επομένως προοπτική να προσλάβει ο περί ου ο λόγος πόλεμος το χαρακτήρα ενός καθολικότερου εθνικοαπελευθερωτικού αγώνα παρόμοιας μορφής με εκείνη των μετέπειτα Βαλκανικών πολέμων. Και αυτό, από φόβο μη τυχόν στη δεύτερη αυτή περίπτωση ανακινηθεί η υποκινηθεί ή αναδυθεί στην επιφάνεια της επικαιρότητας το γνωστό Ανατολικό Ζήτημα. Ήθελαν κοντολογίς οι επικεφαλής του ελληνικού κράτους τότε (Φιλάρετος, παραπάνω, σ.326) «να διεξαγάγουν έναν πόλεμο, χωρίς (στην πραγματικότητα) να διεξαγάγουν πόλεμο (faire la guerre sans faire la guerre)».

Παρά τις προαναφερθείσες, πάντως, δικαιολογίες του Υπουργού Ναυτικών Λεβίδη, στον ίδιο αποδίδονται οι εξής οδηγίες τις οποίες φέρει αυτός να έδωσε τότε στον αρχηγό του Στόλου (βλ.Λεων.Παρασκευόπουλου, Αναμνήσεις 1896-1920, τ.1, σ.64): «Καταστρέψατε, εμπρησάτε, εμπνεύστε τον τρόπο παντού και εν τέλει βάλτε [προφανώς με τα πυροβόλα σας] εις το κενόν!»! Εξαιρετικά διστακτικός, κατά συνέπεια υπήρξε ο τρόπος με τον οποίο είχαμε χειριστεί, κατά τον πόλεμο του 1897, την κατά θάλασσα υπεροπλία μας. Οπότε, το αποτέλεσμα ήταν να θεωρήσουμε τη ναυτική μας υπεροχή (την απορρέουσα, όπως προαναφέρθηκε από το ότι διαθέταμε τρία θωρηκτά) απλώς ως κατάλληλη για βομβαρδισμούς ακτών και για πραγματοποίηση αποβιβάσεων (βλ. Σπ.Μαρκεζίνη, Πολιτική ιστορία της Νεωτέρας Ελλάδος 1828-1964, τ.2,σ.287), χωρίς να αποβλέπουμε σε διενέργεια ναυμαχιών σαν τις κατοπινότερες, για παράδειγμα, της Έλλης ή της Λήμνου.

Βέβαια, ο Σαχτούρης είχε ισχυριστεί, την εποχή εκείνη, ότι η δραστηριότητα της Μοίρας Αιγαίου «αγκίστρωσε» 8.000 στρατιώτες του εχθρού μακριά από το μέτωπο των χερσαίων ελληνοτουρκικών επιχειρήσεων, υποχρεωθέντες-λόγω της υποτιθέμενης δράσης του ναυτικού μας-να παραμείνουν στα μετόπισθεν προς διασφάλιση των τουρκικών νώτων. Η αλήθεια όμως είναι ότι ο τουρκικός στρατός

είχε αρκούντως ενδυναμωθεί στη Μακεδονία και στη Βόρεια Θεσσαλία, πολύ προτού εκραγεί ο πόλεμος. Όντως, πολυπληθή οθωμανικά στρατεύματα, ακολουθώντας θαλάσσιες οδούς, είχαν μεταφερθεί, προ της ενάρξεως του πολέμου, στις παραπάνω περιοχές από τα μικρασιατικά παράλια. Αλλά και μεγάλες ποσότητες πολεμοφοδίων και τροφίμων είχαν εκφορτωθεί στον Πλαταμώνα και στην Κατερίνη για όσο χρονικό διάστημα η δική μας προσοχή ήταν στραμμένη στην Κρήτη (Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τ. ΙΔ,σ.156).

Αλλά και διοικητικές αγκυλώσεις παρεμπόδισαν τότε τη Μοίρα Αιγαίου να δράσει σοβαρά. Για παράδειγμα, οι διαταγές του Λεβίδη, τυπικά μιν, αποστέλλονταν στον Μοίραρχο Σαχτούρη, στην πραγματικότητα όμως οι αποφάσεις λαμβάνονταν και εκτελούνταν από τον κυβερνήτη του «ΚΑΝΑΡΗ» πρίγκιπα Γεώργιο, ο οποίος αποτελούσε τον ανακτορικό τοποτηρητή του Στόλου. Και αυτό ακριβώς είχε υπόψη του ο Λεβίδης, όταν υποβάλλοντας την παραίτησή του, στις 14 Απριλίου του 1897, δήλωνε : «Γνώμαι υπ' εμού προταθείσαι, δεν εισκούσθησαν, δεν εισακούονται ούτε εισακουσθήσονται. Διαταγαί μου δεν εκτελούνται υπό ενίων, αναμενόντων την άνωθεν [δηλαδή την εξ ανακτόρων] έγκρισιν».

Τέλος, άστοχες ενέργειες σαν και εκείνες που οδήγησαν στο θάνατο τον Αντωνιάδη και τους δύο ναύτες του ανάγκασαν, ασφαλώς, τον Σημαιοφόρο Ιωάννη Κόκκορη, υπηρετούντα στο θωρηκτό «ΨΑΡΑ», να υποβάλει, στις 15 Απριλίου, από τη Σκιάθο, τηλεγραφική αναφορά στον Υπουργό Ναυτικών, με την οποία κατήγγελλε τον Σαχτούρη

ως προδότη του έθνους. Και να μεν ακολούθησε ανάκληση του Πλοίαρχου Σαχτούρη από την αρχηγία του στόλου Αιγαίου, ο ανακληθείς όμως κατήγγειλε και εκείνος με τη σειρά του τον Κόκκορη ως συκοφάντη. Το σημαντικότερο ωστόσο δεν έγκειται στο ότι το Ναυτοδικείο, όπου, εν συνεχεία, οδηγήθηκε η υπόθεση, αθώωσε τον Κόκκορη παμπηφεί. Τα κατεχοκνή ενδιαφέροντα είναι τα ακόλουθα: 1ο ότι και ο κατηγορηθείς Πλοίαρχος αθωώθηκε, όταν ο ίδιος παρέπεμψε τον εαυτό του σε δίκη για να αποσαφηνιστούν, ή όχι, οι ευθύνες του. Και 2ο ότι ο Σαχτούρης κατόπιν... προήχθη σε Υποναύαρχο!

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αντωνίου Λιγνού, Ιστορία της Νήσου Ύδρας, τύποις Αλευροπούλου, Αθήναι 1953.
- Νεώτερο Εγκυκλοπαιδικό Λεξ. Ηλίου, τ. Γ, σ. 140 και τ. ΙΒ, σ. 240-241.
- Υποπλοίαρχου (Ο) Δ.Μ. Γιακουμάκη, άρθρο υπό τον τίτλο Ναυτική Επιθεώρηση, τεύχος 305, Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου 1964.
- Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Εκδοτική Αθηνών, Αθήναι 1977.
- Henry Turol, Η Κρητική επανάσταση και ο Ελληνοτουρκικός πόλεμος του 1897. Μετάφραση Λόισκα Αβαγιανού, Ειρμός, Αθήνα 1991.
- Γ.Ν. Φιλάρετου, Ξενοκρατία και Βασιλεία εν Ελλάδι, Επικαιρότητα, Αθήνα 1977.
- Λεων.Παρασκευόπουλου, Αναμνήσεις 1896-1920, τύποις Πυρσού, εν Αθήναις 1933.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Γαβριήλ Συντομόρου είναι φιλόλογος καθηγητής της Μέσης Εκπαίδευσης και διαμένει και εργάζεται στη Θεσσαλονίκη. Ασχολείται ιδιαίτερα με θέματα στρατιωτικής ιστορίας τόσο της αρχαίας όσο και της νεώτερης Ελλάδας και έχει δημοσιεύσει σχετικά άρθρα στον ημερήσιο και περιοδικό τύπο. Έχει επίσης μεταφράσει τα τρία τελευταία βιβλία από τις ιστορίες του Ηροδότου (βιβλίο Ζ' - Πολύμνια, βιβλίο Η' - Ουρανία και βιβλίο Θ' - Καλλιόπη) τα οποία εμπλουτισμένα με εκτενέστατα σχόλια και χάρτες, κυκλοφορούν από τις εκδόσεις «Ζήτρος». Από τις εκδόσεις «Ζήτρος» επίσης κυκλοφορεί και το έργο του Γαβριήλ Συντομόρου «Σαραντάπορο, Κιλκίς, Λαχανάς: οι πρώτες μας νίκες» στο οποίο περιγράφονται λεπτομερώς οι πρώτες μάχες των Βαλκανικών πολέμων του 1912-1913.



Επιδημιολογία της Στεφανιαίας Νόσου στην Ελλάδα

Επιπολασμός της νόσου στη δεκαετία του 1970 η Καρδιολογική Κλινική του Λαϊκού Νοσοκομείου, υπό την επίβλεψη του Καθηγητού Ε. Βορίδη, πραγματοποίησε μελέτη σε περιοχή της Κορινθίας. Αφού εξετάσε 938 άτομα (άνδρες και γυναίκες) άνω των 20 ετών, διαπίστωσε «έκδηλο» στεφανιαία νόσο στο 8,3% των ανδρών και στο 10% των γυναικών. Στη μελέτη της Σαλαμίνας που άρχισε να πραγματοποιείται το 1976, οι ερευνητές της μελέτης διαπίστωσαν επιπολασμό στεφανιαίας νόσου 10,9% στους κατοίκους της Σαλαμίνας, 14,5% στους συντάκτες και λοιπό προσωπικό και 7,3% στους τεχνικούς τύπου. Η επίπτωση του οξέος εμφράγματος του μυοκαρδίου στην Ελλάδα, στους μεν άνδρες αυξήθηκε από 195 ανά 100.000 άτομα το 1981 σε 297 ανά 100.000 άτομα το 1988 και στις γυναίκες από 35 σε 52, αντίστοιχα.

Τα πιο πρόσφατα στοιχεία για την επίπτωση του Οξέος Στεφανιαίου Συνδρόμου στην Ελλά-

δα, προκύπτουν από τη μελέτη GREECS, στην οποία από τον Οκτώβριο του 2003 ως τον Σεπτέμβριο του 2004, συγκεντρώθηκαν 2172 ασθενείς με διάγνωση οξέου, οξύ στεφανιαίο σύνδρομο. Η ετήσια επίπτωση του οξέου στεφανιαίου συνδρόμου ήταν 22,6 ανά 10.000 άτομα (34 ανά 10.000 άνδρες και 11 ανά 10.000 γυναίκες). Στους πίνακες 1 & 2 παρουσιάζεται αναλυτικά η ετήσια επίπτωση κατά φύλο, περιοχή και ηλικία.

Από μία μελέτη που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στη νότιο-δυτική Ελλάδα προέκυψε ότι η επίπτωση της στεφανιαίας νόσου είναι 39 ανά 10.000 άτομα (60,6 για τους άνδρες και 19 για τις γυναίκες). Στη μελέτη αυτή συμπεριλήφθηκαν και τα άτομα που πέθαναν αιφνιδίως, για το θάνατο των οποίων στοιχεία αντλήθηκαν από τη νεκροψία.

Παράγοντες που αυξάνουν την πιθανότητα καρδιακής νόσου:

1. Άνδρες > 40 ετ. διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο από τις γυναίκες.
2. Όμως, καθώς οι γυναίκες μεγαλώνουν (ιδιαίτερα μετά την εμμηνόπαυση), ο κίνδυνος γι'αυτές αυξάνει σχεδόν ανάλογα με εκείνον των ανδρών.
3. Ατελή γονίδια (κληρονομικότητα) μπορεί να αυξάνουν τον κίνδυνο.
4. Ο διαβήτης είναι ισχυρό παράγοντας για καρδιοπάθεια .
5. Η υψηλή αρτηριακή υπέρταση αυξάνει τον κίνδυνο για στεφανιαία νόσο και καρδιακή ανεπάρκεια.
6. Μη φυσιολογικά επίπεδα χοληστερόλης, η LDL πρέπει όσο γίνεται να είναι χαμηλότερη ενώ η HDL υψηλότερη
7. Το μεταβολικό σύνδρομο σχετίζεται με υψηλά επίπεδα τριγλυκεριδίων, υψηλή αρτηριακή πίεση, υπερβολική συγκέντρωση λίπους γύρω από την μέση, και υψηλά επίπεδα ινσουλίνης.
8. Η χρόνια νεφρική ανεπάρκεια αυξάνει τον κίνδυνο.
9. Προϋπάρχουσα αρτηριοσκλήρυνση ή σκλήρυνση των αρτηριών σε άλλο σημείο του σώματος (εγκεφαλικό επεισόδιο και ανεύρυσμα κοιλιακής αορτής).
10. Άλλοι παράγοντες κινδύνου είναι η κατάχρηση αλκοόλ, η έλλειψη φυσικής άσκησης και το άγχος.
11. Υψηλότερα από τα φυσιολογικά επίπεδα ενός αμινοξέος που ονομάζεται ομοκυστεΐνη, σχετίζονται επίσης με αυξημένο κίνδυνο εμφράγματος .

Στεφανιαία νόσος της καρδιάς

Η στεφανιαία νόσος είναι η νόσος των στεφανιαίων αρτηριών μέσω των οποίων τρέφεται και οξυγονώνεται η καρδιά. Η στεφανιαία νόσος οφείλεται στη δημιουργία πλούσιων σε χοληστερόλη αθηρωματικών πλακών στο τοίχωμα των επικαρδιακών στεφανιαίων αρτηριών , με αποτέλεσμα την στένωση του αυλού τους και την παρεμπόδιση της ροής του αίματος μέσα από αυτές.

Έτσι, όταν το αίμα φθάνει στο μυοκάρδιο

μέσω της στεφανιαίας αρτηρίας, δεν επαρκεί για τις ανάγκες της καρδιάς, τότε εμφανίζεται καρδιακή ισχαιμία και πόνος, γνωστός ως σπαστική.

Παρ' όλο που οι περισσότεροι ασθενείς με στεφανιαία νόσο έχουν το ίδιο υποκείμενο πρόβλημα, κυρίως στένωση των στεφανιαίων αρτηριών, δεν παρουσιάζουν όλοι τα ίδια συμπτώματα. Μερικοί αναπτύσσουν σπαστική, άλλοι παθαίνουν έμφραγμα. Μικρό ποσοστό των ασθενών μπορεί να αναπτύξουν καρδιακή ανεπάρκεια χωρίς να παρουσιάσουν προειδοποιητικά συμπτώματα.

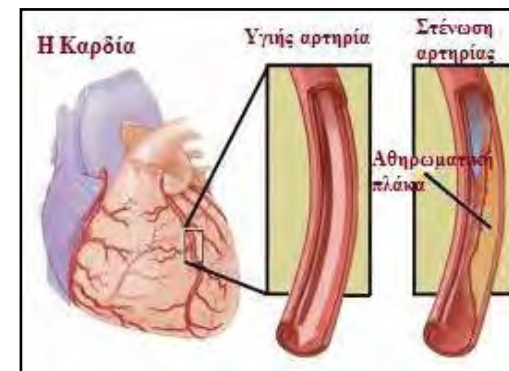
Τα σημεία και συμπτώματα της στεφανιαίας νόσου της καρδιάς

Πόνος στο Στήθος

Ο πόνος στο στήθος δεν οφείλεται πάντοτε σε στεφανιαία νόσο και είναι δύσκολο κάποιος να ξεχωρίσει τον πόνο που οφείλεται σε στεφανιαία νόσο από τους πόνους άλλης αιτιολογίας. Η διάκριση είναι δύσκολη ακόμα και για τον πιο πεπειραμένο γιατρό.

Σταθερή σπαστική

Η σταθερή σπαστική προκαλείται από την άσκηση και υποχωρεί με την ανάπαυση. Στη στεφανιαία νόσο, ο πόνος προέρχεται από τις μυϊκές ίνες της καρδιάς, που δεν έχουν αρκετό οξυγόνο για το έργο που επιτελούν. Η σπαστική συνήθως διαρκεί από 2-3 έως το πολύ 10 λεπτά. Μπορεί να εκδηλώνεται μόνον όταν βαδίζετε μια ανηφόρα, όταν φυσάει δυνατά ή όταν ανεβαίνετε σκάλες, αλλά ενδέχεται να



Στεφανιαία Νόσος

αναπτυχθεί και ύστερα από ήπια προσπάθεια, όπως το ντύσιμο. Συνήθως επιδεινώνεται στο κρύο και όταν ασκείται κανείς μετά το φαγητό-αν, λ.χ., βγάλετε τον σκύλο σας βόλτα μετά το πρωινό.

Ασταθής στηθάγχη

Σε περιπτώσεις περαιτέρω απόφραξης της στεφανιαίας αρτηρίας ή δημιουργίας θρόμβου στην επιφάνειά της, η στεφανιαία νόσος μπορεί να περάσει σε ένα νέο στάδιο, την ασταθή στηθάγχη. Μπορεί ξαφνικά να συνειδητοποιήσετε ότι αντέχετε να διασχίσετε μια μικρή μόνο απόσταση πριν αναπτύξετε πόνο ή μπορεί να αναπτύσσετε πόνο όταν κάνετε μια ελαφριά δουλειά στο σπίτι ή όταν ανεβαίνετε την εσωτερική σκάλα για να πάτε για ύπνο. Η ασταθής στηθάγχη μπορεί να οδηγήσει σε καρδιακή προσβολή γι' αυτό πρέπει να συμβουλευτείτε τον γιατρό.

Έμφραγμα

Ο πόνος είναι ίδιος με αυτόν της στηθάγχης, αλλά αντί να καταπραΰνεται όταν ξεκουράζεστε, επιδεινώνεται. Οι ασθενείς που έχουν νιώσει πολλές φορές αυτόν τον πόνο, ισχυρίζονται ότι είναι φριχτός πόνος.

Όσοι ασθενείς παθαίνουν έμφραγμα, αποκτούν μπλε σκούρο (μελανί) χρώμα και ιδρώνουν πολύ, ενώ το δέρμα τους είναι κρύο.

Ναυτία – εμετός

Μερικοί άνθρωποι που παθαίνουν έμφραγμα δεν είχαν ποτέ συμπτώματα στεφανιαίας νόσου. Εντούτοις, οι περισσότεροι είχαν συμπτώματα στηθάγχης εβδομάδες ή μήνες πριν, που οφείλονταν στη σταδιακή απόφραξη των στεφανιαίων αρτηριών. Η διαφορά μεταξύ της στηθάγχης και του εμφράγματος είναι ότι, ενώ η στηθάγχη αφήνει τον καρδιακό μυ με λιγοστό οξυγόνο αλλά ουσιαστικά υγιή, στο έμφραγμα τμήμα του καρδιακού μυός νεκρώνεται λόγω της ελλείψεως οξυγόνου.

Στο 20% περίπου των περιπτώσεων, τα συμπτώματα του εμφράγματος είναι ήπια και συχνά εκλαμβάνονται, λανθασμένα, ως δυσπεψία. Αυτό ισχύει κυρίως για τα ηλικιωμένα άτομα και τους ασθενείς με διαβήτη, ίσως διότι οι νευρικές ίνες του πόνου στην καρδιά αυτών των ανθρώπων δεν είναι τόσο ευαίσθητες σ' αυτόν.

«Φτερουγίσμα» της καρδιάς

Οι ασθενείς με στεφανιαία νόσο μπορεί να παρουσιάσουν προβλήματα καρδιακού ρυθμού, αλλά αυτό είναι πιθανότερο ύστερα από ένα έμφραγμα και ο γιατρός χορηγεί ειδικά φάρμακα, για να τα θέσει υπό έλεγχο. Αν τα «φτερουγίσματα» συνοδεύονται από τάση λιποθυμίας, δύσπνοια ή πόνο στο στήθος, πρέπει να το πείτε όσο το δυνατόν συντομότερα στον γιατρό σας.

Δύσπνοια

Η καρδιακή ανεπάρκεια μπορεί να προκαλέσει δύσπνοια και να επηρεάσει έναν άνθρωπο που είχε πάθει έμφραγμα. Αν η καρδιά δεν λειτουργεί σωστά, στους ιστούς και στους πνεύμονες συσσωρεύεται υγρό, και το επακόλουθο είναι η δύσπνοια.

Παράγοντες που αυξάνουν τον κίνδυνο προσβολής από τη στεφανιαία νόσο της καρδιάς που δεν μπορούν να τροποποιηθούν είναι:

1. Η ηλικία:

Στους άνδρες ο κίνδυνος αυξάνεται μετά την ηλικία των 45 ετών. Στις γυναίκες ο κίνδυνος αυξάνεται μετά την ηλικία των 55 ετών.

2. Οικογενειακό ιστορικό καρδιακών παθήσεων σε νεαρές ηλικίες:

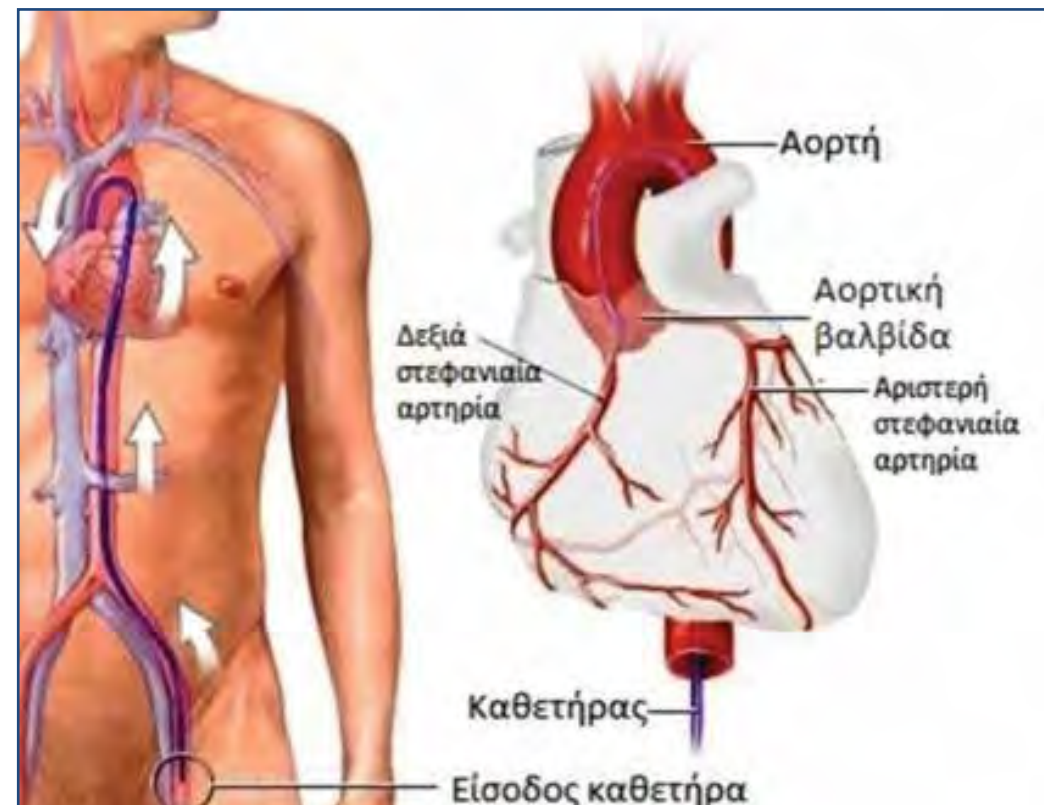
Καρδιοπάθεια που διαγνώστηκε πριν από τη ηλικία των 55 ετών στον πατέρα ή αδελφό. Καρδιοπάθεια που διαγνώστηκε πριν από την ηλικία των 65 ετών στη μητέρα ή αδελφή.

Παράγοντες κινδύνου που μπορούν να τροποποιηθούν:

- Ψηλή χοληστερόλη αίματος
- Ψηλή αρτηριακή πίεση
- Κάπνισμα
- Διαβήτης
- Υπερβολικό βάρος σώματος ή παχυσαρκία
- Απουσία σωματικής άσκησης

Άλλοι δυνητικοί παράγοντες κινδύνου για στεφανιαία νόσο της καρδιάς που βρίσκονται υπό διερεύνηση

Υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που δυνητικά μπορούν να αυξάνουν τον κίνδυνο για στε-



Στεφανιογραφία

φανιαία νόσο της καρδιάς. Οι επιστήμονες διερευνούν το ρόλο της C-αντιδρώσας πρωτεΐνης (CRP) στην πάθηση και κατά πόσο η αύξηση της αυξάνει ταυτόχρονα και τον κίνδυνο για καρδιακή προσβολή.

Η CRP είναι πρωτεΐνη του αίματος που συντίθεται από το συκώτι και είναι δείκτης φλεγμονής. Η φλεγμονή είναι αντίδραση του οργανισμού σε μολύνσεις ή άλλες βλάβες. Όταν υπάρχει φλεγμονή, η CRP στο αίμα αυξάνεται. Φαίνεται ότι η φλεγμονή συμβάλλει στην ανάπτυξη της αθηρωματικής πλάκας στις αρτηρίες.

Διερευνούνται επι του παρόντος, έρευνες που εξετάζουν κατά πόσο η μείωση της φλεγμονής και των επιπέδων της CRP στο αίμα, είναι επίσης σε θέση να μειώνουν τον κίνδυνο για στεφανιαία νόσο της καρδιάς και καρδιακή προσβολή.

Οι μέθοδοι διάγνωσης

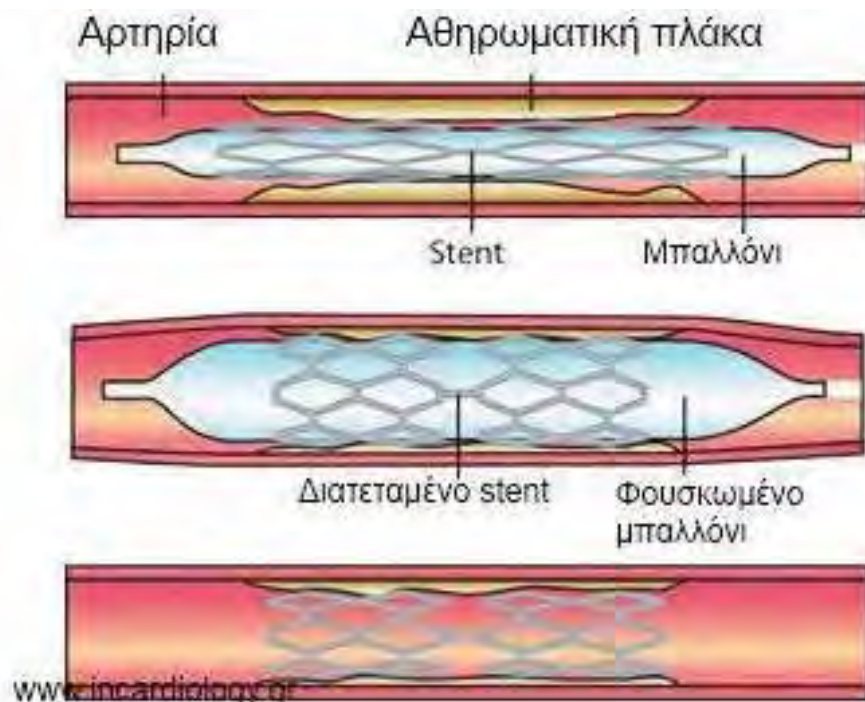
Από μόνο του, όμως, το ιστορικό συνήθως

δεν αρκεί για να αποκλείσει την παρουσία στεφανιαίας νόσου, μια και το είδος και η εμφάνιση συμπτωμάτων ποικίλλουν ευρέως.

Το ηλεκτροκαρδιογράφημα ηρεμίας μπορεί να καταδείξει την παρουσία μυοκαρδιακής βλάβης (εμφράγματος) πρόσφατου ή και παλαιότερου. Μικρά εμφράγματα ή βλάβες σε ηλεκτροκαρδιογραφικά 'σιωπηλές' περιοχές της καρδιάς μπορεί να μην εμφανίζονται στο καρδιογράφημα.

Η παρουσία ισχαιμίας μπορεί να διαγνωστεί μόνο αν η εξέταση γίνει την ώρα που ο ασθενής έχει συμπτώματα. Για τον λόγο αυτόν η διαγνωστική αξία του ηλεκτροκαρδιογραφήματος ηρεμίας για τη στεφανιαία νόσο είναι γενικά χαμηλή.

Το τρίπλεξ καρδιάς εκτιμά τη συνολική και τμηματική συστολική λειτουργικότητά της. Το υπερηχογράφημα ηρεμίας όπως και το ηλεκτροκαρδιογράφημα έχουν μικρή αξία για τη διάγνωση της στεφανιαίας νόσου πριν αυτή



Αγγειοπλαστική

προκαλέσει μόνιμες βλάβες.

Κομβικό σημείο για τη διάγνωση της στεφανιαίας νόσου έχουν τα stress test. Η απλούστερη μορφή είναι το test κόπωσης σε κυλιόμενο διάδρομο, κατά το οποίο ο εξεταζόμενος περπατά με σταδιακά αυξανόμενη ταχύτητα και κλίση στο διάδρομο, ενώ παρακολουθείται συνεχώς ο σφυγμός, η αρτηριακή πίεση και το ηλεκτροκαρδιογράφημα.

Αν στην έντονη άσκηση δεν μεταβληθεί το ηλεκτροκαρδιογράφημα, εμμέσως και εκ του αποτελέσματος, συμπεραίνουμε ότι η πιθανότητα να υπάρχουν σημαντικές στενώσεις στα στεφανιαία αγγεία είναι μικρή.

Πιο ακριβείς διαγνωστικά εξετάσεις είναι αυτές στις οποίες εκτός του ηλεκτροκαρδιογραφήματος παρακολουθείται επίσης η αιμάτωση του μυοκαρδίου στην άσκηση και στην ηρεμία (σπινθηρογράφημα) ή η κινητικότητα των τοιχωμάτων της καρδιάς (stress echo).

Με τις απεικονιστικές αυτές μεθόδους αυξάνεται η πιθανότητα πρώιμης διάγνωσης κλινικά σημαντικών στενώσεων των στεφανιαίων

αρτηριών, όπου η παρουσία τους εκφράζεται ως διαταραχή αιμάτωσης ή κινητικότητας με το stress.

Ο πιο άμεσος τρόπος εκτίμησης της στεφανιαίας νόσου είναι με στεφανιογραφία. Η επεμβατική εκλεκτική σκιαγράφιση των στεφανιαίων είναι η καλύτερη μέθοδος προκειμένου να εκτιμηθεί η παρουσία και βαρύτητα της στεφανιαίας νόσου.

Την τελευταία πενταετία έχει αναπτυχθεί και η αναίμακτη στεφανιογραφία, όπου το σκιαγραφικό εγχέεται από τη φλέβα και λαμβάνεται υψηλής ευκρίνειας αξονική τομογραφία στην καρδιά στη διάρκεια μιας συγκράτησης της αναπνοής.

Η διαγνωστική αξία της αξονικής στεφανιογραφίας έγκειται κυρίως στον αποκλεισμό της ύπαρξης στεφανιαίας νόσου σε ασθενείς με χαμηλή ή ενδιάμεση πιθανότητα.

Οι εξετάσεις για τη διάγνωση της στεφανιαίας νόσου έχουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Όσο πιο ακριβής είναι μια εξέταση, τόσο και οι κίνδυνοι που σχετίζονται με αυτήν

αυξάνονται. Για παράδειγμα, η επεμβατική στεφανιογραφία που είναι η απόλυτα καθοριστική εξέταση έχει κίνδυνο περίπου 1/1.000 για σοβαρές επιπλοκές (εγκεφαλικό επεισόδιο, έμφραγμα, θάνατο).

Επιπλέον η έκθεση σε ακτινοβολία που έχουν το σπινθηρογράφημα και η στεφανιογραφία δεν είναι αμελητέα, αυξάνοντας τον κίνδυνο καρκινογένεσης στο απώτερο μέλλον.

Συνεπώς, η επιλογή της πλέον κατάλληλης εξέτασης για τον κάθε ασθενή πρέπει να γίνεται από τον θεράποντα καρδιολόγο. Σε κάθε περίπτωση, η διακοπή του καπνίσματος και η κατάλληλη ρύθμιση των λοιπών παραγόντων κινδύνου (αρτηριακή πίεση, σάκχαρο, χοληστερίνη) είναι βέβαιο ότι ελαττώνει σημαντικά τον κίνδυνο εμφάνισης καρδιαγγειακών συμβάντων και πρέπει να εφαρμόζεται προληπτικά σε όλους ανεξαιρέτως.

Θεραπεία

1. Φαρμακευτική αγωγή

- ΑΣΠΙΡΙΝΗ, αναστέλλει την περαιτέρω απόφραξη του αγγείου
- ΝΙΤΡΩΔΗ, που διαστέλλει τα αγγεία παρέχοντας περισσότερη αιματική ροή και
- Β-ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΕΣ, που μειώνουν τις ανάγκες της καρδιάς σε αίμα και οξυγόνο .
- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΕΣ ΑΣΒΕΣΤΙΟΥ, που ξεκουράζουν τις αρτηρίες και μειώνουν την αρτηριακή πίεση .
- ΔΙΟΥΡΗΤΙΚΑ, για την αντιμετώπιση κυρίως της καρδιακής ανεπάρκειας
- ΣΤΑΤΙΝΕΣ, για την μείωση της χοληστερόλης

2. Αγγειοπλαστική

Είναι η ριζική αντιμετώπιση της Σ.Ν.. Αποκαθιστά βλάβες που υπάρχουν μέσα στα στεφανιαία αγγεία. Δύο από τις πλέον γνωστές μεθόδους παρέμβασεις είναι η αγγειοπλαστική (το μπαλονάκι) και η αορτοστεφανιαία παράκαμψη. Με την βοήθεια ενός ειδικού καθετήρα που τοποθετείται στην μηριαία αρτηρία φτάνουμε μέσα στο αγγείο στο σημείο όπου υπάρχει η απόφραξη και φουσκώνοντας ένα μπαλονάκι που υπάρχει στην άκρη του καθετήρα σπάμε

την πλάκα που έχει αποφράξει το αγγείο ανοίγοντας έτσι τον αυλό ώστε να αποκατασταθεί η ροή του αίματος μέσα στο αγγείο. Προϋποθέσεις για να έχει επιτυχία αυτή η τεχνική είναι να πρόκειται περί μικρής απόφραξης σε μήκος < 1,5 cm και σχετικά προσφάτως δημιουργημένος ώστε να μην έχει ασβεστωθεί και να έχει σκληρύνει για να είναι πρακτικά διατάσιμη. Επίσης πρέπει η απόφραξη να βρίσκεται σε σημείο που ο καθετήρας φτάνει εύκολα (όχι πάνω σε διακλάδωση ή καμπή του αγγείου). Τέλος αγγειοπλαστική γίνεται σε 1 -2 βλάβες. Εάν υπάρχουν περισσότερες συνήθως ο ιατρός σας θα συστήσει την διενέργεια by-pass.

3. Αορτοστεφανιαία παράκαμψη

Είναι η χειρουργική επέμβαση που παρακάμπτει τις βλάβες που υπάρχουν μέσα στον αυλό του αγγείου χρησιμοποιώντας για τον σκοπό αυτό μοσχεύματα ,κομμάτια δηλ. από φλέβες ή αρτηρίες που έχει πάρει από άλλο σημείο του σώματος του ασθενούς ως γέφυρες που περνούν δίπλα (pass-by , by-pass) από την απόφραξη.

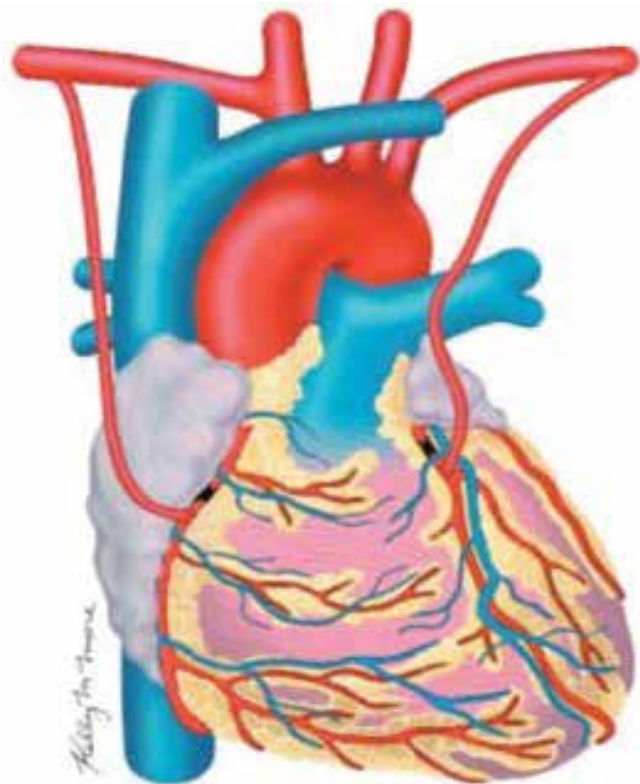
Βέβαια υπάρχουν και περιπτώσεις που δεν επιδέχονται τέτοιας μορφής θεραπείας και όπου ο ασθενής κρίνεται από τον καθετηριαστή- και τον καρδιοχειρουργό.

4. Αλλαγές στον τρόπο ζωής

Να αποφεύγεται το αλάτι, υιοθέτηση διατροφολογίου φτωχού σε κορεσμένα ή trans λίπη και χοληστερόλη, να γυμνάζεται συστηματικά και να διατηρείται το σωστό βάρος, να διατηρείται το σάκχαρο του αίματος, και διακόπτεται το τσιγάρο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Kannel WB, Benjamin EJ. Current perceptions of the epidemiology of atrial fibrillation. *Cardiol Clin.* 2009;27:13-24, vii. [PMID: 19111760]
2. Hart RG, Benavente O, McBride R, Pearce LA. Antithrombotic therapy to prevent stroke in patients with atrial fibrillation: a meta-analysis. *Ann Intern Med.* 1999;131:492-501.



Αορτοστεφανιαία παρακαμψη

[PMID: 10507957]

3. Benjamin EJ, Wolf PA, D'Agostino RB, Silbershatz H, Kannel WB, Levy D. Impact of atrial fibrillation on the risk of death: the Framingham Heart Study. *Circulation*. 1998;98:946- 52. [PMID: 9737513]

4. Reynolds MR, Lavelle T, Essebag V, Cohen DJ, Zimetbaum P. Influence of age, sex, and atrial fibrillation recurrence on quality of life outcomes in a population of patients with new-onset atrial fibrillation: the Fibrillation Registry Assessing Costs, Therapies, Adverse events and Lifestyle (FRACTAL) study. *Am Heart J*. 2006;152: 1097-103. [PMID: 17161061]

5. Page RL, Wilkinson WE, Clair WK, McCarthy EA, Pritchett EL. Asymptomatic arrhythmias in patients with symptomatic paroxysmal atrial fibrillation and paroxysmal supraventricular tachycardia. *Circulation*. 1994;89:224-7.

6. Healey JS, Connolly SJ, Gold MR, Israel CW, Van Gelder IC, Capucci A, et al; ASSERT Investigators. Subclinical atrial fibrillation and the risk of stroke. *N Engl J Med*. 2012;366: 120-9.

7. Zimetbaum P, Goldman A. Ambulatory arrhythmia monitoring: choosing the right device. *Circulation*. 2010;122:1629-36. [PMID: 20956237]

8. Sanna T, Diener HC, Passman RS, Di Lazzaro V, Bernstein RA, Morillo CA, et al; CRYSTAL AF Investigators. Cryptogenic stroke and underlying atrial fibrillation. *N Engl J Med*. 2014;370:2478-86. [PMID: 24963567]

9. January CT, Wann LS, Alpert JS, Calkins H, Cigarroa JE, Cleveland JC Jr, et al; ACC/AHA Task Force Members. 2014 AHA/ACC/ HRS guideline for the management of patients with atrial fibrillation: executive summary: a report

of the American College of Cardiology/ American Heart Association Task Force on practice guidelines and the Heart Rhythm Society. *Circulation*. 2014;130:2071-104. [PMID: 24682348]

10. Naito M, David D, Michelson EL, Schaffenburg M, Dreifus LS. The hemodynamic consequences of cardiac arrhythmias: evaluation of the relative roles of abnormal atrioventricular sequencing, irregularity of ventricular rhythm and atrial fibrillation in a canine model. *Am Heart J*. 1983;106: 284-91. [PMID: 6869209]

11. Redfield MM, Kay GN, Jenkins LS, Mianulli M, Jensen DN, Ellenbogen KA. Tachycardia-related cardiomyopathy: a common cause of ventricular dysfunction in patients with atrial fibrillation referred for atrioventricular ablation. *Mayo Clin Proc*. 2000;75:790-5. [PMID: 10943231]

12. Atrial Fibrillation Follow-up Investigation of Rhythm Management (AFFIRM) Investigators. A comparison of rate control



and rhythm control in patients with atrial fibrillation. *N Engl J Med*. 2002;347:1825-33. [PMID: Wyse DG, Waldo AL, DiMarco JP, Domanski MJ, Rosenberg Y, Schron EB, et al; Atrial Fibrillation Follow-up Investigation of Rhythm Management (AFFIRM) Investigators. A comparison of rate control and rhythm control in patients with atrial fibrillation. *N Engl J Med*. 2002;347:1825- 33. [PMID: 12466506]

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Πλοίαρχος (ΥΙ) Σ. Παπαιωάννου ΠΝ γεννήθηκε τον Αύγουστο του 1965 και μεγάλωσε στο Σχηματάρι Βοιωτίας. Αποφοίτησε από την Στρατιωτική Ιατρική Σχολή και στη συνέχεια μαθήτευσε στο Mayo Clinic του Jacksonville της Φλόριδα των Ηνωμένων Πολιτειών. Την ειδικότητά του την ολοκλήρωσε στο Γνώσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο. Μετά από τριετή εκπαίδευση ανακηρύχθηκε διδάκτωρ του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης σε θέματα αρτηριακής υπέρτασης. Στη συνέχεια εξειδικεύτηκε στην επεμβατική καρδιολογία στο Walsgrave Hospital στην Αγγλία με υποτροφία από την ελληνική καρδιολογική εταιρεία. Όλα αυτά τα χρόνια συμμετέχει ενεργά σε οργανωτικές επιτροπές συνεδρίων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό και έχει δημοσιεύσει 25 εργασίες στον τομέα της καρδιολογίας. Από τις 13/06/2016 είναι Διευθυντής της καρδιολογικής κλινικής του Ναυτικού Νοσοκομείου Αθηνών, επιστημονικά υπεύθυνος του τμήματος πυρηνικής καρδιολογίας του νοσοκομείου, επιστημονικός διευθυντής στο τμήμα επεμβατικής καρδιολογίας της Κεντρικής Κλινικής Αθηνών, μέλος της ευρωπαϊκής και αμερικανικής καρδιολογικής εταιρείας, ενώ παράλληλα ασκεί την καρδιολογία και ιδιωτικά. Είναι παντρεμένος και έχει τρία παιδιά.



Τα καταδρομικά της Μεγάλης Κρητικής Επανάστασης 1866-69

Εισαγωγή - Κήρυξη της Επανάστασης

Όπως συνέβη και με αρκετές περιοχές του Ελληνισμού, η Κρήτη έμεινε εκτός συνόρων του Ελληνικού Κράτους μετά την Επανάσταση του 1821. Στα χρόνια που ακολούθησαν, οι Κρητικοί συχνά έπαιρναν το δρόμο του ξεσηκωμού με στόχο την απελευθέρωση και την ένωση με την μητέρα Ελλάδα. Έτσι έγιναν οι επαναστάσεις του 1833, του 1841 και του 1858 χωρίς όμως κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα.

Οι σημαντικότεροι λόγοι ήταν η μικρή αριθμητική διαφορά ανάμεσα σε μουσουλμανικούς και χριστιανικούς πληθυσμούς (25.000 μουσουλμανικές οικογένειες έναντι 28.000 χριστιανικές οικογένειες), η παρουσία τακτικού στρατού (20.000 ισχυρά οπλισμένοι μουσουλμάνοι) σε αντίθεση με τη χριστιανική κοινότητα που διέθετε μόλις 1800 όπλα εκ των οποίων η πλειοψηφία (800 όπλα) βρισκονταν συγκεντρωμένα στα Σφακιά. Ταυτόχρονα, η μεγάλη

απόσταση της Κρήτης από την ηπειρωτική Ελλάδα δυσχέραινε την αποστολή ενισχύσεων σε αντίθεση με την εύερπη μεταφορά Αιγυπτιακού στρατού μέσω του Λιβυκού Πελάγους.

Το 1856, με τη λήξη του Κριμαϊκού Πολέμου και τη Συνθήκη των Παρισίων, η Τουρκία εξαναγκάστηκε να παραχωρήσει δικαιώματα στους Χριστιανικούς πληθυσμούς που ζούσαν μέσα στα όρια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (Χάτι Χουμαγιούν). Οι έντονες αντιδράσεις στην Κρήτη (κίνημα Μαυρογέννη) είχαν εξαναγκάσει την Οθωμανική Αυτοκρατορία σε συμμόρφωση με τις επιταγές του Χάτι Χουμαγιούν ήδη από το 1858. Οι βάνουσσες όμως παραβιάσεις των δικαιωμάτων των χριστιανικών πληθυσμών οδήγησαν στο ξέσπασμα της Μεγάλης Κρητικής Επανάστασης του 1866-1869, η οποία έβαλε τις βάσεις για πιο ανθρώπινες συνθήκες διαβίωσης του Κρητικού πληθυσμού και αποτέλεσε σημείο αναφοράς για τους μετέπειτα αγώνες του.

Επίσημα, η Επανάσταση κηρύχθηκε την 21η Αυγούστου του 1866.

Ίδρυση της Επιτροπής

Προκειμένου η επανάσταση να έχει διάρκεια και ένταση, η 'Επαναστατική Επιτροπή' αποφάσισε με τα ψηφίσματα της 5ης Ιουνίου και της 30ης Ιουλίου του 1866 να δημιουργηθεί στη πρωτεύουσα του Ελληνικού Κράτους επιτροπή για τη στήριξη της επανάστασης με αναγκαία εφόδια, τρόφιμα και εθελοντές όπως είχε κάνει και κατά την επανάσταση του 1841. Επίσης, διόρισε από τους Κρητικούς που έμειναν στην Αθήνα επιτροπή με σκοπό τη δημιουργία εράνων και τη προμήθεια πολεμοφοδίων.

Οι Κρητικοί που επιλέχτηκαν, μόλις έλαβαν το διορισμό τους συγκεντρώθηκαν στο σπίτι του Μάρκου Ρενιέρη¹. Άμεσα, προέτρεψαν την 'Εθνική Συνέλευση των Επαναστατημένων Κρητικών' (έτσι είχε μετονομασθεί η Επαναστατική Επιτροπή) να προχωρήσει στην επανάσταση, εκτιμώντας πως το πολιτικό κλίμα στην Ευρώπη ήταν ευνοϊκό. Επίσης αναγνώρισαν την ανάγκη να συμπεριληφθούν στην επιτροπή και άλλοι επιφανείς άνδρες από τον υπόλοιπο υπόδουλο και ελεύθερο Ελληνισμό.

Το αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία της 'Πανελληνίου Επιτροπής', η οποία εξουσιοδοτήθηκε να απευθυνθεί και προς τη διεθνή κοινότητα, αποστολή που εξετέλεσε με απόλυτη επιτυχία. Πολλοί ξένοι, κυρίως Αμερικανοί προσέφεραν γενναίες εισφορές υπέρ του αγώνα.

Αυτή η επιτροπή ονομάστηκε 'Μεγάλη Επιτροπή' και συστήθηκε από τους επιφανέστερους πολίτες των Αθηνών, μεταξύ των οποίων οι **Λέων Μελάς, Δ. Μαυροκορδάτος, ο Κ.**

¹ **Μάρκος Ρενιέρης.** Ήταν διοικητής της Εθνικής Τράπεζας καθόλη την διάρκεια της τριχρονης Κρητικής Επανάστασης και ήταν το μέσον οιοιεί συννενοήσεως διαρκούς της αλυτρώτου μεγαλονήσου και της ελευθέρως Ελλάδας μέχρι τέλους του βίου του. Ήταν ανιψιός του Ν. Ρενιέρη, ο οποίος υπήρξε ο τελευταίος επί του ιερού αγώνος αρμοστής της Κρήτης ορισθείς παρά της κεντρικής διοικήσεως. Απεβίωσε στις 8 Απριλίου 1897 κατά τη διάρκεια του Ελληνοτουρκικού πολέμου. Δεν ημμοίρησεν ουδ' αυτός, του οποίου το διπνεκές μέλημα ην η απολύτρωσις της πατρίδος του να ιδή τουλάχιστον ήμπελευθερίαν αυτής.

Λομβάρδας, ο Ίων Σκαλτσούνης και άλλοι. Για την καλύτερη διεκπεραίωση των εργασιών, συστάθηκε μια επιμέρους επταμελής επιτροπή, η 'Κεντρική Επιτροπή', στην οποία πρόεδρος ορίστηκε ο **Μάρκος Ρενιέρης** και μέλη οι **Ανδρ. Αναγνωστάκης, Αντ. Φ. Παπαδάκης, Λέων Μελάς και Ιωαν. Σκαλτσούνης κ.α.**

Η 'Κεντρική Επιτροπή' διόρισε υπό-επιτροπή στη Σύρο, η οποία ονομάστηκε 'Ειδική επί των Αποστολών Επιτροπή', διαχειρίσθηκε δε, το τεράστιο για την εποχή ποσό των επτά εκατομμυρίων δραχμών με σκοπό τη συγκέντρωση και αποστολή στους επαναστάτες των αναγκαίων ως προς τον πόλεμο καθώς και την ασφαλή διεκπεραίωση των επαναστατικών επικουριών στη Κρήτη. Παρόμοια επιτροπή δημιουργήθηκε και στη Πάτρα.

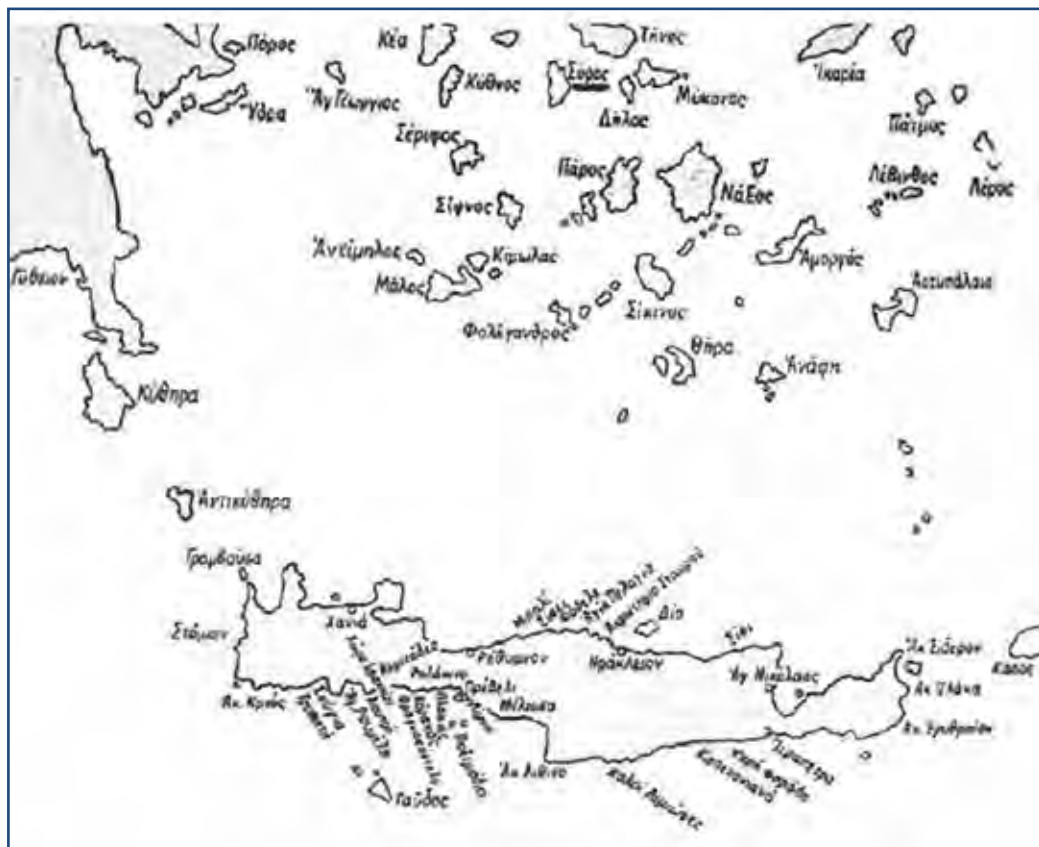
Η συμβολή της Σύρου στην Επανάσταση

Εκείνη την εποχή η Σύρος ήταν εύπορη και η πλέον εμπορική πόλη της Ελλάδας. Ήταν το μεγαλύτερο ναυτιλιακό κέντρο του Αιγαίου και το λιμάνι της φιλοξενούσε καθημερινά μεγάλο αριθμό πλοίων.

