



... είναι πολύ λίγο
... καθημερινή σας
... μετε σε όλους να
... να μάχετε στην
... τή της πανδημίας.



**18
ΑΝΟ**

**ΜΟΝΑΔΑ ΑΠΕΞΑΡΤΗΣΗΣ 18ΑΝΩ
ΨΥΧΙΑΤΡΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΑΤΤΙΚΗΣ**

**-ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ
-ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ
-ΔΙΑΤΡΟΦΙΚΕΣ
ΔΙΑΤΑΡΑΧΕΣ
-ΤΖΟΓΟΣ**



**ΣΤΟΧΟΣ ΜΟΥ
Η ΖΩΗ
ΚΑΙ ΟΧΙ
Η ΖΩΗ ΜΟΥ
ΣΤΟΧΟΣ!**

**-ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΔΡΩΝ
210 3611803, 210 8234740
-ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΓΥΝΑΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΜΗΤΕΡΩΝ 210 3215990
-ΤΜΗΜΑ ΝΕΩΝ ΕΞΑΡΤΗΣΕΩΝ 210 6448980
-ΤΜΗΜΑ ΕΦΗΒΩΝ 210 3638833
-ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ 210 8822260
-ΑΝΟΙΧΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΗΘΕΙΑΣ 210 3617089**



**info@18ano.gr
www.18ano.gr**

Ναυτική Επιθεώρηση

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΓΕΝ/ΔΕΔΗΣ Εκδηλώσεις-φωτογραφίες.....	6
Δρ. Ιωάννης Σταμούλος, Διδάκτωρ Φιλοσοφικής Σχολής Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης ΟΙ ΔΙΑΙΩΝΕΣ ΑΝΑΚΥΚΛΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΣΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΘΟΥΚΥΔΙΔΗ: Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ.....	24
Σπυρίδων Μπριμπάκος, Πλωτάρχης ΠΝ ΘΑΛΛΑΣΙΑ ΙΣΧΥΣ ΩΣ ΜΗΤΡΑ ΤΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ.....	42
Εμμανουήλ Χ. Μουρτζάκης, Πλωτάρχης ΠΝ ΡΩΣΙΑ ΚΑΙ ΑΡΚΤΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΜΕ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ.....	48
Αντώνιος Ζωιδάκης, Αντιναύαρχος ΠΝ ε.α. ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΗΤΗΣ Ο ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΚΟΣ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	64
Ιστορικά Παραλειπόμενα.....	82
Χειραψία με την Ιστορία.....	90
Ιωάννης Σ. Θεοδωράτος Ειδήσεις από το περισκόπιο.....	108
Δελτίο Ενημέρωσης.....	114

ΕΤΟΣ 99^ο - ΤΕΥΧΟΣ 615 - ΤΟΜΟΣ 181^{ος}
Μάρτιος - Απρίλιος - Μάιος 2021

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ:
Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού
Μαρκόνι 20 Βοτανικός - Αθήνα 10447
ΤΗΛ: 210 3484233 • ΦΑΞ: 210 3484234
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 Μ. Γαβαλάς ΠΝ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΥΛΗΣ
Πλοίαρχος Ε. Ζέρβας ΠΝ
Πλωτάρχης (Ε) Α. Παντελόγλου ΠΝ
Πλωτάρχης (Ο) Α. Παπαδημητρίου ΠΝ
Πλωτάρχης (Ο) Π. Γέροντας ΠΝ
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Β. Οικονόμου ΠΝ

ΕΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ-ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Ι. Κορακάκης ΠΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ
ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ - ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: Τηλ. 210 3484233-243
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Β. Οικονόμου ΠΝ
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Ι. Κορακάκης ΠΝ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΒΙΒΛΙΩΝ ΨΙΝ
Σημαιοφόρος (Ε) Α. Μανανά
e-mail: d_manana@navy.mil.gr
Τηλ. 210 3484136

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ
Ετήσια Στρατ. Προσωπικού ε.ε. και ε.α. και
Πολιτικού Προσωπικού (Πολεμικού Ναυτικού).....10€
Ετήσια Ιδιωτών, Νομικών Προσώπων.....12€
Ετήσια Συνδρομή Κύπρου.....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.

ΕΞΟΦΥΛΛΟ - ΟΠΙΣΘΟΦΥΛΛΟ: Φωτογραφίες από την επιχειρησιακή εκπαίδευση του ΠΝ (Μάιος 2021), με την συμμετοχή μονάδων της Διοίκησης Ταχέων Σκαφών.
Το οπισθόφυλλο έχει υποστεί επεξεργασία για τις ανάγκες καλύτερης εμφάνισης

ΕΚΤΥΠΩΣΗ: Pressious Arvanitidis ABEE



Αγαπητοί συνάδελφοι, αγαπητοί αναγνώστες,

Η Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού σε αυτό το τεύχος προσφέρει ως ένθετο το ενημερωτικό εγχειρίδιο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας «Περιβαλλοντική – Ενεργειακή και Πολιτική Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή», το οποίο εκθέτει τις βασικές αρχές πολιτικής του Υπουργείου απέναντι στο ευαίσθητο ζήτημα της προστασίας του περιβάλλοντος. Σκοπός κάθε δημόσιου ή ιδιωτικού σχεδιασμού πρέπει να είναι η επίτευξη της αιεφόρου ανάπτυξης όπως αυτή έχει εκτεθεί από την *Επιτροπή Μπρούντλαντ* (Brundtland).

Με τον όρο «αιεφόρο ανάπτυξη», που στην έκθεση Brundtland ονομάζεται sustainable development η Nachhaltige Entwicklung, όπως το αποδίδουν οι γερμανόφωνοι (Γερμανοί, Αυστριακοί και Ελβετοί), εννοούμε μια συνεχή και βιώσιμη ανάπτυξη, η οποία είναι φιλική προς την κοινωνία και το περιβάλλον και έχει ως κεντρικό σημείο αναφοράς τις ανάγκες της σημερινής γενιάς, όσο και των μελλοντικών (οι πιθανότητες των επερχόμενων γενεών για μια ζωή σύμφωνα με τις ανάγκες τους, διαφαίνονται πιο μικρές λόγω των περιβαλλοντικών καταστροφών, της οικονομικής ανισότητας και του κοινωνικού αποκλεισμού -Έκθεση / Brundtland-Bericht, S. XV).

Είναι επιτακτική ανάγκη της συνειδητοποίησης όχι μόνο των κρατικών φορέων και των ιδιωτικών εταιρειών αλλά και του κάθε ενός από εμάς ότι η κλιματική αλλαγή δεν είναι κάτι θεωρητικό και μακρινό, αλλά ότι ήδη επηρεάζει καθοριστικά τις ζωές όλων μας. Ο διαθέσιμος χρόνος της Ανθρωπότητας μειώνεται δραστικά, καθώς η μη ύπαρξη διαθέσιμης τεχνολογίας για αποικισμούς άλλων πλανητών, μας αναγκάζει να διατηρήσουμε το μοναδικό μας σπίτι, τη Γη. Το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και οι Ένοπλες Δυνάμεις πρωτοστατούν και σε αυτή την προσπάθεια, με την πεποίθηση ότι η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί αδήριτη εθνική ανάγκη, ενώ η *πράσινη οικονομία* είναι προς το εθνικό συμφέρον.

Το παρόν τεύχος περιλαμβάνει μεταξύ άλλων θέματα διεθνούς χαρακτήρα που απασχολούν κατά καιρούς την κοινή γνώμη και τα διεθνή δρώμενα. Ο Δρ. Ιωάννης Σταμούλος αναλύει

το φαινόμενο της πειρατείας από την ομηρική εποχή μέχρι τις ημέρες μας. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η οθωμανική περίοδος κατά την οποία η αδυναμία ελέγχου του φαινομένου από την Οθωμανική Αυτοκρατορία οδήγησε στη διόγκωσή του. Ιδιαίτερη περίπτωση υπήρξε ο Κεμάλ Ρέις (το όνομα του οποίου το ΤΠΝ έδωσε σε φρεγάτα που πρόσφατα έγινε γνωστή από την ατυχή της κατάληξη μετά από την «επακούμηση» με την Φρεγάτα «ΛΗΜΝΟΣ»), ο οποίος από σφαγέας και πειρατής ανέλαβε τον τίτλο του Ναυάρχου του Οθωμανικού Ναυτικού.