Στη Σύρο, υπήρχε τότε μια μεγάλη Κρητική παροικία, στην οποία προστέθηκαν αρκετοί άλλοι πρόσφυγες. Με την έναρξη της επανάστασης, τον Αύγουστο του 1866, ο αριθμός των προσφύγων αυξήθηκε σημαντικά χωρίς όμως να μπορεί να προσδιορισθεί ακριβώς λόγω έλλειψης στοιχείων.

Λόγω της ύπαρξης της Κρητικής παροικίας, η ακτοπλοϊκή εταιρεία Lloyd πρόσθεσε στα δρομολόγια της το 1840 και το εβδομαδιαίο δρομολόγιο Σύρος - Κρήτη με λιμάνια προσρισμού, το Ηράκλειο, το Ρέθυμνο και τα Χανιά. Λόγω της γραμμής, η διακίνηση επιβατών και οι εμπορικές συναλλαγές Σύρου-Κρήτης ήταν σημαντικές. Στην Ερμούπολη ιδρύθηκε και η Ελληνική Ατμοπλοία Σύρου από τον Σφακιανό **Ανδρέα Κριαρά**² το 1857 και αμέσως καθιέ-

² **Ανδρέας Κριαράς.** Γεννήθηκε το 1776 και κατάγονταν από την Ανώπολη Σφακιών, από την οποία κατάγονταν πολλοί Σφακιανοί πλοιοκτίτες με επίκειο το Λουτρό. Με τη κήρυξη της επανάστασης του 1821 εξελέγη μέλος της εξαμελούς καγκελαρίας των Σφακιών. Το 1822 με βάση τον οργανικό νόμο της Επιδαύρου εξελέχθηκε φροντιστής (κάτι σαν υπουργός της Αστυνομίας) στην Κρήτη.



Λιμάνια ανεφοδιασμού

ρωσε δεύτερο εβδομαδιαίο δρομολόγιο Σύρου-Κρήτης.

Για την περίθαλψη των προσφύγων της Κρήτης, συνέβαλε ολόκληρη η κοινωνία της Σύρου. Ιδρύθηκαν δύο επιτροπές (μία για άνδρες και μία για γυναίκες). Οι παραπάνω επιτροπές, με εράνους και εισφορές αλλά και τη μεγάλη οικονομική συμπαράσταση του Δήμου Ερμούπολεως, συγκέντρωναν χρήματα και άλλα είδη με τα οποία περιέθαλπαν τους δεινοπαθόντες Κρητικούς πρόσφυγες.

Η Σύρος διαλέχθηκε σαν έδρα της επιτροπής γιατί την εποχή εκείνη ήταν σπουδαίο εμπορικό, βιομηχανικό και ναυτιλιακό κέντρο. Το νησί διέθετε εκτός των άλλων, εργοστάσιο

κατασκευής φυσιγγίων, όπλων, εργοστάσιο της ατμοπλοϊκής εταιρείας που κατασκεύαζε ορεικάλκινα λεία οβιδοβόλα, ατμοκινούμενους αλευρόμυλους και ανεπτυγμένες βιομηχανίες που κατασκεύαζαν τα υψηλά υποδήματα του επαναστατικού στρατεύματος και έτερα τα της περιβολής. Παράλληλα, η Σύρος λειτουργεί ως χώρος συγκέντρωσης της βοήθειας από την υπόλοιπη Ελλάδα.

Η Ερμούπολη υπήρξε το κέντρο ολόκληρης της θαλάσσιας ενέργειας, χωρίς την υποστήριξη της οποίας η επανάσταση δεν θα μπορούσε να κρατήσει τρία χρόνια.

Ελληνικός Παράγοντας

Ο Ελληνικός παράγοντας σε σχέση με την επανάσταση του 1866, πρέπει να εξετασθεί από την οπτική των επιδιώξεων, αλλά και των δυνατοτήτων. Την εποχή εκείνη κυριαρχούσε η

Μεγάλη Ιδέα, επομένως ήταν φυσικό η Ελλάδα να περιλαμβάνει στις επιδιώξεις της και την Κρήτη.

Από την άλλη πλευρά, η Ελλάδα του 1.500.000 κατοίκων, έχοντας έκταση περίπου το 1/3 της σημερινής, με ανίσχυρη οικονομία, ολιγάριθμο στρατό (6.000-7.000), σχεδόν ανύπαρκτο Πολεμικό Ναυτικό και κυβερνητική ασάθθεια ήταν αδύνατο να υποστηρίξει τη Κρήτη στον αγώνα που ανοίγονταν μπροστά της.

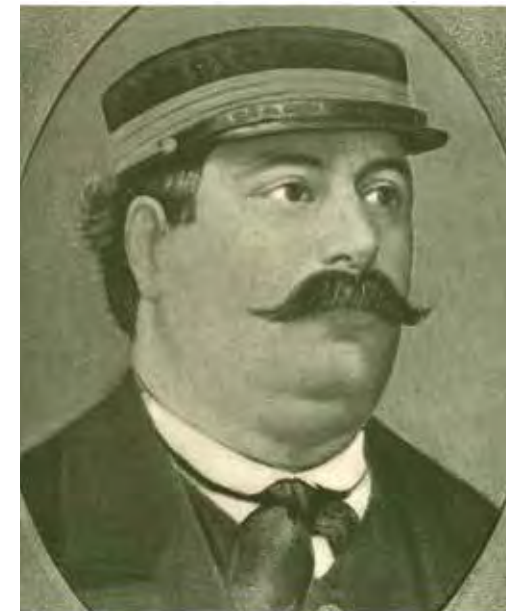
Βοήθησε την επανάσταση ανεπίσημα προκειμένου να αποφύγει την κήρυξη του πολέμου από την Οθωμανική Αυτοκρατορία, η οποία παρά ταύτα βομβάρδιζε την Ελληνική Κυβέρνηση με διακοινώσεις, απαιτώντας τη διάλυση των εθελοντικών σωμάτων, αλλά και τον αφοπλισμό των καταδρομικών πλοίων «**ΕΝΩΣΙΣ**», «**ΚΡΗΤΗ**» και «**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ**».

Ως σπουδαιότερο γεγονός θεωρείται η ναυμαχία του καταδρομικού «**ΕΝΩΣΙΣ**» με τον Οθωμανικό Στόλο έξω από τη Σύρο στις 2 Δεκεμβρίου 1868, όπου ο αρχηγός του Οθωμανικού Στόλου, **Χόββαρτ Πασάς** είχε αποκλείσει ναυτικά τη Σύρο. Ο πόλεμος απεφεύχθηκε μόνο εξαιτίας των παρεμβάσεων των Μεγάλων Δυνάμεων.

Έναρξη των αποστολών

Το δύσκολο έργο της αποστολής των εφοδίων και εθελοντών ανέλαβε η **‘Ειδική επί των Αποστολών Επιτροπή της Σύρου’**. Όλα τα προς μεταφορά εφόδια παραδίδονταν στην Εταιρεία των φορτηγίδων της Ερμούπολεως, η οποία μόνο τη νύχτα προ του απόπλου εκτελεί αθρόυβα και μυστικά τη φόρτωση. Ταυτόχρονα παραδίδονται στον Πλοίαρχο οι τελευταίες ειδήσεις από τη Κρήτη και του παραχωρείται η απόλυτη ελευθερία να κανονίσει τη πορεία αλλά και την ακτή αποβίβασης.

Απαραίτητη και μόνιμη είναι η παρουσία δίπλα στον Πλοίαρχο Κρητικών πλοηγών ως άριστων γνώστων της κρητικής ακτογραμμής, με σημαντικότερο εκ των οποίων τον Σφακιανό **Εμμανουήλ Τσαρδί ή Τσαρδάκη**. ‘Ου τίνος η ναυτική ικανότητας και η κατά σπιθαμήν γνώσις των Κρητικών υδάτων ήσαν εφάμιλλοι της σπανιωτάτης και ψυχροτάτης αυτού εν τοις κινδύνους γενναιότητος’. Άλλοι σπουδαίοι πλοηγοί



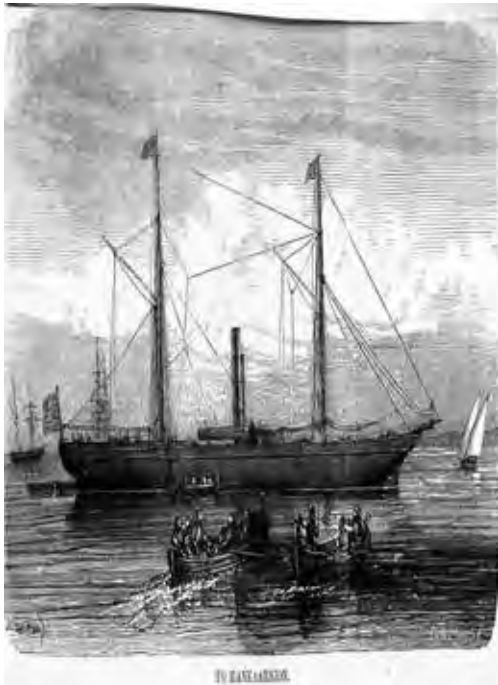
Πλοίαρχος Νικόλαος Σουρμελής

ήταν ο **Παναγιώτης Δεικτάκης** από την Κίσαμο, και ο **Αναστάσιος Σπαχής** από τις Σπέτσες.

Ο πλοίαρχος Σουρμελής χαρακτηριστικά σημειώνει στο ημερολόγιο του, *‘ομολογώ ότι οι Κρήτες πλοηγοί ημών πολύ συνετέλουν τας τοιαύτας περιστάσεις. Είναι τόσοι ειδήμονες της Κρητικής παραλίας, ώστε ήρκει εν τω βαθει σκότει της νυκτός να είδωσιν ελάχιστον άκρον ξηράς, ίνα μετ’ αλανθάστου βεβαιότητος οδηγήσουν ημάς εις οιονδήποτε ηθέλωμεν ορμίσκον.’*

Για τις πρώτες μεταφορές χρησιμοποιήθηκαν ιστιοφόρα-τρεχαντήρια, των οποίων ο αριθμός έφθανε τα 27. Η δράση τους αποτελεί αληθινή εποποιία, αφού παρά το μηδαμινό εξοπλισμό τους, το εύθραστο της κατασκευής τους, τολμούσαν υπερπόντια ταξίδια εξαιρετικής τόλμης, αψηφώντας τις δύσκολες καιρικές συνθήκες και την ισχυρή παρουσία του εχθρικού στόλου, ο οποίος τους καταδίωκε με μανιώδη επιμονή. Σε πολλές περιπτώσεις, τέτοια καταδρομικά σκάφη βρέθηκαν σε δύσκολη θέση εξαιτίας της εχθρικής παρουσίας, σώθηκαν εκ θαύματος αποδεικνύοντας με τη σωτηρία τους το θαυμαστό ναυτικό δαιμόνιο του λαού μας.

Τα πρώτα πλοία απέπλευσαν από τη Σύρο



Ατμόπλοιο Πανελλήνιον

στις 7 Αυγούστου, ένα για τις ανατολικές και ένα για τις δυτικές επαρχίες (κατέπλευσε στη Σούγια Σελίνου στις 12 Αυγούστου) φορτωμένα με 100 βαρέλια μπαρούτι και 2.274 οκάδες μολύβι.

Ο εφοδιασμός των επαναστατών συνεχίστηκε με τα ιστιοφόρα, καθότι η τριακοσίων μιλίων ακτογραμμή της Κρήτης ήταν σχεδόν αφύρρητη. Τα σκάφη προσέγγιζαν τις ακτές και με σχετική ευκολία αποβίβαζαν το φορτίο. Γρήγορα όμως έγινε προφανές ότι με τα μικρά ιστιοφόρα δεν ήταν δυνατόν να αντιμετωπισθούν οι μεγάλες ανάγκες της επανάστασης. Τότε ήταν που η 'Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Σύρου' διέθεσε αφιλοκερδώς το ελικοφόρο ατμόπλοιο «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ» και το τροχοφόρο ατμόπλοιο «ΥΔΡΑ» ταχύτητας 11 κόμβων.

Το «Πανελλήνιον» ήταν ταχυδρομικό ατμόπλοιο (ποστάλι) με μήκος 47,5μ, πλάτος 6,6μ και βύθισμα 2,6μ. Διέθετε εκτόπισμα 310 τόνους και για πρόωση ατμομηχανή 94 ίππων. Κατασκευάστηκε το 1855 στην Αγγλία υπό την επίβλεψη του ναυπηγού του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού (Β.Ν.) Γ. Τομπάζη και εντάχθηκε

στον 'κρατικό στόλο' της Υπηρεσίας Ταχυδρομείων του Υπουργείου Εσωτερικών. Το 1857 παραχωρήθηκε στην 'Ελληνική Ατμοπλοία' και το 1866 εξοπλίστηκε με τέσσερα πυροβόλα στρατού ξηράς, δύο μικρά πυροβόλα τύπου Armstrong και διατέθηκε για τις ανάγκες της επανάστασης.

Το «ΥΔΡΑ», ίδιου τύπου και παρόμοιου εξοπλισμού ταχυδρομικό ατμόπλοιο αγοράστηκε μαζί για τον ίδιο σκοπό. Τα πλοία αυτά, καθώς και τα μετέπειτα αγορασθέντα 'ΑΡΚΑΔΙΟΝ', 'ΚΡΗΤΗ' και 'ΕΝΩΣΙΣ' ανήκουν σε ειδική κατηγορία και είχαν την επωνυμία ρήκται των αποκλεισμών (Blockade-Runners), τακτική που είχαν εφαρμόσει πρώτοι κατά τη διάρκεια του εμφυλίου πολέμου των ΗΠΑ οι Ανθενωτικοί (Νότιες Πολιτείες) για να διασπούν τον ναυτικό αποκλεισμό των Βορείων.

Το «ΥΔΡΑ» πραγματοποίησε το πρώτο ταξίδι στις 4 Σεπτεμβρίου του 1866 με πλοίαρχο τον Ψαριανό **Ανδρέα Κοτζιά** και υποπλοίαρχο τον Ηρακλειώτη **Γ. Παυλίδη**. Κατέπλευσε στη Σούγια Σελίνου, όπου αποβίβασε χωρίς κίνδυνο 800 βαρέλια πυρίτιδας, 1850 όπλα, μολύβι, τσακμακόπετρες, καψούλια και άλλα αναγκαία. Το πρώτο ταξίδι δεν εκτελέστηκε χωρίς ανωμαλίες. Κατά την προσέγγιση στα Αντικύθηρα, οι Άγγλοι μηχανικοί αρνήθηκαν να ακολουθήσουν το ταξίδι προς τη Κρήτη, αν προηγουμένως δεν ξεφόρτωναν στα Αντικύθηρα τα βαρέλια με το μπαρούτι και τα άλλα πολεμοφόδια. Τελικά οι Εγγλέζοι αυτοί μηχανικοί προ της πίεσεως του καπετάνιου Κοτζιά και της εξέγερσης εναντίον τους του Ελληνικού πληρώματος υποχώρησαν και συνέχισαν το ταξίδι.

Η στάση τους αυτή προκάλεσε σημαντική καθυστέρηση. Μεταξύ Αντικυθήρων και Κρήτης ο Κοτζιάς αντιλήφθηκε μια τουρκική φρεγάτα που περιπολούσε. Με επιδέξιους χειρισμούς κατόρθωσε να μην γίνει αντιληπτό το «ΥΔΡΑ» από το τουρκικό πολεμικό και έτσι με το σύρροπο προσέγγισε στον όρμο Σούγιας του Σελίνου, όπου και ξεφόρτωσε. Η πρώτη αυτή αποστολή πολεμοφοδίων με βαπόρι έδωσε μεγάλο κουράγιο στους επαναστάτες. Οι οπληρχηγοί που κατέβηκαν στην παραλία για την υποδοχή του ελληνικού καταδρομικού και το περίμεναν αγωνιωδώς διαβεβαίωσαν τον καπετάνιο Αν-

δρέα Κοτζιά ότι αυτή η πρώτη αποστολή του «ΥΔΡΑ» είχε σώσει την επανάσταση αφού χαρακτηριστικά του ανέφεραν ότι καθέννας τους είχε μόνο τρία φυσέκια για την προσωπική του ασφάλεια. Με τα πυρομαχικά αυτά της πρώτης αποστολής του «ΥΔΡΑ» έγινε η μάχη στον Αποκόρωνα λίγες μέρες αργότερα.

Η Αντίδραση των Τούρκων

Οι Τούρκοι γνώριζαν για αυτές τις αποστολές και έτσι ο Μουσταφά Γκιριτλί Πασάς, που είχε φθάσει στο νησί στις αρχές Σεπτεμβρίου με εντολή της Υψηλής Πύλης να καταπνίξει την επανάσταση κύρηξε τον ναυτικό αποκλεισμό του νησιού. Ο πρέσβης της Υψηλής Πύλης στην Αθήνα, Φωτιάδης Πασάς επέδωσε στην κυβέρνηση της Ελλάδας έγγραφο με το οποίο από την 13ην Σεπτεμβρίου 1866 απαγόρευε στα εμπορικά πλοία να προσεγγίζουν τα παράλια της Κρήτης εκτός από τους λιμένες Ηρακλείου, Σπιναλόγκας, Ρεθύμνου, Χανίων και Σούδας, οι οποίοι εξαιρέθηκαν από την απαγόρευση αυτή και παρέμειναν ελεύθεροι.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται, 'καθίστατο περαιτέρω γνωστόν ότι όσα εμπορικά πλοία ήθελον ευρεθεί εις τα ύδατα της Κρήτης εκτός των ρηθέντων πέντε λιμένων, θα υπόκειντο εις νηοψίαν των περιπλεόντων Τουρκικών πολεμικών πλοίων και θα συνελαμβάνοντο υπ' αυτών τα φέροντα τυχόν πολεμοφόδια και ενόπλους.'

Το έγγραφο αυτό στερούμενο των νόμιμων διατυπώσεων που περιλαμβάνονταν στη Σύμβαση των Παρισίων του 1856 δεν θεωρήθηκε από την Ελληνική κυβέρνηση ότι αποτελούσε κήρυξη αποκλεισμού και αφού κλήθηκε ο πρέσβης της Τουρκίας του αναφέρθηκε ότι δεν είναι δυνατόν να συλλαμβάνονται τα προσορμιζόμενα στις ακτές της Κρήτης πλοία εκτός των πέντε ελεύθερων λιμανιών.

Οι Ελληνικές αντιρρήσεις απέβησαν άκαρπες, αφού σε απάντηση του ο Τούρκος πρέσβης προς το Υπουργείο Εξωτερικών, ανέφερε ότι τα ληφθέντα μέτρα αποτελούν πραγματική κατάσταση αποκλεισμού. Η δήλωση αυτή ανάγκασε την Ελληνική κυβέρνηση να γνωστοποιήσει επισήμως προς τους ναυτιλλομένους τον αποκλεισμό της Κρήτης.

Είναι πιθανό η διαταγή αυτή να είχε τυπικό



Ο καπετάνιος Νικ. Αγγελικάρας σε ξυλογραφία του περιόδου Εθνικών Ημερολόγιον Βρετού του 1868

χαρακτήρα, αν και έχουμε περιπτώσεις εφαρμογής της. Τον Οκτώμβριο του 1866 η επιτροπή των Αθηνών εναύλωσε δύο μικρά ιστιοφόρα, στα οποία επιβιβάσθηκε ο Υπολοχαγός Αντ. Μήτσας με 80 ενόπλους με σκοπό την αποβίβαση τους στις ανατολικές επαρχίες της Κρήτης. Πριν κατευθυνθούν στην Κρήτη, προσέγγισαν την παραλία Βαθύ, που ευρίσκεται απέναντι από την Χαλκίδα, το Πολεμικό «Σαλαμινία» κατόπιν διαταγής του Υπουργείου, συνέλαβε τον Μήτσα και τους άνδρες του και τους μετέφερε στον Πειραιά. Η ενέργεια αυτή πιθανότατα στηρίζονταν στο γεγονός ότι είχε προηγηθεί η σύλληψη τριών τρεχαντηριών και το κρέμασμα των κυβερνητών και των πληρωμάτων τους.

Η συνέχιση των αποστολών

Το έργο της αποστολής πλοίων για την ενίσχυση της επανάστασης γινόταν ολοένα και δυσκολότερο. Από τα 27 τρεχαντήρια που αρχικά ξεκίνησαν τις αποστολές, τρία από αυτά συνελήφθησαν. Τα ηρωικά τρεχαντήρια του Σπετσιώτη **Σοφού ή Μπαλή** αποδείχθηκαν αναντίστοιχα του θάρρους του καπετάνιου τους. Ο πλοίαρχος και οι δύο γιοί του συνελήφθησαν από τους Τούρκους και κρεμάστηκαν



Ατμόπλοιο «Αρκάδιον»

στο κατάρτι του σκάφους τους. Την ίδια τύχη είχαν τα πλοία των **Βόγλη** και **Κωνσταντίνου**, το μεν πρώτο συνελήφθηκε γεμάτο πολεμόδια και άνδρες, το μεν δεύτερο δίχως φορτίο. Οι καπετάνιοι και τα πληρώματα των δύο πλοίων κρεμάστηκαν στα κατάρτια των πλοίων τους, με τον εφοδιασμό των επαναστατών να αναλαμβάνουν πλέον αποκλειστικά το «**ΥΔΡΑ**» και το «**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ**».

Το «**ΥΔΡΑ**» έκανε συνολικά δύο ταξίδια με κυβερνήτες τον Ψαριανό απόστρατο Πλωτάρχη του Β.Ν. **Ανδρέα Κοτζιά** και τον **Ανδρέα Κιοσσέ** από την Ύδρα. Το «**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ**» με κυβερνήτες τους **Μ. Σαχτούρη**, **Α. Κοτζιά** και **Ν. Αγγελικάρα** έκανε με μεγάλη επιτυχία εννέα ταξίδια αφού πάντοτε κατάφερε να διασπά τον αποκλεισμό των Τουρκικών πλοίων, που περιπολούσαν σε ολόκληρη την Κρήτη. Για την αφοβία και την τόλμη του πληρώματος οι Τούρκοι το αποκαλούσαν 'Σείταν Παντελή' (δλδ Διαβολοπαντελή).

Με το «**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ**», την 1η Οκτωβρίου του 1866, αποβιβάστηκαν στο Λουτρό Σφακίων, ο Ταγματάρχης **Ι. Ζυμβρακάκης**, που ανέ-

λαβε την αρχηγία του Δυτικού τμήματος, με 272 εθελοντές, τέσσερα πυροβόλα και πολλά πυρομαχικά.

Ο ναυτικός αποκλεισμός της Κρήτης πλέον είχε ενταθεί. Περισσότερα από 30 πλοία, μικρά και μεγάλα περιπολούσαν στο νησί με επικεφαλής το περίφημο και πλέον επικίνδυνο σύγχρονο τροχοκίνητο πλοίο «**Izzeddin**» με πυροβόλα Armstrong των 150 λίτρων και εμβέλεια 5.500 μ. Παρά την τόλμη και την αυτοθυσία των πληρωμάτων, τα δρομολόγια άρχισαν να αραιώνουν, ενώ ακόμη και η 'Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Σύρου' μετά δυσκολίας πείσθηκε να συνεχίσει τη διάθεση των πλοίων της. Ήταν πλέον φανερό ότι με τα διαθέσιμα πλοία δεν ήταν δυνατή η συνεχής και απρόσκοπη ενίσχυση των επαναστατών.

Ο εφοδιασμός των επαναστατών έγινε προβληματικός και το ηφαίστειο της εξέγερσης κινδύνευε να σβήσει. Οι ατρόμητοι πολεμιστές κυριολεκτικά στερούνταν τα πάντα. Ήταν επιτακτική η ανάγκη να εξασφαλιστούν ταχύτερα σκάφη που να υπερτερούν σε ταχύτητα των Τουρκικών πολεμικών για να μπορούν να διαφεύγουν. Προορισμός τους θα ήταν όχι να ναυμαχήσουν με τα πλοία του αποκλεισμού αλλά να διασπούν τον τουρκικό αποκλεισμό, να ξεφορτώνουν τα μεταφερόμενα εφόδια και να διαφεύγουν σώα προς την ελεύθερη Ελλάδα.

Τότε, ξεκίνησαν οι εντατικές προσπάθειες από την '**Κεντρική Επιτροπή**' προς την Ελληνική κυβέρνηση και τους Έλληνες του εξωτερικού για την αγορά ενός 'ατμοκίνητου ταχυπόρου και δια πυροβόλων εξοπλισμένου όπως μετακομίση τα αναγκαία εις Κρήτην και διασώζη της εν τοις σπηλαιόις οικογενείας' όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται σε υπόμνημα την 19η Οκτωβρίου του 1866.

Η πτώση της Μόνης Αρκαδίου, στις 8 Νοεμβρίου 1866, είχε ως αποτέλεσμα να ενταθούν οι πιέσεις για την άμεση αγορά ενός τέτοιου πλοίου. Η τελευταία ημέρα του Ιανουαρίου του 1867 κατέδειξε περίτρανα την ανεπάρκεια του «**ΥΔΡΑ**» και του «**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ**».

Το «**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ**» εντοπίσθηκε από τον τουρκικό στόλο και καταδιωκόμενο αναγκάστηκε να καταφύγει στα Αντικύθηρα. Εκεί πολιορκήθηκε από τον Τουρκικό στόλο, αλλά ο

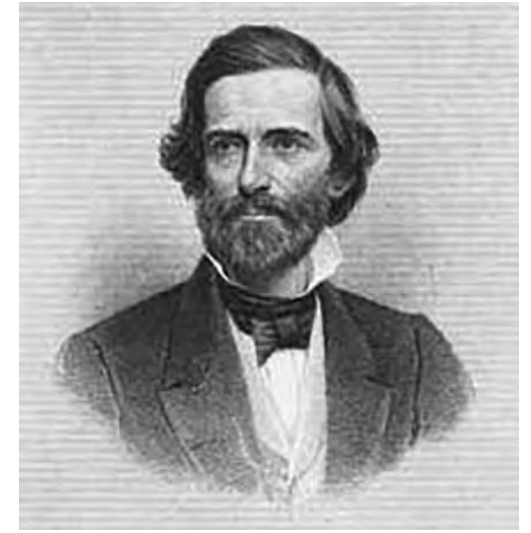
κυβερνήτης του **Ν. Αγγελικάρας** δεξιώς χειρίσας κατόρθωσε με επιτυχείς βολές να ανοίξει δρόμο ανάμεσα τους και να επιστρέψει άπρακτο χωρίς να έχει αποβιβάσει το φορτίο του.

Η κυβέρνηση της Ελλάδας, με διαταγή του υπουργείου Ναυτικών διέταξε το πολεμικό «**ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ**» να πλεύσει στα Κύθηρα και να προστατεύσει το «**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ**», κάτι που είχε πράξει και παλαιότερα αποστέλλοντας τη φρεγάτα «**ΕΛΛΑΣ**».

Τελικά το πολύτιμο σκάφος αγοράστηκε από την Αμερική με χρήματα των Ελλήνων του Λονδίνου. Ήταν το ατμόπλοιο «**Dream**», που μετονομάστηκε σε «**ΑΡΚΑΔΙΟΝ**» προς τιμήν του ένδοξου μοναστηριού. Είχε κατασκευαστεί στην Αγγλία το 1863 και ήταν τροχλατό (paddle wheel steamer) όπως πολλά πλοία της εποχής του, συμπεριλαμβανομένου και του 'Izzeddin', δηλαδή η κίνηση του γινόταν με δύο πλευρικούς τροχούς αντί με έλικα. Είχε μέγιστη ταχύτητα τους 18 κόμβους και εκτόπισμα 767 τόνων έναντι 1058 του «Izzeddin» που ήταν μεγαλύτερο. Είχε μήκος 70μ, πλάτος 8μ και βύθισμα 2.1μ. Για πρόωση είχε μια ατμομηχανή των 180 ίππων. Ο οπλισμός του αποτελούταν από 8 πυροβόλα του στρατού ξηράς και 4 πυροβόλα των 40 λίτρων Armstrong με ραβδωτές κάννες. Το πλήρωμα αποτελούνταν από 100 άνδρες, κυρίως από κατώτερα στελέχη του Βασιλικού Ναυτικού (ΒΝ).

Αξίζει να σημειωθεί ότι και το «**ΑΡΚΑΔΙΟΝ**» και το «**ΙΖΖΕΔΔΙΝ**» ήταν αγγλικής κατασκευής και είχαν δράσει στον Αμερικανικό Εμφύλιο Πόλεμο ως ταχεία πλοία μεταφοράς ταχυδρομείου (Dispatch vessels). Πλέον, το 'Αρκάδιον' χρησιμοποιούνταν ως πλοίο διάσπασης αποκλεισμού, ενώ το «Izzeddin» ως πλοίο επιτήρησης.

Το «**ΑΡΚΑΔΙΟΝ**» κατέπλευσε στη Σύρο στις 14 Φεβρουαρίου του 1867. Το πλήρωμα του συγκροτήθηκε κυρίως από κατώτερα στελέχη του Β.Ν. , ενώ αποφασίσθηκε σε κάθε του ταξίδι να έχει διαφορετικό κυβερνήτη. Όπως γράφει η τοπική εφημερίδα της Σύρου 'Ελπίδα' στο φύλλο της 28-11-1867 για να μη προσβάλλεται η φιλοτιμία οιονδήποτε των εν τη υπηρεσία της πλοίαρχων, όσοι εξέφρασαν την επιθυμία να τύχων της τιμής ταύτης. Η τοιαύτη εθνική



Samuel Gridley Howe

φιλοτιμία..... είναι αληθές καύχημα δια τον Ελληνισμόν.

Το πρώτο ταξίδι πραγματοποιήθηκε στις 17 με 20 Φεβρουαρίου προς τη Χώρα Σφακίων με κυβερνήτη τον **Ανδρέα Κοτζιά**, μεταφέροντας 117 εθελοντές, τρόφιμα και πολεμοφόδια και εν συνεχεία φορτωμένο με τραυματίες και γυναικόπαιδα επέστρεψε στη Σύρο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το πρόβλημα των γυναικοπαίδων ήταν σοβαρότατο και αποτελούσε ανασταλτικό παράγοντα για τους επαναστάτες, οι οποίοι φοβούμενοι για την ασφάλεια των οικογενειών τους, δίσταζαν αρκετές φορές να ξεσπκωθούν.

Μέχρι τις 31 Μαρτίου, το «Αρκάδιον» πραγματοποιήσε επιτυχώς πέντε ταξίδια. Η εντατική του όμως χρήση είχε σαν αποτέλεσμα μια βλάβη στην μηχανή του που το κράτησε ανενεργό για ένα δεκαπενθήμερο. Εν συνεχεία και μέχρι τις 18 Μαΐου πραγματοποιήσε άλλα έξι ταξίδια.

Μέρος των φορτίων αυτών ήταν προσφορά του Αμερικάνου φιλέλληνα γιατρού Samuel Gridley Howe³, ο οποίος φρόντιζε επίσης για

³ Samuel Gridley Howe (1801-1876). Ήταν φιλέλληνας Αμερικανός γιατρός. Μετά τη λήψη του πτυχίου της Ιατρικής το 1824 σε ηλικία 23 ετών, αποφάσισε να προσφέρει τις ιατρικές του υπηρεσίες στην επαναστατημένη Ελλάδα, στην οποία κατέφθασε στο τέλος του χρόνου εκείνου. Έμεινε στο ελεύθερο Ελληνικό κράτος έως το 1831, οπότε και ξαναγύρισε στην Αμερική. Το 1866, επη-



Ο καπετάνιος Av. Κουρεντής σε ξυλογραφία του περιοδικού Εθνικών Ημερολόγιον Βρετού του 1868

στο πλοίο αρκετοί εθελοντές και λίγες οικογένειες αμάχων εντοπίστηκε από τουρκικό σκάφος. Άμεσα απέπλευσε προς τη Λίμνη Πρέβελη για να ξεφορτώσει το υπόλοιπο φορτίο του, αλλά και εκεί βρισκόταν εχθρικό πλοίο. Ο Κουρεντής κατευθύνθηκε προς τη Γαύδο όπου και αγκυροβόλησε για να κατευθυνθεί πάλι προς την Αγία Ρουμέλη για την ολοκλήρωση της αποστολής του.

Όταν ξεκίνησε την εκφόρτωση, φάνηκε στον ορίζοντα το «Izzeddin» και αμέσως απέπλευσε με δυτική πορεία με μέγιστη ταχύτητα. Το ταχύτερο «Izzeddin» άρχισε σιγά-σιγά να πλησιάζει το «ΑΡΚΑΔΙΟΝ» και μόλις έφθασε σε απόσταση βόλτης άρχισε να βάλλει εναντίον του. Στην Άκρα Κριός του Σελίνου, φάνηκαν άλλα δύο τουρκικά πολεμικά να καταφθάνουν από τα δυτικά.

Μια βολή του «Izzeddin» αχρήστευσε το δεξιό του τροχό και τότε το «Izzeddin» προσπάθησε να εμβολίσει το «ΑΡΚΑΔΙΟΝ», που ο Κουρεντής κατάφερε να αποφύγει. Πλέον, βαλλόμενο από τρία πολεμικά πλοία, με σοβαρές ζημιές ήταν ορατός ο κίνδυνος να πέσει στα χέρια των Τούρκων. Ο Κουρεντής στρέφει το πλοίο προς την ακτή και το προσαράζει σε ένα μικρό όρμο

ανάμεσα στα βράχια. Πλήρωμα και επιβάτες βγήκαν στην ξηρά, ξεφόρτωσαν το φορτίο του και συνέχεια έβαλαν φωτιά στο σκάφος για να μην πέσει στα χέρια των Τούρκων.

Δυστυχώς, το «ΑΡΚΑΔΙΟΝ» δεν έπαθε σοβαρές ζημιές με αποτέλεσμα ο Τούρκος να καταφέρουν να το ρυμουλκήσουν στην Κωνσταντινούπολη. Εκεί αφού το επέδειξαν ως λάφυρο, το ανακατασκεύασαν και τον Σεπτέμβριο του 1867, το ενέταξαν στο Τουρκικό Ναυτικό με το ίδιο όνομα «ΑΡΚΑΔΙ». Από ότι φαίνεται θεωρούσαν μεγάλη νίκη την άλωση της Μονής Αρκαδίου. Παρέμεινε στην υπηρεσία ως βοηθητικό του στόλου για τριάντα χρόνια, μέχρι το 1896, όταν και παροπλίστηκε και εν τέλει διαλύθηκε το 1905.

Τα καταδρομικά «ΕΝΩΣΙΣ» και «ΚΡΗΤΗ»

Το «Κρήτη» διέσπασε επιτυχώς δέκα φορές τον ναυτικό αποκλεισμό με κυβερνήτη τον Νικόλαο Σουρμελή. Πολλές φορές εντοπίστηκε και καταδιώχθηκε από τουρκικά πολεμικά πλοία, καταφέροντας να διαφεύγει. Μετά το τέλος της επανάστασης προστέθηκε στη δύναμη του Πολεμικού Ναυτικού και παροπλίστηκε το 1873.

Το «ΕΝΩΣΙΣ» ήταν το πιο πολύτιμο καταδρομικό για την επανάσταση, αφού πραγματοποίησε συνολικά 46 καταδρομές-διασπάσεις του ναυτικού αποκλεισμού, μετατρέποντας το σε θρύλο.

Στις 2 Δεκεμβρίου 1868, το «ΕΝΩΣΙΣ» επιστρέφοντας στη Σύρο μετά από δεκαήμερο ταξίδι μεταξύ Σύρου - Γυθείου-Κιμώλου και Κρήτης και ενώ βρισκόταν σε απόσταση 10 μιλίων από τη Σύρο εντοπίζει τρία τουρκικά πολεμικά πλοία της Σύρου, δύο εύδρομα-καταδρομικά και μια φρεγάτα.

Ήταν ο Χόββαρτ Πασάς, ο οποίος αφού είχε αποτύχει να συλλάβει το «ΕΝΩΣΙΣ» εν πλω, αποφάσισε καταπατώντας τη διεθνή νομιμότητα να επιτεθεί εναντίον του εντός των Ελληνικών χωρικών υδάτων. Το «ΕΝΩΣΙΣ» ανέπτυξε μέγιστη ταχύτητα και προσέβαλε το εύδρομο, «Izzeddin» στον αριστερό του τροχό ακινητοποιώντας το, ενώ ακολούθως έβαλλε κατά της ναυαρχίδας φρεγάτας «Χουαδαβενδικιάρ» που επέβαινε ο Χόββαρτ. Βλήμα του «ΕΝΩΣΙΣ»

βρίσκει την ναυαρχίδα, σκοτώνει και τραυματίζει αρκετούς Τούρκους ναύτες και κάνει προς στιγμή τους πυροβολητές να εγκαταλείψουν τις θέσεις των τηλεβόλων. Δεύτερο βλήμα του «ΕΝΩΣΙΣ» μετατρέπει σε συντρίμια δύο βάρκες της φρεγάτας, οποία διστάζει πλέον να εξακολουθήσει τη ναυμαχία και βάζει πλώρη προς Βορρά, αφήνοντας έτσι ελεύθερο το πέρασμα στο «ΕΝΩΣΙΣ» που τώρα στρέφει ολοταχώς προς την Ερμούπολη, ενώ τα πυροβόλα του σκορπούν λάμψεις, φωτιές και θάνατο.

Εκεί αγκυροβόλησε πίσω από την Αυστριακή κανονιοφόρο «Βαλλ» για να προστατευτεί από τυχόν επίθεση του Χόββαρτ. Λίγο αργότερα έφθασε και ο Χόββαρτ μαινόμενος, αγκυροβόλησε μέσα στο λιμάνι για να συντρίψει το «ΕΝΩΣΙΣ». Η θέση αγκυροβολίας του όμως πίσω από το Αυστριακό πολεμικό τον απέτρεψε να δράσει.

Λόγω του παραπάνω επεισοδίου, στις 6 Δεκεμβρίου του 1868 διακόπηκαν οι διπλωματικές σχέσεις Ελλάδας-Τουρκίας. Μετά από στενό αποκλεισμό της Σύρου που κράτησε σαράντα μέρες, μέχρι την 9 Ιανουαρίου του 1869, ώσπου να καταθέσουν τα όπλα οι επαναστάτες της Κρήτης, υπακούοντας σε τελεσίγραφο των Μεγάλων Δυνάμεων, τότε το «ΕΝΩΣΙΣ» σταμάτησε τα θριαμβευτικά του ταξίδια ενώ αποχώρησε και ο τουρκικός στόλος.

Οι Ηρωικοί Κυβερνήτες

Οι κυβερνήτες των καταδρομικών που χάρη στη γενναϊότητα και τη ναυτοσύνη τους κατόρθωσαν να διασπάσουν τον αποκλεισμό ήταν κυρίως πλοίαρχοι ναυτολογημένοι στα επιβατηγά της Ατμοπλοϊκής Εταιρείας Σύρου. Οι πλοίαρχοι αυτοί ήταν:

- **Σουρμελής Νικόλαος.** Καταγόταν από τη Μύκονο. Η δράση του αρχίζει το 1867. Έκανε δεκάδες δρομολόγια, μεταφέροντας τρόφιμα, πολεμοφόδια και εθελοντές ενώ από την Κρήτη παραλάμβανε γυναικόπαιδα, τραυματίες και τους εθελοντές που επέστρεφαν στην Ελλάδα. Θεωρείται ο καλύτερος και σημαντικότερος κυβερνήτης των καταδρομικών αφού έκανε 25 δρομολόγια και ήταν ο μοναδικός που διητηρούσε ημερολόγιο, παρέχοντας σημαντική βοήθεια στην καταγραφή της ναυτικής ιστορίας

ας της επανάστασης. Πέθανε το 1898 χωρίς να δει ελεύθερη την Κρήτη. Στον τάφο του είναι χαραγμένοι οι εξής στίχοι του Αριστομένη Προβελλέγιου

‘συ πουπλεξες με τ’ όνομα της Κρήτης τ’ όνομα σου που χαρμόσουνον αφριζ’ όλογυρα σου σήκω να ιδής τη λευθεριά που φωτεινά προβάλλει στις Κρήτης σου το, το ποθητό περγιάλι’

- **Κοτζιάς Αναστάσιος.** Καταγόταν από τα Ψαρά και ήταν απόστρατος πλωτάρχης του Β.Ν.. Κυβέρνησε κατά διαστήματα τα καταδρομικά ‘Αρκάδιον’, ‘Υδρα’ και ‘Πανελλήνιον’, ενώ για τη γενναϊότητα του υμνήθηκε από Έλληνες και ξένους ποιητές μεταξύ των οποίων και ο Βίκτωρ Ουγκό.

- **Ορλώφ Βασίλειος.** Καταγόταν από τις Σπέτσες. Το επίθετο οφείλεται στο γεγονός ότι έλαβε μέρος στο κίνημα του Ορλώφ και ακολούθησε τον Ρώσο Ναύαρχο στα ταξίδια του. Ήταν κυβερνήτης στο «Πανελλήνιον» και «Υδρα», κάνοντας πολλά ταξίδια μαζί με τον Σουρμελή.

- **Αγγελικάρας Νικόλαος.** Καταγόταν από τα Ψαρά και ήταν κυβερνήτης στο «Πανελλήνιον» και «Αρκάδιον».

- **Κιοσσές Ανδρέας.** Καταγόταν από την Ύδρα. Προσλήφθηκε στην Ατμοπλοϊκή Εταιρεία το 1866. Υπηρέτησε ως κυβερνήτης στα πλοία «Υδρα» και «Αρκάδιον». Διακρίθηκε για την ναυτική του εμπειρία, την τόλμη και την ψυχραιμία.

- **Παυλίδης Γ.** Ο Ηρακλειώτης Υποπλοίαρχος αν και δεν υπήρξε ποτέ κυβερνήτης ταξίδευε κυρίως με τους Αγγελικάρα και Σουρμελή, ο οποίος αναφέρει στο ημερολόγιο του: ‘δραστήριος, ενθουσιώδης, ατρόμητος, αγωνιστής, προικισμένος με εξυπνάδα και αντίληψη. Κινδύνευε πολλές φορές με πιο σπουδαίες περιπτώσεις με το «Αρκάδιον» και κυβερνήτη τον Ν. Αγγελικάρα και κατά την καταστροφή του «Αρκάδιον» με κυβερνήτη τον Κουρεντή.

Η συμβολή του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού

Η συμβολή του Β.Ν. στις επιχειρήσεις των καταδρομικών ήταν τεράστια. Συχνά για να χρησιμοποιηθούν κατά τα συμφωνηθέντα επισκευάζονταν και οπλίζονταν στον Ναύσταθμο



Ατμόπλοιο Αρκάδι

του Πόρου με πυροβόλα της Ναυτικής Υπηρεσίας και επανδρώνονταν κατά πλειοψηφία με κατώτερα πληρώματα του Β.Ν. και εν συνεχεία παραδίδονταν στην Ατμοπλοία Σύρου. Η Ελληνική Πολιτεία δεν είχε τη δυνατότητα να χαρακτηρίσει τα καταδρομικά αυτά, πλοία του πολεμικού στόλου γιατί αυτό θα οδηγούσε σε άμεση κύρηξη πολέμου εκ μέρους της Τουρκίας. Παρά την κεκαλυμμένη ανάμειξη της Ελλάδας, τα δύο κράτη ήρθαν σε ρήξη αλλά στο τέλος της Κρητικής Επανάστασης.

Σύμφωνα με έρευνα που έγινε στις αρχές του 20ου αιώνα από τον τότε Αντιπλοίαρχο Δ. Φωκά, στο αρχείο του Π.Ν. βρέθηκαν διαταγές απόσπασης Υπαξιωματικών και κατώτερων πληρωμάτων στο εργοστάσιο της Ατμοπλοϊκής Εταιρείας Σύρου για εκπαίδευση από τον Ιανουάριο του 1867 μέχρι το Δεκέμβριο του 1868. Ο όρος εκπαίδευση ήταν προσχηματικός και οι έμπειροι, Υπαξιωματικοί και ναύτες, Πυροβολητές, Οιακιστές και άλλοι επάνδρωναν τα καταδρομικά για τον εφοδιασμό της Κρητικής Επανάστασης.

Τα καταδρομικά είχαν την απόλυτη ανάγκη ενός πειθαρχημένου πληρώματος που να μπορεί να χειρίζεται τον οπλισμό με γνώση και ψυχραιμία. Οι ναύτες και υπαξιωματικοί που το Υπουργείο τοποθετούσε στη Σύρο παρέμεναν μέχρι τη ναυτολόγησή τους σε κάποιο καταδρομικό, στη διάθεση του Υποπλοίαρχου του Β.Ν. Γεώργιου Πιπίνου, ειδικά τοποθετημένου ως εφόρου της Ελληνικής Ατμοπλοΐας και γιό του γνωστού πυρπολητή Ανδρέα Πιπίνου.

Πειστήριο της υπηρεσίας στα ηρωικά καταδρομικά είναι η αναγραφή του θανάτου τριών ναυτών του Β.Ν. που σκοτώθηκαν πάνω στο

«Αρκάδιον» στις 7 Αυγούστου του 1867 στην ναυμαχία με το τουρκικό «Izzeddin» ως επισυμβάντος εν διατεταγμένη υπηρεσία και ένεκα ταύτης.

Επίσης, μετά την κατάπνιξη της επανάστασης και την απόλυση του πληρώματος του καταδρομικού «Ενωσις» τον Φεβρουάριο του 1869, η Ατμοπλοϊκή Εταιρεία Σύρου με έγγραφο της προς το Υπουργείο Ναυτικών αναφέρει τα ονόματα και συνιστά εις την εύνοιαν της Κυβερνήσεως άπαντας τούτους ιδίως δε τον Υποκελευστή πυροβολητή Ιωάννη Δρούδεν τον μετά τοσαύτης ευστοχείας πυροβολήσαντα κατά της Τουρκικής ναυαρχίδας και του ταχύπλοου «Izzeddin». Ο σχετικός πίνακας αναφέρει εκτός από τον Δρούδε και άλλους επτά Υποκελευστές και Διόπους του Β.Ν.

Γενικά όλοι οι υπηρετήσαντες πάνω στα καταδρομικά είτε προέρχονταν από το Β.Ν. είτε από το Εμπορικό Ναυτικό (Ε.Ν.) επέδειξαν ασύγκριτη τόλμη, αυταπάρνηση και αυτοθυσία. Δεν θα ήταν δυνατόν άλλωστε σε άλλη περίπτωση, να κρατηθεί η επανάσταση ζωντανή επί τρία χρόνια.

Απολογισμός

Τα πέντε καταδρομικά εκτέλεσαν συνολικά 90 ταξίδια μεταξύ Ελλάδος και Κρήτης. Τον πρώτο χρόνο της Επανάστασης τα «Υδρα» και «Πανελλήνιον», το δεύτερο τα «Αρκάδιον», «Ενωσις» και «Κρήτη». Μόνο το «Ενωσις» πραγματοποίησε συνολικά 46 ταξίδια μεταφέροντας πάνω από 4.000 εθελοντές, 7.000 κιβώτια με όπλα και πυρομαχικά, 1.600 δέματα με ιματισμό και φάρμακα, καθώς και 52.000 σακιά με αλεύρι. Ακολουθούν το «Αρκάδιον» με 23, το «Κρήτη» με 10, το «Πανελλήνιον» με 9 και το «Υδρα» με 2 μεταφέροντας με τη σειρά τους αξιόλογο αριθμό εθελοντών και ικανές ποσότητες εφοδίων διασπώντας τον ναυτικό αποκλεισμό του νησιού.

Ως κυριότερες ακτές αποβίβασης χρησιμοποιήθηκαν οι: Επαρχία Σφακίων (Βουβάς, Τρυπητή, Αγία Ρουμέλη, Φοίνικας), Ροδάκινο, Μέλισσα, Λίμνη Πρεβέλης Ρεθύμνου, Στόμιο και Μένιες Κισσάμου, Ψαρή Φοράδα, Φόδελε και Αγία Πελαγία Ηρακλείου, Σίσι Μεραμβέλου, Σούγια Χανίων και Άκρα Κριός Σελίνου. Ο κατά-

πλους στις περιοχές γινόταν χειμώνα σε φουρτουνιασμένες σκοτεινές και ασέλινες νύκτες, προκειμένου να αποφεύγουν τον εντοπισμό τους λόγω καιρικών συνθηκών από τα πλοία περιπολίας, τα οποία στις περιπτώσεις αυτές ήταν κατά βάση εκτός ενέργειας

Η Ελληνική Ατμοπλοία Σύρου υπήρξε ο υπεύθυνος εφοπιστής και η 'Κεντρική Επιτροπή' της Αθήνας χάρη στις ιδιωτικές εισφορές, ο χορηγός των καταδρομών, που διατηρούσαν ανοικτό τον μόνο δίαυλο επικοινωνίας των επαναστατών με τους εκτός Κρήτης υποστηρικτές τους.

Επίλογος

Οι Τούρκοι σύντομα κατάλαβαν ότι μόνο εάν κατόρθωναν να αποκλείσουν πλήρως την Κρήτη θα έσβηνε η επανάσταση από την έλλειψη τροφίμων και πολεμοφοδίων. Έτσι έδωσαν ιδιαίτερο βάρος στην αυστηρή επιτήρηση των ακτών τόσο από τη θάλασσα όσο και από τη ξηρά. Επέκτειναν τη κατάληψη και οχύρωση των ακτών και όρμων και έτσι έμειναν μόνο δυσπρόσιτες ακτές και όρμοι.

Το τέλος της επανάστασης δεν άργησε να έρθει. Η απουσία των καταδρομικών από τον εφοδιασμό της Κρητικής Επανάστασης υπήρξε η βασικότερη αιτία για τον τερματισμό της. Οι θυσίες δεν μπόρεσαν να φέρουν το επιθυμητό αποτέλεσμα. Έπρεπε να περάσουν λίγα χρόνια ακόμα για να φτάσουμε στην Ένωση.

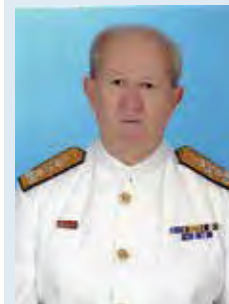
Ο Δήμος Χανίων τίμησε τους ήρωες αυτούς δίνοντας σε δρόμους τα ονόματα τους. Στην

προκυμαία του Ενετικού Λιμένα υπάρχει η Ακτή Ενώσεως και ο δρόμος Νικολάου Σουρμελή, στη συνοικία της Νέας Χώρας η οδός Σύρου και η οδός Χάου. Αισθητή όμως παραμένει μέχρι και σήμερα η απουσία ενός μνημείου που θα αποδίδει συνολικά τιμές στους ναυτικούς που εθελοντικά έλαβαν μέρος στον ναυτικό αγώνα κατά την επανάσταση του 1866-1869.

Βιβλιογραφία

- Τα καταδρομικά της Κεντρικής υπέρ των Κρητών Επιτροπής εν τω αγώνι του 1866-68. Αθήνα 1896 Κ.Ράδου
- Η ιστορία των σύγχρονων πολεμικών στόλων Αθήνα 1900 Κ.Ράδου
- Χρονικά του Ελλ. Ναυτικού 1833-1873 Αθήνα 1923 Φωκά Δ.
- Τα πλοία του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού 1830-1979 Αρχιπλοίαρχου Π.Ν. κ Παΐζη- Παραδέλη έκδοση ΓΕΝ
- Πολεμικό Ναυτικό – Ισχύς και Δόξα- έκδοση ΓΕΝ
- Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού 1877-1939 Θεοφανίδη Ιωάννη
- THE OTTOMAN STEAM NAVY 1828-1923 Bernd Langensiepen- Ahmet Gulezyuz
- Ο Samuel Howe και η Κρητική Επανάσταση του 1866
- Ιστορία της Κρήτη Β. Ψιλάκη
- Σκληπραγωγία εν Κρήτη (1867) Ιλαρίων Σκίβερ
- Η ιστορία της Κρήτης Κριάρη Π. Χανιά 1902

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Αντιναύαρχος (εα) Α. Ζωιδάκης ΠΝ γεννήθηκε στα Χανιά της Κρήτης. Αποφοίτησε από το Α' Γυμνάσιο Αρρένων Χανίων. Στην Σχολή Ναυτικών Δοκίμων εισήλθε στις 20/9/1971 και αποφοίτησε στις 14/6/1975 ως μάχιμος Σημαιοφόρος. Στην συνέχεια υπηρέτησε στα πλοία του στόλου επί 18,5 χρόνια ως Διοικητής Μοίρας, Κυβερνήτης, Υπαρχος και Αξιωματικός. Επίσης υπηρέτησε σε διάφορες υπηρεσίες ξηράς, ΓΕΕΘΑ, ΓΕΕΦ, ΔΔΜΝ, ΝΔΑ, ΝΚ, κα. Φοίτησε στην Ναυτική Σχολή Πολέμου (ΝΣΠ) και στην Σχολή Επιτελών Εθνική Άμυνας (ΣΕΘΑ). Είναι παντρεμένος και έχει 2 παιδιά.