Έχοντας κατά νου την ρήση του Καρλ Φίλιππ Γκότλιμπ φον Κλάουζεβετς (Carl Philipp Gottlieb von Clausewitz, 1 Ιουλίου 1780 - 16 Νοεμβρίου 1831) «ότι ο πόλεμος είναι απλά η συνέχιση της πολιτικής με άλλα μέσα» ο Πλωτάρχης Σπυρίδων Μπιρμπάκος ΠΝ, αναλύει την προβολή ναυτικής ισχύος ως σημαντικό βραχίονα της εξωτερικής πολιτικής. Υπάρχουν πλείστα όσα ιστορικά παραδείγματα: από την «πολιτική των κανονιοφόρων» των Βρετανών του 19ου αιώνα στον Ναύαρχο Παύλο Κουντουριώτη και τους Βαλκανικούς Πολέμους και από εκεί στο πόλεμο στα Φώκλαντ, αποδεικνύεται σταθερά η διαχρονική αξία του Ναυτικού Όπλου ως μέσο επιβολής της εξωτερικής πολιτικής ενός κράτους ή μιας συμμαχίας.

Ο Πλωτάρχης Εμμανουήλ Μουρτζάκης ΠΝ αναλύει σε άρθρο του τον αναβαθμισμένο γεωπολιτικό ρόλο της Ρωσίας στην Αρκτική, μια νέα θαλάσσια διαδρομή με πλείστες προοπτικές και μεγάλη γεωστρατηγική σημασία. Η Ρωσία αντιλαμβάνεται την παρουσία της στην περιοχή εντελώς «παραδοσιακά». Σκοπός της είναι η απόκτηση της τοπικής στρατιωτικής και ναυτικής υπεροχής, ώστε να διαπραγματεύεται από θέση ισχύος. Ο Αντιναύαρχος ε.α Αντώνιος Ζωιδάκης ΠΝ εξιστορεί την πορεία του Ναυστάθμου Κρήτης από την περίοδο πριν την κατάκτηση από τους Βενετούς μέχρι και τη δεκαετία του 1970. Από το κείμενο διακρίνεται η διαχρονική στρατηγική σημασία και η προστιθέμενη αξία της περιοχής για τη χώρα μας.

Το τεύχος ολοκληρώνεται από τις μόνιμες στήλες «Ιστορικά Παραλειπόμενα», «Χειραψία με την Ιστορία» και «Ειδήσεις από το Περισκόπιο». Οι ιστορικοί της ΥΙΝ Πλωτάρχης (Ο) Αθανάσιος Παπαδημητρώπουλος ΠΝ και Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Βλάσιος Οικονόμου ΠΝ εξιστορούν μέσα από τα αρχεία της υπηρεσίας, την συμμετοχή του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού στις επιχειρήσεις αποκλεισμού των βορειοαφρικανικών ακτών στις 31 Μαΐου 1943 και την άνανδρη βύθιση του Πλωτού Νοσοκομείου «ΑΤΤΙΚΗ» από τους Γερμανούς στις 12 Απριλίου 1941. Τέλος ο στρατιωτικός αναλυτής Ιωάννης Θεοδωράτος από την στήλη «Ειδήσεις από το Περισκόπιο» μας παραθέτει όλες τις τελευταίες εξελίξεις που αφορούν στα Πολεμικά Ναυτικά άλλων χωρών.

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





Εκδηλώσεις

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ



Στο πλαίσιο της στρατηγικής στόχευσης του ΓΕΕΘΑ για διεύρυνση της συνεργασίας των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων με άλλες χώρες και κατόπιν συντονισμένων ενεργειών του, από την Τετάρτη 24 Φεβρουαρίου έως την Πέμπτη 04 Μαρτίου 2021 η Φρεγάτα (Φ/Γ) «ΚΑΝΑΡΗΣ» ενσωματώθηκε ως πλήρες οργανικό μέλος στην Γαλλική Ναυτική Δύναμη TF-473. Η εν λόγω Ναυτική Δύναμη με πλοίο Διοικήσεως το Αεροπλανοφόρο «CHARLES DE GAULLE», επιχείρησε στην Κεντρική και Ανατολική Μεσόγειο στο πλαίσιο της επιχείρησης «CLEMENCEAU 21».

Στην Γαλλική επιχείρηση «CLEMENCEAU 21» συμμετείχαν πλέον των Γαλλικών, και ναυτικές μονάδες της Ελλάδας, των ΗΠΑ και του Βελγίου. Στο πλαίσιο της επιχείρησης πραγματοποιήθηκαν συνεργασίες με δυνάμεις και άλλων κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του NATO και Στρατηγικών Εταίρων κατά τη διάρκεια της διέλευσης από τις περιοχές ευθύνης τους.

Ταυτόχρονα, διεξήχθη πληθώρα εκπαιδευτικών αντικειμένων μεταξύ των οποίων και αντικείμενα εκπαίδευσης όλων των μορφών πολέμου με επιπλέον συμμετοχή από τις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις ενός Υποβρυχίου και μαχητικών αεροσκαφών.

Η συμμετοχή της Φ/Γ στην Γαλλική Ναυτική Δύναμη TF-473 και η συνεκπαίδευση με μέσα των Ενόπλων Δυνάμεων, καταδεικνύει το άριστο επίπεδο συνεργασίας των ΕΔ των δύο χωρών, αναβάθμισε έτι περαιτέρω την επιχειρησιακή εκπαίδευση, την μαχητική ικανότητα και την διαλειτουργικότητα μεταξύ τους και προσέφερε πολύτιμη ανταλλαγή τεχνογνωσίας σε ιδιαίτερα απαιτητικές από πλευράς σχεδίασης και υλοποίησης διακλαδικές επιχειρήσεις.

Την Πέμπτη 04 Μαρτίου 2021, ο Γάλλος Διοικητής της Ναυτικής Δύναμης Task Force 473, Υποναύαρχος Marc Aussedat, επιβαίνων επί του Αεροπλανοφόρου «CHARLES DE GAULLE», επισκέφθηκε τη Φ/Γ «ΚΑΝΑΡΗΣ» εν πλω. Ο Γάλλος Διοικητής ενημερώθηκε για τις δυνατότητες και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, ενώ τόνισε τη σημαντική συνεισφορά της Φ/Γ «ΚΑΝΑΡΗΣ» στην ανωτέρω αποστολή και εξήρε την εκπαίδευση και αποτελεσματικότητα του Ελληνικού πλοίου.





Από τη Δευτέρα 08 έως την Τετάρτη 10 Μαρτίου 2021, διεξήχθη η πολυεθνική άσκηση «NOBLE DINA 2021» στη θαλάσσια περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, με συμμετοχή ναυτικών μονάδων από την Ελλάδα, τη Γαλλία, το Ισραήλ και την Κύπρο. Το Πολεμικό Ναυτικό συμμετείχε στην άσκηση με τη Φρεγάτα (Φ/Γ) «ΑΔΡΙΑΣ», το Ταχύ Περιπολικό Κατευθυνομένων Βλημάτων (ΤΠΚ) «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ», το Υποβρύχιο (Υ/Β) «ΠΙΠΙΝΟΣ», ένα Ελικόπτερο (Ε/Π) και ένα Αεροσκάφος Ναυτικών Επιχειρήσεων (ΑΦΝΕ).