Ανάλυση Πληροφοριών και Στρατηγικός Αιφνιδιασμός Η περίπτωση του Pearl Harbor

«Αφήστε αξιώματα και προκαταλήψεις. Εσείς αντιμετωπίζετε την κατάσταση. Συλλέξτε τις πληροφορίες σας, αναλύστε τα δεδομένα, αξιολογήστε τις συνθήκες και δράστε αναλόγως. Πάνω απ' όλα, να έχετε ανοικτό μυαλό και να σκέφτεστε! Αυτή είναι η συνταγή της επιτυχίας».

Λοχαγός Erwin Rommel, στους μαθητές του.

Η «Αλεπού της Ερήμου»¹ δεν είχε άδικο με αυτήν την παρότρυνση. Στην εποχή του, οι πληροφορίες είχαν αρχίσει να αποτελούν το παν για την κάθε πλευρά, καθώς, από την κατοχή μερικών μόνο λέξεων, μπορούσε να κριθεί η έκβαση ολόκληρων επιχειρήσεων. Όλα όσα περιέγραφε αποτελούν αυτό που σήμερα ονομάζουμε απόκτηση και ανάλυση πληροφοριών και στρατηγικό αιφνιδιασμό. Τί είναι, όμως, ο

στρατηγικός αιφνιδιασμός;

Σύμφωνα με τον Ariel Levite, στρατηγικός αιφνιδιασμός είναι η κατάσταση, κατά την οποία ένα κράτος καταλαμβάνεται εξαπνίνης, από πρωτοβουλία τρίτου, σε στρατηγικό επίπεδο. Αν είχαμε να του προσδώσουμε ορισμένα επιχειρησιακά στοιχεία, αυτά θα ήταν:

- Αποφασιστικότητα ως προς την προκαλούμενη ζημιά.
- Άμεση απειλή κατά ζωτικών συμφερόντων.
- Απόπειρα επίτευξης συντριπτικής ήττας του αντιπάλου, με στόχο να αλλάξει άρδην η κατάσταση και να καθοριστεί η τελική έκβαση της σύγκρουσης.

Πέραν αυτών των στοιχείων, στα πλαίσια του

ορισμού, θα μπορούσαν να του αποδοθούν και τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Συγκεκριμένο και ορισμένο γεγονός, και όχι μια διαρκής κατάσταση.
- Δραστική επίδραση στα συμφέροντα ενός κράτους.²
- Μπορεί να γίνει λόγος για στρατηγικό αιφνιδιασμό μόνο στην περίπτωση μη προβλεφθείσας απειλής, συνοδευόμενης από στρατιωτικές ενέργειες.

Κάθε φορά, όμως, που μελετάμε μια περίπτωση στρατηγικού αιφνιδιασμού, πρέπει να εξετάζουμε υποχρεωτικά και ορισμένες παραμέτρους:

- Ποιος είναι ο αιφνιδιάζων;
- Γιατί ενεργεί;
- Πότε ενεργεί;
- Πού θα ενεργήσει;
- Πώς ενεργεί;

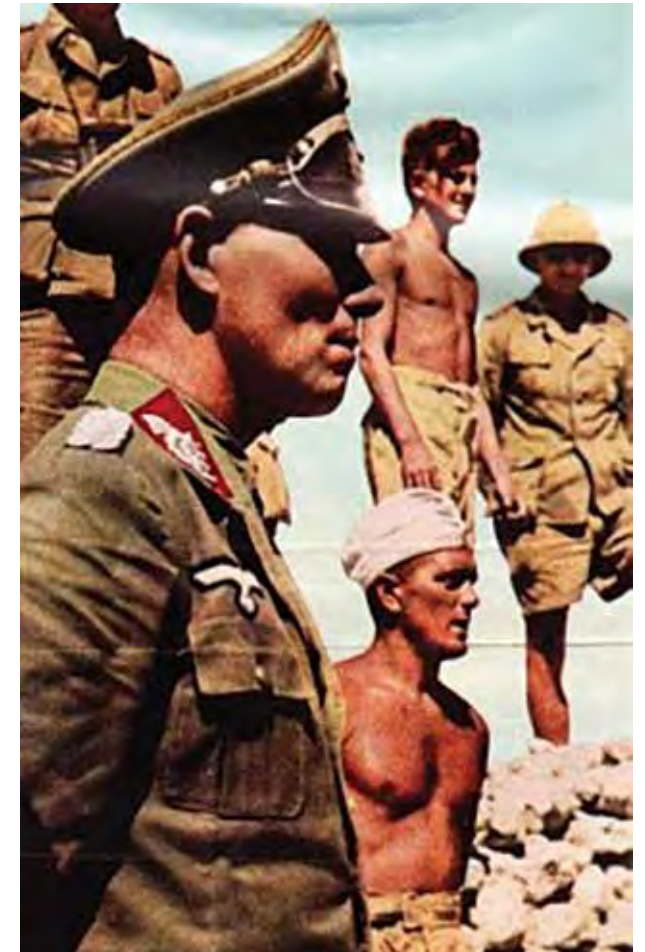
Θα ήταν, βέβαια, άτοπο να εξετάσουμε περαιτέρω το θέμα, χωρίς να αντιληφθούμε ότι ο στρατηγικός αιφνιδιασμός είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την πληροφορία. Η συλλογή, ανάλυση και ερμηνεία πληροφοριών αποτελεί το Α και το Ω, τόσο για τον αιφνιδιάζοντα, όσο και για τον αιφνιδιαζόμενο. Ως εκ τούτου, ο στρατηγικός αιφνιδιασμός υλοποιείται σε δύο στάδια:

- Στάδιο Α: Κατοχή, μετάδοση, εκτίμηση και διανομή της στρατηγικής προειδοποίησης.
- Στάδιο Β: Αντίληψη του κινδύνου.

Ας έρθουμε, λοιπόν, στο ζήτημα των πληροφοριών, η απόκτηση των οποίων μπορεί να πραγματοποιηθεί με ποικίλους τρόπους³.

² Για το λόγο αυτό, αποτελεί δίκαιο μαχαίρι, καθώς μπορεί να αλλάξει άρδην τις ισορροπίες, υπέρ (αν είναι επιτυχής) ή κατά (αν αποτύχει) του κράτους.

³ Εκτιμώντας ότι η παράθεση των διαφόρων τρόπων μέσω των οποίων καθίσταται δυνατή η συλλογή των πληροφοριών ξεφεύγει από την θεματική και τα πλαίσια του παρόντος άρθρου, δεν θα προβούμε σε σχετική αναφορά.



Ο Rommel επιθεωρεί οπλίτες του DAK κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων στη Β. Αφρική. Η βαρύτητα που απέδιδε στη συλλογή πληροφοριών συνέβαλε σε πολλές επιτυχίες κατά των συμμαχικών δυνάμεων

Στην πραγματικότητα, δε συλλέγονται πληροφορίες, αλλά ακατέργαστα δεδομένα (raw information), τα οποία, κατόπιν επεξεργασίας, καθίστανται πληροφορίες (intelligence). Η όλη διαδικασία ονομάζεται “κύκλος πληροφοριών”, και χωρίζεται σε πέντε διακριτά βήματα:

- Σχεδιασμός και διεύθυνση
- Συλλογή δεδομένων
- Επεξεργασία
- Ανάλυση και παραγωγή
- Διανομή

Εν προκειμένω, μας ενδιαφέρει το στάδιο της

ανάλυσης, όπου γίνεται η σύνθεση, εκτίμηση και ανάλυση των μέχρι στιγμής συλλεχθέντων δεδομένων καθώς και η προετοιμασία των προϊόντων της πληροφορίας. Συγκεκριμένα, θα διακρίνουμε τρεις κατηγορίες:

- Τα στάδια από τα οποία αποτελείται η ανάλυση.
- Τις υπάρχουσες μεθόδους.
- Την αξιολόγηση της πρόθεσης-απειλής.

Στάδια

Στα στάδια έχουμε την αξιολόγηση της πηγής της πληροφορίας, καθώς και την ανάλυση και εκτίμηση των ίδιων των πληροφοριών. Αρχικά, η αξιολόγηση της πηγής γίνεται με βάση τη σχέση της με την υπηρεσία πληροφοριών, την αξιοπιστία της κατά το παρελθόν και την πρόσβαση σε αυτή. Έπειτα, η εκτίμηση των πληροφοριών γίνεται με βάση τα υπάρχοντα δεδομένα και τη διασταύρωσή τους με άλλες υπάρχουσες πληροφορίες. Τέλος, ως ανάλυση λογίζεται η συνεκτίμηση όγκου πληροφοριών, με σκοπό την κατάληξη επί ενός συμπεράσματος – μιας εκτιμήσεως.

Μέθοδοι

Υπάρχουν πάρα πολλές μέθοδοι, μέσω των οποίων μπορούμε να καταλήξουμε στα επιθυμητά αποτελέσματα. Εν προκειμένω, θα αναφερθούμε σε ορισμένες εξ αυτών:⁴

• Προαισθητική Μέθοδος (Intuitive Method): Μέθοδος κατά την οποία, αφού έχουμε συγκεντρώσει ένα μεγάλο αριθμό δεδομένων, αξιολογούμε τον όγκο των πληροφοριών και καταγράφουμε όλα τα ενδεχόμενα. Πρόκειται για μια ασφαλή μέθοδο, η οποία παρέχει αρκετές οπτικές επί ενός θέματος, καλύπτοντας ευρύ φάσμα πιθανοτήτων.

• Ανάλυση Ανταγωνιστικών Υποθέσεων (Analysis of Competing Hypotheses): Τη μέθοδο αυτή εισηγήθηκε ο Dick Heuer, παλιό μέλος της C.I.A. (Central Intelligence Agency). Πυρήνας της είναι η ύπαρξη ανταγωνισμού μεταξύ διαφορετικών υποθέσεων επί των πα-

ραδοκών ξένων ηγετών, η οποία θα μειώσει την “προκατάληψη του καθρεπτισμού” (mirror imaging⁵), ακόμα κι αν οι υποθέσεις αυτές δεν μας παρέχουν μια ξεκάθαρη απάντηση. Σε αυτό το πλαίσιο, η καλύτερη αξιοποίηση των πληροφοριών έγκειται στην αμφισβήτηση της υπόθεσης που αρέσει περισσότερο στον αναλυτή. Σκοπός της εν λόγω μεθόδου είναι η αποφυγή απόρριψης του ενδεχομένου εξαπάτησης, επειδή η κατάσταση φαντάζει απλή. Επί της ουσίας, πρόκειται για τη συγκέντρωση πληροφοριών, τη διατύπωση υποθέσεων και, έπειτα από μια διαδικασία λόγου – αντιλόγου επί της κάθε υπόθεσης, την αποδοχή των πλέον κρίσιμων και υλοποιήσιμων εξ αυτών.

• Ανάλυση του Κεντρικού Μοχλού (Linchpin Analysis): Την εισηγήθηκε ο αναπληρωτής Διευθυντής Πληροφοριών της C.I.A., Doug MacEachin. Πρόκειται για μια μέθοδο, η οποία εκκινεί από πληροφορίες που είναι έγκυρες ή εμφανίζουν μεγάλο ποσοστό εγκυρότητας. Λαμβάνοντας υπόψη δεδομένα⁶ και καταστάσεις που είναι αδύνατο να υλοποιηθούν, ο αναλυτής έχει ένα πολύ πιο εύκολο έργο στα χέρια του, ασχολούμενος αποκλειστικά με τα δεδομένα εκείνα που φαντάζουν ρεαλιστικά, με το πώς αυτά θα επιδράσουν στην υπό εξέταση υπόθεση και ποια θα είναι η ενδεχόμενη έκβασή τους. Στη συνέχεια, πραγματοποιεί αρκετές δοκιμές, καταστρώνοντας την αντίδρασή τους σε καθένα ενδεχόμενο⁷. Τέλος, εξετάζονται πιθανά περιθώρια λάθους και αστάθμητοι παράγοντες⁸ που μπορούν να επηρεάσουν την τελική έκβαση, όπως επίσης ποιες κεντρικές κατευθύνσεις αποδεικνύονται αναξιόπιστες,

5 **Mirror Imaging:** Είναι η κατάσταση κατά την οποία ερμηνεύουμε και αξιολογούμε τα υπάρχοντα δεδομένα με βάση τις ίδιες δυνατότητες. Πιο απλά μπορεί να περιγραφεί με την φράση: ‘Τί θα έκανα – Τί μπορώ να κάνω εγώ στη θέση του αντιπάλου μου’. Πρόκειται για ένα σύνθετο λάθος που πραγματοποιούν υπηρεσίες και ηγέτες ανά τους αιώνες, συχνά με καταστροφικά αποτελέσματα.

6 Εν προκειμένω θα μπορούσε να γίνει λόγος και για αξιώματα.

7 Οι εν λόγω δοκιμές έχουν την μορφή: ‘Εστω ότι προκύπτει η X κατάσταση. Πώς θα αντιδράσουμε; Θα ακολουθήσουμε την Ψ πορεία δράσης.’

8 Καιρικές συνθήκες, φυσικά φαινόμενα κλπ. Εδώ εντάσσεται η κατά τον Clausewitz ‘Τριβή’ ήτοι οποιοσδήποτε αστάθμητος παράγοντας μπορεί να επιδράσει στην εξέλιξη των επιχειρήσεων.



Η ναυμαχία της Κοπεγχάγης το 1801, αποτελεί μια χαρακτηριστική περίπτωση προληπτικού χτυπήματος (pre-emptive strike). Σήμερα, γνωρίζουμε πως το Βασίλειο της Δανίας δεν ήταν διατεθειμένο να συμμαχήσει με τον Γάλλο Αυτοκράτορα. Ωστόσο, η καταναυμάχηση του στόλου του, το ώθησε στο πλευρό των Γάλλων.

ώστε να εξαχθούν τα ανάλογα συμπεράσματα.

Αξιολόγηση πρόθεσης – απειλής

Αφού συγκεντρωθούν και αναλυθούν όλα τα διαθέσιμα δεδομένα, έρχεται η στιγμή της αξιοποίησής τους. Για να αποφευχθεί ο αιφνιδιασμός, πρέπει να εξεταστεί, πρώτον, το κατά πόσο ο αντίπαλος προτίθεται να μας πλήξει και, δεύτερον, τι είδους απειλή αποτελεί αυτός για εμάς. Ως προς την πρόθεση, εξετάζεται το κίνητρο, ήτοι γιατί να επιδιώκει να μας προσβάλει και τι έχει να κερδίσει με αυτό. Αφού εξακριβωθούν τα ανωτέρω στοιχεία, τότε περνάμε στο επόμενο βήμα: κατά πόσο η απειλή μιας προσβολής είναι ορατή και υλοποιήσιμη. Και εδώ, τον πρώτο λόγο έχουν οι πληροφορίες. Ωστόσο, η ύπαρξη προθέσεως δε συνεπάγεται και ύπαρξη απειλής, και το αντίστροφο.

Επί παραδείγματι, στα τέλη του 18ου και στις αρχές του 19ου αιώνα, το Βασίλειο του Πεδεμοντίου⁹ επεδίωκε – επιθυμούσε την ενοποίηση της Ιταλίας σε ενιαίο κράτος υπό μία κεντρική εξουσία.¹⁰ Για να το πετύχει αυτό, έπρεπε να

9 Στα αγγλικά Kingdom of Piedmont.

10 Υπενθυμίζεται πως την περίοδο εκείνη, η Ιταλία ήταν διαιρεμένη σε πολλά μικρά και μεγάλα βασίλεια, δουκάτα, πριγκιπάτα και ανεξάρτητες πόλεις ενώ ένα μεγάλο τμήμα της Βόρειας Ιταλίας βρισκόταν στην κατοχή της Αγίας Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας (Sacrum Imperium Romanum) υπό την ηγεσία της Δυναστείας των Αψβούργων

συγκρουστεί με την Αυστριακή Αυτοκρατορία. Οι Αυστριακοί ήταν ενήμεροι για τις βλέψεις του μικρού βασιλείου, ωστόσο, το Πεδεμόντιο ουδέποτε υπήρξε πραγματική απειλή για τους Αψβούργους.

Ένα άλλο παράδειγμα αποτελεί η καταναυμάχηση του πολεμικού ναυτικού της Δανίας στην ναυμαχία της Κοπεγχάγης από τον Horatio Nelson. Ο Βρετανός Ναύαρχος είχε εκτιμήσει ότι ο Napoleon Bonaparte πιθανόν να αξιοποιούσε τον δανέζικο στόλο προκειμένου να διενεργήσει απόβαση στις Βρετανικές Νήσους. Ως εκ τούτου, ο στόλος αποτελούσε μια εν δυνάμει απειλή για την ασφάλεια της Μεγάλης Βρετανίας που έπρεπε να εξαλειφθεί. Ωστόσο, η Δανία δεν σκόπευε να χρησιμοποιήσει κατ’ αυτόν τον τρόπο το ναυτικό της.

Σε αυτό το σημείο, προκύπτει ένα μεγάλο δίλημμα: τι πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, η πρόθεση ή η δυνατότητα; Έχει διατυπωθεί σωρεία επιχειρημάτων υπέρ αμφότερων των επιλογών. Σύμφωνα όμως με την επικρατούσα άποψη, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η δυνατότητα του αντιπάλου, χωρίς ωστόσο να αγνοείται και η πρόθεσή του. Αντικειμενικά, είναι πιο δύσκολο να γίνει μια πρόβλεψη βασισμένη μόνο στην

γων (Hapsburg Dynasty) διάδοχος της οποίας από το 1805 και εντεύθεν υπήρξε η Αυστριακή Αυτοκρατορία, μετέπειτα Αυστροουγγαρία.

πρόθεση, καθώς τείνουμε να ερμηνεύουμε διάφορες ενέργειες ως συνθησιμένες. Για παράδειγμα, ο εξοπλισμός μιας χώρας μπορεί να φαντάζει ως αμυντική θωράκιση ή δικαιολογημένη στρατιωτική ενέργεια, ενώ, στην πραγματικότητα, να αποτελεί πολεμική προπαρασκευή (π.χ. η Συρία το 1967 και το 1973). Ωστόσο, αν και είμαστε σε θέση να αποτιμάμε κινήσεις μονάδων, εξοπλισμούς, κ.α., δεν μπορούμε να εκτιμήσουμε σωστά τις δηλώσεις των διαμορφωτών της πολιτικής μιας χώρας. Ενδεχομένως, ορισμένες να εκληφθούν ως υπερφίαλες ή ρητορικά πυροτεχνήματα προοριζόμενα για εσωτερική κατανάλωση, ενώ, στην ουσία, αποτελούν μια ξεκάθαρη εικόνα των προθέσεων του αντιπάλου.¹¹

Προειδοποιήσεις

Τί είναι η προειδοποίηση; Πρόκειται για μια παρατήρηση, μια άποψη, κάτι μη από. Ενδεχομένως, θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε πως πρόκειται για μια ιδέα. Ως εκ τούτου, συνοδεύεται από ένα βαθμό κατανόησης και βεβαιότητας διαφορετικό για κάθε άνθρωπο, ο οποίος βασίζεται σε ένα σύνολο παραγόντων, όπως η γνώση των γεγονότων που βρίσκονται πίσω από αυτή την προειδοποίηση, η θέληση κάποιου να την ακούσει και να την καταλάβει, η αντίληψη για το τι θα πράξει ο εχθρός, η γνώση για την ιστορία και το παρελθόν, η φαντασία, κ.α. Η σημασία της είναι τεράστια, καθώς η υιοθέτηση ή απαξία της μπορεί να επιφέρει την επιτυχία ή τον όλεθρο. Η προειδοποίηση διακρίνεται σε δύο κατηγορίες:

- Τακτική προειδοποίηση: Πρόκειται για προειδοποίηση μακροπρόθεσμου ορίζοντα, η οποία μπορεί να δοθεί εβδομάδες ή και μήνες πριν, εάν, για παράδειγμα, αυτό έχει να κάνει με μια μεγάλης κλίμακας μετακίνηση μονάδων του εχθρού¹² ή με μια πολιτική δέσμευσή του

για συγκεκριμένη ενέργεια.¹³

- Στρατηγική προειδοποίηση: Αποτελεί βραχυπρόθεσμη προειδοποίηση, η οποία θα δινόταν σε μονάδες που βρίσκονται εγγύς του θεάτρου επιχειρήσεων. Ως εκ τούτου, δεν αποτελεί τμήμα της ανάλυσης πληροφοριών.

Σε ένα ιδανικό – ιδεατό περιβάλλον, η μία πλευρά θα έχει στη διάθεσή της όλα τα απαραίτητα στοιχεία (πληροφορίες και προειδοποιήσεις), καθώς επίσης και άπλετο χρόνο για να τα αναλύσει. Επειδή, όμως, ο κόσμος δεν είναι ιδεατός, στην καλύτερη των περιπτώσεων, θα υπάρχουν ορισμένες πληροφορίες και ένα μικρό, συχνά στενό, χρονικό περιθώριο. Ως εκ τούτου, το κενό έρχονται να καλύψουν οι προειδοποιήσεις. Ορισμένες εξ αυτών είναι οφθαλμοφανείς, ενώ άλλες απαιτούν μια προσεκτική και ενδελεχή μελέτη, προκειμένου να καταστούν εμφανείς. Η ανάλυσή τους υπόκειται στις ίδιες μεθόδους με την ανάλυση των πληροφοριών, με την ειδοποιό διαφορά να εντοπίζεται στο χρονικό πλαίσιο που ενδεχομένως να είναι μικρότερο, αλλά στα σημάδια τα οποία είναι πιο άμεσα και εμφανή. Ωστόσο, υπάρχουν κι εδώ αρκετά προβλήματα:

- Ανεπαρκής αντίληψη των απειλών, ιδίως αυτών της χαμηλότερης πιθανότητας, αλλά δυναμικά υψηλότερου κινδύνου.

- Ανεπαρκής συλλογή πληροφοριών και στοιχείων.

- Ελλιπής ή αποσπασματική επικοινωνία μεταξύ τμημάτων συλλογής και ανάλυσης, καθώς και μεταξύ υπηρεσιών πληροφοριών.

- Αδιαφορία ή απόρριψη της γνώμης της μειοψηφίας.

- Κίνδυνος παραπλάνησης.

Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων και την αποφυγή αιφνιδιασμού, ενδείκνυται η διενέργεια μιας σειράς κινήσεων:

- Επαρκής εξέταση από τους αναλυτές.

- Σύγκριση πληροφοριών και τρεχουσών ενεργειών, χωρίς οι μιν να υπερισχύουν των δε.

11 Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι αλτρωτικές δηλώσεις του δικτάτορα της Αργεντινής, Στρατηγού Leopoldo Galtieri, για 'απελευθέρωση' των νησιών Falkland το 1980, οι οποίες ερμηνεύτηκαν από το Λονδίνο ως λαϊκισμοί και απόπειρα αποπροσανατολισμού και εκτόνωσης της λαϊκής αγανάκτησης για την αποτυχημένη εσωτερική πολιτική του καθεστώτος.

12 Τέτοια περίπτωση αποτελεί η συγκέντρωση ισχυρών γερμανικών δυνάμεων στα σύνορα με την πρώην ΕΣΣΔ

- Αποκάλυξη κάθε είδους προκατάληψης ή στερεότυπου επί συγκεκριμένων θεμάτων.

- Αποδοχή γεγονότων-δηλώσεων-ενεργειών που υποδεικνύουν κατάσταση απειλής.

- Μετάδοση του «συναγερμού» στους διαμορφωτές της πολιτικής.

- Συνεργασία μεταξύ των υπηρεσιών πληροφοριών.

- Αποφυγή δημιουργίας 'προκατάληψης καθρεπτισμού' (mirror imaging), δηλαδή πρόβλεψης των εχθρικών κινήσεων με βάση φίλιες ενέργειες.

Συμπεράσματα

Καθίσταται προφανές ότι η συλλογή, ανάλυση και αξιοποίηση των πληροφοριών μπορεί να συμβάλει τα μέγιστα στην αποφυγή στρατηγικού αιφνιδιασμού. Ουκ ολίγες φορές, κράτη και ηγέτες αγνόησαν τους οιωνούς που έκαναν την εμφάνισή τους στον ορίζοντα, πληρώνοντας βαρύτατο τίμημα. Επειδή, όμως, τίποτα δεν καθίσταται σαφές μόνο από την παράθεση στοιχείων και δογμάτων υπό τη μορφή εγχειριδίου, θα προσπαθήσουμε να καταδείξουμε όλα τα προαναφερθέντα μέσα από ένα παράδειγμα επιτυχούς τακτικού αιφνιδιασμού: την ιαπωνική επίθεση στο Pearl Harbor.

Pearl Harbor: Επιτυχής αιφνιδιασμός ή εσφαλμένη εκτίμηση;

Η ιαπωνική επίθεση στο Pearl Harbor αποτελεί μια τυπική περίπτωση επίτευξης στρατηγικού αιφνιδιασμού, παρουσιάζοντας ταυτόχρονα ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό. Παρά το γεγονός ότι οι Αμερικανοί διέθεταν όχι μόνο πλήθος στοιχείων – προειδοποιήσεων για τον επικείμενο κίνδυνο αλλά και ευρύ χρονικό περιθώριο αντίδρασης, εντούτοις υπέστησαν ένα οδυνηρό πλήγμα. Για τους σκοπούς της παρούσης εργασίας, θα αναφερθούμε, αρχικά, συνοπτικά στα ιστορικά γεγονότα που οδήγησαν στην επίθεση και στη συνέχεια θα επιχειρήσουμε μια ανάλυση των αιτιών της αμερικανικής ήττας.

Η πορεία προς την σύγκρουση.

Η αυτοκρατορική Ιαπωνία αποτελούσε μια

αναδυόμενη δύναμη στην Ανατολική Ασία. Έχοντας βγει βιαίως από την απομόνωσή της το 1853¹⁴, κατάφερε – μέσα σε μόλις 50 χρόνια – να εξελιχθεί σε ένα οικονομικά και στρατιωτικά ισχυρό κράτος. Προκειμένου να εκτονώσει εσωτερικές αναταραχές¹⁵ αλλά και να δοκιμάσει το αξιόμαχο του αυτοκρατορικού στρατού και στόλου, ο Αυτοκράτορας Meiji ξεκίνησε μια σειρά από επιχειρήσεις, με αποκορύφωμα τον νικηφόρο ρωσο-ιαπωνικό πόλεμο του 1904, γεγονός που οδήγησε στην αναγνώρισή της ως μια Μεγάλη Δύναμη στην Άπω Ανατολή.

Τα χρόνια που ακολούθησαν, η Ιαπωνία επεδίωξε την επέκταση των κτήσεών της και τη δημιουργία αποικιών – κρατών δορυφόρων στον Ειρηνικό και στην Ασία. Στο πλαίσιο αυτό κατέλαβε το 1931 την Μαντζουρία, την οποία οργάνωσε ως κράτος – μαριονέτα, το Μαντζούκο, ενώ το 1937 εισέβαλε και συνέτριψε την Κίνα. Η κίνηση αυτή όμως, προκάλεσε την αντίδραση των ΗΠΑ, οι οποίες προχώρησαν στην επιβολή εμπάργκο πετρελαίου με στόχο τον ενεργειακό στραγγαλισμό της χώρας.

Βλέποντας τα στρατηγικά της αποθέματα σε καύσιμα να μειώνονται, η Ιαπωνία, αρνούμενη να εγκαταλείψει τα νεοαποκτηθέντα εδάφη της, άρχισε να εξετάζει εναλλακτικούς τρόπους

14 Από το 1603 οπότε και ο Ieyasu Tokugawa κατάφερε να επιβληθεί ως ο αδιαφιλονίκητος ηγέτης της Ιαπωνίας, ανακηρυσσόμενος Shogun (Ανώτατος Στρατιωτικός Διοικητής: Στην Ιαπωνία, του 16ου αιώνα και μέχρι το 1868, ο Shogun αποτελούσε τον ανώτατο άρχοντα με τον Αυτοκράτορα να διαδραματίζει δευτερεύοντα ρόλο.) εγκαθιδρύοντας το Tokugawa Shogunate, η Ιαπωνία παρέμεινε απομονωμένη από τον έξω κόσμο. Το 1853 ο τότε Πλοίαρχος του Αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού Matthew Calbraith Perry, εμφανίστηκε με έναν μικρό στολίσκο στα ανοιχτά της Ιαπωνίας και απαίτησε η χώρα να 'ανοίξει' τα λιμάνια της σε ξένα κράτη. Το 1854, υπεγράφη σχετική συνθήκη που επικύρωσε το άνοιγμα της Ιαπωνίας στον έξω κόσμο. Δεκατέσσερα χρόνια αργότερα, το 1868, ο τότε Αυτοκράτορας Meiji, θα ανέτρεπε οριστικά, έπειτα από έναν αιματηρό εμφύλιο πόλεμο τον τελευταίο Shogun και θα ξεκινούσε ένα ταχύ πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της χώρας γνωστό ως 'The Meiji Restoration'.

15 Παρά την μετάβαση της εξουσίας από τον Shogun στον Αυτοκράτορα, η κατάσταση των πολεμιστών – αριστοκρατών (Samurai) εξακολουθούσε να είναι δυσχερή. Θέλοντας να αποφύγει μια νέα περίοδο εσωτερικής αναταραχής και μια ενδεχόμενη επανάσταση, ο Αυτοκράτορας αποφάσισε να διεξάγει πολεμικές επιχειρήσεις κατά της Κορέας και της Κίνας. Εξυπακούεται πως από το μυαλό του δεν διέφυγε η προσδοκία επέκτασης του κράτους.



Ο Ιάπωνας Ναύαρχος Isoroku Yamamoto υπήρξε ο ιθύνων νους πίσω από την ιαπωνική επίθεση στο Pearl Harbor. Κατά ειρωνεία της τύχης, ήταν αυτός που αντιτάχθηκε εντονότερα από όλους στον επερχόμενο πόλεμο της χώρας του με τις ΗΠΑ. Στην εικόνα, συνομιλεί με Ιάπωνες στρατιώτες προσπαθώντας να τους εμψυχώσει.

άρσης του εμπάργκο, κυρίως υπό την μορφή σύγκρουσης με τις ΗΠΑ.

Ναύαρχος Isoroku Yamamoto: Ο ιθύνων νους.

Ο Ναύαρχος Yamamoto υπήρξε μια από τις μεγαλύτερες στρατιωτικές προσωπικότητες του αιώνα που πέρασε. Γόνος οικογένειας Samurai ακολούθησε – όπως άλλως ήταν αναμενόμενο – στρατιωτική καριέρα. Σε νεαρή ηλικία, έλαβε μέρος στην ναυμαχία της Tsushima υπό τις διαταγές του Ναυάρχου Togo όπου και τραυματίστηκε στο χέρι. Υπήρξε υπέρμαχος της ναυτικής ισχύος και της αντικατάστασης των μεγάλων θωρηκτών από αεροπλανοφόρα, διαβλέποντας ότι το μέλλον του ναυτικού πολέμου θα στηριζόταν στην αεροπορική υπεροχή.

Έχοντας πραγματοποιήσει μεταπτυχιακές σπουδές, και αργότερα διατελέσει ναυτικός ακόλουθος στις ΗΠΑ, ο Ναύαρχος Yamamoto γνώριζε τις δυνατότητες και τις αδυναμίες του αντιπάλου του. Εάν η Ιαπωνία ήθελε να επεκταθεί και να διατηρήσει τα κέρδη της, είχε

στη διάθεσή της ένα χρονικό πλαίσιο 6 μηνών. Μετά την πάροδο του, θα έπρεπε να επιδιώξει μέσω διαπραγματεύσεων τη λήξη των εχθροπραξιών¹⁶. Για να εξασφαλίσει όμως αυτό το παράθυρο, ήταν επιτακτική η εξουδετέρωση του αμερικανικού Στόλου Ειρηνικού που ναυλοκούσε στο Pearl Harbor της Χαβάης. Το σχέδιο του Yamamoto ήταν απλό και συγχρόνως ευφυές. Η κύρια δύναμη αεροπλανοφόρων του ναυτικού (Imperial Japanese Navy – I.J.N.) θα προσέγγιζε υπό απόλυτη σιγή ασυρμάτου τον αμερικανικό ναύσταθμο, και θα πραγματοποιούσε αιφνιδιαστική αεροπορική επιδρομή. Στόχος ήταν η καταστροφή των αποθεμάτων καυσίμων του αμερικανικού ναυτικού, η βύθιση των αεροπλανοφόρων του, η πρόκληση όσο το δυνατόν μεγαλύτερων φθορών στις εγκα-

16 Ο ίδιος ο Yamamoto είχε δηλώσει στο Ανώτατο Ναυτικό Συμβούλιο αλλά και στον Αυτοκράτορα Hirohito πως θα είχε έξι μήνες συνεχών επιτυχιών σε βάρος των ΗΠΑ στο αρχικό στάδιο του πολέμου. Έπειτα θα έπρεπε να κλείσει μια έντιμη ειρήνη διαφορετικά η Ιαπωνία θα έχανε τον πόλεμο. Οι προβλέψεις του επαληθεύτηκαν στο ακέραιο.



Μια αεροπορική βάση στο Pearl Harbor δέχεται επίθεση. Τα περισσότερα αεροσκάφη καταστράφηκαν στο έδαφος ενώ εμφανές είναι και το σάστιμα των ναυτών οι οποίοι δεν πρόλαβαν καν να επανδρώσουν τα A/A πυροβόλα

ταστάσεις, και η εξουδετέρωση του Στόλου Ειρηνικού. Τη διοίκηση αυτού του φιλόδοξου επιχειρήματος ανέλαβε ο Αντιναύαρχος Nagumo.

Η ιαπωνική επίθεση: Tora! Tora! Tora!¹⁷

Το πρωί της Κυριακής 07 Δεκεμβρίου 1941, το πρώτο κύμα αποτελούμενο από 183 αεροσκάφη αποπνωνόταν με κατεύθυνση τη Χαβάη. Στις 07:48, έχοντας πετύχει απόλυτο αιφνιδιασμό, οι Ιάπωνες πιλότοι εξέπεμψαν το σήμα 'To To To'¹⁸ και κατευθύνθηκαν προς τους στόχους τους. Λίγο αργότερα, έλαβαν το σύνθημα της επίθεσης 'Tora Tora Tora'. Οι έκπληκτοι Αμερικανοί ναύτες εξέλαβαν τα ιαπωνικά αεροσκάφη για φίλια που πραγματοποιούσαν ασκήσεις. Μέσα σε λίγα λεπτά, το σύνολο της αμερικανικής αεροπορικής δύναμης είχε καταστραφεί

17 Η λέξη Tora σημαίνει 'τίγρης' στα ιαπωνικά και αποτέλεσε το σύνθημα για έναρξη της επίθεσης στον ναύσταθμο του Pearl Harbor.

18 Πρόκειται για τα αρχικά της λέξης Totsugeki ήτοι 'επίθεση' στα ιαπωνικά με την οποία οι πιλότοι ενημέρωσαν τα αεροπλανοφόρα του Nagumo για την επίτευξη αιφνιδιασμού και την αναμονή για έναρξη της επίθεσης.

στο έδαφος, αρκετά A/A είχαν σιγήσει, και οι πρώτες εκρήξεις είχαν σημειωθεί στο ναύσταθμο. Αφού εξάντλησαν τα αποθέματα καυσίμων και πυρομαχικών τους, τα αεροπλάνα του πρώτου κύματος αποχώρησαν παραπλανητικά προς νότο.

Πριν προλάβουν οι Αμερικανοί να συνέλθουν από το πρώτο χτύπημα, έκανε την εμφάνισή του το δεύτερο κύμα αποτελούμενο από 171 αεροσκάφη. Αυτή την φορά οι Ιάπωνες συνάντησαν ισχυρά και οργανωμένα A/A πυρά. Ωστόσο, κατάφεραν να διέλθουν από τον φραγμό πυρός και να πλήξουν με επιτυχία τους στόχους τους.

Ο διοικητής του πρώτου κύματος, Mitsuo Fuchida, ζήτησε από τον Αντιναύαρχο Nagumo τη διενέργεια και τρίτου κύματος, τονίζοντας ότι τόσο το κέντρο επιχειρήσεων όσο και τα αποθέματα καυσίμων δεν είχαν πληγεί. Ο Nagumo όμως αρνήθηκε, προβάλλοντας το επιχειρήμα ότι το στοιχείο του αιφνιδιασμού είχε χαθεί, και ότι πλέον οι πιλότοι θα αντιμετώπιζαν την πλήρη ισχύ της αμερικανικής αεράμυνας. Παρά τις ενστάσεις των επιτελών του, ο Ιάπωνας Αντι-

ναύαρχος διέταξε την λήξη των επιχειρήσεων και την επιστροφή στην Ιαπωνία.

Ο απολογισμός της επίθεσης

Η ολιγόωρη αεροπορική επιδρομή προκάλεσε βαρύτατες απώλειες στους Αμερικανούς. Συγκεκριμένα:

- 21 πλοία βυθίστηκαν ή υπέστησαν σοβαρές ζημιές.
- 350 αεροσκάφη καταστράφηκαν ή υπέστησαν ζημιές (σχεδόν όλα στο έδαφος).
- 3.478 άνδρες σκοτώθηκαν ή τραυματίστηκαν.

Σε αυτά πρέπει να συνυπολογιστούν οι καταστροφές σε έργα υποδομής (οδικές αρτηρίες, λιμενικές εγκαταστάσεις, αεροδρόμια κλπ) καθώς και οι απώλειες μεταξύ του άμαχου πληθυσμού (68 νεκροί και 35 τραυματίες). Στον αντίποδα, οι ιαπωνικές απώλειες υπήρξαν αμελητέες:

- 29 αεροπλάνα καταρρίφθηκαν.
- 74 υπέστησαν ζημιές.
- 64 άνδρες σκοτώθηκαν.

Εκ πρώτης όψεως, η επιδρομή στέφθηκε από απόλυτη επιτυχία. Ο αντίπαλος αιφνιδιάστηκε πλήρως, υπέστη μεγάλες απώλειες, και η δυνατότητά του να αντιπαραταχθεί στο I.J.N. για ένα αξιόλογο χρονικό διάστημα εξουδετερώθηκε. Μια πιο προσεκτική ματιά, όμως, αποκαλύπτει μια διαφορετική πραγματικότητα. Αρχικά, ο αντικειμενικός σκοπός – ήτοι η βύθιση των αμερικανικών αεροπλανοφόρων – δεν επετεύχθη, καθώς αυτά απουσίαζαν. Επιπλέον, τα στρατηγικά αποθέματα καυσίμων του Στόλου του Ειρηνικού έμειναν ανέπαφα. Τέλος, η πλειοψηφία των πλοίων που βυθίστηκαν ήταν παλαιού τύπου, ενώ τα απολεσθέντα αεροσκάφη αναπληρώθηκαν μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα χάρη στις δυνατότητες της αμερικανικής πολεμικής βιομηχανίας. Όπως δήλωσε αργότερα και ο ίδιος ο Yamamoto: «Φοβάμαι πως ξυπνήσαμε έναν κοιμισμένο γίγαντα».

Αναλύοντας την επίθεση.

Το ερώτημα που θα μας απασχολήσει είναι το εξής: Η επίθεση αποτελούσε προϊόν στρατηγικού αιφνιδιασμού από την πλευρά των Ιαπώνων ή μιας σειράς σφαλμάτων από πλευράς

των Αμερικανών;

Αρχικά, θα παραθέσουμε τους κυριότερους λόγους της καταστροφής και, εν συνεχεία, θα τους αναπτύξουμε. Αυτοί ήταν:

- Ανυπαρξία εθνικής επιτροπής πληροφοριών.
- Υποτίμηση των δυνατοτήτων της Ιαπωνίας.
- Μη απορρόφηση διδαγμάτων.
- Αγνόηση των προειδοποιήσεων.

Ανυπαρξία εθνικής επιτροπής πληροφοριών

Την περίοδο πριν το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οι ΗΠΑ δε διέθεταν μια εθνική υπηρεσία πληροφοριών. Υπήρχε η Υπηρεσία Πληροφοριών Στρατού και η Υπηρεσία Πληροφοριών Ναυτικού, αμφότερες ευρισκόμενες σε εμβρυακό στάδιο, με ελλειπή μέσα και χρηματοδότηση, αλλά και υποστελέχωση. Ο λόγος έγκειται στο ότι το Γενικό Επιτελείο δεν είχε εκτιμήσει σωστά τη σπουδαιότητα των πληροφοριών, ως μέσο αποτροπής και εκτίμησης των κινήσεων του αντιπάλου. Ως εκ τούτου, ήταν αρκετά δύσπιστο ως προς τις υπηρεσίες αυτές, και προτιμούσε να επενδύει στην παραγωγή οπλικών συστημάτων.

Εκτός αυτού, οι δύο υπηρεσίες ανήκαν σε διαφορετικούς κλάδους. Η απουσία κάποιου συνδέσμου σημαίνει πως δε συνεργάζονταν μεταξύ τους, ενώ αρκετές φορές οι ενέργειές τους ήταν ανταγωνιστικές, μέχρι σημείου η μία να αποκρύπτει πληροφορίες που είχε συλλέξει από την άλλη. Όλα αυτά θα άλλαζαν μετά τη νικηφόρα, για τους Αμερικανούς, ναυμαχία του Midway.

Υποτίμηση των δυνατοτήτων της Ιαπωνίας

Η αυτοκρατορική Ιαπωνία ήταν μια αναδυόμενη δύναμη στην Ανατολική Ασία. Έχοντας βγει βιαίως από την απομόνωσή της το 1853, είχε καταφέρει, μέσα σε 50 χρόνια, να εξελιχθεί σε ένα οικονομικά και στρατιωτικά ισχυρό κράτος. Κατά την περίοδο 1904-1905, συνέτριψε τη Ρωσία σε έναν πόλεμο-αστραπή, τόσο στη στεριά όσο και στη θάλασσα. Με την έκρηξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, κατέλαβε τις γερμανικές κτήσεις στην Κίνα, ενώ το 1937 ει-

σέβαλε στη χώρα, κατατροπώνοντας τον κινεζικό στρατό. Με την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η Ιαπωνία κατέλαβε την Ινδοκίνα, την Κορέα και μεγάλο τμήμα του Δυτικού Ειρηνικού, ενώ καταναυμάχησε τις ενωμένες ολλανδικές, βρετανικές, αυστραλιανές και νεοζηλανδικές δυνάμεις στην περιοχή.

Παρά τις προαναφερθείσες συνεχείς επιτυχίες αλλά και τις καινοτομίες των ιαπωνικών ενόπλων δυνάμεων, οι Αμερικανοί μελετητές θεωρούσαν τη χώρα ένα μη υπολογίσιμο αντίπαλο. Το αίσθημα αυτό διέπνεε όλον τον αμερικανικό στρατό και καλλιεργούνταν ακόμη και από επίσημα και έγκριτα εγχειρίδια και περιοδικά. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το περιοδικό Aviation, που εξειδικευόταν σε αεροπορικά θέματα. Στο τεύχος Σεπτεμβρίου 1941, δήλωνε σε άρθρο του «[...] η ιαπωνική αεροπορική ισχύς είναι ένας μύθος [...] ένα προϊόν προπαγάνδας [...]».

Εν ολίγοις, μπορούμε να υποστηρίξουμε πως οι Αμερικανοί διέπραξαν δύο μεγάλα λάθη σε αυτό τον τομέα: Υποτίμησαν τον αντίπαλο και υπερτίμησαν τις δυνατότητές τους.

Μη απορρόφηση διδαγμάτων:

“Αν ξέρεις τον αντίπαλο και ξέρεις και τον εαυτό σου, δεν πρέπει να φοβάσαι την έκβαση 100 μαχών”,¹⁹ διαβάζουμε στο βιβλίο ‘Η Τέχνη του Πολέμου’ του Sun Tzu. Δυστυχώς, οι Η.Π.Α. δεν έδωσαν τη δέουσα προσοχή στα διδάγματα του παρελθόντος. Συγκεκριμένα:

- Θεώρησαν πως, αν η Ιαπωνία επιτίθετο, θα το έκανε κατόπιν κήρυξης πολέμου. Ξέχασαν ότι, κατά το ρωσο-ιαπωνικό πόλεμο του 1904, το I.J.N. είχε επιτεθεί στο ρωσικό στόλο τη νύχτα, χωρίς να έχει προηγηθεί κήρυξη πολέμου.

¹⁹ Η πλήρης πρόταση έχει ως εξής: ‘Αν ξέρεις τον αντίπαλό σου και ξέρεις και τον εαυτό σου, δεν πρέπει να φοβάσαι την έκβαση εκατό μαχών. Αν ξέρεις τον εαυτό σου αλλά όχι τον αντίπαλο, για κάθε νίκη που θα κερδίζεις θα υφίστασαι και μία ήττα. Αν δεν ξέρεις ούτε τον αντίπαλό σου ούτε τον εαυτό σου, θα υποκύπτεις σε κάθε σύγκρουση.’



Ο Αμερικανός Ναύαρχος Husband E. Kimmel, επικεφαλής του Στόλου του Ειρηνικού κατά την ιαπωνική επίθεση. Ο Kimmel επικρίθηκε δριμύτητα για την καταστροφή.

- Το 1932 είχαν πραγματοποιηθεί γυμνάσια στην περιοχή της Χαβάης. Το προς εξέταση παίγνιο ήταν η προσβολή του στόλου εντός του λιμανιού. «Νικητής» αναδείχθηκε ο επιτιθέμενος Ναύαρχος Yarnell. Χρησιμοποιώντας μια μικρή δύναμη αεροπλανοφόρων, προσέγγισε απαρατήρητος το Pearl Harbor και εξαπέλυσε αεροπορική επίθεση, το πρωί μιας Κυριακής. Σε λίγη ώρα, είχε καταφέρει να βυθίσει όλο το Στόλο του Ειρηνικού και να καταστρέψει πλήθος αεροσκαφών στο έδαφος, αιφνιδιαζοντας απόλυτα τους αμυνόμενους. Αν και το μάθημα είχε δοθεί, το αμερικανικό ναυτικό επέλεξε να το αγνοήσει.

- Οι Η.Π.Α. πίστευαν ότι μια αεροπορική επίθεση με торπίλες κατά ελλιμενισμένων πλοίων ήταν αδύνατη για ποικίλους λόγους (ρηκά νερά, ισχυρή αεράμυνα, λιγότερος από τον απαιτούμενο χρόνο για να οπλίσουν οι торπίλες, κ.λπ.). Δεν έδωσαν ιδιαίτερη έμφαση στη Βρετανική επιδρομή κατά του ιταλικού ναυτικού, στον Τάραντα, όπου βρετανικά торπιλοπλάνα προσέγγισαν και έπληξαν ιταλικά πλοία, μέσα στο ναύ-

σταθμό τους. Αντίθετα, οι Ιάπωνες μελέτησαν το πάθημα του συμμάχου τους και αξιοποίησαν τα διδάγματα υπέρ τους.

Αγνόηση προειδοποιήσεων:

Ο τελευταίος καθοριστικός παράγοντας που συνετέλεσε στην καταστροφή ήταν η αγνόηση ή μη ορθή ερμηνεία, εκ μέρους των Αμερικανών, των «οιωνών» που έκαναν την εμφάνισή τους. Τα σημάδια ότι ένα μεγάλο πλήγμα επέκειτο ήταν αρκετά και, ως ένα βαθμό, ξεκάθαρα. Ειδικότερα:

- Το I.J.N., το Νοέμβριο του 1941, είχε αλλάξει τον κώδικά του δύο φορές μέσα σε ένα μήνα, ενώ τέτοιες αλλαγές γίνονταν, συνήθως για λόγους ασφαλείας, μία φορά το εξάμηνο.

- Οι μυστικές υπηρεσίες των Η.Π.Α. γνώριζαν ότι επιφανείς Ιάπωνες κάτοικοι της Χαβάης έστελναν, ανά τακτά διαστήματα, μέσω τηλεφώνου, πληροφορίες στο Τόκιο, σχετικά με τη διάταξη και τον τύπο των πλοίων που ναυλοχούσαν στο Pearl Harbor.

- Κατά τη διάρκεια των διπλωματικών επαφών Ιαπωνίας – ΗΠΑ στην Ουάσινγκτον, το σώμα πληροφοριών του Στρατού ήταν σε θέση να διαβάζει όλα τα μηνύματα μεταξύ των Ιαπώνων διπλωματών και της κυβερνήσεώς τους, καθώς είχε καταφέρει να σπάσει τον ιαπωνικό “Πορφυρό²⁰” κώδικα. Έτσι, λίγες ώρες πριν την επίθεση, είχε καταφέρει να αποκρυπτογραφήσει μήνυμα που, μεταξύ άλλων, έλεγε «καταστρέψτε μηχανή κωδικοποίησης, κάψτε απόρρητα έγγραφα και ετοιμαστείτε για διακοπή των συνομιλιών».

Ακόμα, όμως, κι αν δεχτούμε ότι τα παραπάνω σημάδια δεν ήταν αρκετά ξεκάθαρα, δεν μπορούμε να πούμε το ίδιο για τις στρατιωτικού τύπου ενδείξεις που υπήρχαν, όσο και για τα απαράδεκτα (έως εγκληματικά) λάθη που έγιναν. Συγκεκριμένα:

- Αν και το σήμα των ιαπωνικών αεροπλανοφόρων είχε χαθεί ήδη από τις 16/11/1941,

ο Ναύαρχος Kimmel ενημερώθηκε σχετικά μόλις στις 02/12/1941, όταν τα ιαπωνικά αεροπλανοφόρα βρίσκονταν ήδη καθ’ οδόν. Στην ερώτησή του «Εννοείτε πως οι Ιάπωνες, αυτή τη στιγμή, μπορεί να περιπλέουν το Diamond Head και εσείς να μη το γνωρίζετε;» έλαβε την αφοπλιστική απάντηση «Μην ανησυχείτε κύριε! Δεν υπάρχει καμία πιθανότητα να μας χτυπήσουν!».

- Στις 03:42, λίγο πριν την ιαπωνική επίθεση, εντοπίστηκε από το U.S.S. Condor ένα από τα ιαπωνικά μίνι-υποβρύχια στην είσοδο του λιμανιού του Pearl Harbor. Στις 06:53, το αντιτορπιλικό U.S.S. Ward έπληξε το υποβρύχιο με βόμβες βάρους και, κατόπιν, ενημέρωσε τη βάση για το συμβάν. Δυστυχώς, η είδηση δεν έφτασε ποτέ στα ανώτερα κλιμάκια, λόγω γραφειοκρατικών κωλυμάτων.

- Στις 07:02 της ίδιας ημέρας, ένας από τους σταθμούς ραντάρ της περιοχής εντόπισε μεγάλο σχηματισμό αεροσκαφών να πλησιάζει το νησί και ανέφερε σχετικά. Στην αρχή, ο χειριστής έλαβε την απάντηση ότι ήταν αμερικανικά B-17 που επέστρεφαν από την ηπειρωτική χώρα. Όταν, όμως, στις 07:20, ο χειριστής ανέφερε πως το σήμα παραήταν μεγάλο για να είναι ένα μικρό σμήνος από B-17, έλαβε την απάντηση «It’s ok! Don’t worry about it!».

- Την ίδια ώρα που τα ιαπωνικά αεροσκάφη αποπνώνονταν από τα αεροπλανοφόρα τους, ο ιαπωνικός στρατός διενεργούσε απόβαση στις Φιλιππίνες. Ο εκεί Αμερικανός διοικητής, στρατηγός MacArthur, έσπευσε να ενημερώσει σχετικά την Ουάσινγκτον²¹. Ο στρατηγός Marshall έστειλε προειδοποίηση στη Χαβάη για ενδεχόμενη ιαπωνική επίθεση στις 11:30, ώρα ΗΠΑ, με πολιτικό τηλεγράφο, το οποίο ελήφθη στις 07:33, ώρα Χαβάης, 22 λεπτά πριν την επίθεση, και παραδόθηκε στον Kimmel μία ώρα μετά από αυτή.

Συμπεράσματα

Υπήρξε ή όχι αιφνιδιασμός; Εκ πρώτης όψεως, θα απαντήσουμε καταφατικά. Τα ιαπωνικά πλοία πλησίασαν το στόχο τους, χωρίς να γί-

νουν αντιληπτά, και πραγματοποίησαν επίθεση εκεί που ο αντίπαλος αισθανόταν πιο ασφαλής. Μια πιο προσεκτική ματιά, ωστόσο, αποκαλύπτει μια διαφορετική οπτική. Η αμερικανική ηγεσία διέπραξε αρκετά και μάλιστα εγκληματικά λάθη:

- Δεν έθεσε τις δυνάμεις της σε επιφυλακή από τη στιγμή που είχε χάσει το σήμα των ιαπωνικών αεροπλανοφόρων. Οι αρμόδιοι αξιωματικοί υπέπεσαν σε μια προκατάληψη καθρεπτισμού, θεωρώντας ότι, όπως τα αμερικανικά πλοία δεν εξέπεμπαν το σήμα τους, όταν ήταν ελλιμενισμένα, το ίδιο θα ίσχυε και για τα ιαπωνικά.

- Υπήρξε άκαμπτη στο θέμα της γραφειοκρατίας. Αποτέλεσμα ήταν να μη μεταφερθούν έγκυρα σημαντικές πληροφορίες. Για παράδειγμα, η αναφορά του U.S.S. Ward δεν έφτασε ποτέ στο ναύαρχο Kimmel, καθώς έπρεπε να περάσει πρώτα από τον αξιωματικό επιφυλακής, ο οποίος την εξέλαβε ως υπερβάλλοντα ζήλο του κυβερνήτη και κατ’ επέκταση δεν την προώθησε στα ανώτερα κλιμάκια!

- Δεν διδάχθηκε από τα μαθήματα του παρελθόντος, τα οποία είτε μελέτησε ελλιπώς είτε επέλεξε να αγνοήσει. Όπως προαναφέρθηκε, οι Αμερικανοί αγνόησαν τα διδάγματα του ρωσο-ιαπωνικού πολέμου του 1904, των δικών τους γυμνασίων, της βρετανικής επιδρομής στον Τάραντα, κ.α. Η μη απορρόφηση αυτών των διδαγμάτων οφείλεται σε αρκετές παραμέτρους. Βασικότερη ήταν η άποψη περί ανωτερότητας της αμερικανικής πολεμικής μηχανής, έναντι της ρωσικής και, βεβαίως, της ιταλικής. Επιπλέον, υπήρχε η προκατάληψη περί κατωτερότητας των Ιαπώνων. Τέλος, το Γενικό Επιτελείο σπηρίχθηκε αποκλειστικά στα δικά του δόγματα. Η απόσταση της Χαβάης από την Ιαπωνία ήταν τεράστια. Ως εκ τούτου, μια ναυτική επίθεση θεωρούταν αδύνατη γιατί, απλούστατα, το αμερικανικό ναυτικό δε θα αποτολούσε ποτέ μια τέτοια ενέργεια.

- Δεν αξιοποίησε τα όσα γνώριζε από τις διπλωματικές συνομιλίες που μπορούσε να υποκλέψει. Οι αναλυτές εδώ στάθηκαν κατώτεροι των περιστάσεων. Καίτοι τα στοιχεία ήταν πιο ξεκάθαρα από ποτέ, επέλεξαν να μην τους δώσουν τη δέουσα προσοχή, καθώς αυτή ήταν η

εντολή της πολιτικής ηγεσίας, η οποία θεωρούσε ότι δε θα εκδηλωνόταν επιθετική ενέργεια, όσο διαρκούσαν οι διαπραγματεύσεις, ξεχνώντας ότι αυτό ακριβώς είχε συμβεί το 1904. Έχουμε, δηλαδή, μια περίπτωση όπου η πληροφορία υποτάσσεται στη βούληση της πολιτικής.

- Αδιαφορία για τη γνώμη της μειοψηφίας. Η συλλογή και ανάλυση πληροφοριών δεν αποτελεί δημοκρατική διαδικασία. Καίτοι υπάρχει πολυφωνία, δε σημαίνει ότι η γνώμη των πολλών είναι και η ορθή. Το 1940, η κρατούσα γνώμη ήθελε την Ιαπωνία να πραγματοποιεί αιφνιδιαστική επίθεση στο Guam ή την ατόλη Wake. Όταν, λοιπόν, η υπηρεσία πληροφοριών του ναυτικού υποστήριξε το σενάριο μιας αιφνιδιαστικής αεροπορικής επίθεσης στο ναύσταθμο του Στόλου του Ειρηνικού, η θέση της απορρίφθηκε ως αιρετική και ανυπόστατη.

Όλα τα προαναφερθέντα, σε συνδυασμό, βεβαίως, με το αριστοτεχνικό σχέδιο του Ναυάρχου Yamamoto, οδήγησαν σε μια από τις μεγαλύτερες καταστροφές στην ιστορία του αμερικανικού ναυτικού.

Τί μπορεί να μας διδάξει η περίπτωση του Pearl Harbor;

- Υπάρχουν πάντα πληροφορίες και προειδοποιήσεις.

Το ζητούμενο είναι η σωστή ερμηνεία τους. Από το 1937, η Ιαπωνία είχε επιδείξει ένα επιθετικό πνεύμα. Δεδομένου του αμερικανικού εμπάργκο αλλά και της αμερικανικής αδιαλλαξίας επί του θέματος, μια επίθεση ήταν κάτι παραπάνω από αναμενόμενη. Ιδιαίτερα, οι πολλαπλές αλλαγές κωδικών, η απώλεια του σήματος των αεροπλανοφόρων, το σήμα περί διακοπής των διαπραγματεύσεων, οι συχνές επικοινωνίες κατοίκων της Χαβάης με το Τόκιο, με θέμα τα πλοία στο λιμάνι, και, τέλος, ο εντοπισμός τόσο του υποβρυχίου όσο και των επιτιθεμένων αεροσκαφών ήταν αρκετά εμφανή για να αγνοηθούν.

- Ποτέ μην υποτιμάς τον αντίπαλο, ούτε να υπερεκτιμάς τις δυνατότητές σου.

Οι επιτυχίες του αυτοκρατορικού στρατού δεν μελετήθηκαν σοβαρά, καθώς διεξήχθησαν έναντι «κατώτερων» αντιπάλων. Επιπλέον, η εμμονή σε παρωχημένα δόγματα και προκατα-

²⁰ Πρόκειται για τον μυστικό κώδικα κρυπτογράφησης που χρησιμοποιούσε ο ιαπωνικός στρατός και στόλος και κατ’ επέκταση και το διπλωματικό σώμα κάθε φορά που ήθελε να στείλει ένα κωδικοποιημένο μήνυμα. Η αξιοποίηση αυτής της επιτυχίας θα συνέβαλε καθοριστικά τόσο στην αμερικανική νίκη στην αεροναυμαχία του Midway όσο και στην περαιτέρω εξέλιξη του πολέμου στον Ειρηνικό.

²¹ Αξίζει να σημειωθεί ότι οι Φιλιππίνες είναι ωρολογιακά δύο ώρες πίσω από την Χαβάη.

λήψεις δημιούργησε την εικόνα μιας Ιαπωνίας του 1910, μια εικόνα που μεταδιδόταν και στο στράτευμα. Επίσης, η ηγεσία των ΗΠΑ θεωρούσε ότι ο Στόλος του Ειρηνικού ήταν απόλυτα ασφαλής στο αγκυροβόλιό του. Ως προς αυτό, δεν είχαν άδικο. Ενδεικτικά, αναφέρουμε ότι μόνο η δύναμη των χερσαίων Α/Α πυροβόλων ανερχόταν σε 1.300. Αν σε αυτά συνυπολογιστούν και τα Α/Α των πλοίων, τότε μιλάμε για ένα φραγμό πυρός από 2.000 και άνω πυροβόλα. Επιπλέον, δεν πρέπει να ξεχνάμε και τα περίπου 400 αεροσκάφη που βρίσκονταν στη Χαβάη. Είναι εύκολο, λοιπόν, να αντιληφθούμε γιατί μια αεροπορική επιδρομή θεωρούταν καταδικασμένη. Ως εκ τούτου οι ιθύνοντες χαλάρωσαν την επιφυλακή τους. Ακόμα, αφού οι πολεμικές βιομηχανίες των ΗΠΑ δεν μπορούσαν να επιλύσουν το πρόβλημα της χρήσης τορπιλών από αεροσκάφη σε ρηκά ύδατα και σε μικρή απόσταση από το στόχο, δεν υπήρχε περίπτωση να το επιλύσουν οι Ιαπωνικές.²²

• Ο αντίπαλος δε σκέφτεται πάντα όπως εσύ. Μελετώντας την απόσταση της Χαβάης από την Ιαπωνία, οι επιτελείς του αμερικανικού

²² Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφέρουμε το εξής. Η Ιαπωνική τεχνολογία στην κατασκευή τορπιλών υπήρξε ανώτερη της αμερικανικής τα πρώτα χρόνια του πολέμου. Οι Ιαπωνικές τορπίλες χρησιμοποιούσαν καθαρό οξυγόνο ως προωθητικό γεγονός που τους παρείχε μεγαλύτερο βεληνικές και ταχύτητα. Παράλληλα, το οξυγόνο δεν εμφάνιζε το χαρακτηριστικό ίχνος της τορπίλης στην επιφάνεια της θάλασσας γεγονός που καθιστούσε ιδιαίτερος δύσκολο τον έγκαιρο εντοπισμό και την αποφυγή τους. Στην περίπτωση του Pearl Harbor, οι Ιάπωνες μηχανικοί τοποθέτησαν ξύλινα στελέχη στις τορπίλες τους ώστε να μειώσουν το βάθος βύθισής τους μετά την άφραση από τα αεροσκάφη. Όσο για την μικρή απόσταση, απλώς αφαιρέθηκαν οι ασφάλειες πυροδότησης. Στον αντίποδα, οι αμερικανικές τορπίλες παρουσίαζαν σωρεία προβλημάτων. Το σύστημα προώθησής τους ήταν ελαττωματικό με αποτέλεσμα μετά την εκτόξευση, οι τορπίλες να παρεκκλίνουν του στόχου τους. Το ίδιο ελαττωματικό αποδείχθηκαν και οι πυροκροτητές καθώς αρκετές τορπίλες να μην βρήκαν τον στόχο τους αλλά δεν εξεράγησαν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της προβληματικής φύσης των αμερικανικών αποτελεί το περιστατικό βύθισης του αμερικανικού υποβρυχίου USS Tang (SS-306) στις 25/10/1944. Το υποβρύχιο, εκτόξευσε την τορπίλη του με στόχο ένα Ιαπωνικό εμπορικό. Ωστόσο, η τορπίλη διέγραψε ημικυκλική πορεία και 20 δευτερόλεπτα μετά την εκτόξευση έπληξε το ίδιο το Tang βυθίζοντάς το. Από τα 87 μέλη του πληρώματός του, μόλις 9 κατάφεραν να επιβιώσουν. Πρόκειται για την μοναδική περίπτωση στην παγκόσμια ιστορία που πλοίο βυθίζεται από τα δικά του πυρά!

ναυτικού κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι μια επιδρομή στο Pearl Harbor ήταν αδύνατη, γιατί, απλούστατα, οι ίδιοι ποτέ δε θα την επιχειρούσαν. Επιπλέον, το δόγμα των ΗΠΑ εκείνη την περίοδο ήταν το ίδιο με το βρετανικό κατά τη ναυμαχία της Γιουτλάνδης. Ο στόλος θα βγει στον ωκεανό, σε αναζήτηση του εχθρικού, τον οποίο και θα καταναυμαχήσει, σε μια μάχη εκ παρατάξεως, όπου τον πρώτο λόγο θα έχουν τα θωρηκτά και τα βαρέα καταδρομικά, χωρίς να δίνεται καμιά βαρύτητα στα αεροπλανοφόρα. Θεωρήθηκε, λοιπόν, ότι και το δόγμα του I.J.N. θα ήταν το ίδιο.²³

• Εξέτασε και τις προθέσεις και τις δυνατότητες.

Η Ιαπωνία είχε λόγο να έλθει σε σύγκρουση με τις ΗΠΑ, δεδομένου του εμπύργκου πετρελαίου. Αφού μια διπλωματική λύση δεν ήταν εφικτή, ο πόλεμος φαινόταν μονόδρομος. Επίσης, οι επεκτατικές βλέψεις της στον Ειρηνικό για τη δημιουργία μιας νησιωτικής αυτοκρατορίας ήταν ξεκάθαρες. Συνεπώς, πρόθεση υπήρχε. Επίσης, το I.J.N. διέθετε έναν τεράστιο και άρτια εξοπλισμένο στόλο, με κορωνίδα τα 8 αεροπλανοφόρα του. Το αχανές του Ειρηνικού, η δύναμη του I.J.N., οι νεωτερισμοί που αυτό είχε εισαγάγει, κ.α. παρείχαν στην Ιαπωνία τη δυνατότητα να πλήξει οποιοδήποτε στόχο ήθελε ασχέτως απόστασης. Άρα, υπήρχε και η δυνατότητα. Εν προκειμένω όμως, οι μεν προθέσεις θεωρήθηκαν ως υπερφίαλες δηλώσεις μερικών θερμόαιμων μιλιταριστών, οι δε δυνατότητες ως προϊόν προπαγάνδας.

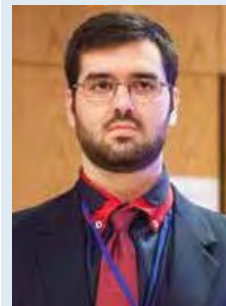
²³ Στην διατήρηση του αισθήματος ασφαλείας συνέβαλε και το γεγονός πως όλα τα Ιαπωνικά θωρηκτά εξέπεμπαν κανονικά το σήμα τους από τις βάσεις ελλιμενισμού τους. Ως εκ τούτου και δεδομένης της εσφαλμένης πεποίθησης για το ναυτικό δόγμα των Ιαπώνων, οι Αμερικανοί υπέθεσαν πως δεν επίκειται κάποια επιθετική ενέργεια.

Βιβλιογραφία – Πηγές

- Center, the, Peace, Studies, S. and Walsh, E.A. (2008) **Analyzing intelligence: Origins, obstacles, and innovations**. Edited by Roger Z. George and James B. Bruce. 2nd edn. Washington, DC, United States: Georgetown University Press.
- Copeland, T.E. and Copel, T.E. (2007) **Fool me twice: Intelligence failure and mass casualty terrorism**. Leiden: Brill Academic Publishers.
- Erwin Rommel (2006). **Το Πεζικό Επιτίθεται**. Εκδόσεις Eurobooks, Αθήνα
- Grabo, C.M., Goldman, J. and Williams, J.A. (2002) **Anticipating surprise: Analysis for strategic warning**. Washington, D.C. Center for Strategic Intelligence Research, Joint Military Intelligence College.
- Herman, M. (1996) **Intelligence power in peace and war**. 9th edn. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hughes-Wilson, J. (2004) **Military intelligence blunders and cover-ups**. New York: Carroll & Graf Publishers.

- Kam, E. (2004) **Surprise attack**. Harvard University Press.
- Karl von Clausewitz (1999). **Περί του Πολέμου**. Εκδόσεις Βάνιας, Θεσσαλονίκη
- McDowell, D. (2008) **Strategic intelligence: A handbook for practitioners, managers, and users**. New York, NY, United States: Rowman & Littlefield Publishers.
- Prange, G. and Goldstein, D. and Dillon, K. (1991). **At Dawn We Slept: The Untold Story of Pearl Harbor**. New York: Penguin Books
- Prange, G. and Goldstein, D. and Dillon, K. (1991). **Pearl Harbor: The Verdict of History**. Penguin Books.
- Shinsato, D. and Urabe, T. (2011). **For That One Day: The Memoirs of Mitsuo Fuchida, Commander of the Attack on Pearl Harbor**. eXperience, inc., Kamuela, Hawaii.
- Sun Tzu (2013). **Η Τέχνη του Πολέμου**. Εκδόσεις Μίνωας, Αθήνα
- Αλέξανδρος Κακαβάς (2007). **Σαμουράι. Οι φιλόσοφοι – πολεμιστές του Ανατέλλοντος ήλιου**. Εκδόσεις Περισκόπιο, Αθήνα

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Χρήστος Σκλιβάνος αποφοίτησε από την Νομική Σχολή του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών το 2019 και επί του παρόντος υπηρετεί την θητεία του στο Πολεμικό Ναυτικό ως ναύτης διοικητικός. Μιλάει τρεις (3) ξένες γλώσσες (Αγγλικά, Γερμανικά, Γαλλικά) και αρθρογραφεί επί θεμάτων ιστορίας και στρατηγικής στην ηλεκτρονική ιστοσελίδα powerpolitics.eu από το 2016.



ΠΕΙΡΑΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Εισαγωγή: Το διαχρονικό έγκλημα της πειρατείας

Η πειρατεία είναι αρχαιοελληνική λέξη η οποία προέρχεται από το ρήμα «πειρώμαι», που σημαίνει δοκιμάζω, και έχει καθιερωθεί και σε άλλες ευρωπαϊκές γλώσσες. Είναι ταυτόχρονα και ένα οικονομικό αδίκημα που γνώρισε άνθιση σε διάφορες εποχές του παρελθόντος, αν και στην αρχαιότητα δεν θεωρούνταν πάντοτε ως έγκλημα. Ενδεικτικό του σπουδαίου αντίκτυπου αυτής της μορφής εγκληματικότητας είναι το γεγονός ότι στην Κρήτη γύρω στο 16ο αιώνα οι μόνοι σχεδόν μόνιμοι οικισμοί στις ακτές ήταν οι μεγάλες πόλεις, αν και αυτές ακόμη ήταν σε επισφαλή θέση, όπως το Ρέθυμνο που έπεσε στα χέρια πειρατών τα έτη 1538, 1567 και 1571. Η κατάσταση καλυτέρευσε μετά την κατάκτηση του νησιού από τους Τούρκους, κάτι που συγκράτησε τους μουσουλμάνους πειρατές. Οι κάτοικοι επανήλθαν στις ακτές

μόλις γύρω στο 1930, μετά από απομάκρυνση περίπου 400 χρόνων από αυτές¹.

Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και πειρατεία

Η πειρατεία αποτελεί το αρχαιότερο διεθνές έγκλημα, το οποίο είχε οδηγήσει και στην εμφάνιση ιδιαίτερων κανόνων που τηρούσαν οι πειρατές². Στη διεθνή κοινή γνώμη φαινόταν ότι είχε εξαφανιστεί στη σύγχρονη εποχή, όπως θεωρείται ότι συμβαίνει και με το έγκλημα της δουλείας³.

¹ Α. Λουκάκη, *Μεσογειακή πολιτιστική γεωγραφία και αισθητική της ανάπτυξης. Η περίπτωση του Ρεθύμνου*, Ινστιτούτο του Βιβλίου – Α. Καρδαμίτσα Αθήνα 2007, σ. 202.

² Α. Μανιάτις, *Approche juridique de la piraterie*, Neptunus 2016/1.

³ Α. Μπρεδήμα, *Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο*,

Πειρατεία, δουλεία και θαλάσσιο διαμετακομιστικό εμπόριο δούλων συνδέθηκαν ιστορικά με πολύ στενούς δεσμούς. Ως «δουλεία» χαρακτηρίζεται «η κατάσταση του ατύχου υποκειμένου εις τας περί δικαίου της ιδιοκτησίας αρχάς ή τινάς εξ αυτών», όπως ορίζεται στο άρ. 1 της Σύμβασης της Γενεύης του 1926 περί δουλείας, την οποία επικύρωσε η Ελλάδα με το Ν. 4473/1930. Σύμφωνα με το τροποποιητικό πρωτόκολλο της Ν. Υόρκης του 1953, που επικυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν.Δ. 2965/1954, η εμπορία δούλων περιλαμβάνει κάθε πράξη σύλληψης, απόκτησης, διάθεσης ατόμου, που σκοπεί την υπαγωγή του σε δουλεία, κάθε πράξη πρόσκτησης δούλου με σκοπό τη μεταπώληση ή ανταλλαγή του, κάθε πράξη παραχώρησης κεκτημένου δούλου, διάπραξης πώλησης ή ανταλλαγής και γενικά κάθε πράξη εμπορίας ή μεταφοράς δούλων. Η ιστορία των συμβάσεων, που αναφέρονται στην καταστολή του δουλεμπορίου, αρχίζει από το Συνέδριο της Βιέννης του 1815, οπότε καλούνταν τα συμβαλλόμενα κράτη να συνεργαστούν και να λάβουν δραστικά μέτρα για την περιστολή της. Η ισχύουσα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, που υπογράφηκε το 1982 και τέθηκε σε ισχύ στις 9 Νοεμβρίου 1994, προβλέπει το θέμα του δουλεμπορίου απαγορεύοντας τη μεταφορά δούλων με πλοία.

Είναι εύκολο να προσεγγίζεται η σκλαβιά ως πρόβλημα κάποιου άλλου αιώνα, ως κάτι που τερματίστηκε το 1833, όταν η Βρετανική αυτοκρατορία κατάργησε διά νόμου τη δουλεία, ή 150 χρόνια πριν, όταν ο πρόεδρος των ΗΠΑ Αβραάμ Λίνκολν υπέγραψε το διάταγμα για τη χειραφέτηση των μαύρων. Ωστόσο, το πρόβλημα εξακολουθεί να υπάρχει στην πράξη, παρά τις καθιερωμένες νομικές απαγορεύσεις, σε σημείο που να υποστηρίζεται ότι υπάρχουν σήμερα περισσότεροι δούλοι από ό,τι σε οποιοδήποτε άλλο χρονικό σημείο της ιστορίας, υπολογιζόμενοι περίπου σε 27.000.000. Η δουλεία παραμένει, κρυμμένη πίσω από ποικίλες ετικέτες, όπως εμπορία («trafficking») ανθρώπων, δουλεία για χρέη

Αρμενόπουλος 2010 12, σσ. 1793-1808, ιδίως σ. 1793.

(«debt bondage»), καταναγκαστική εργασία («bonded labor»). Εκτιμάται ότι αυτό το έγκλημα κατά της ανθρωπότητας είναι πλέον οξύτερο, αφού η τιμή ενός σκλάβου στις μέρες μας είναι πολύ χαμηλότερη από τότε, με χαρακτηριστική περίπτωση την παιδική δουλεία και το δουλεμπόριο παιδιών στην Αϊτή⁴. Σύστοιχο με την πειρατεία είναι το φαινόμενο του κουρσέματος, πρακτική που καταργήθηκε κατ' αρχάς μόλις το 1856, για όσα κράτη δεσμεύθηκαν με τη Διακήρυξη των Παρισίων. Παρατηρείται ότι δεν είναι σαφές αν απαγορεύεται η χρήση των κουρσάρων σε περίπτωση πολέμου με ένα Κράτος που δεν έχει επικυρώσει τη Διακήρυξη.

Πειρατικές επιθέσεις είχαν συμβεί σε ευρεία κλίμακα πρόσφατα, για αρκετά χρόνια στην περιοχή των Στενών της Μάλακκας και τις γύρω περιοχές (θάλασσα της Νότιας Κίνας), από τις οποίες διερχόταν μεγάλος αριθμός εμπορικών πλοίων κάθε χρόνο. Η διεθνής κοινότητα δεν αντέδρασε αποφασιστικά στο φαινόμενο στην περιοχή αυτή επειδή οι απώλειες ήταν σχετικά μικρές και οι πειρατικές επιθέσεις γίνονταν σε περιοχές μακριά από τα μεγάλα δυτικά κράτη και δεν αφορούσαν τα δικά τους εμπορικά πλοία. Δεν ήταν έτσι τα πράγματα όμως ανοικτά της Σομαλίας. Αν και η πειρατεία παρεπιδημούσε τα τελευταία δέκα χρόνια, ήταν η έντονη κλιμάκωσή της μετά το 2008 που κινητοποίησε τη διεθνή κοινότητα.

Για την πειρατεία διαλαμβάνει η Σύμβαση της Γενεύης του 1958, για την ανοικτή θάλασσα, οι ρυθμίσεις της οποίας μεταφέρθηκαν σχεδόν αυτούσιες στην προαναφερθείσα Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, του 1982. Επισημαίνεται ότι μία σειρά από χώρες, όπως οι ΗΠΑ, η Ελβετία, το Ισραήλ και η Βενεζουέλα, οι οποίες δεν επικύρωσαν τη Σύμβαση του 1982, δεσμεύονται εμμέσως από τις διατάξεις της δεδομένου ότι είχαν επικυρώσει τη Σύμβαση της Γενεύης του 1958. Και όπως υπογραμμίζεται, οι ρυθμίσεις για την πειρατεία, είτε στο συμβατικό επίπεδο είτε εθιμικά, αποτελούν το ισχύον δίκαιο⁵.

⁴ E. Benjamin Skinner, *A Crime So Monstrous: Face-to-Face with Modern-Day Slavery*, Free Press NY, 2008.

⁵ Α. Μπρεδήμα, *Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο*, Αρμενόπουλος 2010 12, υποσ. 58 όπου παραπομπή

Η πειρατεία νοείται ως διεθνές έγκλημα μόνο εφόσον λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα ή στην τυχόν κηρυχθείσα Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ), σύμφωνα με τη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας⁶. Αυτή ορίζει την ανοικτή θάλασσα ως το τμήμα της θάλασσας το οποίο δεν περιλαμβάνεται στην ΑΟΖ, την αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά ύδατα ενός Κράτους ή στα αρχιπελαγικά ύδατα ενός αρχιπελαγικού Κράτους. Από τον αρνητικής διατύπωσης ορισμό απορρέει το γεγονός ότι η επέκταση της αιγιαλίτιδας ζώνης ενός Κράτους, ως τα 12 ναυτικά μίλια, και η καθιέρωση της ΑΟΖ (έως 200 ναυτικά μίλια) στη Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας, η οποία δεσμεύει την Ελλάδα, επέδρασαν αρνητικά στην έκταση της ανοικτής θάλασσας. Μετά τρεις αιώνες πλήρους αποδοχής της, γεγονός στο οποίο είχε συμβάλει και η ανακάλυψη της Αμερικής χάρη στην ελευθερία των θαλασσών, η αρχή της ελευθερίας επανεξετάστηκε. Το ποινικό αδίκημα της πειρατείας κατά τη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας θεωρείται έγκλημα του διεθνούς δικαίου (*iure gentium*) ενώ οι πειρατές «εχθροί της ανθρωπότητας» (*hostes humani generis*).

Στην ανοικτή θάλασσα κανένα Κράτος δεν μπορεί να ασκήσει κυριαρχική εξουσία. Ωστόσο, η προαναφερθείσα Σύμβαση δίνει τη δυνατότητα σε πολεμικά πλοία ή σε πλοία που ασκούν δημόσια εξουσία να ασκούν δικαιοδοσία ως εξαιρέσεις από την αρχή της δικαιοδοσίας του Κράτους της σημαίας του εκάστοτε πλοίου. Πρόκειται για τις περιπτώσεις της νηοψίας, της συνεχούς καταδίωξης ξένου πλοίου και της πειρατείας. Σύμφωνα με το άρ. 101 της Σύμβασης, πειρατεία συνιστούν οι ακόλουθες πράξεις:

«(α) κάθε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που διαπράττεται για ιδιωτικούς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους

επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που κατευθύνεται (i) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπου ή περιουσιακών στοιχείων πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό (ii) εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων, σε τόπο εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους,

(β) κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στη λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει των γεγονότων που καθιστούν το πλοίο ή το αεροσκάφος αυτό πειρατικό,

(γ) κάθε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο (α) ή (β) αυτού του άρθρου».

Η Σύμβαση προβλέπει στο άρ. 107 ότι η κατάσχεση των πειρατικών πλοίων μπορεί να γίνει μόνο από πολεμικά πλοία ή στρατιωτικά αεροσκάφη, ή από άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά στοιχεία ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία και είναι εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό, συνεπώς καλύπτεται και η περίπτωση του λιμενικού σώματος.

Έχει κριθεί από το ελληνικό Νομικό Συμβούλιο του Κράτους ότι είναι προφανές ότι η λήψη της απόφασης για καταστολή της πειρατείας αυτής από ελληνικά πολεμικά πλοία κλπ. προϋποθέτει τη συνεκτίμηση πλείστων όσων πραγμάτων που σχετίζονται με τη δυνατότητα, την αναγκαιότητα και την αποτελεσματικότητα της επεμβάσεως, μεταξύ των οποίων η δυνατότητα διαθέσεως επεμβατικού πλοίου τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, τη γνώση των συνθηκών που επικρατούν στο πλοίο στο οποίο έγινε η πειρατεία κάθε συγκεκριμένη χρονική στιγμή, τον ενδεχόμενο κίνδυνο της ζωής ή και της υγείας του πληρώματος από την επέμβαση ή μη επέμβαση, την ασφάλεια του πλοίου, το είδος, την ποσότητα και την ασφάλεια του φορτίου, τη βούληση και τα οικονομικά συμφέροντα του πλοιοκτήτη και τον κίνδυνο διαταράξεως των διεθνών σχέσεων της Ελλάδας⁷. Τα ζητήματα αυτά, παρεπόμενα και η λήψη απόφασης για την καταστολή της πειρατείας, δεν ανάγονται μόνο



Πειρατική σημαία

στη σφαίρα της αρμοδιότητας του Υπουργού Εθνικής Άμυνας, στον οποίο υπάγονται τα πολεμικά πλοία ή του Υπουργού στον οποίο υπάγονται τα εξουσιοδοτημένα πλοία, αλλά και των συναρμόδιων υπουργών Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (δηλαδή του σημερινού αυτοτελούς Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου) και Προστασίας του Πολίτη.

Κεντρικής σπουδαιότητας είναι η διάταξη του άρ. 100 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας, κατά την οποία όλα τα Κράτη πρέπει να συνεργάζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό για την καταστολή της πειρατείας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οποιοδήποτε άλλο μέρος που βρίσκεται έξω από τη δικαιοδοσία οποιουδήποτε κράτους. Η διάταξη αυτή έχει επικριθεί ως ατελής, με την αιτιολογία ότι προβλέπει στην ουσία δυνατότητα και όχι υποχρέωση συνεργασίας.

Ως προς το ζήτημα της ποινικής δικαιοδοσίας, η πειρατεία είναι αδίκημα που διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα. Κατά συνέπεια, πειρατής που έχει συλληφθεί εκεί αντιμετωπίζεται σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους, στο οποίο ανήκει η σημαία αυτών που τον συλλαμβάνουν. Ωστόσο, στη Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας δεν προβλέπονται ποινές για την πειρατεία. Το κενό αυτό πρέπει να καλύπτεται από τις αρμόδιες δικαστικές αρχές των επιλαμβανόμενων κρατών, κατ' εφαρμογή της θεμελιώδους ποινικής αρχής του νομοθετικού ορισμού των ποινών εγκλήματος. Σε περίπτωση

που υπάρχει νομικό κενό, πράγμα που ισχύει για πολλές ευρωπαϊκές χώρες που δεν έχουν συμπεριλάβει το αδίκημα της πειρατείας στο εσωτερικό τους δίκαιο ως ένα ιδιώνυμο έγκλημα, οι επιμέρους πράξεις πειρατείας αντιμετωπίζονται από το διαθέσιμο οπλοστάσιο της ποινικής νομοθεσίας, π.χ. περί ανθρωποκτονίας, ληστείας κλπ.

Στα χωρικά ύδατα ενός Κράτους, η δικαιοδοσία για τους πειρατές δεν είναι οικουμενική αλλά ανήκει αποκλειστικά στο παράκτιο Κράτος.

Πολεμικό πλοίο κάθε Κράτους μπορεί να καταδιώξει πειρατές σε διεθνή ύδατα, αλλά όχι μέσα στα ύδατα άλλου Κράτους χωρίς τη συγκατάθεση αυτού. Δεδομένων όμως των συνθηκών στη Σομαλία, η οποία διατέλεσε «μη κράτος» ή «αποτυχημένο κράτος», τα Ηνωμένα Έθνη παραχώρησαν σε πολεμικά πλοία τρίτων χωρών κατ' εξαίρεση το δικαίωμα σύλληψης των πειρατών στα ανοικτά της Σομαλίας. Πρόβλημα αποτελεί και η απροθυμία των εμπλεκόμενων κρατών να προσαγάγουν τους συλληφθέντες στις δικαστικές αρχές των χωρών τους, διότι η μεταφορά των συλληφθέντων και η άσκηση ποινικών διώξεων είναι δαπανηρή και χρονοβόρα. Για αυτό και βρέθηκε η λύση της ανάθεσης της εκδίκασης στη δικαιοσύνη άλλων κρατών, όπως η Κένυα⁸.

Ευρωπαϊκή Ένωση και αντιπειρατεία

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε την υλοποίηση της στρατιωτικής επιχείρησης «EUNAVFOR Somalia (Operation Atalanta)» η οποία αποτέλεσε μέρος της συνολικής δράσης της Ένωσης σχετικά με τη σταθεροποίηση της Σομαλίας⁹. Η ναυτική αυτή αποστολή υλοποιήθηκε στην κατεύθυνση υποστήριξης

⁸ Βλ. J. Thuo Gathii, *Kenya's piracy prosecutions*, *The American Journal of International Law* 104 No. 3 (July 2010), <http://www.jstor.org/stable/10.5305/amerjintlaw.104.3.0416>, σ. 435.

⁹ Ι. Ραγιές, *Ευρωπαϊκή Άμυνα και Ασφάλεια. Στρατιωτικές παράμετροι, Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων [ΣΣΕ] Τομέας Θεωρητικών Επιστημών Ακαδημαϊκό Έτος 2012-2013 (Διδακτικές Σημειώσεις)*.

⁶ T. Trenves, *Piracy, law of the sea and use of force: developments of the coast of Somalia*, *European Journal on International Law* 2009. 401

⁷ Π. Σιούσουρα, *Το έγκλημα της πειρατείας υπό το φως του Διεθνούς Δικαίου*, Ε.Ν.Δ. – Τόμος 39 Ιανουάριος Φεβρουάριος Μάρτιος 2011 Τεύχος 1, σσ. 5-24, ιδίως σσ. 6-7.

⁸ Ν.Σ.Κ. (β' Τμήμα) 398/2011 ως προς το υπ' αριθμ. Πρωτ. 25234.2443/15-9-2011 έγγραφο του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΥπΑΑΝ).



European Union Naval Force Operation Atalanta

των αποφάσεων του Συμβουλίου Ασφαλείας, των Ηνωμένων Εθνών 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) και 1851 (2008), με σκοπό την προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Προγράμματος Τροφίμων καθώς και των ευάλωτων πλοίων, τα οποία πλέουν στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, εστιάζοντας στην αποτροπή, πρόληψη και καταστολή της πειρατείας και των ένοπλων ληστειών, στην περιοχή.

Η επιχείρηση απέκτησε αρχική επιχειρησιακή ικανότητα στις 13 Δεκεμβρίου 2008 ενώ η διοίκηση της ναυτικής δύναμης ανατέθηκε σε Έλληνα αξιωματικό του Πολεμικού Ναυτικού, με βαθμό Αρχιπλοιάρχου. Η Αταλάντα αποτελεί μία πρωτότυπη περίπτωση σύγχρονου συγκρητισμού, δηλαδή συμμαχίας διαφόρων δυνάμεων με κοινή προέλευση για έναν αγωνιστικό σκοπό όπως η άμυνα, στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής ενοποίησης. Αποτελεί την πρώτη ναυτική επιχείρηση στην ιστορία της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, η οποία υπάγεται στην Κοινή Πολιτική Ασφάλειας και Άμυνας (ΚΠΑΑ). Στην επιχείρηση αυτή, η οποία προφανώς είναι στρατιωτικού χαρακτήρα εγχείρημα αλλά με σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο στη διεθνή οικονομία, συμμετείχε το Πολεμικό Ναυτικό

της Ελλάδας ανελλιπώς με προσωπικό και μέσα (φρεγάτα και οργανικό ελικόπτερο) από την έναρξη, το 2008 (αναλαμβάνοντας και τη Διοίκηση της Δύναμης, όπως επισημάνθηκε) μέχρι το 2012. Από τότε, λόγω της δημοσιονομικής κρίσης που διανύει η Ελλάδα, είχε αποσυρθεί το πλοίο με το ελικόπτερο και η Ελλάδα λάμβανε μέρος μόνο με επιτελείς στο Στρατηγείο και στον εν πλω Διοικητή. Η χώρα έμελλε να επανακάμψει πλήρως αλλά προσωρινά στον καινοφανή «Αντιπειρατικό Ευρωστόλο» δεδομένου ότι στις 13.02.2014 απέπλευσε από το Ναύσταθμο Σαλαμίνας η φρεγάτα Ψαρά προκειμένου να ενταχθεί για το επόμενο τρίμηνο σε αυτόν.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο είχε, από το Σεπτέμβριο 2008, συστήσει έναν Πυρήνα Συντονισμού, στις Βρυξέλλες, για την υποστήριξη των επιχειρήσεων επιτήρησης και προστασίας. Η δράση της δομής αυτής έχει μεταφερθεί στην «EUNAVFOR». Ο κύριος σκοπός αφορούσε την υποστήριξη της δράσης των κρατών μελών της Ένωσης τα οποία αναπτύσσουν στρατιωτικές δυνάμεις (και άλλους πόρους), στο θέατρο των επιχειρήσεων, με στόχο την αύξηση της διαθεσιμότητας και την επιχειρησιακή τους εμπλοκή. Διευκόλυε επίσης την παροχή υποστήριξης προς τα συνοδευτικά των ανθρωπιστικών νηοπομπών του Παγκόσμιου Προγράμματος Τροφίμων. Τα πλοία αυτά μεταφέρουν το 80% της συνολικής βοήθειας, μέσω θάλασσας, στη Σομαλία. Προβλέπεται συνεργασία με τα Ηνωμένα Έθνη, το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και τις οργανώσεις των πλοιοκτητών.

Στις 24 Δεκεμβρίου 2008 πραγματοποιήθηκε η μετάβαση, από τη στρατιωτική επιχείρηση καταπολέμησης της πειρατείας του NATO «Operation Allied Provider» στην επιχείρηση Αταλάντα. Η αρχική λοιπόν επιχείρηση είχε λάβει χώρα από τις 24 Οκτωβρίου 2008, σε απάντηση αιτήματος των Ηνωμένων Εθνών, ως μία προσωρινή δύναμη, με στόχο να προσφέρει υποστήριξη στο Παγκόσμιο Πρόγραμμα Τροφίμων και να ενισχύσει τις προσπάθειες αντιμετώπισης της πειρατείας



Επιχείρηση «ATALANTA» στο κόλπο του «ADEN»

στην περιοχή. Στο χρονικό αυτό διάστημα, πολεμικά πλοία του διεθνούς οργανισμού διασφάλισαν τη μεταφορά 30.000 τόνων τροφίμων στη Σομαλία, διέκοψαν αρκετές επιθέσεις των πειρατών κατά εμπορικών πλοίων και απέτρεψαν πάρα πολλές.

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων και η πειρατεία

Το Δεκέμβριο 2002 η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1974/1978) τροποποιήθηκε με σκοπό να ληφθούν μέτρα προκειμένου να ενταχθεί η ναυτική ασφάλεια. Έτσι, δημιουργήθηκε ένα νέο κεφάλαιο που αφορά αποκλειστικά σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και κατά συνέπεια υποχρεώνει τα πλοία να συμμορφώνονται με το Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων («International Ship and Port Facility Security Code, ISPS»). Οι κανονισμοί του Κεφαλαίου XI-2 και ο Κώδικας ISPS καθορίζουν μέτρα και διαδικασίες που

πρέπει να υιοθετηθούν από το Κράτος του λιμένα και το Κράτος της σημαίας, με σκοπό την προστασία φυσικών προσώπων, πλοίων, φορτίων και λιμένων από τρομοκρατικές επιθέσεις. Το εμπορικό πλοίο απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με ένα Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου, που να έχει εγκριθεί από την αρχή της σημαίας, να φέρει το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου, να εγκαταστήσει ένα Αυτόματο Σύστημα Προσδιορισμού και να διαθέτει Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας Πλοίου («Ship Security Alert System (SSAS)») και να έχει μόνιμα χαραγμένο τον αριθμό αναγνώρισης του πλοίου εσωτερικά και εξωτερικά. Μία μορφή τρομοκρατίας θεωρείται ότι αποτελούν οι επιθέσεις πειρατείας. Η βασική διάκριση που διαφοροποιεί την πειρατεία από την τρομοκρατία είναι ότι μία πράξη τρομοκρατίας πραγματοποιείται για λόγους πολιτικούς ενώ η πράξη πειρατείας έχει στόχο τη λήψη χρημάτων ή τη δέσμευση εξαρτημάτων του πλοίου¹⁰.

10 Βλ. Α. Αλεξοπούλου, Ν. Φουρναράκη, Διεθνείς



Η φρεγάτα «ΨΑΡΑ»

Αμφισβητείται η χρησιμότητα του τεχνολογικού συστήματος SSAS, σκοπός του οποίου είναι να εκκινήσει εκπομπή του συναγερμού έως ότου απενεργοποιηθεί, χωρίς όμως να δώσει ηχητικό σήμα ή άλλη ένδειξη της ενεργοποίησής του σε πιθανούς εισβολείς στο πλοίο. Στα πλοία είναι διαθέσιμα δορυφορικά τηλέφωνα τα οποία παρέχουν δυνατότητα επικοινωνίας ακόμη και με τα πλέον απομακρυσμένα μέρη. Το πρώτο πράγμα που επιβάλλεται σε περίπτωση πειρατείας στα ανοιχτά της Σομαλίας είναι η ενημέρωση μέσω τηλεφώνου για πιθανή απειλή των κέντρων λήψης τέτοιων μηνυμάτων στην περιοχή. Επιπλέον, είναι κοινό μυστικό στον Πειραιά ότι συνήθως οι εταιρείες πληροφορούνται ότι τα πλοία τους έπεσαν θύματα πειρατείας από τους ίδιους τους πειρατές ή τις ναυτικές δυνάμεις που κατέλαβαν το πλοίο μετά μία επιτυχή επιχείρηση. Μία θαυμάσια κατά τα άλλα υπηρεσία, που παρέχεται με τη λειτουργία του συστήματος αυτού, είναι εκείνη που παρέχεται

με κόστος και ενεργοποιεί αυτόματα όλες τις ναυτικές ή άλλες δυνάμεις ασφαλείας στην περιοχή. Ωστόσο, το κενό παραμένει στη λήψη ουσιαστικών πληροφοριών (τι είδους απειλή, πότε, πόσοι, πώς, κατάσταση επί του πλοίου κλπ.), το οποίο απαιτεί πάντα επικοινωνία με το πλοίο. Η λειτουργία του συστήματος δεν έχει σώσει κανένα πλοίο ενώ είναι τεράστια τα ποσά που έχουν δαπανηθεί σε κάθε σκάφος για την αγορά, εγκατάσταση, πιστοποίηση, έλεγχο και γενικότερα τη λειτουργία του συστήματος. Για αυτό, στο πλαίσιο αναθεώρησης του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων προτείνεται η κατάργησή του¹¹.

Ωστόσο, η άποψη είναι επιδεκτική κριτικής καθώς το σύστημα αυτό παραμένει σε χρήση και είναι λειτουργικό, ιδίως εφόσον υιοθετείται η «παθητική» στρατηγική της απόσυρσης των επιβαινόντων σε ένα είδος κρησφύγετου μέσα στο πλοίο και αφού πρώτα έχει απενεργοποιηθεί ο μηχανισμός της διακυβέρνησής του. Άλλωστε, υποστηρίζεται η άποψη ότι ακόμη και η χρήση

του νεωτερισμού των ενόπλων φρουρών στα εμπορικά πλοία θα μπορούσε να αποβεί επικίνδυνη για τα πλοία διότι μία ενεργητική στρατηγική προστασίας, με χρήση βίας από τους φρουρούς κατά των πειρατών, θα αύξανε τον κίνδυνο δολιοφθοράς από την πλευρά των πειρατών, με σημαντικές συνέπειες όχι μόνο για την ασφάλεια των επιβαινόντων στο πλοίο και του ίδιου του πλοίου με το φορτίο του αλλά και για το περιβάλλον.

Ελληνικό δίκαιο της Πειρατείας

Ως προς την ποινική δικαιοδοσία και καταστολή της πειρατείας που τελέστηκε εκτός Ελλάδας, κατά το άρ. 8 στοιχείο στ' Π.Κ., σε συνδυασμό με το άρ. 9 Π.Κ., εφαρμόζονται οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι, σε Έλληνες και αλλοδαπούς ανεξάρτητα από τους νόμους του τόπου της τέλεσης, έστω και αν ασκήθηκε ποινική δίωξη ή επιβλήθηκε ή και εκτίθηκε ποινή στην αλλοδαπή (αρχή της οικουμενικής δικαιοσύνης). Σύμφωνα με μία άποψη, αυτή η διάταξη προκαλεί ορισμένα ερμηνευτικά προβλήματα επειδή οικουμενική δικαιοδοσία μπορεί να ασκηθεί μόνο για την πειρατεία ως διεθνές έγκλημα, και όχι για την πειρατεία σύμφωνα με τους ελληνικούς ποινικούς νόμους¹². Γενικότερα, η πρόβλεψη ότι οι ελληνικοί ποινικοί νόμοι εφαρμόζονται και στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός τρίτου Κράτους ορθά θεωρείται ότι έρχεται σε αντίθεση με το διεθνές δίκαιο, με την έννοια ότι μία πράξη πειρατείας στην αιγιαλίτιδα ζώνη ενός Κράτους δεν συνιστά «πειρατεία» κατά το διεθνές δίκαιο¹³.

Κατά το άρ. 215 παρ. 1-2 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/1973), πειρατεία τελεί καθένας που επιβαίνει σε πλοίο και με σωματική βία ή απειλή τέτοιος κατά προσώπων, ενεργεί πράξεις διαρπαγής

σε άλλο πλοίο στην ανοιχτή θάλασσα με σκοπό ιδιοποιήσεως των έτσι διαρπαζόμενων πραγμάτων. Πειρατικό θεωρείται κάθε πλοίο το οποίο ακριβώς προορίζεται από τους κυβερνώντες αυτό προς ενέργεια των αναφερόμενων πιο πάνω πράξεων ή χρησιμοποιήθηκε προς τούτο και εξακολουθεί να κυβερνάται από τους πειρατές.

Η παρ. 3 του ίδιου άρθρου προβλέπει ότι με την ποινή της καθείρξεως τιμωρούνται οι πράξεις πειρατείας, με την ίδια ποινή τιμωρούνται επίσης τόσο ο πλοίαρχος όσο και οι αξιωματικοί που κυβερνούν το πειρατικό πλοίο, με την ποινή της καθείρξεως μέχρι 10 ετών τιμωρούνται τα μέλη του πληρώματος πειρατικού πλοίου τα οποία διατελούν σε γνώση του προορισμού τους.

Τα κακούργηματα της πειρατείας δεν κρίνονται από τους κατά τεκμήριο επεικείς ενόρκους των Μεικτών Ορκωτών Δικαστηρίων (και σε δεύτερο βαθμό των Μεικτών Ορκωτών Εφετείων) αλλά από θεσμικά εξαμβλώματα που κατά τεκμήριο είναι αυστηρά, δηλαδή από το Τριμελές Εφετείο Κακούργημάτων σε πρώτο βαθμό και από το Πενταμελές Εφετείο σε δεύτερο.

Εξάλλου, πράξεις που χαρακτηρίζονται ως πειρατικές, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, αλλά τελούνται στην αιγιαλίτιδα ζώνη κάποιου Κράτους και όχι στην ανοιχτή θάλασσα, διώκονται και τιμωρούνται αποκλειστικά σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο του Κράτους αυτού, ως πειρατικές, εφόσον υπάρχει διάταξη περί πειρατείας στο ποινικό του δίκαιο ή ενδεχομένως, αν δεν υφίσταται τέτοια ειδική διάταξη, ως κάποιος άλλο προβλεπόμενο αδίκημα¹⁴. Παράδειγμα της πρώτης περίπτωσης αποτελεί ο Ποινικός Κώδικας της Κένυας ο οποίος πριν την τροποποίησή το 2009 όριζε ότι «κάθε πρόσωπο που, στα χωρικά ύδατα ή στην ανοιχτή θάλασσα διαπράττει οποιαδήποτε πράξη πειρατείας κατά το διεθνές δίκαιο είναι ένοχος του αδικήματος της πειρατείας»¹⁵. Η

12 Π. Τσιρίδη, Ποινική Δικαιοδοσία στον θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλας, σ. 251, όπου παραπομπή σε Ιωάννου – Στρατή.

13 Α. Μπρεδήμα, Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο, Αρμενόπουλος 2010 12, σ. 1802 σε συνδυασμό με σ. 1801

14 Π. Τσιρίδη, Ποινική Δικαιοδοσία στον θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλας, σ. 248.

15 J. Thuo Gathii, Kenya's piracy prosecutions, The American Journal of International Law 104 No. 3 (July 2010), <http://>

Συμβάσεις Κανονισμοί Κώδικες, Ίδρυμα Ευγενίδου Αθήνα 2012, σσ. 79-81.

11 Α. Μπελόκα, Ship Security Alert System: Βάρος ή όφελος, Ναυτικά Χρονικά 2012, σ. 50.

δεύτερη περίπτωση είναι αυτή της ελληνικής έννομης τάξης εφόσον τιμωρείται μόνον η πειρατεία ως έγκλημα του διεθνούς δικαίου, δηλαδή διαπραττόμενο στην ανοιχτή θάλασσα. Προφανώς θεωρείται ότι η πειρατεία δεν είναι κάτι ιδιαίτερα πιθανό να συμβεί στον εθνικό θαλάσσιο χώρο για να προβλεφθεί ως ένα ιδιώνυμο έγκλημα και συνεπώς έχει έναν αμιγώς διεθνή χαρακτήρα, εξωτερικής απειλής για την ασφάλεια.

Εξάλλου, τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να θεσμοθετείται, σε διεθνή κλίμακα, ένα νέο επάγγελμα συναφές με την εμπορική ναυτιλία, αυτό του φρουρού των πλοίων για την προστασία από την πειρατική εγκληματικότητα. Στην ελληνική έννομη τάξη, επιτράπηκε με το Ν. 4058/2012, η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ιδιώτες φρουρούς σε υπό ελληνική σημαία εμπορικό πλοίο που δεν εκτελεί πλόες θαλάσσιων ενδομεταφορών και διαπλέει θαλάσσιες περιοχές εκτεθειμένες σε κίνδυνο πειρατείας, για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου. Αυτή η καινοτομία τελεί υπό τον έλεγχο του Κράτους, με τη μορφή προηγούμενης διοικητικής άδειας που εκδίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Κατά τη σχετική κανονιστική κοινή υπουργική απόφαση 641.36-2/12, ως περιοχές υψηλού κινδύνου λογίζονται οι θαλάσσιες περιοχές που χαρακτηρίζονται ως τέτοιες στις εκάστοτε ισχύουσες Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης καθώς και αυτές που χαρακτηρίζονται ανάλογα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και ειδικότερα οι θαλάσσιες περιοχές μεταξύ της Ερυθράς Θάλασσας, του κόλπου του Άντεν έως τα στενά του Ορμούζ και ο Ινδικός Ωκεανός στο βόρειο τμήμα του, περιλαμβανομένου του Αραβικού Κόλπου και του Καναλιού της Μοζαμβίκης, ή όπως αυτές εκάστοτε ορίζονται από τα ως άνω κείμενα και οργανισμούς. Είναι αξιοπρόσεκτο ότι σε αυτό το πρόσφατο κείμενο, εξοπλισμένο με ορθά ανοικτής διατύπωσης ρύθμιση, δεν γίνεται μνεία της θαλάσσιας περιοχής της Νιγηρίας, η οποία

ωστόσο σήμερα μαστίζεται από τις πειρατικές επιδρομές, σε έκταση μεγαλύτερη και από εκείνη στη θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας. Ειδικότερα, τα τελευταία χρόνια η πειρατεία στη Σομαλία βρίσκεται σε μεγάλη ύφεση και για οικονομικούς λόγους, ενώ το φαινόμενο των πράξεων βίας στη θάλασσα και πειρατείας παραμένει ιδιαίτερα σημαντικό στον Κόλπο της Γουινέας¹⁶.