Κατά την εν λόγω άσκηση πραγματοποιήθηκαν πολλαπλά εκπαιδευτικά αντικείμενα με έμφαση στον ανθυποβρυχιακό πόλεμο, στη σύνθεση κοινής επιχειρησιακής εικόνας, τον πόλεμο επιφανείας, την έρευνα και διάσωση καθώς και την παροχή ιατρικής περίθαλψης. Η άσκηση συνέβαλε στην προαγωγή του επιπέδου της επιχειρησιακής ετοιμότητας, μαχητικής ικανότητας και συνεργασίας των συμμετεχόντων.

Τόσο κατά τη σχεδίαση όσο και κατά την υλοποίηση των εκπαιδευτικών αντικειμένων ελήφθη ιδιαίτερη μέριμνα για την προστασία από την πανδημία COVID-19.





Την Τετάρτη 10 Μαρτίου 2021, πραγματοποιήθηκε στη Ναυτική Βάση ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ, παρουσία του Αρχηγού ΓΕΝ Αντιναύαρχου Στυλιανού Πετράκη ΠΝ, η τελετή παράδοσης-παραλαβής του Διοικητού Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΔΝΕ) από τον Αντιναύαρχο Χαράλαμφο Ζησιμόπουλο ΠΝ στον Υποναύαρχο Ιωάννη Πάττα ΠΝ.

Η τελετή πραγματοποιήθηκε με ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό προσκεκλημένων λόγω των μέτρων για την προστασία από την πανδημία COVID-19.





Την Πέμπτη 11 Μαρτίου 2021, πραγματοποιήθηκε στο Ναυτικό Οχυρό Βοτανικού, παρουσία του Αρχηγού ΓΕΝ Αντιναύαρχου Στυλιανού Πετράκη ΠΝ, η τελετή παράδοσης-παραλαβής του Γενικού Επιθεωρητή Πολεμικού Ναυτικού (ΓΕΠΝ), από τον Αντιναύαρχο (Μ) Δημήτριο Σούφρα ΠΝ στον Υποναύαρχο (Μ) Κωνσταντίνο Κολοκούρη ΠΝ.

Η τελετή πραγματοποιήθηκε με ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό προσκεκλημένων λόγω των μέτρων για την προστασία από την πανδημία COVID-19.



Εκδηλώσεις στο Πλαίσιο Εορτασμού της Εθνικής Επετείου των 200 Ετών της 25ης Μαρτίου του 1821

Στο πλαίσιο του εορτασμού της Εθνικής Επετείου των 200 ετών από την Ελληνική Επανάσταση της 25ης Μαρτίου του 1821, το ΓΕΕΘΑ σχεδίασε πλήθος εορταστικών εκδηλώσεων για την Τετάρτη 24 και την Πέμπτη 25 Μαρτίου 2021, σε όλη την Ελληνική Επικράτεια ως ακολούθως:

Την Τετάρτη 24 και την Πέμπτη 25 Μαρτίου 2021, φωταγωγήθηκε το κεντρικό κτίριο του Στρατοπέδου «ΠΑΠΑΓΟΥ» με τα χρώματα της Ελληνικής Σημαίας.

Την Πέμπτη 25 Μαρτίου 2021, στην Αθήνα που ήταν το επίκεντρο των εορταστικών εκδηλώσεων, το πρωί πραγματοποιήθηκε έπαρση της Ελληνικής Σημαίας στον Ιερό Βράχο της Ακρόπολης όπου τιμητικό άγημα Ευζώνων απέδωσε τιμές υπό την ερμηνεία του Εθνικού Ύμνου από την σοπράνο κ. Αναστασία Ζαννή.

Εν συνεχεία έλαβε χώρα η Στρατιωτική Παρέλαση μπροστά από το Μνημείο του Άγνωστου Στρατιώτη παρουσία της Πολιτειακής, Πολιτικής και Στρατιωτικής Ηγεσίας της Χώρας, καθώς και των επίσημων προσκεκλημένων.