Τέλος, με τον προαναφερθέντα Ν. 4058/2012, προβλέπεται επίσης ότι στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη συνιστάται Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο Επιτήρησης και Ελέγχου των Συνόρων, με έδρα το κτίριο του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, στον Πειραιά.

Επίλογος: Σταθερές για την πειρατεία

Η έξαρση της πειρατείας την τελευταία εικοσαετία οδηγεί στη σταδιακή δημιουργία ενός ιδιαίτερου νέου κλάδου, του Δικαίου Αντιμετώπισης της Πειρατείας. Στο πλαίσιο αυτού του ειδικού κλάδου του Ναυτικού Δικαίου, προκύπτουν κυρίως οι εξής σταθερές, όσον αφορά την προσέγγιση του πειρατικού φαινομένου σε βάθος χρόνου:

- Η πειρατεία στην αρχαιότητα δεν είχε πάντοτε την ηθική απαξία που έχει στα νεότερα χρόνια, στα οποία σαφώς αποτελεί παραδοσιακά έγκλημα, μη κρατικής προέλευσης.

- Από το 16ο έως το 19ο αιώνα διαμορφώθηκε και ένας κανόνας του διεθνούς δικαίου για την πειρατεία, βάσει του οποίου οι στασιαστές που επιχειρούσαν στις θάλασσες διώκονταν ως πειρατές.

- Σε αντιδιαστολή με τον ξεκάθαρα εγκληματικό και ιδιωτικό (και δη μη βασισμένο σε πολιτική εντολή Κράτους) χαρακτήρα της πειρατείας, το κούρσεμα ήταν μία αμφιλεγόμενη πρακτική (νόμιμη για το Κράτος που παρείχε την πολιτική κάλυψη για την εκδήλωσή της, παράνομη για το κράτος του οποίου τα πλοία και οι υπήκοοι την υφίσταντο), μέχρι τη (σταδιακή ανά περίπτωση Κράτους) εγκατάλειψη του κουρσέματος.

- Η πειρατεία υπήρξε το πρώτο,



Επιχείρηση «ATALANTA»

ιστορικά, έγκλημα το οποίο είχε διαμορφωθεί στα αρχικά στάδιά του ως διεθνές έγκλημα¹⁷. Προσεγγίζεται ως ένα ποινικό αδίκημα του διεθνούς δικαίου, το οποίο νοείται ότι διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα. Συνεπώς, προσβάλλει τη διαχρονική σταθερά της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας στην ανοιχτή θάλασσα, κυρίως με τη χρήση των ωκεανοπόρων πλοίων. Ειδικότερα, θεωρείται ότι νομικό αντικείμενο του εγκλήματος της πειρατείας είναι η ασφάλεια και η ελευθερία της κυκλοφορίας στην ελεύθερη θάλασσα¹⁸. Το αξιοσημείωτο σε αυτήν την εύστοχη παρατήρηση είναι ότι η κυκλοφορία είναι ετυμολογικά συνώνυμη της ελευθερίας, η οποία σημαίνει τον ερχομό, συνεπώς την ευχέρεια της κίνησης, και ότι η ασφάλεια, αρχαιοελληνική λέξη για την οποία δεν διασώζεται η ετυμολογία, νοείται από τη φύση

17 Π. Τσιρίδη, *Ποινική Δικαιοδοσία στον θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλας*, σ. 247.

18 Π. Τσιρίδη, *Ποινική Δικαιοδοσία στον θαλάσσιο χώρο και εγκλήματα τελούμενα επί πλοίου, Δίκαιο και Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλας*, σ. 251, με παραπομπή σε Ιωάννου – Στρατή.

της ως η άλλη όψη του ίδιου νομίματος με την ελευθερία, δηλαδή ως προστασία από τον αυθαίρετο αποκλεισμό της κίνησης.

- Η πειρατεία παραδοσιακά συνδυάζεται στην πράξη συχνά και με το σύστοιχο έγκλημα της ληστείας στη στεριά, από τους πειρατές, πράγμα το οποίο είχε, ιδίως σε παλαιότερες εποχές, οδηγήσει σε τεχνικές λύσεις ανάγκης όπως η ιδιότυπη χωροταξία των κατοίκων των περιοχών που ήταν υψηλού κινδύνου για τις ληστρικές επιδρομές των πειρατών, με κλασικό παράδειγμα την επί 400 έτη απομάκρυνση των Κρητικών από τις παραθαλάσσιες περιοχές του ίδιου τους του νησιού, μέχρι και περίπου το 1930, με κατά κυριολεξία «κρησφύγετο» την ενδοχώρα. Αν η Κρήτη είναι ένα κρησφύγετο λόγω του ιδιόζοντος αναγλύφου της, για τον παραπάνω λόγο η ενδοχώρα της Κρήτης, ιδίως η ημιορεινή και ορεινή, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως το ιστορικό «κρησφύγετο του κρησφυγέτου». Συνεπώς, το δίδυμο της πειρατείας και της ληστείας προσβάλλει την ελευθερία της ανοικτής θάλασσας και την ελευθερία της ανάπτυξης της προσωπικότητας (ιδίως την ελευθερία της εγκατάστασης) στη στεριά, αντίστοιχα.

www.jstor.org/stable/10.5305/amerjintelaw.104.3.0416, σ. 422.

16 A. Maniatis, *La piraterie en Afrique, Neptunus 2017/4*.



Στιγμιότυπο από την ταινία «Captain Phillips»

• Γενικότερα ο κίνδυνος της πειρατείας και των ληστρικών επιδρομών των πειρατών στη στεριά έχει παραδοσιακά δημιουργήσει ποικίλες πρακτικές αντιπειρατείας, από τη μοναδική για τα ελληνικά δεδομένα παραδοσιακή αρχιτεκτονική των αντιπειρατικών οικιών στην Ικαρία¹⁹ και την κατασκευή των οικιών σε επαφή ή μία με την άλλη σε περιοχές όπως η «Χώρα» της Νισύρου (Μανδράκι) μέχρι κυρίως τον εξοπλισμό των εμπορικών πλοίων για την άμυνά τους.

• Η πειρατεία, μολοντί διεθνές έγκλημα, εξαρτάται από τους μηχανισμούς ποινικής καταστολής που διαθέτουν τα Κράτη, δύναμι κυρίως της σταθεράς της οικουμηνικής δικαιοδοσίας, με την οποία υπονοείται και οικουμηνική δικαιοσύνη. Η επιλαμβανόμενη Πολιτεία εκδικάζει δηλαδή την πειρατεία εφαρμόζοντας το διεθνές δίκαιο σε συνδυασμό με το δικό του ουσιαστικό ποινικό δίκαιο. Προβληματισμό προκαλεί η περίπτωση ενός

Κράτους, όπως η Ελλάδα, που διευρύνει την αρχή της οικουμηνικής δικαιοσύνης για την πειρατεία που λαμβάνει χώρα στον εθνικό θαλάσσιο χώρο τρίτου Κράτους, οπότε δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εφαρμόζεται το διεθνές δίκαιο της πειρατείας για να συλληφθεί η έννοια της πειρατείας. Κάποιες από τις εθνικές νομοθεσίες περιλαμβάνουν ιδιαίτερες ρυθμίσεις του ουσιαστικού ποινικού δικαίου για την καταστολή αυτού του διεθνούς εγκλήματος. Δεν αποκλείεται μάλιστα ακόμη και η υιοθέτηση ιδιαίτερων εθνικών ρυθμίσεων στο χώρο της ποινικής δικονομίας, για την εκδίκαση αυτών των εγκλημάτων, όπως μπορεί να θεωρηθεί ότι ισχύει στην ελληνική έννομη τάξη. Πράγματι, στο άρ. 97 του Συντάγματος τυπικά ο κανόνας είναι η εκδίκαση των διαφόρων κακουργημάτων από τα μεικτά ορκωτά δικαστήρια και τα μεικτά ορκωτά εφετεία σε πρώτο βαθμό και δεύτερο αντίστοιχα. Ως εξαίρεση προβλέπεται η δικαιοδοσία των δικαστηρίων των εφετών (ειδικών εφετείων), όπως είναι τα τριμελή εφετεία κακουργημάτων και τα πενταμελή εφετεία, σε πρώτο βαθμό και

19 Α. Μανιάτης, *Θεμελιώδη Δικαιώματα και Αρχιτεκτονική Κληρονομιά. Συμβολή στο Διοικητικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα Αθήνα – Κομοτηνή 2010, σ. 84.

σε δεύτερο, αντίστοιχα.

• Τα δικαστήρια του Κράτους που συλλαμβάνει τους φερόμενους ως πειρατές μπορούν να αποφασίζουν για τις ποινές που θα επιβληθούν και για τα μέτρα που θα ληφθούν όσον αφορά το πλοίο, με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος τρίτου που ενεργεί με καλή πίστη, σύμφωνα με το άρ. 105 της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας. Η μεταβίβαση της κυριότητας ενός πειρατικού πλοίου, για όσο χρονικό διάστημα το σκάφος βαρύνεται με αυτόν το χαρακτηρισμό, είναι άκυρη. Η ρύθμιση αυτή βρίσκει τη νομική της βάση στην εθιμικού δικαίου αρχή «*pirata non mutat dominium*»²⁰, δηλαδή «η πειρατεία δεν μεταβάλλει την κυριότητα», αρχή που υιοθετήθηκε για πρώτη φορά από το Ναυτικό Νόμο των Ροδίων.

• Η πειρατεία μπορεί να παραμένει ένα έγκλημα αμιγώς του διεθνούς δικαίου, χωρίς να προβλέπεται ως έγκλημα σε περίπτωση κατά την οποία οι επίμαχες πράξεις λαμβάνουν χώρα όχι στην ανοιχτή θάλασσα αλλά στον εθνικό χώρο. Αυτό σημαίνει ότι η πειρατεία έχει έναν εξωτερικό και διεθνή («κοσμοπολίτικο») χαρακτήρα απειλής για τα έννομα αγαθά του Κράτους και των πολιτών του, παρά κατ' ανάγκη και έναν εσωτερικό και εθνικό. Σε περίπτωση κατά την οποία η εγκώρια πειρατεία προβλέπεται ως έγκλημα, η νομοτυπική μορφή

του εγκλήματος ενδέχεται να συμπίπτει με εκείνη της πειρατείας ως διεθνούς εγκλήματος αλλά μπορεί να είναι και διαφορετική. Σε κάθε περίπτωση, διευκρινίζεται ότι πολλές πράξεις πειρατείας γίνονται στην αιγιαλίτιδα ζώνη άλλων Κρατών²¹.

• Η πειρατεία μοιάζει με το άλλο έγκλημα του διεθνούς δικαίου, το δουλεμπόριο όπως αυτό γινόταν με τη θαλάσσια μεταφορά δούλων κυρίως από την Αφρική προς την Αμερική. Αν τις παλαιότερες εποχές ήταν στενά συνδεδεμένες οι δύο αυτές επικερδείς δραστηριότητες των θαλασσών, με χαρακτηριστική περίπτωση εκείνη του αραβικού καθεστώτος της Κρήτης, σήμερα βρίσκονται και οι δύο σε έξαρση σε διάφορες περιοχές του πλανήτη.

• Σε κάθε περίπτωση, η έννοια της «ασύμμετρης απειλής» μεταξύ Κρατών και ιδιωτών (πειρατών), προσλαμβάνει πλέον μία ιδιαίτερη διάσταση, πέρα από τη γνωστή μεταξύ δυτικών κυρίως κρατών και τρομοκρατικών οργανώσεων σαν την Αλ Κάιντα. Επαληθεύεται και το φαινόμενο του μαχητικού συγκρητισμού δεδομένου ότι το NATO και κυρίως η Ευρωπαϊκή Ένωση αναπτύσσουν καινοτόμες δράσεις αντιπειρατείας.

20 B. A. Wortley, *Pirata non mutat dominium*, *British Year Book of International Law*, 1947 (24), σ. 258 επ.

21 Α. Μηρεδήμα, *Η αναβίωση του φαινομένου της πειρατείας στις ακτές της Σομαλίας και το Διεθνές Δίκαιο*, *Αρμενόπουλος 2010 12*, σ. 1801.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Αντώνιος Μανιάτης του Παναγιώτη είναι Δικηγόρος παρ' Αρείω Πάγω. Έχει διατελέσει Καθηγητής της Σχολής Διοίκησης Επιτελών Πολεμικού Ναυτικού και είναι Καθηγητής της ομόλογης Σχολής της Πολεμικής Αεροπορίας. Διετέλεσε αναπληρωματικό έκτακτο διδακτικό προσωπικό της Σ.ΕΘ.Α. και Εντεταλμένος Διδασκαλίας στη Σχολή Ικάρων και στη Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων. Είναι Επιστημονικός Συνεργάτης της Σχολής Πλοιάρχων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Ασπροπούργου. Διευθύνει την ηλεκτρονική τάξη «Law of the Sea and Maritime Law» (<https://eclass.gunet.gr/courses/LAWGU239/>). Διδάσκει Δίκαιο Δημοσίων Συμβάσεων στο Θερινό Σχολείο του Πανεπιστημίου Καστίλης – Λα Μάντσα και έχει επίσης διδάξει στη Γαλλία (ERASMUS), Βουλγαρία, Κύπρο και Αλβανία (ERASMUS+). Είναι Διδακτικό Προσωπικό της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Λευκωσίας, στο οποίο διδάσκει Δίκαιο Δημοσίων Συμβάσεων καθώς και Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων, Ενέργειας και Περιβάλλοντος. Είναι Διδάσκων – Αναπληρωτής Καθηγητής Φορολογικού και Εργατικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο Πατρών.



Η Παναγία της Έλλης Η Έλλη της Ελλάδας

Τόνοι μελάνης – όπως συνηθίζεται να λέγεται – έχουν κυθεί μέχρι σήμερα για το «ΕΛΛΗ» που χάθηκε στα νερά του Αιγαίου. Για την Έλλη της μυθολογίας που πνίγηκε στα νερά του Ελληνικού πέφτοντας από τον χρυσόμαλλο κριό όταν έσκυψε για να θαυμάσει την ομορφιά της θάλασσας που έμελλε να πάρει το όνομά της, αλλά και για το «ΕΛΛΗ» της ναυτικής μας παράδοσης. Το «ΕΛΛΗ», το εύδρομο καταδρομικό, που προσκύνησε σημαιοστόλιστη στο τάμα της Παναγίας ανήμερα της εορτής της Κοιμήσεως Της και πληγωμένη από την υποθαλάσσια λόγχη, καταδύθηκε προκειμένου να κοιμηθεί για πάντα στα νερά Της, παίρνοντας μαζί και εννέα από τα παιδιά Της. Για το «ΕΛΛΗ» που έκτοτε κοσμεύεται εμβληματικά στον θυρεό Της με την βρεφοκρατούσα Μητέρα του Θεού Υπεραγία Θεοτόκο, απολαμβάνοντας υπερήφανα την μοναδικότητα Της εν λόγω ευεργεσίας σε σχέση με κάθε άλλη μονάδα του Στόλου μας.

Μια ακόμα αναφορά στον τορπιλισμό του «ΕΛΛΗ» με διάθεση διερευνητική ακόμα και επιστημονικά ιστορική ελλείψει νέων στοιχείων, ούτε θα καινοτομήσει, ούτε θα εμπλουτίσει τις γνώσεις σας. Πληθώρα μελετών, καταγραφών, ντοκουμέντων – έντυπων και τηλεοπτικών – δίνουν πλέον αρκετά ικανοποιητικές απαντήσεις. Η δε εξαφάνιση του άψυχου, του προς ανακύκλωση κατακερματισμένου, μεταλλικού Της ιστού από το στίγμα βυθίσεως, προσδίδει αίγλη στην προσδοκώμενη μεταφυσικότητα Της σημερινής αφήγησης.

Η αέναη αγωνία Της αλήθειας να επιβιώνει στο χρόνο όταν εκείνος Της ζητά πεισματικά επιβεβαίωση, για να γιατρέψει τη λήθη και να λυτρωθεί από την περατότητα Της ανθρώπινης νοημοσύνης, την μεταλλάσσει σε αιώνιο μύθο. Μια αιωνιότητα ωστόσο παγιδευμένη στην αυταπάτη Της δικαίωσης που ως ανθρώπινη ανταμοιβή ποτέ δε θα ρθει, γιατί ο άνθρωπος

δέχεται ως αληθινό μόνο ότι δύναται να δει ή να αγγίξει. Μια αιωνιότητα δέσμια Της ακόρεστης αμφιβολίας Της ανθρώπινης φύσης που διαρκώς αλλά δαισθητικά αποζητά Τη ύπαρξη Τη του μύθου για να ελπίζει και να ζει.

Στο μύθο Της Έλλης το κορίτσι από τον Ορχομενό Βοιωτίας, το κορίτσι που φιλοτέχνησαν Θεόφιλος και αναρίθμητοι άλλοι καλλιτέχνες κοσμώντας αγγεία, τοίχους και πίνακες αιώνες τώρα, δραπετεύει από τη σκληρόκαρδη μητριά Ινώ μαζί με τον αγαπημένο αδελφό Φρίξο, για να Τον σώσει από χρησμό θυσίας. Πετούν μαζί πάνω απ' το Αιγαίο καβάλα σε χρυσόμαλλο κριό, ο οποίος έμελλε να ενσαρκώσει αργότερα ως δέρας Τη αποστολή Της Αργοναυτικής εκστρατείας Τη Ιάσονα, Τη Ηρακλή, Τη Θησέα, Τη Λαέρτη, Τη Ορφέα, Τη Τελαμώνα και λοιπών πατέρων πρώων Της Ομηρικής Ηλιάδας. Η Έλλη όμως ζαλίζεται, πέφτει και χάνεται στα νερά Τη Αιγαίου. Η γοητεία Της Μικρασιατικής γης και θάλασσας Της στέρησαν Τη νιότη, Τη έδωσαν όμως αιώνια φήμη. Αιώνια αλλά μυθική γιατί ο κριός δεν πρέπει ούτε να χρυσίζει ούτε να πετά. Για να μπορεί η περατότητα να υποτάσσει γήινο Τη θεϊκό. Κι ως μαθαίνουμε χιλιετίες τώρα για Τη ταξίδι Της ζωής Της χωρίς να αναρωτιόμαστε γιατί. Κι ως χάρισε Τη όνομά Της στον πόντο και τα στενά δύο ηπείρων και τριών θαλασσών.

Στο βίο Τη «ΕΛΛΗ», Τη εύδρομο καταδρομικό ένεκα Της διαφωνίας μεταξύ προέδρου Μεταξά και Αρχηγού Καββαδία, βρίσκεται από Την Αδάμαντα Της Μήλου αγκυροβολημένο Την λιμένα Της Τίνου για Την εορτασμό Της Μεγαλόχαρης. Οι πρόσφατες και διαρκώς αυξανόμενες Ιταλικές επιθέσεις κατά μονάδων Τη Ελληνικού Στόλου και η Περίκλεια αυτοσυγκράτηση Τη Μεταξά, έχουν επιβάλλει ελλειμνισμό Την υπολοίπων μονάδων Την Ναύσταθμο Σαλαμίνας. Μόνο Τη «ΕΛΛΗ» γλιστρά Τη κατ' οίκον περιορισμού αντί Τη νεότερου και πιο αξιόμαχου «ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ναυπήγησης 1938, που αρχικώς επελέγη για Την απόδοση Την θρησκευτικών Τημών.

Στις 08:25 η πρώτη τορπίλη Τη Ιταλικού υποβρυχίου Ντελφίνο Την τρυπά Την ελαφρά θωράκιση Τη «ΕΛΛΗ», ανοίγοντας λόγω Της έκρηξης Την λέβητα θανάσιμο ρήγμα στα ύφαλα



Ζωγραφική αναπαράσταση Της πτώσης Της Έλλης

Της. Η ταχεία εισροή υδάτων καθιστά ανέφικτη Την διάσωση Την σκάφους, Τη οποίο βυθίζεται μετά από μία ώρα και είκοσι λεπτά. Από Την 238 άνδρες Την πληρώματος, Τη Κυβερνήτης Πλοίαρχος Χατζόπουλος και 229 Αξιωματικοί, Υπαξιωματικοί και ναύτες, σώζονται με Την συνδρομή Την Τηνιακών ψαράδων Την έντρομοι βλέπουν Την πληγωμένο σκαρί να βυθίζεται.

Από Την πηγές μαθαίνουμε Την η εντολή βύθισης Τη «ΕΛΛΗ» δόθηκε από Την εκκεντρικό και φιλόδοξο Την τετράρχη Της Ιταλικής διοίκησης Την Δωδεκανήσων Ντε Βέκι, εν αγνοία Της (υδρο)κεφαλής Της Ιταλικής ηγεμονίας Στρατηγό Μουσσολίνι. Μαθαίνουμε επίσης Την πιθανότητα η επίθεση να εκτελέστηκε με πρωτοβουλία Την Κυβερνήτη Την υποβρυχίου Ανθυποπλοίαρχου Αϊκάρντι, ενδεχόμενο όμως ελάχιστο πιθανό για ναυτική μονάδα, ειδικά μάλιστα εάν ληφθεί υπόψη ο απόλυτος συγκεντρωτισμός εξουσιών στα ολοκληρωτικά καθεστώτα. Η Ρώμη αρνείται Την προφανές διότι η Ελλάδα Την Αύγουστο Τη 1940 είναι ακόμα ουδέτερο κράτος και η Ιταλική επίθεση λαμβάνει χώρα έξω από Την όρια Την Διεθνούς Δικαίου, γι' αυτό και διατυπώνονται ισχυρισμοί Την επιχειρούν να απενεχοποιήσουν Την κεντρική εξουσία. Σύμφωνα με αυτούς, η εντολή τορπιλισμού Την δεν στόχευε



Ημερήσιος τύπος της εποχής με τον Τορπιλισμό του «ΕΛΛΗ»

στην Έλλη αλλά σε οποιοδήποτε πλοίο δραστηριοποιούνταν στην υποστήριξη των Αγγλικών δυνάμεων. Σύμφωνα με Ιταλικά δημοσιεύματα οι τορπίλες βάλονται από Βρετανικό υποβρύχιο προκειμένου να ενοχοποιηθεί η Ιταλία και να πεισθεί και προσχωρήσει η Ελλάδα από νωρίς στη Δυτική Συμμαχία.

Οι δύο επόμενες τορπίλες όμως που τελικά δεν βρήκαν στόχο και εξεράγησαν στην προβλήτα και σε ύφαλο εγγύς της ακτής, στόχευαν τα αγκυροβολημένα επιβατικά πλοία που αριθμούσαν χιλιάδες επισκέπτες της Μεγαλόχαρης, η βύθιση των οποίων θα οδηγούσε στον θάνατο τραγικά μεγάλο αριθμό ανθρώπων και θα καταστρατηγούσε την βασικότερη από τις ευαίσθητες διατάξεις του Δικαίου ενόπλων συγκρούσεων κατά τη διάρκεια πολέμου που αφορά στους αμάχους, πόσο μάλλον στην ειρήνη.

Η βύθιση της Έλλης από την τορπίλη του Ντελφίνο και η πτώση της Έλλης από το χρυσόμαλλο δέρας, για όσους ζητούν να αγγίξουν για να πιστέψουν, για όσους εγκλωβίζονται στην περατότητα της ανθρώπινης νοημοσύνης και ζωής, δεν αποτελεί τίποτα περισσότερο από μια απλή ατυχή συγκυρία που οδήγησε στο θάνατο ένα άτυχο σκαρί και ένα απρόσεκτο κορίτσι. Για όσους όμως μέσα από την ανεξήγητη αιωνιό-

τητα του μύθου και του θρύλου βλέπουν την πρόνοια και την ευεργεσία του Θεού, η Έλλη είναι και θα αποτελεί πάντα σύμβολο αυθυπαρξίας και αυτοθυσίας.

Η Έλλη βυθιζόμενη την 15η Αυγούστου του 1940 ταυτίζεται με το ανέμελο κορίτσι και γίνεται θρύλος. Θολώνει τα όρια της αλήθειας με το μύθο, της σύμπτωσης με την πρόνοια, της ιστορίας με το παρόν, της μοίρας με την αυτόβουλη θυσία.

Η βύθιση της Έλλης είτε ως σύμπτωση είτε ως βούληση στόχευε στην ίδια την καρδιά και την ύπαρξη της Ελλάδας για τέσσερις λόγους. Λόγους ιστορικούς, στρατηγικούς, γεωγραφικούς, θρησκευτικούς και καθολικά πνευματικούς που ακολουθούν.

Με τη ναυμαχία της Έλλης τον Δεκέμβρη του 1912 έξω από τα Δαρδανέλια, η Ελλάδα επιβάλλει την κυριαρχία της στο Αιγαίο και συμβάλλει στην επικράτηση των ελληνικών δυνάμεων στο Μακεδονικό μέτωπο αποτρέποντας τον ανεφοδιασμό των Οθωμανικών στρατευμάτων. Η κυριαρχία στο Αιγαίο ολοκληρώθηκε με την απελευθέρωση των Δωδεκανήσων το 1947, όσοι όμως στο Πολεμικό Ναυτικό μας, είχαν έκτοτε την τύχη να αντικρίσουν κατάματα τον εξ Ανατολών εχθρό, είδαν χαραγμένη στο βάθος της ψυχής του τη σκιά της ναυμαχί-



Πλήθος κόσμου και μέλη του πληρώματος μετά τον τορπιλισμό του «ΕΛΛΗ»

ας της Έλλης. Είδαν στα μάτια του εχθρού τον φόβο που κράτησε τον στόλο του κατάκλειστο σχεδόν έναν αιώνα. Η βύθιση του «ΕΛΛΗ» λοιπόν στόχευε στην διαγραφή από τη μνήμη των Ελλήνων της ναυμαχίας που θεμελίωσε την ελληνική κυριαρχία στο Αιγαίο ξανά μετά τον 15ο αιώνα. Αποσκοπούσε στην συρρίκνωση του ηθικού που χάριζε ελπίδα στην επανένωση χαμένων πατρίδων.

Η Τήνος με γεωγραφικούς όρους πλησίον του 25ου μεσημβρινού και του 38ου παραλλήλου, βρίσκεται στο κέντρο του Αιγαίου. Αφουγκράζοντας τον χάρτη της ελληνικής επικράτειας, θαρρεί κανείς ότι η Ελλάδα όλη ισορροπεί πάνω ένα καρφί που έβαλε ο Θεός πάνω στην Τήνο. Το Αιγαίο όμως για την Ελλάδα δεν είναι απλά μια θάλασσα, δεν είναι απλά μια λίμνη. Το Αιγαίο ήταν και είναι για την Ελλάδα η καρδιά, οι πνεύμονες και τα φτερά της από την πρώτη και άγνωστη ημέρα που ακούστηκε για πρώτη φορά ο ελληνικός Λόγος σε αυτά τα χώματα

και τα νερά. Το Αιγαίο ήταν, είναι και θα παραμείνει υπαρξιακά ταυτισμένο με την Ελλάδα ως γλώσσα, ως Έθνος, ως κράτος και ως πολιτισμός. Η υπαρξαγή μέρους ή συνόλου του Αιγαίου¹ θα επιφέρει ακαριαία τον θάνατο της πολυχιλιετούς ύπαρξης αυτού του λαού και αυτού του πολιτισμού. Η Τήνος λοιπόν βάλλεται για να κλονιστεί η ισορροπία της Ελλάδας στον μεσογειακό χάρτη και εξ αυτού η κυριαρχία της στο Αιγαίο.

Η τορπίλη της 15ης του Αυγούστου με θρησκευτικούς όρους βάλλεται και κατά της βαθιάς θρησκευτικής ευαισθησίας των Ελλήνων, γιατί βάλλει και κατά της Παναγίας. Η Παναγία καταλαμβάνει στις ψυχές των Ελλήνων εκτός από τη θέση της Μητέρας του Θεού και τη θέση της

¹ Δεν αναφέρομαι απλά στην κατοχή των νησιωτικών εδαφών όπως τη γνωρίσαμε στο παρελθόν. Οποιαδήποτε κατάληψη εδαφών με εκδίωξη του νησιωτικού πληθυσμού εφάμιλλη της Μικρασιατικής και Ποντιακής καταστροφής δεν θα είναι θανατηφόρα για τα εν λόγω εδάφη αλλά για το σύνολο του ελληνικού κράτους.



Ο λιμενοβραχίονας της ν. Τήνου μετά την έκρηξη των Τορπιλών

μπέρας του ανθρώπου. Οι Έλληνες ταυτίζουν τους πολύπαθους αγώνες για ελευθερία με την Παναγία. Στο πρόσωπό της εναποθέτουν την ελπίδα τους για τη ζωή. Η Παναγία της Τήνου επιπλέον αποτελεί μέχρι σήμερα απόδειξη της ζωντανής λατρείας των Ελλήνων στο πρόσωπό της. Έτσι το «ΕΛΛΗ» τορπιλίζεται ανήμερα της εορτής της Κοιμήσεως της Θεοτόκου για να κλονισθεί το θρησκευτικό φρόνημα και η ελπίδα των Ελλήνων. Αυτονόητα, οποιαδήποτε σύγκλιση με το θρησκευτικό δόγμα του κράτους που διαπράττει επιθετικό πόλεμο και διέπεται από φασιστική ιδεολογία δε μπορεί παρά να παραμεριστεί.

Από την άλλη, η Έλλη της ελληνικής μυθολογίας σώζει τον αγαπημένο αδελφό αλλά λίγο αργότερα χάνεται στα νερά του Αιγαίου. Η αμέλεια και η ζάλη, της στερούν επιπόλαια τη ζωή ενώ από το μύθο στερούν, το πολυπόθητο και αναγκαίο για τη στοιχειωμένη μας ανασφάλεια χαρούμενο τέλος. Ένα τέλος όμως που θα της στερούσε την αιωνιότητα. Η Έλλη χάνεται τόσο

επιπόλαια και άδικα έχοντας ήδη εκπληρώσει το σκοπό να σώσει τον αδερφό της, ώστε αναπόφευκτα να μας διεγείρεται η αμφιβολία και η φαντασία. Μοιάζει σα να αντάλλαξε σε κάποιον παρασκηνιακό διάλογο του μύθου, τη ζωή της για την ελευθερία και των δύο.

Μια ελευθερία που δεν θα ερχόταν και δε θα έρθει ΠΟΤΕ χωρίς ανταλλαγή, χωρίς αυτοθυσία. Η ζωή είναι μονάκριβη και μοναδική. Σπουδαία και πανέμορφη. Φτωχή όμως και ασήμαντη εμπρός στην αιωνιότητα. Η δεύτερη απαιτεί την υποταγή της πρώτης. Κι η Έλλη το έμαθε μετά τη θλίψη του χρησμού που ήθελε τον χαμό του αδελφού. Διάλεξε την αιωνιότητα για αυτήν και τη ζωή για τον αδελφό της. Το επέλεξε συνειδητά και έπρεπε να το πράξει. Οι μύθοι βέβαια δεν επιδέχονται αποδείξεων και έτσι θα αρκεστώ στην έμπνευση μιας στιγμής επάνω στη γέφυρα της Φρεγάτας «ΕΛΛΗ» κάπου στα νερά του Αιγαίου. Έτσι λοιπόν η τορπίλη του Ντελφίνου δεν μπορεί να στοχεύει απλά ένα σκαρί, ένα μεταλλικό ιστό, μια πολεμική μη-

χανή. Πρέπει να στοχεύει στον τελειωτικό θάνατο του κοριτσιού που ταυτίζει το όνομά της τόσο αποκλειστικά και αφοπλιστικά όσο ΚΑΝΕΝΑ άλλο με έναν μοναδικό σε όνομα, σκέψη και ιστορία λαό. Αποσκοπεί σε έναν δεύτερο πνιγμό του κοριτσιού στα νερά της λήθης. Στοχεύει στην παραγραφή ενός μύθου, στην ταπείνωση ενός έθνους, στην διαγραφή ενός πολιτισμού.

Η τορπίλη του Ντελφίνου βρήκε τον στόχο που επέτρεψε η πρόνοια του Θεού. Οι άλλες δύο εναντίον χιλιάδων προσκυνητών αστόχησαν. Το «ΕΛΛΗ», το εύδρομο καταδρομικό έπρεπε απλά να βρίσκεται εκεί για να εκπληρώσει το σκοπό ή τον χρησμό, έπρεπε να βυθιστεί εκεί. Στην καρδιά του Αιγαίου, στο Πάσχα του καλοκαιριού, στην αγκαλιά της Μεγαλόχαρης. Η θλίψη δεν κατέβαλε τον Φρίξο που έφτασε στην Κολχίδα για να δώσει σκοπό στο ταξίδι και να τιμήσει την αδελφή θυσιάζοντας τον κριό. Η βύθιση του «ΕΛΛΗ» δεν πτόησε το ηθικό των Ελλήνων. Ημέρες δόξας ακολούθησαν για το έθνος που για μια ακόμα φορά δίδαξε παγκοσμίως την αυτοθυσία ως υπέρτατο αγαθό υπερφάνειας και προϋπόθεση αιωνιότητας.

Το άψυχο κορμί του καταδρομικού σαν να μην περίσσευε μέταλλο στην μεταπολεμική Ελλάδα κάπου στις αρχές του 1955, ανεγκύεται σιωπηρά κατατεμαχισμένο και πωλείται για

ανακύκλωση². Χαρίζει με τα λιωμένα όργανά της, ζωή σε άλλες ανθρώπινες κατασκευές. Η εξαφάνιση της ευδρόμου «ΕΛΛΗ» από τον βυθό της Τηνιακής θάλασσας ξαφνιάζει ως αμέλεια και παρορμητικά εξοργίζει ως απρέπεια και ως ασέβεια. Είναι συνήθεια άλλωστε αυτού του τόπου να σκοτώνει τα παιδιά που του χαρίζουν τη ζωή και έτσι δεν ξενίζει η λησμόνηση του θυσιασμένου σκαριού. Ίσως όμως η εξαφάνιση του ατσάλινου σκηνώματος να υπηρετεί απλά και μεθοδικά την πρόνοια του Θεού να μεταλλάξει (ξανά) την Έλλη σε θρύλο που την ενώνει με τον μύθο. Το μόνο απομεινάρι που θα βρουν ο Αλέξανδρος Παπαδόπουλος και οι δύτες του το 1983 πριν προσκυνήσουν με ιερή ευλάβεια και συγκίνηση βγάζοντας τους αναπνευστήρες, είναι ένα τμήμα της ανεμοδόχου.

Το όνομά του βυθισμένου «ΕΛΛΗ» αρχικά δίδεται ένεκα της Ιταλικής προσβολής στο καταδρομικό «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΤΗΣ ΣΑΒΟΙΑΣ» ως μεταπολεμική αποζημίωση, που παροπλίζεται το 1959. Με το όνομα του «ΕΛΛΗ» το 1981 όμως βαφτίζεται η πρώτη από τις Φρεγάτες που υπη-

² Πηγές μιλούν για ανέλκυση ώστε να μην αποτελεί κίνδυνο, ενδεχόμενο ανίσχυρο για βάθος άνω των 47 μέτρων. Άλλες επικαλούνται την δυσχερή οικονομική κατάσταση της χώρας, επίσης ενδεχόμενο ανίσχυρο σε σχέση με το οικονομικό όφελος της πώλησης



Το «ΕΛΛΗ» φλεγόμενο



Κτίριο της Ιταλικής διοίκησης των Δωδεκανήσων στη ν. Ρόδο

ρέτησαν έκτοτε στο Πολεμικό μας Ναυτικό.

Σύμφωνα με μαρτυρίες ιστορικών πηγών, το στρατηγείο του Ντε Βέκι από το οποίο εκδόθηκε η διαταγή βύθισης του «ΕΛΛΗ» είναι το ιστορικό και ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής θολωτό κτήριο που κοσμεύει ως στολίδι εγγύς και δυτικά την είσοδο του λιμένα της Ρόδου. Η διαταγή μεταφέρθηκε στο υποβρύχιο Ντελφίνο που βρίσκονταν στον όρμο Λακκί της Λέρου, ο απόπλους του οποίου σηματοδοτεί την αντίστροφη μέτρηση της ζωής της Έλλης. Η τορπίλη βλήθηκε και βύθισε την Έλλη οδηγώντας στην αιωνιότητα τους Αρχικελευστή Κατσαίτη, Κελευστή Παπανικολάου, Υποκελευστή Μαντούβαλο και ναύτες Αναστόπουλο, Γρίβα, Μπόνα, Καλία, Τομαρά και Πέτα. Η εξίσωση βολής λύθηκε σωστά, η τορπίλη βλήθηκε ορθά, αλλά ακόμα κι αν διέρρηξε τον μεταλλικό ιστό δεν υπηρέτησε ποτέ τον στόχο της. Η Έλλη βυθίστηκε μεν αλλά δεν πέθανε. Η Έλλη της μυθολογίας, η Έλλη της ναυμαχίας, το «ΕΛΛΗ» της Τήνου είναι το ίδιο και άφθαρτο κορίτσι που ταυτίζεται με την ιστορία και τον πίστη των Ελλήνων σε αξίες απρόσβλητες και αιώνιες.

Η τελευταία Έλλη της σύγχρονης ναυτικής

ιστορίας μας εκσυγχρονισμένη και ετοιμοπόλεμη, πλήρους συνείδησης του χρέους και της βαρύτητας του ονόματός της, επιχειρεί σήμερα αξιόμαχα, έχοντας διανύσει σε σχεδόν 14.000 ημέρες ζωής από το 1981 περισσότερα από 480.000 ναυτικά μίλια, ήτοι ολοκληρώνοντας περισσότερες από 22 φορές τον περίπλου της Γης. Μετά από ακόμα μια συγκυρία όμως, τον Σεπτέμβριο και τον Δεκέμβριο του 2018, εν μέσω ιδιαίτερα ευαίσθητης και πολυσήμαντης αποστολής για τα εθνικά δίκαια, η Φρεγάτα «ΕΛΛΗ» εισέρχεται στον λιμένα της Ρόδου για να ανεφοδιαστεί. Καταπλέει, παραλλάσσοντας την ευθυγράμμιση των διάσημων χαρακτηριστικών ελαφιών του λιμένα Μανδρακίου της Ρόδου, κρυφοκοιτάζοντας

νοηματικά και θριαμβευτικά προς το παλιό θολωτό στρατηγείο του Ντε Βέκι που βρίσκεται δίπλα. Το στρατηγείο πλέον φιλοξενεί χώρους εστίασης χαρίζοντας στους θαμώνες μοναδική θέα στις βόρειες ακτές της νήσου. Το στρατηγείο παρά την εντολή τορπιλισμού του «ΕΛΛΗ» προσδοκώντας την ταπείνωση του ελληνικού έθνους, πητήθηκε από τις θυσίες των Ελλήνων για ελευθερία κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Όχι μόνο η Ρόδος αλλά ολόκληρη Δωδεκάνησος αμέσως μετά τον πόλεμο επιστρέφει στην Μητέρα Ελλάδα και το λευκό στρατηγείο όπως και η μικρή ακτή που βρέχει τα θεμέλιά του, αποκτούν και φέρουν ως αντίδωρο μέχρι σήμερα το όνομα της Έλλης, της Έλλης που βυθίστηκε αλλά δεν πνίγηκε. Όχι γιατί σύμφωνα με το μύθο σώθηκε από τον Ποσειδώνα αλλά γιατί ακόμα μιλιέται, ζωγραφίζεται, τραγουδιέται. Η Έλλη της Τήνου δεν πέθανε αλλά ακόμα ζει και ταξιδεύει για να μας θυμίζει για μια ακόμα φορά ότι η αιώνια ζωή κινά τον θάνατο.

Η Έλλη συνοδεύει την Ελλάδα από τις πρώτες στιγμές της ζωής της μέχρι σήμερα. Ακλόνητη,



Η Φρεγάτα «ΕΛΛΗ» στον λιμένα της Ρόδου

αβύθιστη, άφθαρτη. Πεθαίνει και ανασταίνεται μέσα από τους αγώνες της, μέσα από την αυτοθυσία των παιδιών της Ελλάδας. Παρά τον θάνατο, τη θλίψη, τη στέρση, παραμένει αναλλοίωτη, πεισματικά παρούσα στην αρχέγονη αλλά και σύγχρονη ιστορία αυτού του τόπου, αυτού

του λαού, κόντρα σε εσωτερικούς και εξωτερικούς, παλαιούς και σύγχρονους τορπιλιστές. Κόντρα σε εφήμερους και πεπερασμένους ανθρώπους. Η Έλλη είναι η ζωή, η Έλλη είναι η Ελλάδα.

Αφιερωμένο στους χιλιάδες Κυβερνήτες, Αξιωματικούς, Υπαξιωματικούς και ναύτες που υπηρέτησαν τον άγιο θυρέο, το σκαρί, τον μύθο και τον θρύλο. Και σε ένα Πλωτάρχη που έπλασε όνειρα και έδωσε φτερά στα πόδια κάποιων Δοκίμων κάπου στα τέλη του προηγούμενου αιώνα.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Πλωτάρχης Ιωάννης Βλάχος ΠΝ γεννήθηκε το 1978 στην Αθήνα. Εισήλθε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1996 από την οποία αποφοίτησε το 2000 ως Σημαιοφόρος. Έκτοτε υπηρέτησε και μέχρι το 2013 με τη σειρά στις Φρεγάτες «ΑΙΓΑΙΟΝ», «ΚΑΝΑΡΗΣ», «ΕΛΛΗ» και ΤΠΚ «ΒΟΤΣΗΣ», με βασικό καθήκον του Διευθυντή Ναυτιλίας επί 9 έτη. Τον Ιούλιο του 2012 αποφοίτησε από το Τμήμα Πολιτικής επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών με κατεύθυνση στο Διεθνές Δίκαιο. Τον Νοέμβριο του 2013 αποφοίτησε με επιτυχία από το International Law of Arm Conflict Course του Ινστιτούτου IHL στο San Remo της Ιταλίας. Για σχεδόν ένα έτος υπηρέτησε στον οργανισμό Flag Officer Sea Training (FOST) του Royal Navy στο Plymouth ως Searider στον τομέα Navigation συνδράμοντας στην αξιολόγηση Μάχης 22 εκ των πιο σύγχρονων μονάδων του RN και λοιπών κρατών. Από το 2018 μέχρι το 2019 υπηρέτησε στη Φρεγάτα ΕΛΛΗ ως Υπαρχος. Έχει αποφοιτήσει με επιτυχία από όλα τα σταδιοδρομικά σχολεία του Π.Ν. Σήμερα είναι Κυβερνήτης στην Κανονιοφόρο «ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ». Είναι παντρεμένος και πατέρας 2 παιδιών.



Ο θαλάσσιος ανταγωνισμός ΛΔ Κίνας-ΗΠΑ

Είναι κάτι παραπάνω από προφανές πως το κύριο πεδίο του sino-αμερικάνικου ανταγωνισμού θα είναι η θάλασσα της νότιας και ανατολικής Κίνας και κατ' επέκταση ο Ειρηνικός ωκεανός. Είναι δεδομένο πως η ΛΔ Κίνας επιθυμεί διακαώς να καταστεί αυτό που ήταν σε μια μεγάλη ιστορική περίοδο κατά το παρελθόν, η κυρίαρχη δύναμη στην περιφέρειά της. Ο στρατηγικός της στόχος δεν επιδιώκεται μέσω της κατάκτησης γειτονικών κρατών, θα φάνταζε άλλωστε αδύνατο με την υφιστάμενη ισορροπία δυνάμεων, αλλά αντίθετα με την αντικατάσταση του υπάρχοντος συστήματος ασφάλειας της περιοχής. Στη δημόσια σφαίρα οι αξιωματούχοι του ΚΚΚ δεν αναφέρουν ανοικτά τις προθέσεις τους όμως αυτές είναι ξεκάθαρες στις θαλάσσιες στις οποίες η ΛΔ Κίνας αντιπαράκειται με τους γείτονες της για θέματα κυριαρχίας πάνω σε συμπλέγματα νησιών ενίοτε ακατοίκητων.

Σήμερα, θεωρείται δεδομένη η αντιπαρά-

θεση με την Ιαπωνία για τα νησιά Σενκάκου/ Ντιαόου όπως επίσης για την συστάδα νησιών Σηράτλι/Nansha, Παρασέλ/Xisha με τις Ταιβάν, Βιετνάμ, Μαλαισία, Φιλιππίνες και Μπρούνεϊ. Στην πλειοψηφία τους τα νησιά αυτά θα ήταν παντελώς άχρηστα για όλους αν δεν βρίσκονταν πάνω σε τεραστίων διαστάσεων υποθαλάσσια ενεργειακά κοιτάσματα (πετρελαίου και φυσικού αερίου). Το χαρακτηριστικό τους αυτό τα καθιστά ιδιαίτερα ελκυστικά για τις μεγάλες δυνάμεις της ΝΑ Ασίας. Βέβαια στην κινέζικη οπτική υπεισέρχεται κι ένας ακόμα παράγοντας. Οι κινέζοι θεωρούν πως τελικά ο αιώνας της ταπείνωσής τους από τη δύση και την Ιαπωνία θα λάβει οριστικό και αμετάκλητο τέλος όταν καταληφθούν τα προαναφερθέντα νησιά μαζί με την Ταιβάν. Στον αντίποδα, οι υπόλοιπες δυνάμεις της περιοχής χρειάζονται τα νησιά αυτά ώστε να κατορθώσουν να εξισορροπήσουν την ολόένα αυξανόμενη κινεζική ισχύ.

Στην περίπλοκη αυτή άσκηση κυριαρχίας στη θαλάσσια περιοχή νότιας και ανατολικής Κίνας εισέρχονται φυσικά και οι ΗΠΑ καθώς το πολεμικό τους ναυτικό έχει κυριαρχήσει στην διαφιλονικούμενη αυτή περιοχή εδώ και δεκαετίες εξασφαλίζοντας ένα ασφαλές πέρασμα από και προς τη Μέση Ανατολή μια άλλη περιοχή του κόσμου που οι ΗΠΑ διατηρούν ζωηρά συμφέροντα. Επιπροσθέτως, οι ΗΠΑ διατηρούν στενούς συμμάχους σε ορισμένα σημαντικά κράτη της περιοχής, Ιαπωνία, Φιλιππίνες, με υποχρέωση τους την υπεράσπιση της ιαπωνικής επικράτειας καθώς και της ελεύθερης ναυσιπλοΐας. Η ελεύθερη ναυσιπλοΐα στη θαλάσσια αυτή περιοχή καθώς και η υπεράσπιση των ολόένα και περισσότερων αμερικάνικων εταιριών εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου στις συμμαχικές των ΗΠΑ χώρες είναι εξαιρετικά ζωτικής σημασίας για την εθνική ασφάλεια των ΗΠΑ.¹ Παρ' όλη την εξέχουσα σημασία που έχει για τις ΗΠΑ η θάλασσα της νότιας και ανατολικής Κίνας, μόλις επί Προεδρίας Μπαράκ Ομπάμα η αμερικανική κυβέρνηση έστρεψε εκεί το ενδιαφέρον της. Ο χρόνος που χάθηκε επέτρεψε στην κινέζικη ηγεσία να προωθήσει τις διεκδικήσεις της εις βάρος των γειτόνων της με τη χρήση ακόμα και του πολεμικού της ναυτικού. Στο πλαίσιο της αμερικανικής στροφής στην περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού ο Πρόεδρος Ομπάμα έθεσε τον κύριο στόχο ο οποίος δεν ήταν άλλος από την αποκατάσταση της αμερικανικής στρατιωτικής κυριαρχίας. Αυτό θα επιτυχανόταν με δύο τρόπους. Αφενός θα ενισχύονταν οι ήδη ανεπτυγμένες στην περιοχή αμερικάνικες ένοπλες δυνάμεις και ιδιαίτερα το πολεμικό ναυτικό κι αφετέρου θα ανανεώνονταν οι συμμαχίες της χώρας τόσο με την Ιαπωνία όσο και με τις Φιλιππίνες, τους παραδοσιακούς δηλαδή ανταγωνιστές της ΛΔ Κίνας. Η αμερικανική βοήθεια στις συμμαχικές χώρες δεν θα αρκούσαν μόνο στην ανανέωση των συμμαχικών δεσμών αλλά θα περιελάμβανε την πώληση στρατιωτικού υλικού καθώς και

τις κοινές στρατιωτικές ασκήσεις.²

Η στάση των ΗΠΑ, όπως περιγράψαμε παραπάνω, δύσκολα μπορεί να χαρακτηριστεί ως ουδέτερη. Σαφώς ενδιαφέρονται για τις κινέζικες αξιώσεις καθώς επιδιώκουν να τις ματαιώσουν δια μέσω κυρίως των συμμάχων τους στην περιοχή Ιαπωνίας και Φιλιππίνων. Η στροφή των ΗΠΑ και η έντονη ανάμιξη τους στην περιφέρεια της ΝΑ Ασίας σαφώς δεν περνάει απαρατήρητη από την ΛΔ Κίνας της οποίας η δυσaréσκεια και καχυποψία μεγαλώνει. Το αποτέλεσμα μπορεί να είναι άκρως επικίνδυνο καθώς μια σύγκρουση του κινέζικου και του αμερικάνικου ναυτικού δεν αποκλείεται. Η δραστηριοποίηση των ΗΠΑ τα τελευταία χρόνια στην περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού δεν έχει, όπως είναι φυσικό, αφήσει αδιάφορο το Πεκίνο. Η ηγεσία του ΚΚΚ αντιλαμβανόμενη προφανώς την αδυναμία του πολεμικού ναυτικού της χώρας να έρθει σε μια απευθείας αντιπαράθεση με το πανίσχυρο αμερικάνικο, υιοθέτησε μια πρωτότυπη ναυτική στρατηγική μέσω της οποίας προωθεί τις κινεζικές απαιτήσεις στη Νότια Σινική θάλασσα. Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής, η χώρα βασίζεται σε μη συμβατικές δυνάμεις τις ονομαζόμενες από την ίδια *θαλάσσιες πολιτοφυλακές*.³ Μάλιστα, τα τελευταία χρόνια διαδραματίζουν σημαντικότερο ρόλο καθώς έχουν χρησιμοποιηθεί σε μια σειρά από αψιμαχίες και καταλήψεις νήσων στα διεθνή ύδατα. Ο ρόλος τους είναι κρίσιμος γιατί μέσω των μονάδων αυτών η κινεζική ηγεσία προωθεί τις απαιτήσεις της αναίμακτα. Οι θαλάσσιες πολιτοφυλακές δεν είναι τίποτε άλλο από εμπορικά και αλιευτικά σκάφη τα οποία είναι επανδρωμένα, εκ πρώτης όψεως, με πολιτικά και όχι στρατιωτικά πληρώματα. Στην πραγματικότητα τα πλοία αυτά είναι απευθείας ελεγχόμενα από το κινέζικο πολεμικό ναυτικό. Η πολιτική περιβολή των σκαφών αυτών δίνει την ευχέρεια στο Πεκίνο να μπορεί

1 Michael T. Klare, "Οι ΗΠΑ οδεύουν προς την θάλασσα της νότιας Κίνας", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/69206/michael-t-klare/oi-ipa-odeyoun-pros-tin-thalassa-tis-notias-kinas>, 14/08/2018

2 Michael T. Klare, "Οι ΗΠΑ οδεύουν προς την θάλασσα της νότιας Κίνας", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/69206/michael-t-klare/oi-ipa-odeyoun-pros-tin-thalassa-tis-notias-kinas>, 14/08/2018

3 Andrew S. Erickson, Conor M. Kennedy, "Οι θαλάσσιες πολιτοφυλακές της Κίνας", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/70870/andrew-s-erickson-kai-conor-m-kennedy/oi-thalassies-politofylakes-tis-kinas>, 16/08/2018



Πηγή: D. Rosenberg/MiddleburyCollege/HarvardAsiaQuarterly/Phil gov't

να αρνείται την οποιαδήποτε εμπλοκή του, ενώ και οι συμμαχικές χώρες, συμπεριλαμβανομένων των ΗΠΑ, βρίσκονται σε αμχανία ως προς τον τρόπο αντιμετώπισής τους. Μάλιστα οι ΗΠΑ φαίνονται να μην αναγνωρίζουν καν την ύπαρξη των θαλάσσιων πολιτοφυλακών της ΛΔ Κίνας εντείνοντας με τον τρόπο αυτόν την κινέζικη πρόθεση να τις χρησιμοποιεί κατά το δοκούν. Ίσως μια από τις αιτίες τη μη αναγνώρισης τους από πλευράς ΗΠΑ είναι το γεγονός πως και οι ίδιες οι ΗΠΑ διαθέτουν αλλά με εντελώς διαφορετικό προσανατολισμό. Η αμερικάνικη ναυτική πολιτοφυλακή είναι επιφορτισμένη με καθήκοντα αστυνόμευσης και παροχής βοήθειας. Σε πλήρη αντίθεση, η κινέζικη ναυτική πολιτοφυλακή, η μεγαλύτερη παγκοσμίως, είναι μια μεταμφιεσμένη ένοπλη δύναμη με σκοπό την παρενόχληση πολεμικών πλοίων άλλων κρατών. Οι μονάδες αυτές διοικούνται από στρατιωτικούς διοικητές του κινέζικου στρατού (PLA) και χρηματοδοτούνται από τις τοπικές κυβερνήσεις.⁴ Αυτοί που κατα-

τάσσονται λαμβάνουν στρατιωτική εκπαίδευση και επιχειρούν συνήθως με πολιτική περιβολή προσομοιάζοντας άκακους αλιείς.

Η κινέζικη ηγεσία αρνείται επίσημα την ύπαρξη της θαλάσσιας πολιτοφυλακής προσπαθώντας να συσκοτίσει για την πραγματική της αποστολή. Από το 2009 έχει εμπλακεί σε μια σειρά από επεισόδια με πολεμικά πλοία άλλων κρατών, συμπεριλαμβανομένων των ΗΠΑ, με χαρακτηριστική περίπτωση αυτή του USNS «Impeccable» το 2009, ενώ τα κινέζικα πολεμικά πλοία παρακολουθούν πάντα από απόσταση. Η ναυτική πολιτοφυλακή δίνει στο Πεκίνο ένα τεράστιο ασύμμετρο πλεονέκτημα καθώς προσφέρει την πρωτοβουλία των κινήσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον. Εκμεταλλεύονται φυσικά το γεγονός πως ένα πολεμικό σκάφος δεν μπορεί να αντιμετωπίσει με αμιγώς στρατιωτικά μέσα ένα αλιευτικό καθώς ελλοχεύει πάντα ο κίνδυνος, από κινεζικής πλευράς, της δημοσίευσης στο διαδίκτυο επιλεκτικών

foreignaffairs.gr/articles/70870/andrew-s-erickson-kai-conor-m-kennedy/oi-thalassies-politofylakes-tis-kinas, 16/082018)

4 Andrew S. Erickson, Conor M. Kennedy, "Οι Θαλάσσιες πολιτοφυλακές της Κίνας", Foreign Affairs, http://www.foreignaffairs.gr/articles/69608/david-a-welch/_ti-einai-i-zoni-anagnorisis-aeramynas?page=show, 16/08/2018



Πηγή: Humphey Hawksley, "ASIA WATERS, The Struggle Over the South China Sea & the Strategy of Chinese Expansion".

πλάνων με άκακους αλιείς να έχουν μετατραπεί σε θύματα ένοπλης αντιπαράθεσης με πολεμικά πλοία. Στην περίπτωση αυτή η πιθανότητα κατακραυγής σε παγκόσμιο επίπεδο φαντάζει δεδομένη και φυσικά υπέρ του Πεκίνου. Το μέλλον της κινέζικης ναυτικής πολιτοφυλακής φαντάζει για την ώρα λαμπρό. Οι απαιτήσεις της ΛΔ Κίνας στην θάλασσα είναι δεδομένες και υποστηρίζονται ενεργά από τα οχυρωμένα νησιά, το συνεχώς αναπτυσσόμενο πολεμικό της ναυτικό και φυσικά από τη ναυτική της πολιτοφυλακή η οποία μπορεί να αντλήσει προσωπικό από μια δεξαμενή 300.000 πρώην στρατιωτικών οι οποίοι αποστρατεύτηκαν στο πλαίσιο εξορθολογισμού των ενόπλων δυνάμεων της χώρας.

Η θαλάσσια πολιτοφυλακή δεν είναι η μοναδική πρόκληση εκ μέρους ΛΔ Κίνας που έχουν να αντιμετωπίσουν οι ΗΠΑ και οι σύμμαχοί τους στη θάλασσα της Κίνας. Πριν λίγα χρόνια το Πεκίνο κήρυξε την Ζώνη Αναγνώρισης Αεράμυνας (Air Defense Identification Zone, ADIZ) στην Ανατολική Θάλασσα της Κίνας προκαλώντας έντονες αντιδράσεις. Η (ZAA/ADIZ) είναι μια δημοσίως καθορισμένη περιοχή που

εκτείνεται πέραν της εθνικής επικράτειας, στην οποία άγνωστα αεροσκάφη είναι δυνατόν να ερωτηθούν για την ταυτότητά τους και, εάν είναι αναγκαίο, να εγκλωβιστούν ώστε να αναγνωριστούν πριν να διέλθουν σε έναν κυριαρχούμενο εναέριο χώρο.⁵ Η ιδέα δεν είναι ούτε καινούργια αλλά ούτε κι κινέζικης εμπνεύσεως. Χρησιμοποιήθηκε πρώτη φορά από τις ΗΠΑ εν μέσω του Ψυχρού Πολέμου τη δεκαετία του '50 για τον προφανή λόγο της έγκαιρης προειδοποίησης σε περίπτωση αιφνιδιαστικής σοβιετικής επίθεσης. Σήμερα αρκετά κράτη έχουν ZAA όπως η Ινδία, η Ιαπωνία, η Νορβηγία, το Πακιστάν, η Νότια Κορέα, η Ταϊβάν, το Ηνωμένο Βασίλειο, ο Καναδάς και οι ΗΠΑ.

Εκτός από την έγκαιρη προειδοποίηση, μια ZAA μπορεί να βοηθήσει στη μείωση του κινδύνου εναέριων συγκρούσεων, στην καταπολέμηση της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών ή γενικότερα του λαθρεμπορίου πάσης φύσεως,

5 David A. Welch, "Τι είναι η Ζώνη Αναγνώρισης Αεράμυνας", Foreign Affairs, http://www.foreignaffairs.gr/articles/69608/david-a-welch/_ti-einai-i-zoni-anagnorisis-aeramynas?page=show, 16/08/2018



Πηγή: <https://globalnation.inquirer.net/140808/unclos-lays-down-the-rules-for-the-planets-oceans>



στην διευκόλυνση των αποστολών έρευνας και διάσωσης (SAR Mission) και στην μείωση της ανάγκης για εξόδους μαχητικών με σκοπό την οπτική επιθεώρηση περιοχών. Αυτό το τελευταίο συμβάλλει καίρια στην στρατηγική σταθερότητα μειώνοντας την πιθανότητα για μια απρόβλεπτη κλιμάκωση μεταξύ δυο αντιμαχόμενων δυνάμεων. Το πρόβλημα με μια ZAA έγκειται στο γεγονός πως δεν διέπονται όλες οι πτυχές της από διεθνείς συμφωνίες με συνέπεια τα κράτη ούτε να επιτρέπουν ρητά την δημιουργία τους αλλά ούτε και να τις απαγορεύουν. Οι ZAA επεκτείνονται μόνο σε διεθνείς εναερίους χώρους καθώς δεν παρέχουν κανένα κυριαρχικό δικαίωμα στα κράτη που τις διαιτηρούν. Όλα τα κράτη έχουν το δικαίωμα και την υποχρέωση να ρυθμίζουν την εναέρια κυκλοφορία πάνω μόνο από την δική τους επικράτεια με συνέπεια τα κράτη να μην έχουν καμία νομική υποχρέωση να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της ZAA ενός άλλου κράτους στον διεθνή εναερίο χώρο. Όσες φορές συμμορφώνονται το κάνουν για λόγους ασφάλειας πτήσεων και όχι γιατί έχουν τη νομική υποχρέωση. Με άλλα λόγια, μια ZAA αφορά την ασφάλεια και την προστασία, όχι την πολιτική ή τη νομο-

θεσία.⁶ Άρα με βάση τα παραπάνω εγείρεται το ερώτημα γιατί η ΛΔ Κίνας κήρυξε μια ZAA στη Ανατολική Σινική θάλασσα. Προφανέστατα όχι λόγω του κινδύνου να δεχθεί μια αιφνιδιαστική επίθεση καθώς τέτοιο ενδεχόμενο στην πραγματικότητα δεν υφίσταται. Το σημερινό διεθνές σύστημα δεν είναι το ίδιο με την περίοδο του Ψυχρού Πολέμου. Καμία δύναμη δεν επιθυμεί να προκαλέσει μια σύρραξη στην ανατολική Ασία η οποία αποτελεί την καρδιά του διεθνούς οικονομικού συστήματος την αυγή του 21ου αιώνα. Αντίθετα η κήρυξη της κινέζικης ZAA προκάλεσε φόβο στα γειτονικά κράτη για το ενδεχόμενο μιας κινέζικης αιφνιδιαστικής επίθεσης με σκοπό την εξασφάλιση της κυριαρχίας στην περιφέρεια της ΝΑ Ασίας την οποία επιθυμεί σφόδρα το Πεκίνο. Συνεχίζοντας την ίδια συλλογιστική, η κινέζικη ZAA δεν εξυπηρετεί τον έλεγχο του λαθρεμπορίου ναρκωτικών καθώς στην Ανατολική Σινική θάλασσα δεν υφίσταται κάποιος σοβαρός άξονας του λαθρεμπορίου αυτού ούτε φυσικά υπάρχει κάποια επιθυμία

6 David A. Welch, "Τι είναι η Ζώνη Αναγνώρισης Αεράμυνας", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/69608/david-a-welch/ti-einai-i-zoni-anagnorisis-aeramynas?page=show>, 16/08/2018)

από πλευράς του Πεκίνου να παράξει υπηρεσίες SAR στην ίδια περιοχή λόγω και των επικαλυπτόμενων δικαιοδοσιών από τα υπόλοιπα παράκτια κράτη. Μια πειστικότερη αιτία για τους λόγους τους οποίους οδήγησαν την ηγεσία του ΚΚΚ να κηρύξει την ZAA πάνω από την Ανατολική Σινική θάλασσα είναι η αποφυγή των εναερίων συγκρούσεων όμως όχι αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας αλλά στρατιωτικών καθώς περιστατικά τέτοια έχουν συμβεί κατά το πρόσφατο παρελθόν στα οποία εμπλέκονταν πολεμικά αεροσκάφη των ΗΠΑ και της ΛΔ Κίνας. Η κύρια αιτία εντοπίζεται στην διαφορετική αντίληψη των δύο πλευρών αναφορικά με τα δικαιώματα για υπερπτήσεις. Η πλειοψηφία των κρατών, συμπεριλαμβανομένων των ΗΠΑ, παγκοσμίως θεωρούν πως οι ένοπλες δυνάμεις τους έχουν δικαίωμα να πετούν ανεμπόδιστα στον διεθνή εναερίο χώρο. Εν αντιθέσει, μειοψηφία κρατών συμπεριλαμβανομένων της Βραζιλίας και της ΛΔ Κίνας θεωρούν πως ένα παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να ρυθμίζει την στρατιωτική εναέρια κυκλοφορία σε κάποιο βαθμό πάνω από την ΑΟΖ του, δηλαδή σε μια περιοχή που εκτείνεται 200 ν.μ. από τις ακτές του. Η διάσταση των απόψεων στο θέμα αυτό

μεταξύ Ουάσιγκτον- Πεκίνου έχει οδηγήσει στο παρελθόν σε περιστατικά σύγκρουσης στρατιωτικών αεροσκαφών.⁷

Η πιθανότερη αιτία για την κήρυξη της κινέζικης ZAA ήταν η πεποίθηση του Πεκίνου ότι μια τέτοια κίνηση θα βοηθούσε στην αντιπαράθεσή με την Ιαπωνία για τα νησιά Σενκάκου/ Ντιαόγιου γιατί θεώρησαν, προφανώς λανθασμένα, πως η ZAA σηματοδοτεί και κυριαρχικά δικαιώματα. Τα αποτελέσματα της κινέζικης ZAA κινήθηκαν στην αντίθετη κατεύθυνση από την εξασφάλιση της στρατηγικής σταθερότητας και σαφώς δεν ενίσχυσαν τις θέσεις του Πεκίνου αναφορικά με την διένεξή του με το Τόκυο για τα διαφιλονικούμενα νησιά. Προκάλεσαν σύγχυση στην εμπορική αεροπορία και την μη συμμόρφωση των ενόπλων δυνάμεων κρατών όπως οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία και η Νότιος Κορέα. Η στρατηγική σταθερότητα εξαφανίστηκε καθώς η Ανατολική Ασία έγινε επιρρεπής σε ατυχήματα τα οποία μπορεί να κλιμακωθούν ανεξέλεγκτα. Φυσικά, η διεθνής κοινότητα δεν μπορεί

7 David A. Welch, "Τι είναι η Ζώνη Αναγνώρισης Αεράμυνας", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/69608/david-a-welch/ti-einai-i-zoni-anagnorisis-aeramynas?page=show>, 16/08/2018

να ελπίζει ρεαλιστικά σε μονομερή υπαναχώρηση του Πεκίνου από την ZAA που το ίδιο έχει κηρύξει. Ταυτόχρονα δεν αποτελεί λύση και η ανακήρυξη της Νοτιοκορεάτικης ZAA εν είδει αντιποίνων καθώς το μόνο αποτέλεσμα που θα επιφέρει είναι η περιχαράκωση της ΛΔ Κίνας στην απόφασή της για την κήρυξη της ZAA της.⁸

Με δεδομένη την κινεζική επιθετικότητα στη Σινική θάλασσα, οι ΗΠΑ και οι σύμμαχοί τους ποιους τρόπους χρησιμοποιούν ώστε να την περιορίσουν; Η προσπάθεια του Πεκίνου να εκδιώξει ουσιαστικά το αμερικάνικο πολεμικό ναυτικό και αεροπορία από την Σινική θάλασσα και παράλληλα να περιορίσει τη δράση των συμμάχων των ΗΠΑ στην περιοχή χωρίς απευθείας εμπλοκή αποτελεί ένα βήμα στην συνολική του στρατηγική επιδίωξη να αλλάξει το status quo ολόκληρης της περιοχής. Μακροπρόθεσμη επιδίωξη του Πεκίνου φυσικά η κυριαρχία του σε ολόκληρη την περιφέρεια της ΝΑ Ασίας ο έλεγχος της οποίας περνά από την θάλασσα της ανατολικής και νότιας Κίνας.

Η κινεζική αναθεωρητικότητα εκφράζεται πρωτίστως εναντίον της Ιαπωνίας, στενού συμμάχου των ΗΠΑ, κυρίως μετά το 1992 και την εθνικοποίηση από ιαπωνικής πλευράς τριών από τα οκτώ διαφιλονικούμενα νησιά Σενκάκου/Ντιαόγιου, τα οποία είναι καίριας στρατηγικής σημασίας καθώς αποτελούν κλειδί για τα κινέζικα αμυντικά σχέδια. Έκτοτε η ΛΔ Κίνας προκαλεί την Ιαπωνία με συνεχείς παραβιάσεις του πολεμικού της ναυτικού του ορίου των 12 ν.μ. γύρω από τα νησιά αυτά. Μάλιστα κινέζικα πολεμικά πλοία έχουν κατά καιρούς ασκηθεί σε όλο το εύρος του ιαπωνικού αρχιπελάγους πιέζοντας έντονα το Τόκυο.⁹ Στην περίπτωση αυτή η Ιαπωνία είναι η status quo δύναμη και η αναθεωρητική είναι η ΛΔ Κίνας η οποία επιχειρεί να αλλάξει το καθεστώς των νησιών προς όφελός της. Όμως το Πεκίνο διατηρεί διεκδικήσεις και εις βάρος των Φιλιππίνων για τις βραχονησί-

δες Scarborough/Huangyan στη νότια σινική θάλασσα με το κινέζικο ναυτικό και αεροπορία και σε αυτήν την περίπτωση να έχουν έντονη παρουσία προς μεγάλη δυσφορία των Φιλιππίνων. Στην περίπτωση αυτή φαίνεται να έχει πετύχει την de facto προσάρτηση τους καθώς το μικρό ναυτικό των Φιλιππίνων δεν μπόρεσε να αντέξει την κινεζική πίεση. Οι ιαπωνικές ένοπλες δυνάμεις είναι κατά πολύ ανώτερες των αντίστοιχων φιλιππινέζικων με αποτέλεσμα και μέχρι στιγμής, να έχουν αποτρέψει την ολοκληρωτική προσάρτηση των νησιών από το Πεκίνο. Παρ' όλα αυτά κράτη όπως η Ιαπωνία, Ταϊβάν, Νότια Κορέα, Βιετνάμ εξέλαβαν την προσάρτηση των φιλιππινέζικων βραχονησίδων από τους κινέζους ως μια ξεκάθαρη απειλή και για τα ίδια.

Σε ένα ήδη τεταμένο περιβάλλον, η εξαγγελία της κινέζικης ZAA ήταν η σταγόνα που ξεχείλισε το ποτήρι καθώς ακολούθησε η απευθείας αμφισβήτησή της από τις ΗΠΑ, την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα με πτήσεις στρατιωτικών τους αεροσκαφών, στην περίπτωση των ΗΠΑ δύο βομβαρδιστικών B-52, μέσα στην κινεζική ζώνη.¹⁰ Οι ΗΠΑ και οι σύμμαχοί τους αντιδρούσαν έμπρακτα πλέον στην κινέζικη επιθετικότητα καθώς η μακροπρόθεσμη κινεζική στρατηγική του εξαναγκασμού για πρώτη φορά αμφισβητήθηκε τόσο έντονα από τις άλλες μεγάλες δυνάμεις της περιοχής. Είναι όμως σαφές πως η ΛΔ Κίνας δεν θα σταματήσει να διεκδικεί την κυριαρχία στην περιφέρειά της εις βάρος των γειτόνων της. Η απειλή για τα συμφέροντα των ΗΠΑ είναι σαφής και θα είναι συνεχής. Η σύσφιξη των αμυντικών δεσμών με την Ιαπωνία θα ήταν θεμιτή στην προσπάθεια να ανακοπεί η κινεζική επιθετικότητα. Σε κάθε ενδεχόμενο οι ΗΠΑ θα όφειλαν να επιδεικνύουν συνεχώς ετοιμότητα για ανάσχεση των κινεζικών σχεδίων στην περιοχή και να ενισχύουν παράλληλα τους τομείς της συνεργασίας τους ώστε ο ανταγωνισμός των δύο μεγαλύτερων δυνάμεων της εποχής μας να μην μετατραπεί σε αναπόφευκτη σύγκρουση με ανυπολόγιστες επιπτώσεις.

⁸ David A. Welch, "Τι είναι η Ζώνη Αναγνώρισης Αεράμυνας", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/69608/david-a-welch/ti-einai-i-zoni-anagnorisis-aeramynas?page=show>, 16/08/2018

⁹ Michael J. Green, "Προστατεύοντας τις θάλασσες", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/69601/michael-j-green/prostateyontas-tis-thalasses?page=show>, 16/08/2018

¹⁰ Michael J. Green, "Προστατεύοντας τις θάλασσες", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/69601/michael-j-green/prostateyontas-tis-thalasses?page=show>, 16/08/2018

Πρωτίστως θα πρέπει να προσαρμόσουν άμεσα το ναυτικό τους δόγμα με τρόπο τέτοιο ώστε να τους επιτρέπεται η αντιμετώπιση της ναυτικής πολιτοφυλακής του Πεκίνου. Παράλληλα η ηγεσία των ΗΠΑ θα πρέπει να δημοσιοποιήσει στοιχεία που θα καταδεικνύουν τον πραγματικό ρόλο της ναυτικής πολιτοφυλακής του Πεκίνου παρ' όλη της άρνηση του να συζητήσει για την ύπαρξη και τους σκοπούς της. Σε τελική ανάλυση οι ΗΠΑ θα πρέπει να απαιτήσουν οι ίδιοι κανόνες που διέπουν τα πολεμικά ναυτικά, τόσο το δικό τους όσο και το κινέζικο, να διέπουν ομοιόμορφα την κινέζικη ακτοφυλακή και την πολιτοφυλακή ώστε να αποφευχθούν κλιμακώσεις που μπορεί να έχουν απρόβλεπτα αποτελέσματα.¹¹

¹¹ Andrew S. Erickson, Conor M. Kennedy, "Οι θαλάσσιες πολιτοφυλακές της Κίνας", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/70870/andrew-s-erickson-kai-conor-m-kennedy/oi-thalassies-politofylakes-tis-kinas>, 16/08/2018

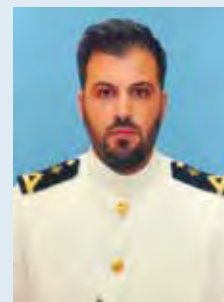
Συνομογραφίες

- ΛΔΚ: Λαϊκή Δημοκρατία Κίνας
- ΚΚΚ: Κομμουνιστικό Κόμμα Κίνας
- PLA: People's Liberation Army
- Ζώνη Αναγνώρισης Αεράμυνας ZAA - Air Defense Identification Zone ADIZ
- SAR: mission (Search and Rescue Mission-Επιχείρηση Έρευνας και Διάσωσης)
- ΑΟΖ: Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη

Βιβλιογραφία

- Michael T. Klare, "Οι ΗΠΑ οδεύουν προς την θάλασσα της νότιας Κίνας", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/69206/michael-t-klare/oi-ipa-odeyoun-pros-tin-thalassa-tis-notias-kinas>
- Andrew S. Erickson, Conor M. Kennedy, "Οι θαλάσσιες πολιτοφυλακές της Κίνας", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/70870/andrew-s-erickson-kai-conor-m-kennedy/oi-thalassies-politofylakes-tis-kinas>
- David A. Welch, "Τι είναι η Ζώνη Αναγνώρισης Αεράμυνας", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/69608/david-a-welch/ti-einai-i-zoni-anagnorisis-aeramynas?page=show>
- Michael J. Green, "Προστατεύοντας τις θάλασσες", Foreign Affairs, <http://www.foreignaffairs.gr/articles/69601/michael-j-green/prostateyontas-tis-thalasses?page=show>

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Ανθυποασπιστής ΗΝ/ΔΒ Θεμιστοκλής Ζανίδης υπηρετεί στη Ν.Δ.Α. Είναι απόφοιτος του τμήματος "Σπουδές στον ελληνικό πολιτισμό" του Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου (ΕΑΠ) και κάτοχος του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης (ΜSc) στις "Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Σπουδές" του Πανεπιστημίου Πειραιά.



Ιστορικά Παραλειπόμενα

Στο σημερινό μας αφιέρωμα περιγράφεται λεπτομερώς το δεύτερο ταξίδι του τότε Προέδρου της Ελληνικής Κυβέρνησης Ελευθέριου Βενιζέλου με το καταδρομικό «ΕΛΛΗ», όπως αντλήθηκε από τις ιδιόχειρες σημειώσεις του Κυβερνήτη του πλοίου Πλωτάρχη Σταματίου Πλατσούκα Β.Ν, οι οποίες τηρούνται στο Ιστορικό Αρχείο της ΥΙΝ και παρατίθενται στο αναγνωστικό μας κοινό, κατόπιν μεταφοράς τους σε δακτυλογραφημένο κείμενο, με επιμέλεια του Αντιναυάρχου ε.α Α. Δημητρακόπουλου Π.Ν.

Βρισκόμαστε στο Δεκέμβριο 1919. Η Ελλάδα έχει βγει πρόσφατα από τον «Μεγάλο Πόλεμο», όπως είχαν αποκαλέσει οι λαοί τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (1914-1918), την πλέον πολύνεκρη πολεμική αναμέτρηση που είχε βιώσει μέχρι εκείνη την εποχή η ανθρωπότητα και η πολιτική της ηγεσία με πρωταγωνιστή τον Ελευθέριο Βενιζέλο, πασχίζει να διεκδικήσει και να κερδίσει τα μεγαλύτερα δυνατά οφέλη από αυτή της τη συμμετοχή, η οποία είχε ως αφετηρία τον Ιούνιο του 1917.

Το καταδρομικό «ΕΛΛΗ», τον Δεκέμβριο του 1919 βρίσκεται στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας και οι επιβαίνοντες τελειόφοιτοι Ναυτικοί Δόκιμοι και ναυτόπαιδες για τον εξάμηνο εκπαιδευτικό πλου, επισκέπτονται στο πλαίσιο εκπαίδευσης, τα συνεργεία του Ναυστάθμου και τη Διεύθυνση Πυροβολικού (σημερινή Διεύθυνση Ναυτικών Όπλων). Δεν έχουν περάσει παρά μερικές ημέρες από τον κατάπλου του πλοίου στην Ελλάδα μετά από προηγούμενη αποστολή στο εξωτερικό (αφορούσε στο πρώτο ταξίδι του Έλληνα Πρωθυπουργού με το «ΕΛΛΗ» από τον Τάραντα της Νότιας Ιταλίας, στον Πειραιά που δημοσιεύτηκε στο προηγούμενο τεύχος του περιοδικού), οπότε λαμβάνεται επείγουσα τηλεφωνική διαταγή για απόπλου μετά διήμερο. Λιμένας απόπλου ο Πειραιάς και κατάπλου ο Τάραντας. Σκοπός του ταξιδιού ήταν η μετακίνηση του Έλληνα Πρωθυπουργού για συμμετοχή σε μεταπολεμική συνδιάσκεψη. Η συμμετοχή του Βενιζέλου στη συνδιάσκεψη αυτή, ήταν κατά τον συγγραφέα εξαιρετικής σημασίας, καθώς στόχος ήταν η διευθέτηση διαφόρων ζητημάτων στρατιωτικής, πολιτικής και διοικητικής φύσης που αφορούσαν κυρίως σε θέματα της Μ. Ασίας και η αντιμετώπιση διαφόρων προβλημάτων που είχαν προκύψει εκεί.

Μέσα από τις γραμμές και αυτού του κειμένου του ναυάρχου Πλατσούκα, αναδύονται αφενός η (σκληρή) καθημερινότητα των ανδρών του πληρώματος του «ΕΛΛΗ» και αφετέρου η άγνωστη για πολλούς πτυχή της προσωπικότητας του Έλληνα Πρωθυπουργού Ελευθέριου Βενιζέλου. Δύο αποσπάσματα του κειμένου του Ναυάρχου Πλατσούκα περιγράφουν χαρακτηριστικά τον κάθε παράγοντα:

-Προετοιμασία έκτακτου απόπλου καταδρομικού «ΕΛΛΗ», μετά μάλιστα από πρόσφατο κατάπλου του πλοίου από λιμάνι του εξωτερικού : “Ήτο Κυριακή και παραταύτα μια εντατική και σπασμωδική προετοιμασία του πλοίου ήρχισε , μολοντί οι πλείστοι των αξιωματικών και το ήμισυ του πληρώματος ήτο εις άδειαν από της μεσημβρίας του Σαββάτου μέχρι της Δευτέρας πρωίας συμφώνως με το επικρατήσαν τούτο έθιμον δια πάντα τα εις Ναυστάθμον εν ενεργεία ορμούντα πλοία. Απεστάλησαν λοιπόν αγγελιοφόροι ίνα τους ειδοποιήσουν εις τας διαφόρους διευθύνσεις τους όπως παρευρεθούν εις τας θέσεις των. Αυτή είναι η ζωή του ναυτικού. **Ποτέ δεν είναι βέβαιος εφόσον υπηρετεί κανείς επί πολεμικού πλοίου εν ενεργεία, πού θα ευρίσκειται την επομένη και επί της υποθέσεως ταύτης πρέπει να κανονίζει τον καθόλου ιδιωτικόν του βίον.....**” Αλήθεια πόσο διαχρονικό και πάντα επίκαιρο είναι το συμπέρασμα αυτό του Ναυάρχου Πλατσούκα!

-Περί της προσωπικότητας, του διορατικού πνεύματος και του χαρακτήρα του Έλληνα Πρωθυπουργού: “ Ο Βενιζέλος ήτο μέγας βιβλιόφιλος..... Προς την απασχόλησίν του ως διανοουμένου εις την ανάγνωσιν διαφόρων βιβλίων, δεν παρέλειπε συγχρόνως και τα καθήκοντα του ως Κυβερνήτη του μεγάλου εθνικού σκάφους, ακόμη και εν πλω ευρισκόμενος..... Ο Βενιζέλος εξεδήλωσεν τον ισχυρόν του πόθον όπως το ζήτημα της διακυμάνσεως του νομίματός μας περιορισθή όσον το δυνατόν εντός περιορισμένων ορίων και διατηρηθεί η ισοτιμία του χρυσού φράγκου με την (χρυσήν) δραχμήν δια περιορισμού της εξαγωγής συναλλάγματος δια την προμήθειαν ειδών πολυτελείας.... Ο Βενιζέλος ήτο λιτός εις την τροφήν του, αρκετήν όμως ώστε να ανταποκρίνεται εις οργανισμόν ακμαίον και υγιήν..... Ημπορεί κανείς να ειπή ότι μάλλον απέτυχεν εις την εκλογήν τινών εκ των συνεργατών του διότι επηρεάζετο από κολακείας. (σημ: μια πιθανή εξήγηση για το πως προέκυψε το εν λόγω θέμα, παρατίθεται από τον συγγραφέα στη συνέχεια του κειμένου:) “ Αφότου ήλθε από την Κρήτην και ανέλαβε την κυβέρνηση του Έθνους, κατά την πρώτην περίοδον του πολιτικού του σταδίου, ο Βενιζέλος ήτο ως γνωστόν ο ισχυρός, ο άκαμπτος, ο μη επηρεαζόμενος από κολακείας, ο άνθρωπος της πυγμής με την πατριωτικήν ιδεολογίαν του , θαυμαζόμενος δια την αμεροληψίαν του .Ένεκα όμως και κατόπιν των πολεμικών γεγονότων και της συνεχούς απασχόλησής του με το εξωτερικόν ζήτημα, είχε χαλαρώσει την επίβλεψίν του εις την Διοίκισιν ,εις την οποίαν μικρόν κατά μικρόν, ενεφανίσθησαν τρωτά..... Δεν απειποιείτο να ακούει την αλήθειαν λεγομένην, χωρίς να παρουσιάση άτοπόν τι. Έπρεπε να εκλεγεί όμως η κατάλληλος προς τούτο ώρα.....” “Όσον αφορά στη συμπεριφορά του επιβαίνοντα στο ΕΛΛΗ έλληνα πρωθυπουργού, μετά το ξέσπασμα κακοκαιρίας, που οδήγησε στον πλου υπό ισχυρή θαλασσοταραχή και μεγάλους κλυδωνισμούς του πλοίου, γράφει χαρακτηριστικά ο ναύαρχος Πλατσούκας : ” Χωρίς να έχει υποστή ο πρόεδρος τον ελάχιστον αντίκτυπον εκ του σάλου του πλοίου, εξέφραζε την εντύπωσιν πόσο καλά εταξίδευε με τέτοιον καιρόν το πλοίον ,επί οποιού άλλο αποτέλεσμα δεν είχαν ο καιρός ή την ελλάτωσιν της ταχύτητος.....”

Όλα τα κείμενα των έξι συνολικά ταξιδιών του Βενιζέλου με το «ΕΛΛΗ», καθώς και πλήθος άλλων γλαφυρών περιγραφών από τη ζωή και τις δυσκολίες διαβίωσης στα πολεμικά πλοία της περιόδου 1892-1920, τις (νικηφόρες για το ελληνικό ναυτικό) πολεμικές εμπειρίες, καθώς και τις γλυκόπικρες αναμνήσεις του από ταξίδια σε ελληνικές και ξένες θάλασσες και λιμάνια, όπως καταγράφηκαν με κάθε λεπτομέρεια από την πένα του Ναυάρχου Πλατσούκα, μπορεί ο κάθε ενδιαφερόμενος να βρει, στο βιβλίο που μόλις κυκλοφόρησε από την ΥΙΝ, με τίτλο «Ταξίδια και πολεμικά γεγονότα. Αναμνήσεις ενός παλαιού Ναυάρχου».

ΕΞΗ ΤΑΞΕΙΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ "ΕΛΛΗΣ", ΜΕ ΤΟΝ ΒΕΝΙΖΕΛΟ



ΑΘΗΝΑΙ
1944

Β'. ΤΑΞΕΙΔΙ

Διά την συμμαχικήν συνδιάσκεψιν τῆς εἰρήνης
1919 - 20

Ἀποπλεύσαντες ἐκ Φαλήρου κατεπλεύσαμεν εἰς Ναύσταθμον ὅπου οἱ Δόκιμοι ἐπεσκέφθησαν τὰ Συνεργεῖα, τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Πυροβολικοῦ, τὸ Μουσεῖον αὐτοῦ, τὰς πυριτιδαποθήκας Λέρου κλπ. καὶ παρηκολούθησαν τὰς διαφόρους ἐργασίας των καὶ τὰ λαμβανόμενα προφυλακτικὰ μέτρα. Κατόπιν οἱ ἀπόφοιτοι Δόκιμοι ἤρχισαν τὰς διαλέξεις αὐτῶν ἐπὶ ἐπιστημονικοῦ θέματος, ἀναλόγως τῆς κλίσεως ἐκάστου πρὸς εἰδικότητα τινά, σύμφωνα πρὸς τὸ νέον ἐκπαιδευτικὸν σύστημα τῆς Ν. Βρετανικῆς ἀποστολῆς, τὸ ὁποῖον διὰ πρώτην φοράν τότε ἐφηρμόσθη ἐπὶ τῆς «Ἑλλης».

Ἐνῶ ὁμως εὐρισκόμεθα εἰς Ναύσταθμον ἐλήφθη ἐπείγουσα τηλεφωνικὴ διαταγὴ τοῦ Ὑπουργείου ὅπως ἡ «Ἑλλη» ἐτοιμασθῇ τάχιστα, καὶ καταπλεύσῃ τὴν πρωΐαν τῆς ἐπαύριον εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, ἵνα ἐπιβῇ αὐτῆς ὁ Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως διὰ Τάραντα. Εἶναι Κυριακὴ καὶ παρὰ ταῦτα μία ἐντατικὴ καὶ σπασμωδικὴ προετοιμασία τοῦ πλοίου ἀρχίζει, μολοντί οἱ πλείστοι τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τὸ ἥμισυ τοῦ πληρώματος εἶναι εἰς ἄδειαν ἀπὸ τῆς μεσημβρίας τοῦ Σαββάτου μέχρι τῆς Δευτέρας πρωΐας, σύμφωνα μὲ τὸ ἐπικρατήσαν τοῦτο ἔθιμον διὰ πάντα τὰ ἐκεῖ ἐν ἐνεργείᾳ ὀρμοῦντα πλοῖα. Ἀποστέλλονται λοιπὸν ἀγγελιοφόροι, ἵνα εἰδοποιήσουν εἰς τὰς διαφόρους διευθύνσεις, ὅπως τὸ ταχύτερον παρευρεθοῦν εἰς τὰς θέσεις των. Αὕτη εἶναι ἡ ζωὴ τοῦ ναυτικοῦ. Ποτέ δὲν εἶναι βέβαιος, ἐφ' ὅσον ὑπηρετεῖ κανεὶς ἐπὶ πολεμικοῦ πλοίου ἐν ἐνεργείᾳ, ποῦ θὰ εὐρίσκηται τὴν ἐπομένην, καὶ ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταύτης πρέπει νὰ κανονίζῃ τὸν καθόλου ἰδιωτικὸν του βίον. Ἐκεῖνος ὁμως ποῦ κατορθώνει τελευταῖος νὰ ἐπιβαινῇ τοῦ πλοίου εἶναι ὁ πολιτικὸς μάγειρος τοῦ κυβερνήτου, ὁ ὁποῖος συνήθως κατὰ τὴν ὥραν τῆς ἀπάρσεως τοῦ πλοίου, θεᾶται ἀναρριχώμενος ἐπ' αὐτοῦ διότι γνωρίζων καλῶς ποῖαν ἀξίαν ἔχει ἢ ἐπαγγελματικὴ του τέχνη, ἐπωφελεῖται τῶν σχετικῶν προνομίων, ποῦ ἡ ἰδιάζουσα θέσις του παρέχει ἐν μέσῳ περιβάλλοντος μὲ τὴν αὐστηρὰν πειθαρχίαν, φιλοδωρούμενος μόνον ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, μὲ τὰ εἰς βάρος του σχετικὰ ναυτικὰ εὐθυμολογήματα. Ἰδοὺ τώρα καὶ ἓνα σχετικὸν ἀπόσπασμα ἀτομικοῦ ἡμερολογίου ἐνός

τῶν τότε ἐν τῷ πλοίῳ ἀποφοίτων Δοκίμων χαρακτηριστικὸν τῆς νέας τῶν ζωῆς, εἰς τὰ θέλητρα τῆς ὁποίας εἶχαν ἀρχίσει νὰ μυηθοῦν. «9 Δεκεμβρίου 1919. Δευτέρα πρωτὶ. Μετβαίνω εἰς τὸν σταθμὸν τοῦ Ἡλεκτρικοῦ Σιδηροδρόμου Ὁμοιοῖας ὅπως κατέλθω εἰς Ναύσταθμον, ληγοῦσης τῆς ἀδείας. Ἐκεῖ αἰφνιδίως πληροφοροῦμαι, ὅτι μετὰ μίαν ὥραν ἀναχωροῦμεν διὰ τὸ Ἐξωτερικὸν μὲ τὸν Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως ἐκ νέου. Ἐκπλήσσομαι καὶ σκέπτομαι τὴν οἰκονομικὴν μου κατάστασιν. Ἀναδιφῶ τὸ πορτοφόλι μου καὶ ἀνευρίσκω δραχ. 11. Τὸ ν' ἀναχώρησι κανεὶς εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν μὲ 11 δραχ. εἶναι κάτι τὸ ἀχαρακτήριστον. Παρηγοροῦμαι ὅμως ταχέως διότι οἱ περισσότεροὶ τῶν συναδέλφων μου δὲν εὐρίσκονται εἰς καλλιτέραν ἐμοῦ κατάστασιν, πληροφορηθέντες καὶ αὐτοὶ αἰφνιδίως τὴν ἀναχώρησιν. Ἀπέναντι πολλῶν μάλιστα ἡ θέσις μου εἶναι οἷα ἡ ἐφοπλιστοῦ!»

Καὶ ἡ αἰφνιδία αὕτη ἀναχώρησις εἶχεν ἀμεσον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς τῶν καταστάσεως, διότι εἰς καμμίαν δοσολημίαν δὲν εὐρίσκοντο μὲ τὸ ταμεῖον τοῦ πλοίου, διὰ προκαταβολὴν χρηματικὴν, ὡς μὴ λαμβάνοντες οὐδενὸς εἴδους μισθόν. 10.30 π. μ. τῆς 9 Δεκεμβρίου 1919.— Ἀποπλέομεν ἐκ Ναυστάθμου καὶ ἀγκυροβολοῦμεν εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Πειραιῶς. Μετ' ὀλίγα λεπτά ἀτμάκατος πλευρίζει εἰς τὴν κλίμακα τοῦ πλοίου, εἰς τὸ μικρὸ «carré» τῆς ὁποίας φαίνεται ὁ Βενιζέλος καθισμένος εἰς μίαν γωνίαν τοῦ καναπέ, ὡς συνηθῶς μὲ τὸ γιακᾶ τοῦ παλτοῦ του σηκωμένο, καὶ διπλωμένος μὲ τὸ κασκόλ του. Πλήθος λέμβων τὸν παρακολουθεῖ, καὶ παρ' ὅλο τὸ δρυμὸ ψῦχος, κόσμος ἐκ τῆς Πειραιῆς ἀκτῆς ἀντιληφθεὶς τὴν διέλευσίν του, προστρέχει καὶ ζητωκραυγάζει φρενιτιωδῶς τὸν πλήρη μυστηρίου πολιτικὸν τοῦτον, λόγῳ τοῦ γοήτρου τὸ ὁποῖον ἐξασκεῖ ἐπ' αὐτοῦ.

Ἄμα τῇ ἀνόδῳ του ἐπὶ τοῦ πλοίου κατευθυνόμεθα εἰς τὸν Ἴσθμὸν τῆς Κορίνθου. Εἶναι μία ψυχρὰ ἡμέρα τοῦ Δεκεμβρίου· ὁ οὐρανὸς βαρὺς, στακτόμαυρος καὶ πένθιμος· ἄνεμος βορειοανατολικὸς πνέει ψυχρὸς, διαπεραστικὸς, ποὺ φέρει μέσα μας βαθεῖά τὸ κρύο· χιονόνερο λεπτὸ συνεχῶς πίπτει ἐκνευριστικόν· μέσα εἰς τὸν Κορινθιακὸν Κόλπον, ποὺ τὰ βουνὰ εἶναι κατὰ τὸ πλεῖστον χιονισμένα, τὸ κρύο καὶ ὁ ἄνεμος εἶναι δυνατώτερα· ἡ ἀτμοσφαῖρα εἶναι ποτισμένη μὲ μιὰ ἐλαφρὰ ὀμίχλη, καὶ ὅλα τὰ πέριξ σκιαγραφοῦνται μὲ μίαν ἀόριστον θαμβὴν σύγχυσιν.

* * *

Ὁ Πρόεδρος κατὰ τὴν ἡμέραν ἐκείνην δὲν ἐξήλθε τοῦ Γραφείου καὶ διήλθεν αὐτὴν ἀναγιγνώσκων τὴν ἱστορίαν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ἔθνους, εἰς γλῶσσαν Ἀγγλικήν καὶ ὅπως μοῦ ἔλεγε τότε

φιλιταῖός του ἐκ τῶν περὶ αὐτόν, ὁ Βενιζέλος κατώρθωσεν ὄχι μόνον ὡς ἐπαναστάτης εἰς τὸ θέρισον τῆς Κρήτης, ἀλλὰ κατόπιν καὶ ὡς Πρωθυπουργὸς τῆς Ἑλλάδος, παρὰ τὰς πολλαπλὰς του ἀσχολίας νὰ ἐξοικονομῇ χρόνον γιὰ νὰ ἐπιδοθῇ μὲ μεγάλην ἐπιμονὴν καὶ ἐπιμέλειαν εἰς τὴν ἐκμάθησιν τῆς Ἀγγλικῆς, ἀπαραιτήτου διὰ τὰς ἀνευ διερμηνέως πολιτικὰς του συνδιαλέξεις.

Ὁ Βενιζέλος ἦτο μέγας βιβλιόφιλος. Βιβλία ἐκ τῆς παγκοσμίου λογοτεχνίας καὶ ἰδίως τῆς νεοελληνικῆς, ἅτινα τοῦ ἀπέστειλον οἱ θαυμασταὶ του συγγραφεῖς, δὲν τὸν ἀφινον ἀδιάφορον, ἀλλὰ τὰ διεξήρχετο μετὰ προσοχῆς, συμπαθῶς διακείμενος ὑπὲρ τῆς δημοτικῆς γλώσσης· καὶ ἐκ τῆς σχετικῆς φιλολογικῆς συζητήσεως ἐφαίνετο πικρακολουθῶν ἐπισταμένως τὴν νεωτέραν ἑλληνικὴν φιλολογίαν, ἀναγνωρίζων ὅτι βαίνει ἐκ παραλλήλου πρὸς τὴν παγκόσμιον· ἀπέθλεπε δὲ εἰς τὴν ἐν τῷ μέλλοντι συγκρότησιν Ἀκαδημίας, καθόσον τότε δὲν εἶχε τὸν ἀπαιτούμενον χρόνον ἵνα ἀσχοληθῇ ἐπὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ. Πολλάκις δὲ ὁ ἴδιος ἐξέλεγεν ἐκ τῆς βιβλιοθήκης τῆς «Ἑλλης» βιβλία τὰ ὁποῖα ἐκίνουν τὸ ἐνδιαφέρον του.

Πρὸς τὴν ἀπασχόλησίν του ὡς διανοουμένου εἰς τὴν ἀνάγνωσιν διαφόρων βιβλίων, δὲν παρέλειπε συγχρόνως καὶ τὰ καθήκοντά του, ὡς Κυβερνήτου τοῦ μεγάλου Ἐθνικοῦ σκάφους, ἄκομη καὶ ἐν πλῶ εὐρισκόμενος. Ὁ ἀσύρματος τῆς «Ἑλλης» μετέδιδε πολλάκις ὁδηγίας εἰς τοὺς ἐν Ἀθήναις ζητήματα δὲ σπουδαιότητος οὐ τῆς τυχοῦσης, εὐρισκον εἰς αὐτόν τὸν αὐστηρὸν ὀξύνοον καὶ ἀκούραστον μελετητὴν· καὶ ἡ μελετηρότης του ἦτο ἐν τῶν κυριωτέρων του γνωρισμάτων. Αἱ ὁδηγίαι ἐπ' αὐτῶν ἀπετέλουν τὴν ἰσχυροτέραν ἐκδήλωσιν τοῦ φωτεινοῦ τοῦ πνεύματος. Ἡ συνομιλία μετὰ τοῦ Προέδρου ἐστράφη εἰς διάφορα θέματα, καὶ ἡ θαλπωρὴ τοῦ γραφείου τοῦ Κυβερνήτου διὰ καλοριφέρ θερμαινόμενου, ἀπετέλει εὐχάριστον καὶ ζωηρὰν τὴν ἀντίθεσιν πρὸς τὰς ἐξω ψυχρὰς πνοὰς τοῦ λυσιπνέοντος ἀνέμου. Λόγου γενομένου περὶ τῆς ἐν Ἑλλάδι πνευματιστικῆς κινήσεως εἶπα εἰς τὸν Πρόεδρον, ὅτι ὁ ποιητὴς Γ. Σουρῆς ἐπίστευεν ἀκραδάντως εἰς τὴν ἐπικοινωνίαν μὲ τοὺς νεκροὺς ὁ δὲ κύκλος του ἀποτελούμενος ἐκ τῶν μᾶλλον διανοουμένων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, ἠσχολεῖτο μὲ τὸ θέμα τοῦτο, διὰ τὸ ὁποῖον ἐξέφραζα ἐνδιασμούς τινάς· καὶ τότε ὁ Πρόεδρος μοῦ ἀπήντησεν, ὅτι δὲν εὐρίσκομαι ἐν ἀπολύτῳ δικαίῳ. Ἀποδίδων δὲ τὴν δέουσαν σημασίαν εἰς τὸ θέμα τοῦτο εὐρισκεν ὅτι ἀρκετὸν ἐνδιαφέρον παρουσιάζει. Ἄς προστεθῇ δὲ τοῦτο: Κάποτε ὁ ἴδιος ὁ Σουρῆς εἰς συνομιλίαν του μοῦ ἔλεγεν ὅτι κατὰ τὴν πνευματικὴν του διέγερσιν ἔθλεπεν ἐνίοτε ὀπτασίας· ὅταν δὲ κάποιος ἐκ τῶν παρισταμένων, ἀπορῶν τὸν ἠρώτησε, διατί τοῦτο δὲν συμβαίνει καὶ εἰς αὐτόν; ὁ ποιητὴς τοῦ ἀπήντησεν «ἀπλούστατα, γι' αὐτὸ πταίει

ἢ ψυχοσύνθεσίς σου». Ἡ συζήτησις περιεστράφη ἀκολουθῶς εἰς τὸ οἰκονομολογικὸν ζήτημα. Ὁ Βενιζέλος ἐξεδήλωσε τὸν ἰσχυρὸν τοῦ πόθου, ὅπως τὸ ζήτημα τῆς διακυμάνσεως τοῦ νομίσματός μας περιορισθῆ ὅσον τὸ δυνατὸν ἐντὸς περιορισμένων ὁρίων καὶ διατηρηθῆ ἢ τότε ἰσοτιμία τοῦ χρυσοῦ φράγκου πρὸς τὴν δραχμὴν διὰ περιορισμοῦ τῆς ἐξαγωγῆς συναλλάγματος διὰ προμήθειαν εἰδῶν πολυτελείας. Σχετικῶς πρὸς τὸ ζήτημα τῶν ἐν Ἑλλάδι βιωτικῶν συνθηκῶν, ἢ σύγκρισίς των πρὸς τὴν Εὐρωπαϊκὴν ζωὴν ἀπετέλει ἐν ἑκ τῶν ἰδιαιτέρων του θεμάτων εἰς τὰ ὅποια ἐνδιέτριβε μὲ εὐχαρίστησιν. Εἰς ὄλην τὴν Εὐρώπην ἔλεγε, τὸ ψωμί τὸ ἄσπρο εἰς ἐλαχίστην ποσότητα δίδεται εἰς τὸ κοινόν, καὶ μάλιστα διὰ δελτίου ἢ ζάκχαρις σπανίζει, ἐνῶ εἰς τὴν Ἑλλάδα οὐδόλως ἐστερήθημεν αὐτῆς. Ἐνθυμοῦμαι πάντοτε τὸ πρῶτον εἰς τὸ πρόγευμα, ὅπου μοῦ ἐδίδαν εἰς τὰ ξενοδοχεῖα, τὰ δύο ὠρισμένα κομμάτια ζάκχαρις. Καὶ εἰς τὸν φωτισμὸν — μοῦ ἔλεγε — ἀκόμη ὑπερτεροῦμεν, διότι εἰς τὴν Εὐρώπην ὑπάρχουν περιορισμοὶ εἰς αὐτόν, ἐνῶ ἐδῶ ἀφθονον φῶς σπαταλάται· διέβλεπε δὲ μικρὰν ὑποτίμησιν τῆς δραχμῆς, λόγῳ τῆς ἐπιζημίου ἐξαγωγῆς συναλλάγματος διὰ προμήθειαν εἰδῶν μὴ ἀπαραιτήτων διὰ τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας τῆς ζωῆς, τονίζων τὸ ἐπερχόμενον κοινωνικὸν κακὸν ἐκ τῆς σπατάλης τῆς τότε ἀναπτυχθείσης καὶ διαρκῶς ἐπιτείνουμένης πολυτελοῦς ζωῆς, ἐξαντλοῦσης τὰ πολύτιμα τοῦ χρυσοῦ ἀποθέματα τῆς χώρας. Κάποτε μάλιστα σὲ κάποιον ἀπὸ τὰ ταξίδια του εἶχε παρτάλαβει μερικὰ παξιμάδια ἀπὸ ἄσπρο ἀλεύρι, παρὰσκευασθέντα ἐπίτηδες ἀπὸ τὴν «Ἑλλην» διὰ τὸ σιδηροδρομικὸν του ταξίδι, καὶ τὰ ὅποια, ὅταν ἔτρωγεν ἐπὶ τῆς «Ἑλλης», ἐθουτοῦσε σ' ἕνα πατήρι μῦρα ἀπὸ τὴν θαυμασίαν ἐκείνην τοῦ Μονάχου, τὴν ὅποιαν τοῦ εἶχαν στείλει ὡς δῶρον ἀπὸ τὴν πρῶτην ποῦ εἶχεν ἐξαχθῆ ἐκ Γερμανίας ἀπὸ τῆς κηρύξεως τοῦ πολέμου, καὶ ἐκ τῆς ὁποίας εἶχε δωρῆσει μερικὰς φιάλας εἰς τὸ κυλικεῖον τῶν ἀξιοματικῶν.

Ὁ Βενιζέλος ἦτο λιτὸς εἰς τὴν τροφὴν του, ἀρκετὴν ὅμως ὥστε ν' ἀνταποκρίνεται εἰς ὀργανισμὸν ἀκμαῖον καὶ ὑγιᾶ. Ἡ μόνη ὥρα ποῦ ἐκάπνιζεν ἦτο μετὰ τὸ γεῦμα ἕνα ποῦρο ἐκλεκτό. Κατὰ τὸ γεῦμα λόγου γενομένου σχετικῶς μὲ τὴν ἐξέλιξιν τοῦ ἐθνικοῦ ζητήματος τοῦ εἶπεν εἰς τῶν συνδαιτημόνων, ὅτι ὁ κόσμος εἶχε πεποιθήσιν εἰς τὸν ἄστέρα του, διαγράφοντα τότε τὴν ἀνιοῦσαν τροχίαν, ὅστις ὑπεράνω του τὸν ὀδηγεῖ, καὶ ὅτι τὰ πάντα ἀναμένει ἀπ' αὐτόν. Καὶ τότε μὲ τὸ χαρακτηριστικὸν του μειδίαμα ἀπίντησεν: «ὅτι καὶ γιὰ διαζύγια ἀκόμη ἔχουν ἀποταναθῆ εἰς ἐμέ, ἵνα συμφιλίωσω ἀνδρόγυνα ὑπὸ συζυγικὴν διάστασιν ζιατελοῦντα».