Κατά την διάρκεια της Στρατιωτικής Παρέλασης, άνωθεν της Αθήνας πραγματοποιήθηκαν διέλευση σχηματισμών Μαχητικών Αεροσκαφών και Ελικοπτέρων της Πολεμικής Αεροπορίας (4 F-16, 4 M-2000/5, 4 F-4), της Αεροπορίας Στρατού (4 AH-64A, 4 AH-64D, 4 CH-47D, 2 NH-90, 4 UH-1H, 4 OH-58), του Πολεμικού Ναυτικού (2 SH-70, 1 P-3B), της Ελληνικής Αστυνομίας (1 EC-135, 1 BO-105), του Πυροσβεστικού Σώματος (2 AS-332 / BK-117), του Λιμενικού Σώματος (1 DAUPHIN), της Πολεμικής Αεροπορίας των ΗΠΑ (4 F-16, 1 KC-135), της Πολεμικής Αεροπορίας της Γαλλίας (4 RAFALE) και της Πολεμικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου (1 VOYAGER).

Ταυτόχρονα, σχηματισμός 4 Μαχητικών Αεροσκαφών F-16 διήλθε άνωθεν της πόλης της Θεσσαλονίκης και εν συνεχεία διασπάστηκαν σε δύο ζεύγη πραγματοποιώντας πτήση άνωθεν των ακόλουθων δρομολογίων:

Καβάλα – Ξάνθη – Κομοτηνή – Ορεσιτιάδα – Διδυμότειχο – Σουφλί – Αλεξανδρούπολη – Λήμνος – Λέσβος – Χίος – Καστοριά – Ιωάννινα – Κέρκυρα – Πρέβεζα – Άκτιο – Μεσολόγγι – Λάρισα.

Επιπρόσθετα, σχηματισμοί Ελικοπτέρων αποτελούμενοι από 4 AH-64A, 4 AH-64D και 4 OH-58 διήλθαν άνωθεν της Χαλκίδας και του Βόλου, καθώς και 4 Μαχητικά Αεροσκάφη M-2000/5 άνωθεν της Χαλκίδας.

Επιπλέον, διελεύσεις από ζεύγη Μαχητικών Αεροσκαφών F-16 πραγματοποιήθηκαν άνωθεν των ακόλουθων δρομολογίων:

Βόλος – Σκύρος – Ψαρά – Σάμος – Πάτμος – Κάλυμνος – Χανιά – Κώς – Ρόδος – Καστελόριζο – Κάρπαθος – Κάσος – Άγιος Νικόλαος – Ηράκλειο – Ρέθυμνο.

Πάτρα – Τρίπολη – Σπάρτη – Γύθειο – Αρεόπολη – Καλαμάτα – Πύργος – Ζάκυνθος – Κεφαλονιά – Άραξος.

Μονάδες του Πολεμικού Ναυτικού βρίσκονταν ελλιμενισμένες, χωρίς δυνατότητα επιβίβασης επισκεπτών λόγω της Πανδημίας Covid-19, ως ακολούθως:

Φρεγάτες σε Καλαμάτα, Χανιά, Ηράκλειο και Μύκονο.

Ταχεία Περιπολικά Κατευθυνόμενων βλημάτων σε Πειραιά, Καβάλα, Άγιο Ευστράτιο, Καστελόριζο.

Κανονιοφόροι σε Ψαρά, Λέσβο, Πάτμο, Ναύπλιο, Σύμη, Σούδα.

Παράκτια Περιπολικά σε Λέσβο, Ικαρία, Χίο και Κω.

Υποβρύχιο στη Κάσο.

Ναρκοθηρευτικά σε Πάτρα και Πύλο.

Τέλος, ο πιλότος της Ομάδας Αεροπορικών Επιδείξεων Μεμονωμένου Αεροσκάφους F-16 «ZEYΣ» της Πολεμικής Αεροπορίας απύθνη χαιρετισμό εν πτήξει.