Καὶ ὅταν ἀφηγούμενος τὰ τῆς διαμονῆς τῆς «Ἑλλης» εἰς

Σμύρνην ἐξέφρασα μίαν γνώμην ὄχι εὐμενῆ ἐπὶ ἐνεργειῶν τινῶν τοῦ Ὑπάτου Ἀρμοστοῦ Στεργιάδη, μὲ διέκοψε κατὰ τρόπον μὴ ἐπιδεχόμενον ἀντίρρησην καὶ μοῦ εἶπεν: «Ἄ! ὁ Στεργιάδης εἶναι λαμπρός». Ἦμπορεῖ κανεὶς νὰ εἰπῆ ὅτι μᾶλλον ἀπέτυχεν εἰς τὴν ἐκλογὴν τινῶν ἐκ τῶν συνεργατῶν του, διότι ἐπιχερᾶζετο ἀπὸ κολακείας καὶ ὁ ἐπιχερᾶσμός οὗτος πιθανὸν νὰ ὀφείλετο εἰς μίαν ψυχικὴν κατάστασιν, προερχομένην ἐκ τῆς μεγάλης, τῆς ἀφαντάστου ἀντιδράσεως τῶν πολιτικῶν του ἀντιπάλων, ἢ ὅποια τοῦ εἶχε δημιουργήσει μίαν ψυχικὴν ἀδυναμίαν, καὶ οὕτως ἐπετύγγανον οἱ κολακεύοντες αὐτόν... Διότι ἀφότου ἦλθεν ἀπὸ τὴν Κρήτην καὶ ἀνέλαβε τὴν Κυβέρνησιν τοῦ ἔθνους κατὰ τὴν πρῶτην ταύτην περίοδον τοῦ πολιτικοῦ του σταδίου ὁ Βενιζέλος, ἦτο γενικῶς, ὡς γνωστόν, ὁ ἰσχυρός, ὁ ἀκαμπτος, ὁ μὴ ἐπιχερᾶζόμενος ἀπὸ κολακείας, ὁ ἀνθρώπος τῆς πυγμῆς, μὲ τὴν πατριωτικὴν ἰδεολογίαν του, ὁ θαυμαζόμενος διὰ τὴν ἀμεροληψίαν του ἕνεκα ὅμως τῶν κατόπιν πολεμικῶν γεγονότων καὶ τῆς συνεχοῦς ἀπασχολήσεώς του μὲ τὸ ἐξωτερικὸν ζήτημα εἶχε χαλαρώσει τὴν ἐπιθλεψίν εἰς τὴν Διοίκησιν, εἰς τὴν ὅποιαν μικρὸν κατὰ μικρὸν ἐνεφάνησαν τρωτὰ καὶ ἐκινδύνευσεν οὕτω ἡ ἐσωτερικὴ Διοίκησις τῶν Φιλελευθέρων νὰ κριθῆ ὡς μὴ ἐπιτυχοῦσα. Διότι αἱ προσπάθειαι τῆς Κυβερνήσεως εἶχον συγκεντρωθεῖ εἰς τὰ μεγάλα ζητήματα τοῦ Ἑλληνισμοῦ πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ὁποίων ὁ Βενιζέλος εἰργάσθη μετὰ σπανίας εὐστοχίας διὰ τῆς πολιτικῆς μεγαλοφυΐας του, τῆς οὐξότητος τῶν βλέψεων, καὶ τῆς βαθείας ἐκ μέρους του γνώσεως τοῦ Ἀνατολικοῦ ζητήματος.

Καὶ δὲν ἐπιχερᾶζετο μόνον ἀπὸ τὰς κολακείας, ἀλλ' ἐδίδε πίστιν καὶ εἰς τὰς ἐντέχνους διαβολὰς τῆς περὶ αὐτὸν κλίμας, ἢ ὅποια, ὡς ἐκ τῶν ὑστέρων ἀπεδείχθη, ὀλεθρίως ἐπέδρασεν ἐπ' αὐτοῦ.

Δὲν ἀπεποιεῖτο ν' ἀκούῃ τὴν ἀλήθειαν λεγομένην χωρὶς νὰ παρουσιάσῃ ἄτοπὸν τι πάντως ἔπρεπε νὰ ἐκλεγῆ ἢ κατάλληλος πρὸς τοῦτο ὥρα ἄλλο ζήτημα ὅμως, ἐὰν τὴν ἐλάμβανεν ἀπαραιτήτως ὑπὸ σημείωσιν, ἢ τῆς ἐδίδεν ἀνάλογον ἐξέλιξιν.

Γὴν δεκάτην νυκτερικὴν ὥραν συνήθως κατεκλίνετο, καὶ ζῶν ὑπὸ αὐστηροῦς ὑγιεινοῦς ὁρους, ἠγείρετο τῆς κλίνης τὴν ἐξδομὴν πρωϊνὴν. Διότι ἡ φύσις τὸν εἶχε προικίσει ἐκτὸς τῶν ἄλλων καὶ μὲ δύο πολύτιμα ἀγαθὰ τὸ μὲν, ὅτι ἐκοιμάτο ἅμα εἶχεν ἀνάγκην ἀναπαύσεως εἰς οἴανδήποτε ὥρα καὶ ὅπουδήποτε, τὸ δὲ, ὅτι δὲν ἔρρεπε πρὸς βλαβερὰς καταχρήσεις πότου καὶ φαγητοῦ, ἀλλὰ διῆγε βίον μὲ ἀξιοπαρατήρητον λιτότητα. Οὐδέποτε ἔμεινε χωρὶς ἀπασχόλησιν καὶ καθ' ἅς ὥρας δὲν εἶχεν ἄλλην τιγὰ, ἔπαιζε σκάκι μὲ τὸν φίλτατόν του ναυτικὸν ἀκόλουθον τῆς Ἀγγλικῆς Πρεσβείας, τὸν συνοδεύοντα αὐτόν κατὰ τὴν εἰς τὸ ἐξω-

τερικόν τότε διαμονήν του· και ἦτο οὗτος τύπος χαριτωμένος πράγματι, με ἀληθινὸ χιοῦμορ, ὀμιλῶν τὴν Γαλλικὴν κατὰ τὴν ἰδιάζουσαν εἰς τοὺς Ἕλληνας προφορὰν· και ὁσάκις ὁ Πρόεδρος κατώρθωνε νὰ περισφίγῃ τὸν βασιλέα τοῦ σκακιού, νὰ κἀνῃ «mat» ἀναφωνῶν τὸ σχετικὸν «au roi» ἔλεγε γελῶν εἰς αὐτόν: «ἰδοὺ ἡ Ἕγγλῖα ἀπεμονώθη».

* * *

Ὁ καιρὸς εἶχε χειροτερεύσει. Μετὰ τὸ Δουκάτον τῆς Λευκάδος ἤρχισεν ὁ σάλος τοῦ πλοίου ἕνεκα τοῦ κυματισμοῦ τῆς Ἀδριατικῆς θαλάσσης Ὁ ἄνεμος πνέων ἀπὸ Β. εἶχε καταστῆ ἰσχυρὸς και δαιμονιωδῶς ἐσύριζεν διὰ μέσου τῆς ἐξαρτίας. Ὅσα ἀντικείμενα δὲν εἶχον στερεωθῆ ἐπιπτον, ὡς ἐκ τοῦ κλυδωνισμοῦ τοῦ σκάφους, δημιουργοῦντα θόρυβον ἀνομοιογενῆ. Παμμεγέθη κύματα θαλάσσης ἐκσπῶντα εἰς τὴν παρεῖαν τῆς «Ἑλλης» και θραυόμενα ἐπ' αὐτῆς, εἰσεχώρουν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος και ἐπὶ τοῦ ὑπερστεγάσματος, και ἐξετέλουν οὕτω πλύσιν τῶν ἐπ' αὐτοῦ λέμβων. Μέγα κῦμα ἐπιπέσαν μεθ' ὁρμῆς ἀπέσπασε τὴν δεξιὰν θυρίδα τοῦ θώρακος τοῦ πρωραίου ταχυβόλου τῶν 105 χιλ. Ἐξελεθὼν τότε ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ὁ Πρόεδρος, ὁ ὁποῖος ἔδειξε θαυμασίαν ἀντοχὴν κατὰ τὴν ἰσχυρὰν ἐκείνην κακοκαιρίαν, σὰν νὰ τὸν εἶχε λικνίσει ἡ θάλασσα τὸ πλεῖστον τῆς ζωῆς του, ἀντελήφθη ἰδίους ὄμμασι πῶς κατώρθωσε τὸ κῦμα ν' ἀποσπάσῃ τὸ ἀρκετὰ μεγάλο μέρος τοῦτο τοῦ προφυλακτῆρος παρ' ὄλο τὸ βῆρος του και τὴν ἰσχυρὰν στερέωσίν του. Καί, χωρὶς νὰ ἔχη ὑποστῆ ὁ Πρόεδρος τὸν ἐλάχιστον ἀντίκτυπον ἐκ τοῦ σάλου τοῦ πλοίου, ἐξέφραζε τὴν ἐντύπωσίν του πόσον καλὰ ἐταξειδεύε με τέτοιον καιρὸν τὸ πλοῖον, και ἐπὶ τοῦ ὁποῖου ἄλλο ἀποτέλεσμα δὲν εἶχεν ὁ καιρὸς αὐτὸς ἢ τὴν ἐλάττωσιν τῆς ταχύτητός του. Ἐπειδὴ δὲ ἡ «Ἑλλη» εἶχε τὰ διαμερίσματα τοῦ Κυβερνήτου και τῶν ἀξιωματικῶν πρὸς τὴν πῶραν κατ' ἐξαίρεσιν ἀπὸ τὰ ἄλλα Ἑλληνικὰ πολεμικὰ (ὡς ναυπηγηθεῖσα εἰς Ἀμερικὴν, ὅπου πολεμικὰ τινὰ οὕτω δοκιμαστικῶς ἐναυπηγήθησαν), ἔδιδεν ἐν καιρῷ γαλήνης εἰς τοὺς εὐρισκομένους εἰς τὰ διαμερίσματα αὐτὰ τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἐταξειδεύεν, ἀλλ' ὅτι ἦτο ἀγκυροβολημένον, καθ' ὅσον δὲν ἠκούετο ὁ θόρυβος τῶν ἐλίκων. Πλησιάζομεν ἤδη πρὸς τὴν ἀκτὴν Καλλιπόλεως και τοῦ ἀνέμου κοπάζοντος, κατεπλεύσαμεν εἰς Τάραντα, ὅπου ὁ Πρόεδρος ἀποβιθασθεὶς ἐπέβη τῆς τακτικῆς ἀμαξοστοιχίας τῆς ἀναχωροῦσης διὰ Ρώμην. Μετὰ παραμονὴν δύο ἡμερῶν ἀπεπλεύσαμεν και κατηθύνθημεν εἰς τοὺς λιμένας Κερκύρας, Ἰθάκης, Ἀργοστολίου, ἐφαρμόζοντες τὸ ἐκπαιδευτικὸν ἐν πλῶ πρόγραμμα τὸσον τῶν

ἐπιβαινόντων τοῦ πλοίου Δοκίμων ὡς και τῶν ναυτοπαίδων. Καί κατόπιν κατεπλεύσαμεν πρὸ τῶν ἑορτῶν τῶν Χριστουγέννων εἰς Ναύσταθμον, ὅπου ἐγένοντο ἐπὶ τῆς «Ἑλλης» αἱ προαγωγικαὶ ἐξετάσεις τῶν Δοκίμων, οἵτινες ἀκολούθως ἀπεβιβάσθησαν μαζί με τοὺς ναυτοπαῖδας.





Αναμνήσεις από τη ζωή στο ΠΝ

Στην ενότητα των αναμνήσεων από το Π.Ν αυτού του τεύχους, παρουσιάζεται το ρεκόρ που έκανε το νεότευκτο υποβρύχιο «ΠΙΠΙΝΟΣ», κατά τη συμμετοχή του σε άσκηση μεταξύ Βρετανικών πλοίων με την ονομασία "Εξόρμηση και επίθεση δια πυροβόλου".

Βρισκόμαστε στο 1943, μεσούντος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Οι Αξιωματικοί και τα πληρώματα των πολεμικών μας πλοίων συνέχιζαν τον αγώνα κατά του Άξονα, ενώ η μητέρα Ελλάδα είχε καταληφθεί από τους εχθρούς. Στο πλαίσιο παραλαβής της νέας μονάδας και της εν πλω εκπαίδευσης (του ήδη έμπειρου από προηγούμενη πολεμική δράση ελληνικού πληρώματος), το «ΠΙΠΙΝΟΣ» θα λάμβανε μέρος σε μια εξειδικευμένη άσκηση υποβρυχίων που είχε θεσπίσει το Βρετανικό ναυτικό για να βελτιώσει μέσα από την ευγενή άμιλλα των συμμετεχόντων πληρωμάτων, τον χρόνο αντίδρασης ενός υποβρυχίου, το οποίο από βάθος 20 μέτρων έπρεπε να αναδυθεί, να επανδρώσει το πυροβόλο του και να εκτελέσει μια βολή επιφανείας κατά ρυμουλκούμενου σκοποσώμου, στον ταχύτερο δυνατό χρόνο.

Το ελληνικό πλοίο συμμετέχοντας για πρώτη φορά σε παρόμοια άσκηση, χάρη στην εμπειρία, τη βαθιά γνώση συμπεριφοράς ενός υποβρυχίου κατά τις διαδικασίες ταχείας κατάδυσης/ανάδυσης από τον Κυβερνήτη και το πλήρωμα, σε συνδυασμό πάντα με το δαιμόνιο της φυλής, κατάφερε να πετύχει ρεκόρ ταχύτερου χρόνου, κατορθώνοντας να εκτελέσει όλες τις παραπάνω κινήσεις, σε μόλις 26 δευτερόλεπτα (έναντι 42 δευτερολέπτων που ήταν το προηγούμενο ρεκόρ), προκαλώντας το θαυμασμό (και το φθόνο) όλων των λοιπών συμμετεχόντων Βρετανικών πληρωμάτων υποβρυχίων.

Το κείμενο αποτελεί απόσπασμα του βιβλίου εκδόσεων του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας, με τίτλο «Τορπίλη νο '89...ΠΥΡ», με συγγραφέα τον αείμνηστο Πλοίαρχο Ηλία Τσουκαλά, μετέπειτα Υπαρχο του θρυλικού υποβρυχίου «ΚΑΤΣΩΝΗΣ».

Η Επιτροπή Σύνταξης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄ ΣΤΗΝ ΑΓΓΛΙΑ ΤΟ 1943/44

Ανάδυση σε 26"

(Ένα άγνωστο ρεκόρ του Υ/Β «Πιπίνος» το 1943)*

Πλησίαζε το τέλος του 1943, ο πόλεμος βρισκόταν στην πιο κρίσιμη καμπή του κι οι ετοιμασίες για την τελική του φάση στο Ζενίθ.

Το υποβρύχιο «Πιπίνος» μόλις είχε καθελκυσθεί απ' τα ναυπηγεία Vickers-Armstrong του Barrow - in- Furness και είχε παραδοθεί στο ελληνικό ναυτικό, που είχε στείλει με την 14η Αποστολή στην Αγγλία πλήρωμα, αποτελούμενο από ένα σύνολο καλά γυμνασμένων και πειθαρχημένων ανδρών και για το οποίο είχε γίνει σχετική επιλογή ανάμεσα στα πληρώματα των ορμούντων στην Βρυτιτό ελληνικών Υ/Β, με βάση το μισό περίπου του Επιτελείου και πληρώματος του Υ/Β «Νηρέας», που έμπαινε τότε σε κατάσταση ενέργειας Β (ακινησία), για εκτέλεση των περιοδικών εργασιών συντήρησης και επισκευής του κουρασμένου υλικού του.

Το επιτελείο του «Πιπίνου» αποτελείται από τους κάτωθι αξιωματικούς, με τους βαθμούς τους οποίους έφεραν τότε:

Κυβερνήτης Αλέξ. Ράλλης πλωτάρχης, Υπαρχος Κ. Λούνδρας υποπλοίαρχος, Γ' Αξ/κός Ι. Πασσάς ανθυποπλοίαρχος, Δ' αξ/κός Κ. Ρουσσέν έφεδρος Σημαιοφόρος, Πρώτος Μηχανικός Α. Κολοκούρης αρχ/στής μηχαν. κι ο Άγγλος Σύνδεσμος W. Webb Lt. RNR.

Μετά την παραλαβή, το Υ/Β «Πιπίνος» απεστάλη στο Greenock της Σκωτίας και εντάχθηκε στον εκεί ορμούντα αγγλικό στολισκό Υποβρυχίων με βάση το συνοδό Υ/Β «Wolf», απ' όπου θα εκτελούσε τις απαραίτητες για ένα καινούργιο υποβρύχιο δοκιμές ασφαλείας και ασκήσεις εκπαίδευσης του πληρώματός του εν πλω.

Μια απ' τις ασκήσεις αυτές ήταν και η «Εξόρμηση κι επίθεση δια πυροβόλου». Εδώ θα πρέπει να κάνουμε μια παρένθεση, για να εξηγήσουμε τι είναι αυτή η άσκηση για ένα Υ/Β. Μ' αυτήν λοιπόν, το Υ/Β θα πρέπει από βάθος 20 μέτρων ν' ανέβει στην επιφάνεια, να βγει από το εσωτερικό του Υ/Β η ομοχειρία του πυροβόλου, να το επανδρώσει, να τ' απασφαλίσει, να το γεμίσει με βλήμα, να το στρέψει κατά του στόχου, να σκοπεύσει και να ρίξει την πρώτη βολή. Ο δε χρόνος όλης αυτής της κίνησης μετράται με χρονόμετρο απ' τη στιγμή που το υψηλότερο μέρος του Υ/Β (το περισκόπιο) αρχίζει να ξενερίζει πάνω απ' την επιφάνεια της θάλασσας, μέχρι την πρώτη βολή...

Κατά σύμπτωση την εποχή εκείνη τα αγγλικά Υ/Β του στολισκού αυτού,

* ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΗ

Το ανωτέρω άρθρο είναι γραμμένο από τον Χ. Κουγιουμτζήλη, που υπηρέτησε ως υπαξιωματικός Σημαιοφόρος στα Υ/Β «Νηρέας» και «Πιπίνος» στην διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, δημοσιεύθηκε δε τον Αύγουστο 1978 στο τεύχος 538 του περιοδικού «Ναυτική Ελλάδα».

εφρόκειτο να εκτελέσουν την εν είδει πρωταθλήματος ετήσια άσκηση «Εξόρμησης πυροβόλου» και κατ' επέκταση στην άσκηση αυτή θα έπαιρναν μέρος και τα ανήκοντα τότε στον στολιστικό συμμαχικά Υ/Β, όπως το δικό μας, δυο γαλλικά, ένα αμερικανικό, κι ένα πολωνικό.

Πραγματικά, την ορισμένη μέρα και ώρα αποπλεύσαμε για την εκτέλεση της άσκησης στην περιοχή του Firth-of-Clyde, αφού σε κάθε Υ/Β επέβη κι ένας Άγγλος Αξιωματικός - Παρατηρητής, για τον έλεγχο της άσκησης.

Τα Υ/Β συνόδευε ένα αγγλικό αντιτορπιλικό, το οποίο διύθυνε την άσκηση και ένα ρυμουλκό που θα έσυρε το σκοπόσιμο, στο οποίο θα διευθύνονταν οι βολές των εκτελούντων την άσκηση Υποβρυχίων.

Έτσι, μετά από πλουν 3 περίπου ωρών η άσκηση άρχισε. Ένα - ένα υποβρύχιο καταδυόταν κι εξορμούσε. Εμείς, με τον «Πιπίνο», λόγω μιας μικρής βλάβης που παρουσιάστηκε στον αριστερό ηλεκτροκινητήρα, απομείναμε να εκτελέσουμε την άσκηση τελευταίοι.

Οι έως τότε πραγματοποιηθέντες χρόνοι ήταν μέτριοι —μεταξύ ενός και δυο λεπτών— πλην ενός αγγλικού Υ/Β το οποίο πέτυχε *νέο ρεκόρ 42" δευτερολέπτων* και για το οποίο οι Άγγλοι πανηγύριζαν.

Τέλος, η βλάβη μας αποκαταστάθηκε. Καταδυθήκαμε σε βάθος 20 μέτρων και η ετοιμασία για την εξόρμηση άρχισε. Η ομοχειρία πήρε θέση στην σκάλα του πυργίσκου κι ο Κυβερνήτης τότε, χτυπώντας το κλάξον «συναγερμού» έδωσε στο Υ/Β ταχεία καθοδική τάση με τους κινητήρες στο «πρόσω - ολοταχώς» και τα πηδαλία βάθους «όλο-κάτω».

Όταν το Υ/Β άρχισε να βυθίζεται γρήγορα, διέταξε «Γενική εκδίωξη». Τα θαλασσέρματα άδειασαν απ' τη θάλασσα που είχαν και γέμισαν αέρα. Το Υ/Β έγινε σα μια φούσκα, που ήθελε ν' ανέβει στην επιφάνεια, αλλά την κρατούσαμε με τη δυναμική ενέργεια των πηδαλίων, σε βάθος. Όταν οι δυο αυτές αντίρροπες δυνάμεις κόντευαν να εξισορροπήσουν, ο Κυβερνήτης διέταξε «Επιφάνεια». Τα πηδαλία βάθους ανέστρεψαν τις θέσεις τους, η δυναμική ενέργειά τους προστέθηκε στη φυσική τάση ανόδου του Υ/Β και το τίναξαν προς την επιφάνεια. Θυμάμαι τον Άγγλο Παρατηρητή με το χρονόμετρο στο χέρι και την σφυρίχτρα στο στόμα, να κοιτάζει με προσοχή για λίγο τα βαθύμετρα, για να βεβαιωθεί ότι φθάσαμε στο βάθος αφητηρίας της άσκησης και να σφυρίζει δίνοντας έτσι το σύνθημα έναρξης, τον δε Κυβερνήτη μας, όταν το Υ/Β ανεβαίνοντας σα βολίδα είχε φτάσει περίπου στα 8 μέτρα, να δίνει την τελική διαταγή «Εξόρμηση».

Με το σύνθημα αυτό ο πρώτος της ομοχειρίας που ήταν στην σκάλα, απασφαλίζει και σπρώχνει με δύναμη το πάμα εξόδου, το οποίο, λόγω του βάρους του θαλασσινού νερού που υπάρχει ακόμα πάνω από το Υ/Β, ανοίγει με δυσκολία και λίγα νερά μπαίνουν μέσα στο Υ/Β, βρέχοντας τους επί της κλίμακας άνδρες της ομοχειρίας, καθώς και τον ευσυνείδητο Άγγλο Παρατηρητή, ο οποίος επέμενε να παρακολουθεί από κοντά όλες τις φάσεις της εξόρμησης, κάνοντάς τον να υποχωρήσει λίγο, για να προστατεύσει το χρονόμετρο του.

Αλλά στο μεταξύ το Υ/Β ξενέρισε κι η ομοχειρία βγαίνοντας στον πυργίσκο πήδηξε στο πυροβόλο, το γέμισε, το έστρεψε, σκόπευσε, κι έριξε την πρώτη βολή με εξαιρετική προσέγγιση στο στόχο.

Και τότε στο Κεντρικό διαμέρισμα του Υ/Β έγινε κάτι το κωμικό! Όλοι είδαμε τον Άγγλο Αξιωματικό - Παρατηρητή, να κοιτάζει το χρονόμετρο του, να τρίβει τα μάτια του, να το ξανακοιτάζει και να ψιθυρίζει «*απίστευτο, 26" δευτερόλεπτα μόνο!*», και ν' ανεβαίνει τρέχοντας στον πυργίσκο, για να συγχαρεί τον Κυβερνήτη μας. Στη συνέχεια ήρθαν και τα επιβεβαιωτικά συχαρητήρια τηλεγραφήματα απ' τον Άγγλο Διοικητή Υ/Β και τους Κυβερνήτες των άλλων Υ/Β.

Δεν θα ξεχάσω εξάλλου τη χαρά του Άγγλου Συνδέσμου μας ανθυποπλοίαρχου Webb, που πανηγύριζε θεωρώντας τον εαυτό του υπερίφανο επειδή υπηρετούσε στο Υ/Β μας. Κι όταν επιστρέψαμε στη Βάση μας, στο συνοδό Υ/Β «Wolf», μας έκανε δώρο σε κάθε άνδρα της ομοχειρίας από μια κούτα εγγλέζικα τσιγάρα και σοκολάτες.

Μετά λίγες μέρες μας είπε, ότι έξω απ' το γραφείο του Διοικητή Υ/Β, στο συνοδό «Wolf», υπάρχει ένα μεγάλο κύπελλο στο οποίο κολλάνε την πλακέτα με το όνομα του Υ/Β, τον χρόνο τον οποίο πέτυχε και την ημερομηνία, *για κάθε νέο ρεκόρ*, κι ότι τώρα υπήρχε κολλημένη κι η πλακέτα με το όνομα του Υ/Β μας και *τον καταπληκτικό χρόνο των 26"*, ο οποίος θα έμενε για πολλά χρόνια χωρίς να καταρριφθεί!

Από δε το επόμενο πρωϊνό και επί δίωρο περίπου κάθε μέρα, για αρκετό χρονικό διάστημα, οι ομοχειρίες των ορμούντων αγγλικών Υ/Β εκτελούσαν συνεχώς εξορμήσεις πυροβόλου για άσκηση, χωρίς βέβαια να ρίχνουν και πραγματική βολή, την οποίαν ευχαρίστως θα έριχναν κατ' επάνω μας, για την ταλαιπωρία την οποίαν υφίσταντο, λόγω του ακαταμάχητου χρόνου-ρεκόρ μας!





Ειδήσεις από το Περισκόπιο

Σύνταξη ειδήσεων: Ιωάννης Σ. Θεοδωράτος

ΗΠΑ

9 Απριλίου.

Το Κέντρο Ναυτικού Πολέμου Επιφανείας (Naval Surface Warfare Center NSWC, Carderock Division) του Αμερικανικού Ναυτικού αποδέσμευσε οπτικοακουστικό υλικό στο οποίο εμφανίζεται μεταξύ άλλων και ένα προηγμένης σχεδίασης υδροπτερυγο ειδικών επιχειρήσεων σε φάση δοκιμών. Πρόκειται για ένα σκάφος μικρών διαστάσεων σχεδιασμένο για επιχειρήσεις διείσδυσης ικανό να αναπτύσσει υψηλές ταχύτητες με τη βοήθεια ειδικών πεδίων και τη χρήση συνθετικών υλικών. Το Αμερικανικό Ναυτικό έχει αποκτήσει σχετική εμπειρία στη χρήση υδροπτερυγών όταν κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου επιχειρούσε με τα περιπολικά σκάφη PHM (Patrol Hydrofoil Missile) τύπου Pegasus της Boeing Marine Systems.

ΤΟΥΡΚΙΑ

01 Ιουλίου.

Πολύ σημαντικές αποδεικνύονται οι σχέσεις Τουρκίας και Γερμανίας στον τομέα μεταφοράς τεχνολογίας και προμήθειας οπλικών συστημάτων. Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιοποιήθηκαν και αφορούν το πρώτο τετράμηνο του 2019, οι Τουρκικές Ένοπλες Δυνάμεις εισήγαγαν στρατιωτικό υλικό αξίας 184,1 εκατομμυρίων ευρώ από τη Γερμανία. Μάλιστα σε σχετική ερώτηση κοινοβουλευτικού ελέγχου στην

γερμανική βουλή η Τουρκία καταλαμβάνει την πρώτη θέση σε επίπεδο προμηθείας γερμανικού εξοπλισμού και τεχνολογίας. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στο γεγονός ότι η συντριπτική πλειοψηφία αφορά την εξαγωγή ναυτικών συστημάτων. Συγκεκριμένα όλες οι ενδείξεις εστιάζονται ότι οι άδειες εξαγωγής αφορούν υλικά για το πρόγραμμα ναυπήγησης των έξι υποβρυχίων Type 214 κλάσης Reis τρία εκ των οποίων τελούν σε διάφορα στάδια κατασκευής σε συνεργασία με την Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS). Την ίδια περίοδο αυξάνονται στο εσωτερικό της Γερμανίας αλλά και της ΕΕ οι φωνές οι οποίες κατηγορούν το Βερολίνο και την γερμανική κυβέρνηση ότι ενισχύει ποιοτικά και ποσοτικά τον νέο-οθωμανικό αναθεωρητισμό. Επισημαίνεται ότι το Τουρκικό Ναυτικό έχει επενδύσει σε εξαιρετικά φιλόδοξα προγράμματα στον τομέα των υποβρυχίων επανδρωμένων και μη, των ναυτικών όπλων, των αισθητήρων και των επιμέρους συστημάτων τους, αναπτύσσοντας εγχώρια τεχνολογία οι βασικές παράμετροι της οποίας παρέχονται και προέρχονται από την Γερμανία.

16 Ιουλίου.

Στο πλαίσιο της στενής στρατιωτικής συνεργασίας μεταξύ Τουρκίας και Αλβανίας το αρματαγωγό «Bayraktar» (L-402) κατέπλευσε στο Δυρράχιο για ολιγοήμερη επίσκεψη. Οι αλβανικές αρχές δέχτηκαν με τιμές την τουρκική αποστολή, την οποία υποδέχθηκε και ο ακόλουθος άμυνας (AKAM) της τουρκικής πρεσβεί-

Το αρματαγωγό «Bayraktar» (L-402)



ας. Την αποστολή στην οποία περιλαμβάνονται 400 σπουδαστές από τις ναυτικές ακαδημίες επισκέφθηκαν μέλη των Αλβανικών Ενόπλων Δυνάμεων και εκπρόσωποι τοπικών αρχών. Η επίσκεψη του τουρκικού πλοίου εντάσσεται στον σχεδιασμό της Διοίκησης Ναυτικών Δυνάμεων της Τουρκίας με σκοπό την επίδειξη σημαίας και την παρουσία νεότευκτων και μη μονάδων επιφανείας και υποβρυχίων σε αλβανικούς λιμένες. Η στρατιωτική συνεργασία μεταξύ των δύο ναυτικών χωρών έχει προσλάβει στρατηγική διάσταση καθώς μετά από την άδεια δημιουργίας στρατιωτικής διευκόλυνσης, η τουρκική διείσδυση προσλαμβάνει διάφορες μορφές σε στρατιωτικό, πολιτιστικό και οικονομικό επίπεδο. Πέραν από την καθιερωμένη ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, οι σπουδαστές που επιβαίνουν στο αρματαγωγό έχουν την ευκαιρία να βελτιώσουν γνώσεις και δεξιότητες, συμβάλλοντας και στην προβολή ισχύος της Τουρκίας. Η Άγκυρα προσβλέπει στην αύξηση της επιρροής της στον περιβάλλοντα γεωπολιτικό χώρο εργαλειοποιώντας ανάλογα με την χώρα την οθωμανική κληρονομιά ή την οικονομική διείσδυση. Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η συμφωνία της

τουρκικής κοινοπραξίας TAIS (αποτελούμενη από πέντε ναυπηγεία) με την Ινδία, η οποία αφορά τη ναυπήγηση πέντε πετρελαιοφόρων υποστήριξης για το Ινδικό Ναυτικό. Η σύμβαση ύψους 2,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων είναι οκταετούς διάρκειας και αφορά ναυπήγηση σκαφών εκποτίσματος 45.000 τόνων. Το σκάφος θα φέρει δύο πυροβόλα CIWS για εγγύς αντιβληματική προστασία και μεταξύ άλλων θα μπορεί να φέρει και σκάφη τύπου RHIB. Πρόκειται για μια πολύ σημαντική επιτυχία της τουρκικής ναυπηγικής βιομηχανίας και μάλιστα με αποδέκτη έναν πελάτη, ο οποίος είναι στρατηγικός αντίπαλος του Πακιστάν.



Καλλιτεχνική απεικόνιση της σχεδίασης της TAIS για το νέο πετρελαιοφόρο στόλου του Ινδικού Ναυτικού.



Το πυρηνοκίνητο υποβρύχιο-βαθυσκάφος «Losharik» σε καλλιτεχνική απεικόνιση της ιστοσελίδας Covert Shores (www.hisutton.com)

ΡΩΣΙΑ

25 Ιουλίου.

Παρουσία του προέδρου της Ρωσικής Ομοσπονδίας Βλαδίμηρου Πούτιν εορτάστηκε στην Αγία Πετρούπολη η «Ημέρα του Ναυτικού» (πρόκειται για πενήντημερο εορτασμό διάρκειας από 21-25 Ιουλίου). Ο Ρώσος πρόεδρος επιθεώρησε τα πολεμικά πλοία που συμμετείχαν στον καθιερωμένο πλου-παρέλαση στον ποταμό Νέβα. Συνολικά μετείχαν 43 μονάδες επιφανείας και υποβρύχια, 41 αεροσκάφη και ελικόπτερα, ενώ παράλληλα κατέπλευσαν ναυτικές μονάδες από την Κίνα, τις Φιλιππίνες, το Βιετνάμ και την Ινδία. Φέτος συμπληρώθηκαν 80 έτη (22/06/1939) από την καθιέρωση της ημέρας επί ΕΣΣΔ, η οποία στη συνέχεια διεκόπη (01/10/1980) και επανακαθιερώθηκε το 2013. Η ημέρα του Ναυτικού εορτάστηκε μεταξύ άλλων και στην Σεβαστούπολη παρουσία του πρωθυπουργού Μεντβέντεφ, όπου στο πλαίσιο ειδικής τελετής υψώθηκε η σημαία του θωρηκτού του Αυτοκρατορικού Ρωσικού Ναυτικού «Imperatritsa Mariya». Ωστόσο το εορταστικό πνεύμα επισκιάστηκε από το σοβαρότατο δυ-

στύχημα του πυρηνοκίνητου βαθυσκάφους AC-31 «Losharik» το οποίο έλαβε χώρα την 1η Ιουλίου με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 10 άτομα. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που δημοσιεύθηκαν στη συνέχεια στα εγχώρια και διεθνή μέσα στο υποβρύχιο προκλήθηκε πυρκαγιά, την οποίαν προσπάθησαν να θέσουν υπό έλεγχο χωρίς επιτυχία τα μέλη του πληρώματος ακολουθώντας την προβλεπόμενη διαδικασία. Ρωσικά μέσα αποκάλυψαν ότι το πλήρωμα μπορούσε να εγκαταλείψει εγκαίρως το υποβρύχιο και να μεταφερθεί με ασφάλεια στο παραπλέοντα σκάφος, όπου βρισκόταν και το αναπληρωματικό πλήρωμα. Ωστόσο αρχικά ακολούθησαν εντολές προσπαθώντας να κατασβέσουν την φωτιά χρησιμοποιώντας τα μέσα πυρόσβεσης, τα οποία – όπως αποκαλύφθηκε μετά από το δυστύχημα – χρησιμοποιήθηκαν για 40 λεπτά και στη συνέχεια εξαντλήθηκαν χωρίς να επιφέρουν αποτέλεσμα. Η πυρκαγιά μαινόταν ανεξέλεγκτη και όταν έφθασε στον χώρο των συσσωρευτών προκλήθηκε έκρηξη, ενώ είχε διαταχθεί τελικά η εγκατάλειψη του σκάφους γεγονός που επέτρεψε τη διάσωση έξι μελών. Το δυστύχημα έλαβε χώρα στο πε-



Σκάφος κλάσης Interceptor HS132 κατά τη διάρκεια δοκιμών εν πλω

δίο ασκήσεων του Βόρειου Στόλου στον κόλπο Μοτόφσκι στην Θάλασσα του Μπάρεντς, όπου το βαθυσκάφος ελάμβανε δείγματα από τον υποθαλάσσιο βυθό.

Το AC-31 (Project 10831) είναι ένα υποβρύχιο-βαθυσκάφος ειδικού σκοπού το οποίο υπάγεται στη Διεύθυνση Ερευνών Βαθέων Υδάτων, η οποία με τη σειρά της αναφέρεται στην Ρωσική Διεύθυνση Πληροφοριών. Επιχειρεί με τη συνεργασία υποβρυχίου-φορέα, συνήθως τροποποιημένου πυρηνοκίνητου υποβρυχίου κλάσης Delta III. Η ναυπήγησή του ξεκίνησε το 1988, αλλά λόγω της κατάρρευσης της ΕΣΣΔ η καθέλκυσή του ολοκληρώθηκε το 2003. Πρόκειται για άκρως απόρρητο σκάφος για το οποίο εκτιμάται ότι είναι μήκους 60-70 μέτρων και εκτοπίσματος 2.300 τόνων (σε κατάδυση). Για την πρόωσή του χρησιμοποιεί πυρηνικό αντιδραστήρα E-17 ενώ το πλήρωμα αποτελείται μάλλον από 25 αξιωματικούς και υπαξιωματικούς (πλήρης σύνθεση). Ελάχιστες πληροφορίες υπάρχουν σχετικά με την δομή και την αντοχή του ανθεκτικού κελύφους του υποβρυχίου-βαθυσκάφους, το μέγιστο βάθος καταδύσεως του οποίου είναι απόρρητο. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2012 κατεγράφη παρουσία του στον Αρκτικό Ωκεανό σε βάθος τουλάχιστον 2.000 μέτρων.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

26 Ιουλίου.

Το Σαουδαραβικό Ναυτικό υλοποιεί φιλόδοξα ναυπηγικά προγράμματα προετοιμαζόμενο να ανταποκριθεί στις επιχειρησιακές απαιτήσεις, οι οποίες έχουν τεθεί από την ηγεσία της χώρας

σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Vision 2030. Δαπανώντας πολύ μεγάλα ποσά οι Σαουδαραβες σχεδιάζουν να αναδειχθούν στην ισχυρότερη ναυτική δύναμη της περιοχής, όπως οραματίζεται ο ισχυρός άνδρας και διάδοχος του θρόνου πρίγκιπας Μπιν Σαλμάν. Ένα από τα ναυπηγικά προγράμματα αφορά την προμήθεια 39 ταξέων σκαφών τύπου HS132 Interceptor της CMN (Constructions Mécaniques de Normandie), με σκοπό την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου, της παράνομης διακίνησης ανθρώπων και της πειρατείας. Στο πλαίσιο αυτό στις εγκαταστάσεις της CMN στο Χερβούργο καθελκύστηκαν τα δύο πρώτα πλοία εκ των 20 συνολικά που θα ναυπηγηθούν στην Γαλλία, ενώ τα υπόλοιπα 19 στα σαουδαραβικά ναυπηγεία Zamil Offshore Services, όπως ορίζει το συμβόλαιο αγοράς ύψους 480 εκατομμυρίων δολαρίων που υπεγράφη τον Απρίλιο του 2018. Το σκάφος είναι κατασκευασμένο από αλουμίνιο και μπορεί να αναπτύσσει μέγιστη ταχύτητα 43 κόμβων (αυτονομία 580 ναυτικά μίλια με ταχύτητα 33 κόμβων) διαθέτει πλήρωμα 12 ανδρών ενώ μπορεί να μεταφέρει έως 64 άτομα στο πλαίσιο επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης SAR (Search and Rescue). Στον οπλισμό περιλαμβάνονται ένα σταθεροποιημένο τηλεχειριζόμενο πύργο πυροβόλου των 20 χιλιοστών και δύο πλευρικά πολυβόλα των 12,7 χιλιοστών. Στους αισθητήρες περιλαμβάνονται ραντάρ ναυτιλίας, δορυφορική ζεύξη, ΕΟ σύστημα παρατήρησης, σύστημα C2. Στην τελετή παρέστη ο αρχηγός του Ναυτικού της Σαουδικής Αραβίας αντιναύαρχος Αλ Γκαφαίλι, ο οποίος μεταξύ άλλων εξήρε τη συνεργασία των δύο χωρών μέσω της CMN, καθώς στο Χερβούργο ναυπηγούνται τρεις πυραυλάκατοι τύπου Combattante FS56.



Αυτοί που έφυγαν

Αποστρατείες

Αποστολές - Εκδηλώσεις

Βιβλιοπαρουσιάσεις

Δωρεές

Συνδρομές



Δελτίο Ενημέρωσης

ΑΥΤΟΙ ΠΟΥ ΕΦΥΓΑΝ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/Β3

Αντιναύαρχος ε.α. Νικόλαος Κατσαρός ΠΝ Επίτιμος Αρχηγός Στόλου

Απεβίωσε την 30η Ιουλίου 2019. Γεννήθηκε το 1945 στην Αθήνα. Το 1962 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1999 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποναύαρχος ε.α. Βασίλειος Πατέλης ΠΝ

Απεβίωσε την 22η Ιουνίου 2019. Γεννήθηκε το 1934 στο Ν. Αττικής. Το 1952 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1981 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποναύαρχος (ΥΙ) ε.α. Χριστόδουλος Λαδάς ΠΝ

Απεβίωσε την 7η Αυγούστου 2019. Γεννήθηκε το 1943 στην Αθήνα. Το 1961 εισήλθε στη ΣΣΑΣ και το 2001 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αρχιπλοίαρχος ε.α. Γεώργιος Σκέντζος ΠΝ

Απεβίωσε την 18η Μαΐου 2019. Γεννήθηκε το 1940 στην Αθήνα. Το 1956 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1986 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αρχιπλοίαρχος (Μ) ε.α. Δημήτριος Πουλής ΠΝ

Απεβίωσε την 31η Μαΐου 2019. Γεννήθηκε το 1937 στην Αθήνα. Το 1954 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1984 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος (Ε) ε.α. Χρήστος Καρυστινός ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Ιουνίου 2019. Γεννήθηκε το 1968 στον Πειραιά. Το 1982 εισήλθε στη ΣΜΥΝ και το 2018 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α. Αθανάσιος Γεωργουλέας ΠΝ

Απεβίωσε την 22η Ιουνίου 2019. Γεννήθηκε το 1964 στον Ν. Μεσσηνίας. Το 1982 εισήλθε στη ΣΜΥΝ και το 2013 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α. Νικόλαος Δημητρόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 7η Ιουνίου 2019. Γεννήθηκε το 1933 στον Ν. Μεσσηνίας. Το 1954 κατετάγη στο ΠΝ ως Μόνιμος Υποκελευστής Β' (ΤΟΡΠ) και το 1984 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α. Γεώργιος Οικονόμου ΠΝ

Απεβίωσε την 25η Μαΐου 2019. Γεννήθηκε το 1933 στο Μεσολόγγι Ν. Αιτωλοκαρνανίας. Το 1954 κατετάγη στο ΠΝ ως Μόνιμος Υποκελευστής Β' (ΔΙΑΧ) και το 1984 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α. Αθανάσιος Παπαδόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 20η Ιουλίου 2019. Γεννήθηκε το 1944 στον Ν. Δράμας. Το 1959 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1994 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α. Ιωάννης Καταραχιάς ΠΝ

Απεβίωσε την 14η Μαΐου 2019. Γεννήθηκε το 1941 στον Ν. Καρδίτσας. Το 1957 κατετάγη στο ΠΝ ως Μαθητής Τεχνίτης και το 1991 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης ε.α. Κωνσταντίνος Αλεξανδρόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 12η Ιουλίου 2019. Γεννήθηκε το 1935 στην Αθήνα. Το 1952 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1976 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α. Βασίλειος Δαμουράς ΠΝ

Απεβίωσε την 1η Ιουνίου 2019. Γεννήθηκε το 1943 στον Ν. Μεσσηνίας. Το 1957 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1987 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α. Ξενοφών Κοσμίδης ΠΝ

ΑΥΤΟΙ ΠΟΥ ΕΦΥΓΑΝ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/Β3

Απεβίωσε την 26η Ιουνίου 2019. Γεννήθηκε το 1933 στον Ν. Αττικής. Το 1950 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης Μαθητής Τεχνίτης (Τ/ΠΥΡ) και το 1985 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α. Αλέξανδρος Ρούσπς ΠΝ

Απεβίωσε την 20η Ιουλίου 2019. Γεννήθηκε το 1969 στον Ν. Αττικής. Το 1986 εισήλθε στη ΣΜΥΝ και το 2012 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α. Πέτρος Τριδήμας ΠΝ

Απεβίωσε την 21η Ιουνίου 2019. Γεννήθηκε το 1941 στη ν. Άνδρο Ν. Κυκλάδων. Το 1958 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1994 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α. Κωνσταντίνος Κοτρώζος ΠΝ

Απεβίωσε την 10η Ιουλίου 2019. Γεννήθηκε το 1948 στο Ν. Ευβοίας. Το 1962 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1989 τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α. Βασίλειος Κυπραίος ΠΝ

Απεβίωσε την 23η Ιουνίου 2019. Γεννήθηκε το 1945 στο Ν. Αττικής. Το 1958 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1986 τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α. Νικόλαος Στεργίου ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Ιουλίου 2019. Γεννήθηκε το 1940 στο Ν. Αττικής. Το 1955 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1983 τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α. Γεώργιος Τρύφος ΠΝ

Απεβίωσε την 5η Ιουλίου 2019. Γεννήθηκε το 1934 στη Δράμα. Το 1954 κατετάγη στο ΠΝ ως

Ναύτης Πρότακτος (ΤΗΛ) και το 1981 τέθηκε σε αποστρατεία.

Σημαιοφόρος (Ε) ε.α. Βασίλειος Κουνδουράκης ΠΝ

Απεβίωσε την 11η Μαΐου 2019. Γεννήθηκε το 1943 στον Ν. Χανίων ν. Κρήτης. Το 1957 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1983 τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυπασπιστής (ΗΛ) ε.ε. Μιχαήλ Καλιότσος ΠΝ

Απεβίωσε την 19η Μαΐου 2019. Γεννήθηκε το 1973 στην Αθήνα. Το 1992 κατετάγη στο ΠΝ ως ΕΠΥ (ΗΛ). Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στη ΓΕΝ/ΔΚΒ.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α. Σπυρίδων Κεραμυδάς ΠΝ

Απεβίωσε την 19η Μαΐου 2019. Γεννήθηκε το 1938 στον Πειραιά. Το 1953 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης Β' Μαθητής Τεχνίτης και το 1986 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αρχικελευστής (Τ/ΟΠΛ/ΠΜ) ε.ε. Μηνάς Καμαράτος ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Ιουνίου 2019. Γεννήθηκε το 1991 στο Ν. Αττικής. Το 2008 εισήλθε στη ΣΜΥΝ. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στη ΔΥΚ.

Κελευστής (Τ/ΜΗΧ/ΜΕΚ) ε.ε. Όθων Καποκάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 15η Ιουλίου 2019. Γεννήθηκε το 1983 στο Ν. Χανίων ν. Κρήτης. Το 2010 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης ΕΠ.ΟΠ. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο ΝΚ/ΔΤ.

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

ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΕΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/Β3

- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Αντιναύαρχος Μάχιμος** Ιωάννης Κορακάκης, διατηρώντας τον τίτλο του Επίτιμου Διευθυντού Α' κλάδου του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Αντιναύαρχος Μάχιμος** Ευθύμιος Μικρός, διατηρώντας τον τίτλο του Επίτιμου Διοικητού Διοίκησης Ναυτικής Εκπαίδευσης
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Αντιναύαρχος Μάχιμος** Γεώργιος Πελεκανάκης, διατηρώντας τον τίτλο του Επίτιμου Διοικητού Σχολής Ναυτικών Δοκίμων
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Αντιναύαρχος Μάχιμος** Σταύρος Μπάνος, διατηρώντας τον τίτλο του Επίτιμου Διευθυντού Εθνικού Κέντρου Επιχειρήσεων του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Αντιναύαρχος Οικονομικός** Νικόλαος Χριστόπουλος, διατηρώντας τον τίτλο του Επίτιμου Διευθυντού Οικονομικών Υπηρεσιών και Οικονομικής Επιθεώρησης Πολεμικού Ναυτικού
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Αντιναύαρχος Υγειονομικού/Ιατρός** Αναστάσιος Σπανός, διατηρώντας τον τίτλο του Επίτιμου Διευθυντού Υγειονομικού Γενικού Επιτελείου Ναυτικού
- Τέθηκαν σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσαντες την σταδιοδρομία τους οι παρακάτω **Υποναύαρχοι**:
Μάχιμοι: Ιωάννης Κοντούλης, Γεώργιος Αγραφιώτης, Βασίλειος Κασικάς, Ανδρέας Βέττος, Δημήτριος Αντωναράκος
Μηχανικοί: Θεόδωρος Κοσιάδης, Παναγιώτης Λέκκας
Οικονομικοί: Βασίλειος Μπουλάκος
- Τέθηκαν σε αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσαντες την σταδιοδρομία τους οι παρακάτω **Αρχιπλοίαρχοι**:
Μάχιμοι: Σπυρίδων Μανωλάκης, Μιχαήλ Γατσούνης, Νικόλαος Φώσκολος, Νικόλαος Τετραδάκος, Γεώργιος Σταυρόπουλος, Δημήτριος Δημητρίου
Μηχανικός: Γεώργιος Γραμμένης
Υγειονομικού/Ιατρό: Αναστάσιος Τζωρτζίνης
- Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Αρχιπλοίαρχος Οικονομικός** Νικόλαος Μανταλής
- Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλοίαρχος Μάχιμος** Γεώργιος Πελεκάνος
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Πλοίαρχος Μάχιμος** Δημήτριος Τσάφας
- Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσαντες την σταδιοδρομία τους οι παρακάτω **Πλοίαρχοι (Ε):** Γεώργιος Κυρόπουλος, Κωνσταντίνος Κωστόπουλος
- Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Πλοίαρχοι (Ε):** Θεόδωρος Χατζηνάνος, Χαράλαμπος Σκλαβούνος, Ηρακλής Κουτσορινάκης, Αθανάσιος Κοκκωνάς, Σπυρίδωνας Ζαχαριουδάκης, Στέφανος Κωνσταντόπουλος, Νικόλαος Αλαγιάννης, Αντώνιος Αρβανιτάκης, Γεώργιος Παπαδημητρίου, Αθανάσιος Γατίδης, Εμμανουήλ Καπετανάκης, Ευάγγελος Γεωργόπουλος, Νικόλαος Χατζηδάκης, Γεώργιος Παρράς, Νικόλαος Ντίγκος, Αντώνιος Τζανακόπουλος, Γεώργιος Βιλλιιώτης, Σταμάτιος Δρίβας, Μαρίνος Χουλιάκης, Μιχαήλ Γιαννακούδης, Χρήστος Ορέσκος, Αναστάσιος Καλογιάννης, Στυλιανός Παρωτίδης, Παναγιώτης Παπασαρουχάς, Ελευθέριος Κατσιαούνης, Βασίλειος Μαρκίδης,

ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΕΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/Β3

- Σπυρίδωνας Καραντάκης, Νικόλαος Λάσκος, Γεώργιος Μάρκου, Εμμανουήλ Παπαδάκης.
- Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι (Ε):** Αθανάσιος Κωτσάδης, Θεόδωρος Κρυάδας, Βασίλειος Μαρσέλος, Μάρκος Παπαδόπουλος, Αθανάσιος Νάννος, Σπυρίδωνας Παπανελόπουλος
- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Αντιπλοίαρχοι**:
Μάχιμοι: Δημήτριος Κότσης, Διονύσιος Γραμμένος
Μηχανικοί: Νικόλαος Φουγίας
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία του ο **Αντιπλοίαρχος (Ε)** Κωνσταντίνος Κατσιούλας
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Πλωτάρχης Μάχιμος** Νικόλαος Ξύγκης, αποστρατεία λογιζομένη από 13 Απριλίου, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε.
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Πλωτάρχης (Ε)** Σπυρίδων Κοντζαναστάσσογλου, αποστρατεία λογιζομένη από 12 Απριλίου, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε.
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Πλωτάρχης (Ε)** Παναγιώτης Σκαρναβής
- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Πλωτάρχες**:
Μάχιμοι: Πολυχρόνης Καπαλίδης
Μηχανικός: Δημήτριος Σαγίρης
- Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Πλωτάρχες (Ε):** Κωνσταντίνος Λεσιώτης, Γεώργιος Μανουσάκης, Κωνσταντίνος Αγγελάκης, Δημήτριος Μερτζάνης
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ως ευδοκίμως τερματίσας την σταδιοδρομία της η **Πλωτάρχης (Ε)** Δήμητρα Συλβεστριάδου
- Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Υποπλοίαρχος Μάχιμος** Ιωάννης Παράσχος
- Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Ανθυποπλοίαρχος (Ε)** Ευάγγελος Δημητρίου
- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές ΕΜΘ:** Ματθαίος Τσιτριδής (Τ/ΣΥΝ-ΕΦ), Παύλος Κουτσιδής (Τ/ΗΝ-ΔΒ)
- Τέθηκαν σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές:** Βασιλική Ζουζούνη (ΔΙΑΧ), Δήμος Καρράς (ΗΛ/ΗΤ), Ελένη Καραμήτσου (ΔΙΑΧ), Μιχαήλ Καλιότσος (ΗΛ), Χρήστος Μαρίνης (ΕΣΧ)
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Αρχικελευστής (ΕΠ.ΟΠ)** Ιωάννης Αλεξανδρίδης (ΑΡΜ)
- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Αρχικελευστές (ΕΠ.ΟΠ):** Γεώργιος Μπίνος (Τ/ΟΠΛ/ΠΜ), Θεόδωρος Καρακώστας (ΑΡΜ)
- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Αρχικελευστές (ΕΠ.ΟΠ):** Εμμανουήλ Πετράκης(Τ/ΜΗΧ), Παναγιώτης Συμεωνίδης (ΑΡΜ), Ευάγγελος Μπαράδης
- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Επικελευστές (ΕΠ.ΟΠ):** Χαράλαμπος Αξιώτης (Τ/ΜΗΧ), Χρήστος Ζώγκος (ΑΡΜ), Χρήστος Μπιτσάνης (Δ/ΥΠ-ΘΑΛ), Κωνσταντίνος Καρυδάκης (Τ/ΜΗΧ), Γαρυφαλλιά Τουργέλη (ΕΕ-ΣΗΜ)
- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Επικελευστής (ΕΠ.ΟΠ)** Νάσσο Χρήστο (Δ/ΥΠ/ΘΑΛ)

1. Συμμαχικές – Διακρατικές Ασκήσεις

■ Την 19 Μαΐου 2019 διεξήχθη, στη θαλάσσια περιοχή δυτικά της νήσου Κρήτης γυμνάσιο συνεργασίας PASSEX μεταξύ των Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ» (Ελλάδα) και HMS «TALENT» (Ηνωμένο Βασίλειο).

■ Από την 29 έως την 30 Μαΐου 2019 διεξήχθη, στη θαλάσσια περιοχή νοτιώς της νήσου Κύπρου η διακρατική άσκηση «ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ 2019», με συμμετοχή από Ελληνικής πλευράς της Φ/Γ «ΕΛΛΗ» και ενός C-130. Συμμετείχαν επίσης πολεμικά πλοία από την Γαλλία, Ισραήλ, Κυπριακή Δημοκρατία, Ηνωμένο Βασίλειο και ΗΠΑ, καθώς και ΑΦη Ναυτικής Συνεργασίας από την Γερμανία και τις ΗΠΑ.

■ Από 18 έως 28 Ιουνίου 2019 διεξήχθη στη θαλάσσια περιοχή της Αδριατικής Θάλασσας (περιοχή Μαυροβουνίου) η διακρατική άσκηση «ADRION CAX/LIVEX 2019», με συμμετοχή από Ελληνικής πλευράς, της ΤΠΚ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ» και μιας κινητής μονάδας εκπαίδευσης του ΚΕΝΑΠ. Συμμετείχαν επίσης, πολεμικά πλοία και επιτελείς από Αλβανία, Κροατία, Μαυροβούνιο, Ιταλία και Σλοβενία.

■ Την 10 Ιουλίου 2019 διεξήχθη, στην ευρύτερη περιοχή της νήσου Κύπρου, η διακρατική άσκηση E-Δ « ΣΑΛΑΜΙΣ 03/19» με συμμετοχή της Φ/Γ «ΑΔΡΙΑΣ», του ΚΣΕΔ Λάρνακας και ενός Ε/Π των δυνάμεων ασφαλείας της Κυπριακής Δημοκρατίας.

■ Από 12 έως 21 Ιουλίου 2019 διεξήχθη στη θαλάσσια περιοχή της Μαύρης Θάλασσας (περιοχή Βάρνας Βουλγαρίας) η διακρατική άσκηση «BREEZE 2019», με συμμετοχή από Ελληνικής πλευράς, της ΤΠΚ «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ» και μιας κινητής μονάδας εκπαίδευσης του ΚΕΝΑΠ. Συμμετείχαν επίσης, πολεμικά πλοία ή/και επιτελείς από Αλβανία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Ιταλία, Πολωνία, Ρουμανία, Τουρκία, οι μόνιμες Νατοϊκές Δυνάμεις SNMG2 και SNMCMG2, κα-

θώς και ένα ΑΦΝΣ από τις ΗΠΑ.

■ Την 29 Ιουλίου 2019 διεξήχθη, στην ευρύτερη περιοχή της νήσου Κύπρου, η διακρατική άσκηση E-Δ « ΣΑΛΑΜΙΣ 04/19» με συμμετοχή του Α/Γ «ΡΟΔΟΣ», του ΚΣΕΔ Λάρνακας και ενός Ε/Π των δυνάμεων ασφαλείας της Κυπριακής Δημοκρατίας.

■ Την 29 Ιουλίου 2019, στο πλαίσιο του ΘΕΠ ΣΝΔ, πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση (PASSEX) μεταξύ των πλοίων του ΠΝ Φ/Γ «ΥΔΡΑ» και Α/Γ «ΡΟΔΟΣ», και των πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού της Κυπριακής Δημοκρατίας ΠΑΘ «ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ», ΠΠ «ΤΣΟΜΑΚΗΣ» και ΠΠ «ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ».

■ Από 04 έως 08 Αυγούστου 2019 διεξήχθη, στη θαλάσσια περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου η διακρατική άσκηση «MIGHTY WAVES 2019». Η Ελλάδα συμμετείχε με την Φ/Γ «ΑΙΓΑΙΟΝ», ενώ συμμετείχαν επίσης το Α/Τ USS «DONALD COOK», (ΗΠΑ), η Φ/Γ «FNS AUVERENGE» (Γαλλία), καθώς και 3 ΤΠΚ και 2 ΑΦΝΣ από το Ισραήλ.

2. Επισκέψεις Ξένων Αντιπροσωπειών

■ Την 29 Μαΐου 2019 σπουδαστές της Ακαδημίας Άμυνας του Ηνωμένου Βασιλείου, πραγματοποίησαν επίσκεψη στο Αρχηγείο Στόλου.

■ Από 19 έως 21 Ιουνίου 2019, η Αρχηγός του 6ου Στόλου του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη στην Ελλάδα, ύστερα από πρόσκληση του Αρχηγού ΓΕΝ. Η Αμερικανίδα αξιωματικός επισκέφθηκε το ΓΕΝ, όπου συναντήθηκε με τον Αρχηγό του ΠΝ, το Αρχηγείο Στόλου όπου συναντήθηκε με τον Αρχηγό Στόλου, καθώς και υπηρεσίες και ελλιμενισμένα πλοία στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας.

■ Από 01 έως 02 Ιουλίου 2019, διεξήχθη στο

ΓΕΝ, ο 10ος Κύκλος Συνομιλιών μεταξύ των Ναυτικών Ελλάδας και Γερμανίας, με συμμετοχή επιτελών ΓΕΝ.

■ Από 22 έως 29 Ιουλίου 2019, διεξήχθησαν στο ΓΕΝ συνομιλίες μεταξύ επιτελών ΓΕΝ και αντιπροσωπειών των ΗΠΑ, με θέμα την ανάπτυξη της συνεργασίας για την επίγνωση του θαλασσιού περιβάλλοντος (Maritime Domain Awareness - MDA).

■ Από 29 έως 30 Ιουλίου 2019, ο Διευθυντής Διεθνών προγραμμάτων του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη στην Αθήνα. Ο Αμερικανός αξιωματικός επισκέφθηκε το ΓΕΝ, όπου συναντήθηκε με τον Αρχηγό του Επιτελείου, την Βάση Ελικοπτέρων Ναυτικού και το Ναυτικό Κλιμάκιο Σκαραμαγκά.

3. Συμμαχικές – Πολυεθνικές Επιχειρήσεις

α. Επιχείρηση UNIFIL MAROPS:

Συμμετοχές Ελληνικών μονάδων στην επιχείρηση, η οποία διεξάγεται στη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, ως ακολούθως:

■ Από 11 Απριλίου έως 31 Μαΐου 2019, η Φ/Γ «ΨΑΡΑ».

■ Από 31 Μαΐου έως 10 Ιουλίου 2019, η Φ/Γ «ΕΛΛΗ».

■ Από 10 Ιουλίου 2019, η Φ/Γ «ΑΔΡΙΑΣ».

β.Επιχείρηση SEA GUARDIAN :

Το ΠΝ συμμετέχει στην επιχείρηση «SEA GUARDIAN» με 1 ΤΠΚ ή Κ/Φ καθ' όλο το έτος (με έδρα το ΝΣ υπό 8ωρη ετοιμότητα) και με 1 Υ/Β εν πλω ανά δίμηνο και για 15 ημέρες. Συμμετέχουσες μονάδες ως ακολούθως:

■ Εν όρμω ΝΣ:

· Από 03 έως 31 Μαΐου 2019, το ΤΠΚ «ΜΥΚΟΝΙΟΣ».

· Από 01 έως 30 Ιουνίου 2019, εν όρμω ΝΣ, το ΤΠΚ «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ».

· Από 01 έως 09 Ιουλίου 2019, εν όρμω ΝΣ, το ΤΠΚ «ΜΥΚΟΝΙΟΣ».

· Από 10 έως 31 Ιουλίου 2019, εν όρμω ΝΣ, το ΤΠΚ «ΞΕΝΟΣ».

· Από 01 Αυγούστου 2019, το ΤΠΚ «ΜΥΚΟΝΙΟΣ».

■ Από 27 έως 28 Μαΐου 2019, η Φ/Γ «ΕΛΛΗ», στη θαλάσσια περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, σε ρόλο «Associated Support».

■ Από 31 Μαΐου έως 01 Ιουνίου 2019, η Φ/Γ «ΨΑΡΑ», στη θαλάσσια περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, σε ρόλο «Associated Support».

■ Από 05 έως 07 Ιουνίου 2019, το ΝΘΗ «ΕΥΡΩΠΗ» στη θαλάσσια περιοχή της κεντρικής Μεσογείου, σε ρόλο «Associated Support».

■ Από 09 έως 10 Ιουλίου 2019, η Φ/Γ «ΑΔΡΙΑΣ», στη θαλάσσια περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, σε ρόλο «Associated Support».

■ Από 10 έως 11 Ιουλίου 2019, η Φ/Γ «ΕΛΛΗ», στη θαλάσσια περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, σε ρόλο «Associated Support».

■ Από 24 έως 26, από 29 έως 30 Ιουλίου 2019, από 01 έως 03 και από 06 έως 11 Αυγούστου 2019, τα ΠΠ Φ/Γ «ΥΔΡΑ» και Α/Γ «ΡΟΔΟΣ», στη θαλάσσια περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, σε ρόλο «Associated Support».

■ Από 06 έως 11 Αυγούστου 2019, η Φ/Γ «ΑΔΡΙΑΣ», στη θαλάσσια περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, σε ρόλο «Associated Support».

■ Εξειδικευμένο ιπτάμενο προσωπικό του ΠΝ επιβαίνει σε Α/ΦΗ της ΠΑ για πτήσεις «AIS

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/ΚΕΠΙΧ

SWEEP» στο πλαίσιο της επιχείρησης. Για το χρονικό διάστημα 15 Μαΐου έως 15 Αυγούστου 2019 διεξήχθησαν είκοσι μία (21) αποστολές σε ρόλο «Associated Support» και τρεις (3) σε ρόλο «Direct Support».

γ. Συμμετοχή σε Μόνιμες Ναυτικές Δυνάμεις NATO.

SNMG-2:

Από 17 Φεβρουαρίου 2016, η Δύναμη SNMG-2 διεξάγει περιπολίες στη θαλάσσια περιοχή του Αν. Αιγαίου, στο πλαίσιο της Νατοϊκής δραστηριότητας «NATO'S SUPPORT TO ASSIST WITH THE REFUGEE AND MIGRANT CRISIS IN THE AEGEAN SEA». Στο πλαίσιο της δραστηριότητας, οι συμμετέχουσες μονάδες του ΠΝ ήταν/είναι οι ακόλουθες:

■ Από 22 Απριλίου έως 20 Μαΐου 2019, το ΤΠΚ «ΞΕΝΟΣ».

■ Από 18 Απριλίου έως 22 Μαΐου 2019, το ΝΘΗ «ΚΑΛΥΨΩ».

■ Από 20 Μαΐου έως 21 Ιουνίου 2019, το ΤΠΚ «ΤΡΟΥΠΑΚΗΣ».

■ Από 22 Μαΐου 2019 έως 25 Ιουνίου 2019, η Κ/Φ «ΠΟΛΕΜΙΣΤΗΣ».

■ Από 22 Ιουνίου έως 19 Ιουλίου 2019, το ΤΠΚ «ΜΠΛΕΣΣΑΣ».

■ Από 13 Ιουνίου έως 11 Ιουλίου 2019, το ΤΠΚ «ΒΟΤΣΗΣ».

■ Από 11 έως 24 Ιουλίου 2019, η Κ/Φ «ΚΑΣΟΣ».

■ Από 19 Ιουλίου 2019, το ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ».

■ Από 24 Ιουλίου 2019, η Κ/Φ «ΝΑΥΜΑΧΟΣ»

■ Επιπλέον, στη Δύναμη (TU. 01) συμμετείχαν/

τέχουν τα κάτωθι πλοία:

• FGS «HESSEN» (Γερμανία), (Πλοίο έδρας Διοικητού), από 24 Απριλίου 2019 .

• Περιπολικό «TEKIRDAG» (Τουρκία), από 24 Απριλίου έως 29 Μαΐου 2019.

• Περιπολικό «KILIMLI» (Τουρκία), από 29 Μαΐου έως 27 Ιουνίου 2019.

• Περιπολικό «KARABURUN» (Τουρκία), από 27 Ιουνίου έως 30 Ιουλίου 2019.

• Περιπολικό «TURKELI» (Τουρκία), από 31 Ιουλίου 2019.

• Περιπολικό «BUTRINTI» (Αλβανία), από 16 Ιανουαρίου έως 11 Ιουλίου 2019.

• Περιπολικό «ORIKU» (Αλβανία), από 12 Ιουλίου 2019.

SNMCMG 2:

Ουδέν.

δ. Συμμετοχή σε Αποστολές Ευρωπαϊκής Ένωσης

Ουδέν.

4. Κοινωνική προσφορά των Ενόπλων Δυνάμεων

α. Αποστολές Εσωτερικού – Εξωτερικού:

■ Καθ' όλο το διάστημα 15 Μαΐου έως 10 Αυγούστου 2019, διατέθηκαν τα Υ/Φ «ΔΟΪΡΑΝΗ», «ΠΡΕΣΠΑ» και «ΣΤΥΜΦΑΛΙΑ» σε πολλαπλές αποστολές καλύψεως αναγκών υδροδότησης των νήσων Κιμώλου, Αμοργού, Λειψών, Σύμης και Μεγίστης.

■ Διατέθηκαν , στο πλαίσιο των εκλογών για την ανάδειξη εκπροσώπων στο Ευρωπαϊ-

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/ΚΕΠΙΧ

κό κοινοβούλιο, τις 26 και 27 Μαΐου 2019, τα πολεμικά πλοία ΤΠΚ «ΞΕΝΟΣ» και Κ/Φ «ΠΟΛΕΜΙΣΤΗΣ», για μεταφορά εκλογικού υλικού σε νήσους των Κυκλάδων και του Ανατολικού Αιγαίου αντίστοιχα.

■ Την 03 Ιουνίου 2019 διατέθηκε, στο πλαίσιο των εκλογών για την ανάδειξη εκπροσώπων στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, η Κ/Φ «ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ» για διακίνηση εκλογικού υλικού στις νήσους Αγίου Ευστρατίου, Λέσβου και Λήμνου.

■ Από 24 Ιουνίου 2019 έως 01 Ιουλίου 2019, διεξήχθη πρόγραμμα Προληπτικής Ιατρικής αναβαθμισμένης δυνατότητας σε νήσους του βορειοανατολικού Αιγαίου, με τη συμμετοχή της Κ/Φ «ΑΗΤΤΗΤΟΣ» και διακλαδικής υγειονομικής ομάδας οκτώ (8) Ιατρών (ειδικότητες: Γενικός Χειρουργός, Δερματολόγος, ΩΡΛ, Οδοντίατρος, Ακτινολόγος, Ουρολόγος, Καρδιολόγος, Παθολόγος) και τεσσάρων (4) νοσηλευτών, η οποία επέβη επί του πλοίου. Στο πλαίσιο της αποστολής, η Κ/Φ ΑΗΤΤΗΤΟΣ κινήθηκε ως ακολούθως:

• Τις 25 και 26 Ιουνίου 2019 παρέμεινε στον όρμο Καμαριώτισσας νήσου Σαμοθράκης, όπου η ομάδα εξέτασε συνολικά ενενήντα δύο (92) κατοίκους.

• Την 27 και 28 Ιουνίου 2019, κατέπλευσε στον Πρίνο νήσου Θάσου. Η υγειονομική ομάδα εξέτασε συνολικά εβδομήντα έξι (76) κατοίκους.

• Την 29 Ιουνίου 2019 κατέπλευσε στη νήσο Άγιο Ευστράτιο, όπου η Υγ ομάδα εξέτασε συνολικά ογδόντα πέντε (85) κατοίκους.

• Την 30 Ιουνίου 2019 αποβίβασε την υγειονομική ομάδα στη νήσο Οι-νούσες, όπου εξετάστηκαν συνολικά δεκαεπτά (17) κάτοικοι, ενώ το πλοίο παρέμεινε στον όρμο Κολοκυθιά νήσου Χίου.

■ Στο πλαίσιο προγράμματος προληπτικής Ια-

τρικής, διατέθηκαν για μεταφορά Ιατρών και λοιπού προσωπικού του εθελοντικού σωματείου «ΑΝΟΙΚΤΗ ΑΓΚΑΛΙΑ», τα κάτωθι πλοία:

• Κ/Φ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ», την 06 Ιουνίου 2019 για μεταφορά από τη νήσο Ικαρία στη νήσο Φούρνοι.

• Κ/Φ «ΚΡΑΤΑΙΟΣ», την 09 Ιουνίου 2019 για μεταφορά από τη νήσο Φούρνοι στη νήσο Σάμο.

■ Την 08 Ιουλίου 2019 διατέθηκε, στο πλαίσιο των Εθνικών Βουλευτικών εκλογών το ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ» για διακίνηση εκλογικού υλικού στις νήσους Κέα, Κίμωλο, Κύθνο, Μήλο, Σέριφο και Σίφνο.

β. Κατάσβεση πυρκαγιών – Περιπολίες – Επιτήρηση

Ουδέν.

δ. Έρευνα - Διάσωση

■ Την 27 Μαΐου 2019 διατέθηκε το Ε/Π ΠΝ-56 σε επιχείρηση μεταφοράς ασθενούς από το εμπορικό πλοίο «HOEG TRACER» (σημαίας Νορβηγίας) , το οποίο έπλεε στη θαλάσσια περιοχή νοτίως της νήσου Ευβοίας, στο Ε/Δ Κοτρωνίου.

■ Απογευματινές ώρες της 25 Ιουνίου 2019, διατέθηκε το Ε/Π ΠΝ-51 σε επιχείρηση Ε-Δ αγνοουμένης κολυμβήτριας στη θαλάσσια περιοχή Νέας Κίου Ναυπλίου.

■ Πρωινές ώρες της 11 Ιουλίου 2019, διατέθηκε το Ε/Π ΠΝ-53 σε επιχείρηση Ε-Δ αγνοουμένου αλιέα στη θαλάσσια περιοχή Νέας Καλικράτειας Χαλκιδικής.

■ Πρωινές ώρες της 15 Ιουλίου 2019, διατέθηκε το Ε/Π ΠΝ-60 σε επιχείρηση Ε-Δ αγνοουμένου λουόμενου στη θαλάσσια περιοχή νήσων Ρήνειας και Μυκόνου.

5. Εκδηλώσεις – Επισκέψεις

■ Την 17 Μαΐου 2019 πραγματοποιήθηκε τελετή μνήμης και τιμής για το αντιδικτατορικό Κίνημα του Ναυτικού του 1973, στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Στην τελετή παρέστησαν η Α.Ε ΠτΔ, ο ΥΕΘΑ, οι Αρχηγοί των Γ.Ε των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας και πλήθος άλλων επισήμων.

■ Στο πλαίσιο των εκδηλώσεων προβολής Ναυτικής παρουσίας και Σημαίας με την ονομασία «ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑΤΟΣ», πολεμικά πλοία του ΠΝ, από την 07 έως την 09 Ιουνίου 2019, κατέπλευσαν σε λιμένες και νησιά των Κυκλάδων, του νοτιοανατολικού Αιγαίου και της Κρήτης. Πραγματοποιήθηκαν επισκεπτήρια κοινού επί των πλοίων ενώ επιπροσθέτως, την Κυριακή 09 Ιουνίου 2019 πραγματοποιήθηκε η κεντρική εκδήλωση της δραστηριότητας, παρουσία του ΥΠΕΘΑ, με καταθέσεις στεφάνων στο μνημείο του Κωνσταντίνου Κανάρη και επίδειξη δυνατοτήτων από μια (1) ΟΑΠ ΔΥΚ.

■ Την 09 Ιουνίου 2019, ο Κυβερνήτης και αντιπροσωπεία πληρώματος της Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ» συμμετείχαν στις εκδηλώσεις μνήμης που πραγματοποιήθηκαν στη νήσο Κάσο, για την επέτειο του ολοκαυτώματος της νήσου, παράλληλα με τη συμμετοχή στο «ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑΤΟΣ».

■ Την 14 Ιουνίου 2019, η Α.Ε Πρόεδρος της Δημοκρατίας επιθεώρησε στο Σαρωνικό Κόλπο, το σύνολο του Ελληνικού Στόλου εν πλω. Ο ΠτΔ συνοδευόμενος από τον ΑΝΥΕΘΑ και τους Αρχηγούς των Γενικών Επιτελείων, επέβη επί της Φ/Γ «ΣΑΛΑΜΙΣ» από όπου πραγματοποίησε την επιθεώρηση. Κατά την αποβίβασή του, τις μεσημβρινές ώρες της ίδιας ημέρας στον Όρμο Φαλήρου, του αποδόθηκαν τιμές από την Τριήρη «ΟΛΥΜΠΙΑΣ», ενώ στη συνέχεια παρέθεσε ομιλία επί του Θ/Κ «ΑΒΕΡΩΦ».

■ Κατά την εν όρμω φάση της ασκήσεως «ADRION CAX/LIVEX 2019», από 20 έως 24 Ιουνίου 2019 στο λιμένα του Μπαρ (Μαυροβούνιο), πραγματοποιήθηκαν εθιμοτυπικές επισκέψεις του κυβερνήτη του συμμετέχοντος ΤΠΚ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ», τις 21 και 22 Ιουνίου 2019, στις τοπικές πολιτικές και στρατιωτικές αρχές. Αντιπροσωπείες του πληρώματος, συμμετείχαν σε περιηγήσεις σε διάφορα αξιοθέατα και σημεία ενδιαφέροντος της ευρύτερης περιοχής.

■ Από 22 έως 23 Ιουνίου 2019, το ΤΠΚ «ΡΙΤΣΟΣ» κατέπλευσε στη νήσο Ύδρα, όπου ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του πληρώματος του πλοίου, την 23 Ιουνίου 2019, συμμετείχαν στις εκδηλώσεις μνήμης για την 184η επέτειο του θανάτου του Ναυάρχου Ανδρέα Μιαούλη. Στις ανωτέρω εκδηλώσεις συμμετείχε και ο Αρχηγός ΓΕΝ.

■ Από 22 έως 23 Ιουνίου 2019, το ΤΠΚ «ΤΡΟΥΠΑΚΗΣ» κατέπλευσε στη νήσο Ψαρά όπου ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία του πληρώματος του πλοίου, την 23 Ιουνίου 2019, συμμετείχαν στις εκδηλώσεις μνήμης που πραγματοποιήθηκαν για την 194η επέτειο του ολοκαυτώματος της νήσου.

■ Την 17 Ιουλίου 2019, ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία πληρώματος της Κ/Φ «ΑΡΜΑΤΩΛΟΣ», η οποία είχε καταπλεύσει στην νήσο Ικαρία για αυτό τον σκοπό, συμμετείχαν στις εορταστικές εκδηλώσεις για την 107η επέτειο της απελευθέρωσης της νήσου.

■ Από 19 έως 2 Ιουλίου 2019 το ΤΠΚ «ΞΕΝΟΣ» διατέθηκε ως πλοίο συνοδείας του διεθνούς Ιστιοπλοϊκού αγώνα «56ο Ράλλυ Αιγαίου». Στον αναφερόμενο αγώνα συμμετείχε και ένα Ι/Φ με πλήρωμα από την ΣΝΔ, το οποίο κατέκτησε την πρώτη θέση της κατηγορίας στην οποία αγωνίστηκε. Η τελετή απονομής των επάθλων πραγματοποιήθηκε την 29 Ιουλίου 2019 στις εγκαταστάσεις της ΝΔΑ στον Πειραιά, παρουσία

του Αρχηγού ΓΕΝ.

■ Την 20 Ιουλίου 2019, ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία πληρώματος της Κ/Φ «ΚΑΣΟΣ», η οποία είχε καταπλεύσει στην Σκάλα Ερεσού νήσου Λέσβου για αυτό τον σκοπό, συμμετείχαν στις εορταστικές εκδηλώσεις για την επέτειο της πυρπόλησης της Τουρκικής Ναυαρχίδας από τον Κωνσταντίνο Κανάρη.

■ Κατά την παραμονή, από 26 έως 29 Ιουλίου 2019, των Φ/Γ «ΥΔΡΑ» και Α/Γ «ΡΟΔΟΣ» στο λιμένα της Λεμεσού (Κύπρος), στο πλαίσιο του ΘΕΠ ΣΝΔ, πραγματοποιήθηκαν οι κάτωθι εθιμοτυπικές δραστηριότητες:

- Την 26 Ιουλίου 2019, ο κυβερνήτης της Φ/Γ «ΥΔΡΑ», μαζί με αντιπροσωπεία Ναυτικών Δοκίμων, πραγματοποίησε επισκέψεις στις πολιτικές και στρατιωτικές αρχές της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Λευκωσία, ενώ, ο κυβερνήτης του Α/Γ «ΡΟΔΟΣ», μαζί με αντιπροσωπεία Ναυτικών Δοκίμων, πραγματοποίησε επισκέψεις στις πολιτικές αρχές της Λεμεσού. Την ίδια ημέρα, πρωινές ώρες, αντιπροσωπεία Ναυτικών Δοκίμων πραγματοποίησε κατάθεση στεφάνου στο μνημείο πεσόντων Ηρώων της Λεμεσού, ενώ κατά τις απογευματινές ώρες, παρατέθηκε δεξίωση επί της Φ/Γ «ΥΔΡΑ».

- Την 27 Ιουνίου 2019, αντιπροσωπεία Ναυτικών Δοκίμων και μελών των πληρωμάτων των πλοίων πραγματοποίησε επισκέψεις σε διάφορα ιστορικά μνημεία της Λευκωσίας.

■ Την 28 Ιουλίου 2019, ο κυβερνήτης και αντιπροσωπεία πληρώματος του ΠΠ «ΠΗΓΑΣΟΣ», το οποίο είχε καταπλεύσει στο Πυθαγόρειο νήσου Σάμου για αυτό τον σκοπό, συμμετείχαν στις εορταστικές εκδηλώσεις για την αναβίωση της Ναυτικής Εβδομάδας.

■ Κατά την παραμονή, από 29 Ιουλίου 2019, του Α/Γ «ΙΚΑΡΙΑ» στο λιμένα του Μπαρ (Μαυροβούνιο), στο πλαίσιο του ΘΕΠ ΣΜΥΝ, πραγμα-

τοποιήθηκαν τις πρωινές ώρες της 29 Ιουλίου 2019 εθιμοτυπικές επισκέψεις του κυβερνήτη του Α/Γ «ΡΟΔΟΣ» στις τοπικές πολιτικές και στρατιωτικές αρχές, ενώ τις βραδινές ώρες παρατέθηκε δεξίωση επί του πλοίου.

6. Διάφορα Θέματα – Εθνικές Ασκήσεις

■ Από 21 έως 23 Μαΐου 2019, διεξήχθη σύσκεψη του MARSUR Management Group (MMG) και Project Arrangement Board (PAB), στο πλαίσιο ανάληψης της προεδρίας του MMG από την Ελλάδα, που έλαβε χώρα στην Γδύνια (Πολωνία), με συμμετοχή ενός (1) επιτελή ΓΕΝ.

■ Από 28 έως 30 Μαΐου 2019, πραγματοποιήθηκε ο 9ος Κύκλος Συνομιλιών (Κ.Σ) Επιπέδου ΓΕΝ, μεταξύ ΠΝ και Ισραηλινού Ναυτικού (ΙΝ), που έλαβε χώρα στο Ισραήλ (Τελ Αβίβ), με συμμετοχή του Διευθυντή Ά Κλάδου ΓΕΝ και άλλων δύο (2) Επιτελών του Κλάδου.

■ Την 22 Μαΐου 2019 πραγματοποιήθηκε η άσκηση «BPONTH 2/19», στη θαλάσσια περιοχή του Σαρωνικού κόλπου, με συμμετοχή των ακόλουθων μονάδων της ΔΠΕ: Κ/Φ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ», «ΑΗΤΤΗΤΟΣ», «ΚΑΣΟΣ» και της ΤΠΚ «ΒΟΤΣΗΣ».

■ Από 27 έως 31 Μαΐου 2019 πραγματοποιήθηκε η άσκηση «ΟΡΜΗ 3/19», στην ευρύτερη περιοχή του Αιγαίου Πελάγους, με συμμετοχή των ακόλουθων μονάδων της ΔΤΣ: ΤΠΚ «ΔΑΝΙΟΛΟΣ», «ΜΠΛΕΣΣΑΣ», «ΜΥΚΟΝΙΟΣ», «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ» «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ», «ΞΕΝΟΣ», «ΣΤΑΡΑΚΗΣ», «ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ» και «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ».

■ Από 28 έως 29 Μαΐου 2019 πραγματοποιήθηκε στη θαλάσσια περιοχή Μυρτώου Πελάγους και Κυκλάδων, η άσκηση «ΑΣΤΡΑΠΗ 2/19», με συμμετοχή των Φ/Γ «ΑΙΓΑΙΟ», «ΑΔΡΙΑΣ», «ΛΗΜΝΟΣ» και «ΚΑΝΑΡΗΣ», του ΠΓΥ «ΑΞΙΟΣ» και των Υ/Β «ΚΑΤΣΩΝΗΣ» και «ΩΚΕΑΝΟΣ».

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/Β3

■ Από 04 έως 07 Ιουνίου 2019, διεξήχθη στη Λουμπλιάνα (Σλοβενία), σύσκεψη της ομάδας εργασίας Ναρκοπολέμου «Very Shallow Waters Mine Countermeasures Panel (VSWP)», με συμμετοχή ενός (1) επιτελή (ΔΥΚ).

■ Την 06 Ιουνίου 2019, διεξήχθη στο ΓΕΕΘΑ σύσκεψη της ΟΣΑΚ / ΓΕΕΘΑ, με συμμετοχή του Διευθυντή Ά Κλάδου ΓΕΝ.

■ Από 10 έως 14 Ιουνίου 2019 διεξήχθη η άσκηση «ΚΑΤΑΙΓΙΣ 2019», στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του νοτίου Αιγαίου Πελάγους, με συμμετοχή του συνόλου των εν ενεργεία μονάδων του ΑΣ.

■ Από 10 έως 28 Ιουνίου 2019, το ΝΘΗ «ΕΥΡΩΠΗ» πραγματοποίησε επιχειρησιακή εκπαίδευση και αξιολόγηση (MAREVAL) στη Λα Σπέτσια (Ιταλία).

■ Τις 10, 11 και 13 Ιουνίου 2019, επιτελής ΓΕΝ συμμετείχε στις συσκέψεις που διεξήχθησαν στο ΓΕΕΘΑ, στο πλαίσιο της προετοιμασίας για τον επόμενο κύκλο συνομιλιών με την Τουρκία, για τα Μέτρα Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης (ΜΟΕ).

■ Από 17 έως 22 Ιουνίου 2019, πραγματοποιήθηκε επίσκεψη εθνικής αντιπροσωπείας ΥΠΕΘΑ στην Τουρκία (Άγκυρα και Κωνσταντινούπολη), στο πλαίσιο των συζητήσεων επί των Μέτρων Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης (ΜΟΕ). Στην αντιπροσωπεία συμμετείχε και

ένας (1) επιτελής ΓΕΝ.

■ Την 19 Ιουνίου 2019, διεξήχθη σύσκεψη για την αναθεώρηση του Εγχειριδίου ΕΘΣΥΣΥ / ΓΕΕΘΑ / 2011, που έλαβε χώρα στο ΓΕΕΘΑ, με συμμετοχή ενός (1) επιτελή ΓΕΝ.

■ Την 28 Ιουνίου 2019, διεξήχθη σύσκεψη της ΟΣΑΚ / ΓΕΝ με συμμετοχή επιτελών Ά Κλάδου ΓΕΝ.

■ Την 04 Ιουλίου 2019, διεξήχθη στο ΓΕΕΘΑ σύσκεψη της ΟΣΑΚ / ΓΕΕΘΑ, με συμμετοχή του Διευθυντή Ά Κλάδου ΓΕΝ.

■ Από 15 έως 19 Ιουλίου 2019, το ΠΝ συμμετείχε στον Διάλογο «Capstone and Phoenix Express Senior Leaders Dialogue 2019», που έλαβε χώρα στην Τύνιδα (Τυνησία), με έναν επιτελή ΓΕΝ.

■ Από 22 Ιουλίου 2019 διεξάγεται ο Θερινός Εκπαιδευτικός Πλους της ΣΝΔ, με συμμετοχή των ΠΠ Φ/Γ «ΥΔΡΑ» και Α/Γ «ΡΟΔΟΣ». Στο πλαίσιο της αποστολής, τα πλοία κατέπλευσαν από 26 έως 29 Ιουλίου στην Λεμεσό νήσου Κύπρου, ενώ από 30 Ιουλίου βρίσκονται στο λιμένα της Χάιφας (Ισραήλ).

■ Από 26 Ιουλίου 2019 διεξάγεται ο Θερινός Εκπαιδευτικός Πλους της ΣΜΥΝ, με συμμετοχή του Α/Γ «ΙΚΑΡΙΑ». Στο πλαίσιο της αποστολής, το Α/Γ «ΙΚΑΡΙΑ» από 29 Ιουλίου 2019 έχει καταπλεύσει στο Μπαρ Μαυροβουνίου.

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/Β3

ΕΞΟΥΔΕΤΕΡΩΣΗ ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΩΝ ΑΠΟ ΟΜΑΔΕΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ

α.α	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ
1	29/05/2019	Στη θαλάσσια περιοχή Σωρός νήσου Αντιπάρου
2	08-10/07/2019	Στις θαλάσσιες περιοχές Αλιευτικού καταφυγίου Παχειάς Άμμου Αγίου Νικολάου, Γρα Λυγιάς και Καθαράδων Ιεράπετρας, στη νήσο Κρήτη.
3	11/07/2019	Στην περιοχή Πετρέλαια Κάστρου Κυλλήνης νομού Ηλείας.
4	15/07/2019	Στην περιοχή Πηγάδι Καστελίου νομού Χανίων νήσου Κρήτης.
5	25/07/2019	Στην περιοχή Κάτω Ζάκρου Στεϊάς στη νήσο Κρήτη.
6	26/07/2019	Στην θαλάσσια περιοχή Έξω Παναγίτσα βορείου Ευβοϊκού.
7	07/07/2019	Στην περιοχή Καραβοστάσιο Αγίου Νικολάου νήσου Κρήτης.



ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

**“Μεθ’ Ορμής Ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821 – 1945”,
β’ έκδοση**

Συγγραφέας, Υποπλοίαρχος (Ο) Παναγιώτης Γέροντας ΠΝ



Τιμή πώλησης 25€

Κυκλοφόρησε από την Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού η β' έκδοση του πονήματος του επιτελή της ΥΙΝ και ιστορικού Υποπλοίαρχου (Ο) Παναγιώτη Γέροντα ΠΝ, με τίτλο "Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821 - 1945". Η πρώτη έκδοση εξαντλήθηκε μέσα σε ένα χρόνο σημειώνοντας πολύ μεγάλη επιτυχία.

Ο συγγραφέας εξετάζει την εξέλιξη του Πολεμικού Ναυτικού μέσα από την πορεία του χρόνου.

Πώς δηλαδή από τον Τρινήσιο Στόλο της Επανάστασης του 1821 (Υδρα, Σπέτσες και Ψαρά) το ελληνικό ναυτικό οργανώθηκε σταδιακά σε ένα σύγχρονο Πολεμικό Ναυτικό. Σε αυτό το πλαίσιο αναλύεται η ανάπτυξη του Όπλου σε όλους τους τομείς του: Στόλος, Ναυτική Εκπαίδευση, Ναύσταθμος, Τεχνολογία, Καινοτομίες και Επιχει-

ρήσεις.

Παράλληλα όλο αυτό εντάσσεται στο περικείμενο περιβάλλον των γενικών πολιτικών, στρατηγικών και κοινωνικών εξελίξεων, διότι το Πολεμικό Ναυτικό, ως μέρος της ελληνικής κοινωνίας, είναι αυτονόητο να επηρεάζεται βαθύτατα από τα ζενίθ και ναδίρ της ιστορίας του ελληνικού κράτους.

Τελικά όμως λόγω της επιμονής και της προσήλωσης των στελεχών του στην πρόοδο του Όπλου και στο συμφέρον της Χώρας, το Πολεμικό Ναυτικό κατάφερε να οργανωθεί, να εξελιχθεί, να ανταποκριθεί στις πολεμικές προκλήσεις και τελικά να παραμείνει αήττητο.

Ο συγγραφέας εξιστορεί με αντικειμενικότητα και απλό λόγο αυτήν την επική πορεία, με μια αφήγηση η οποία συνεπαίρνει τον αναγνώστη, ενώ οι πολλές υποσημειώσεις και η μεγάλη βιβλιογραφία, τον προκαλεί να εμβαθύνει στην ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού ακόμη περισσότερο.

Επιπρόσθετα το βιβλίο είναι διανθισμένο με πλούσιο φωτογραφικό και αρχειακό υλικό με αποτέλεσμα τα γεγονότα κυριολεκτικά να "ζωντανεύουν" μπροστά στα μάτια του αναγνώστη.

Στο βιβλίο αποδεικνύεται ότι αόρατη γραμμή συνδέει τον Μιαούλη, τον Κανάρη, τον Παλάσκα, τον Κουντουριώτη και τους αγωνιστές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Είναι ο αένας πόθος για εξέλιξη και σωστή λειτουργία του Ναυτικού στην υπηρεσία του Έθνους. Δεν είναι τυχαίο ότι το Πολεμικό Ναυτικό πάντα υιοθετούσε τις τελευταίες εξελίξεις στην τεχνολογία, οι άνθρωποι του Όπλου πάντα αναζητούσαν τρόπους να το κάνουν αξιόμαχο. Και όλα αυτά παρά τις δυσχέρειες ή τις άτυχες στιγμές γιατί το Πολεμικό Ναυτικό είναι κι αυτό μέρος της ελληνικής κοινωνίας και πραγματικότητας και όπως είναι φυσικό επηρεάζεται από αυτήν. Ο Εθνικός Διχασμός, η ταραχώδης περίοδος του Μεσοπολέμου αλλά και η πολιτική κρίση στο τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου δημιούργησαν επιπλοκές και στο Ναυτικό. Παρ' όλα αυτά, βασικό χαρακτηριστικό του Όπλου αυτού είναι η αέναη διάθεση για αναδιοργάνωση, για αναγέννηση με σκοπό τη βελτίωση και τελικά τη νίκη.

ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

”Ταξίδια και Πολεμικά Γεγονότα – Αναμνήσεις ενός παλαιού Ναυάρχου, 1892-1920”

Συγγραφέας, Ναύαρχος Σταμάτιος Πλατσούκας Β.Ν

Επιμέλεια, Αντιναύαρχος ε.α. Αναστάσιος Δημητρακόπουλος Π.Ν.



Τιμή πώλησης 8€

Κυκλοφόρησε η νέα έκδοση της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού «Ταξίδια και Πολεμικά Γεγονότα. Αναμνήσεις ενός παλαιού Ναυάρχου 1892 - 1920» του Ναυάρχου Σταμάτιου Πλατσούκα Β.Ν σε επιμέλεια του Αντιναυάρχου ε.α. Αναστάσιου Δημητρακόπουλου Π.Ν, τον οποίον για ακόμη μια φορά ευχαριστούμε θερμά για την πολύτιμη συμβολή του στην υλοποίηση της έκδοσης αυτής.

Το περιεχόμενο του βιβλίου αυτού πηγάζει από τα χειρόγραφα- ανέκδοτα κείμενα διηγήσεων του Ναυάρχου Πλατσούκα από τότε που ήταν ναυτικός δόκιμος μέχρι τα μέσα του 1920 -οπότε και ήλθε η πρώτη αποστρατεία- τα οποία φυλάσσονται στο Ιστορικό Αρχείο της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού. Μέσα από τη γλαφυρή πένα του, ο συγγραφέας μεταφέρει τον αναγνώστη πίσω στο χρόνο, τον εντάσσει ως μέλος του πληρώματος του πλοίου όπου ο ίδιος υπηρετούσε, κάνοντας τον να βιώσει αρκετά παραστατικά, τις αγωνίες και τις δυσκολίες του κάθε ταξιδιού και της αποστολής που αναλάμβαναν. Περιγράφει χαρακτηριστικά ο Ναύαρχος

Πλατσούκας την εμπειρία του ως Κυβερνήτης του αντιτορπιλικού ΚΕΡΑΥΝΟΣ σε πλοιο με κακοκαιρία (πρόκειται για ιδιαίτερα γνώριμες σκηνές σε όσους είχαν ή έχουν την τύχη να υπηρετήσουν σε πολεμικά πλοία): Όταν απεμακρύνθημεν από τον Κόλπον της Νεαπόλεως, το βαρόμετρον ήρχισεν να κατέρχεται, κακοκαιρίαν προμηνύον. Την νύκτα ο ουρανός εκάλυφθη από μέλανα νέφη και ο πνέων άνεμος από Ζεφύρου [Σ.τ.Ε.: δηλαδή από Δυσμάς] επάκμαζε. Η επιφάνεια της θαλάσσης, ρυτιδομένη κατ' αρχάς, βαθμηδόν ανεταράσσετο, μεταπίπτουσα από το βαθύ κυανούν της χρώμα εις λευκόν, εκυλίετο με μεγάλον θυμόν, αφρίζουσα. Εντός ολίγου χρόνου, η επιφάνεια αυτής μετεβλήθη εις μεγάλα κύματα, των οποίων αι γλαυκαί κορυφαί, ελικοειδώς περιστρεφόμεναι, έδιδον την εντύπωσιν τερατομόρφων στομάτων έτοιμων να καταπιούν τον Κεραυνόν. Μεγάλοι όγκοι ύδατος έδιδον συνεχή ραπίσματα κατά των υαλίνων παραθύρων της γεφύρας με τόσην δύναμιν που ενόμιζε κανείς ότι θα εθριμματίζοντο. Τα κύματα, τα αλληλοδιαδόχως ούτω φθάνοντα μέχρι της γεφύρας, από την οποίαν ουσιαστικώς δεν απεμακρυνόμην καθ' όλην την ημέραν και την νύκτα και όπου εις κάθε στιγμήν ήμουν προσιτός εκεί, διαρκώς με περιέλουον. Διερχόμενα έσωθεν των ενδυμάτων μου, κατήρχοντο εις τα υποδήματά μου, σχηματίζοντα συνεχείς σχεδόν ρύακες. Από καιρού εις καιρόν, εισερχόμεν εις τον θαλαμίσκον των χαρτών διά να κοιτάξω, υπό την ανταύγειαν της κυανής λυχνίας, τον χάρτην, βρεγμένον και αυτόν. Όταν ήμουν εκεί, παρηκολούθουν διά της ακοής τον ξηρόν και ταχύν τριγμόν του πηδαλίου κατά τας παροιακίσεις, υπακούοντος εις τον τροχόν του πηδαλιούκου, προσπαθούντος να κρατήση το σκάφος εις την πορείαν του, παρ' όλην την αντίστασιν του ανέμου και των κυμάτων. Το κατάστρωμα ήτο σχεδόν εξ ολοκλήρου μέσα εις την θάλασσαν. Μόλις διέκρινε κανείς, μέσα εις το σκότος, την πλώραν που εβυθίζετο εις την θάλασσαν. Ανεβοκατέβαινε, επήδα, ενώ την έδερναν τα κύματα και το επ' αυτής ταχυβόλον, τεταμένον προς τον ορίζοντα ως δείκτης χειρός, εφάινετο να δεικνύη και να καταράται την τρικυμίαν, η οποία με λύσσαν ηπλώνετο παντού. Κάθε τόσο, ο Κεραυνός ανεπήδα, εκόρευε, εταλαντεύετο κατά τρόπον επικίνδυνον. Εάν εποδίζαμε διά να βρούμε λιμένα ασφαλή, θα έπρεπε να διανύσωμεν πολλά μίλλια και ζήτημα ήτο εάν θα επήρκει προς τούτο το ύδωρ των λεβήτων. Ο προνευστασμός του πλοίου ήτο πλέον βιαιότατος και εις εκάστην στιγμήν η πλώρα εβυθίζετο εις τα κύματα και ολόκληρα εξ αυτών εισώρμουν εντός του πλοίου. Η συνέχεια στο βιβλίο...

Οι αναμνήσεις του Ναυάρχου Πλατσούκα ξαναζωντανεύουν μια εποχή κρίσιμη για τον Ελληνισμό όπως οι Βαλκανικοί Πόλεμοι, ο Εθνικός Διχασμός και η Μικρασιατική Εκστρατεία, τα οποία μπορεί ο αναγνώστης να τα δει μέσα από τα μάτια ενός Αξιωματικού του Πολεμικού Ναυτικού.

Μέσα από τις αναμνήσεις του Ναυάρχου, ο αναγνώστης θα γίνει κοινωνός τόσο της καθημερινότητας των πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού της εποχής όσο και της πολεμικής δράσης, καθώς ο Ναύαρχος Πλατσούκας συμμετείχε στις νικηφόρες ναυμαχίες της Έλλης και της Λήμνου. Ακόμη θα γνωρίσει άγνωστες πτυχές μεγάλων προσωπικοτήτων της εποχής, όπως ήταν ο τότε Έλληνας Πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος. Ο Πλωτάρχης τότε Πλατσούκας, ως κυβερνήτης του ελαφρού καταδρομικού «ΕΛΛΗ», είχε την τιμή να μεταφέρει με το πλοίο του τον Έλληνα Πρωθυπουργό, ενώ ο τελευταίος διεξήγαγε τα ταξίδια του στην Ευρώπη στο πλαίσιο της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής.

Τα «μικρά» (αλλά σημαντικά) γεγονότα, οι συνομιλίες, αλλά και οι προσωπικές εκτιμήσεις του συγγραφέα, ανοίγουν κυριολεκτικά μια νέα διάσταση ανάγνωσης της Ελληνικής Ιστορίας. Πρόκειται για έναν πραγματικό θησαυρό πρωτογενούς ιστορίας, μιας ιστορίας που συνήθως θησαυρίζεται από συνεντεύξεις, μαρτυρίες και προσωπικά ημερολόγια. Το βιβλίο αυτό αποτελεί πέραν όλων των άλλων, μια σημαντική πηγή πληροφόρησης, όχι μόνο για τον βιβλιόφιλο αναγνώστη, αλλά και για τον εξειδικευμένο ιστορικό ερευνητή και θεωρούμε ότι δεν πρέπει να λείπει από καμία βιβλιοθήκη.



Το τρίμηνο που πέρασε, έγιναν οι ακόλουθες δωρεές αρχειακού υλικού στην Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού και ευχαριστούμε θερμά για την ευγενική χορηγία:

- Ο κύριος Δημήτριος Κανελλόπουλος δώρισε ένα βιβλίο με τίτλο «Ελληνικός γλωσσικός Οδηγός», εκδόσεις αλέα, Αθήνα, 1996.
- Η κυρία Ντίνα Συκουτρή δώρισε ένα βιβλίο με τίτλο «Κατάλογος και Περιγραφή των Φάρων και Φανών του Ελληνικού Κράτους, κατά Μαΐον 1914», εκδόσεις Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα, 1914 καθώς και φωτογραφικό αρχείο, από την προσωπική της συλλογή, με ποικίλο περιεχόμενο από τις αρχές του 20ου αιώνα.
- Ο Υποναύαρχος (ε.α) Μιχαήλ Πέρρας ΠΝ δώρισε φωτογραφικό αρχείο του Βρετανού Αξιωματικού D.W. Pugh, από τις Ναυτικές επιχειρήσεις του Β' ΠΠ. Αξιοσημείωτο μέρος του φωτογραφικού αυτού αρχείου, αποτελεί ένα πρωτότυπο αντίγραφο του πρώτου Βρετανικού σήματος με το οποίο κυρήσσεται ο πόλεμος μεταξύ Βρετανίας και Γερμανίας, την 3η Σεπτεμβρίου 1939.



ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ



ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Ετήσια Συνδρομή Εσωτερικού

- Στρατιωτικό προσωπικό ε.ε., ε.α. και πολιτικό προσωπικό Πολεμικού Ναυτικού10€
- Ιδιώτες & νομικά πρόσωπα.....12€
- Ετήσια Συνδρομή Κύπρου.....30€

Η εγγραφή των νέων στελεχών του ΠΝ διενεργείται σύμφωνα με το έγγραφο ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ Φ.800/05/05 από 6 Σεπτεμβρίου 2005. Η εγγραφή ιδιωτών, νομικών προσώπων και πολιτικού προσωπικού ΠΝ υλοποιείται ως ακολούθως: Οι ενδιαφερόμενοι καταθέτουν την ετήσια συνδρομή τους στον λογαριασμό της τράπεζας ALPHA BANK (χωρίς χρέωση εξόδων κατάθεσης) IBAN GR 0601404370437002001000022, δηλώνοντας στην κατάθεση αυτή τα στοιχεία τους και αποστέλλουν 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_syndromes@navy.mil.gr

ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

ΕΠΩΝΥΜΙΑ:

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ:

ΙΔΙΟΤΗΤΑ:

ΟΔΟΣ: ΑΡΙΘΜΟΣ: Τ.Κ.:

ΠΟΛΗ:

ΤΗΛ.:

E-MAIL:

ΑΡ. ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ:

ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ Η ΕΠΑΝΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



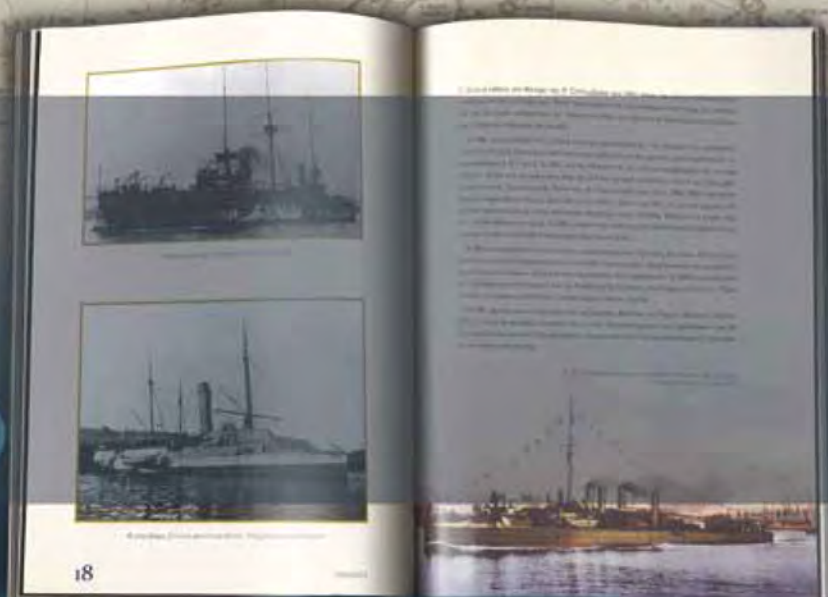
ΜΕΘ' ΟΡΜΗΣ ΑΚΑΘΕΚΤΟΥ

Β' έκδοση

**ΕΠΙΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ
ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
1821-1945**

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ (Ο) ΠΝ

Τιμή Πώλησης
25 €





ΑΡΜΑΤΑΓΩΓΟ

ΛΕΣΒΟΣ

L 172

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ

ΕΛΔΥΚ

ΕΥΓΝΟΜΟΝΟΥΣΑ ΚΥΠΡΟΣ

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΦΕΔΡΩΝ ΚΑΤΑΔΡΟΜΩΝ
ΠΑΦΟΥ

ΠΑΡΟΜΕΝΟ
ΤΕΛΟΣ
Της Εταιρείας
Κ.Ε.Μ.Π.Λ.Θ.
Αριθμός Αδείας
4329



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