Σκοπός των ανωτέρω εκδηλώσεων ήταν να τιμηθούν οι αγώνες των προγόνων μας και ταυτόχρονα οι απανταχού Έλληνες να αισθανθούν υπερήφανοι για την ένδοξη ιστορία τους και να κρατήσουν άσβεστη την φλόγα του Ελληνικού Έθνους.





Από το Σάββατο 27 Μαρτίου έως την Κυριακή 04 Απριλίου 2021, διεξήχθη η πολυεθνική Άσκηση Ναρκοπολέμου «ΑΡΙΑΔΝΗ 21», στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Πατραϊκού κόλπου.

Στην άσκηση συμμετείχαν η Φρεγάτα (Φ/Γ) «ΥΔΡΑ» ως πλοίο έδρας του Διοικητού Διοικήσεως Ναρκοπολέμου (Δ/ΔΝΑΡ) Πλοιάρχου Α. Ρόκα ΠΝ, τα Ναρκοθηρευτικά (Ν/ΘΗ) «ΕΥΡΩΠΗ» και «ΚΑΛΥΨΩ», η Κανονιοφόρος (Κ/Φ) «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ», οι μονάδες της Συμμαχικής Αντιναρκικής Δύναμης Standing NATO Mine Countermeasures Group Two (SNMCMG2) αποτελούμενη από το τουρκικά πλοία «TCG SOKULLU MEHMET PASA», ΝΘΗ «TCG AYVALIK», το γαλλικό ΝΘΗ «FS ORION», το ισπανικό ΝΘΗ «ESPS TAJO», το βουλγάρικο ΝΘΗ «BGS TSIBAR», το ιταλικό ΝΘΗ «ITS TERMOLI», το ρουμανικό υδρογραφικό (Υ/Γ) «ROS A. CATUNEANU», ομάδες εξουδετερώσεως ναρκών, αεροσκάφη της Πολεμικής Αεροπορίας, ελικόπτερο της Διοίκησης Αεροπορίας Ναυτικού, καθώς και Αξιωματικοί Παρατηρητές από την Αίγυπτο και τη Ρουμανία.

Η ανωτέρω άσκηση, τύπου INVITEX, διοργανώνεται από το Πολεμικό Ναυτικό σε ετήσια βάση και περιλαμβάνει εκπαιδευτικά αντικείμενα διαφόρων μορφών πολέμου με έμφαση στο Ναρκοπόλεμο με σκοπό τη διατήρηση και επαύξηση της επιχειρησιακής ετοιμότητας και την προαγωγή του επιπέδου της συνεργασίας των συμμετεχόντων. Εστιάζει δε στη δοκιμή και αξιολόγηση των διαδικασιών Ναρκοπολέμου και των αντίστοιχων εκδόσεων τακτικής σε συμμαχικό πλαίσιο.



Την Τετάρτη 31 Μαρτίου 2021, πραγματοποιήθηκε στο Σαρωνικό κόλπο δοκιμαστικός πλους της Φρεγάτας (Φ/Γ) «ΕΛΛΗ» στο πλαίσιο επιτυχούς ολοκλήρωσης του προγράμματος «ΚΥΚΝΟΣ II», το οποίο περιλαμβάνει την προμήθεια και αντικατάσταση τεσσάρων ηλεκτροπαραγωγών ζευγών, ως δωρεά από τον Πρόεδρο του Ιδρύματος «Αικατερίνη Λασκαρίδη», εφοπλιστή και Υποναύαρχο επί τιμή κ. Παναγιώτη Λασκαρίδη.

Κατά τον ανωτέρω πλου επιβιβάστηκαν στη Φ/Γ «ΕΛΛΗ» ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Αντιναύαρχος Στυλιανός Πετράκης ΠΝ, ο Αρχηγός Στόλου Αντιναύαρχος Παναγιώτης Λυμπέρης ΠΝ, καθώς και ο δωρητής κ. Παναγιώτης Λασκαρίδης.

Ο Αρχηγός ΓΕΝ ευχαρίστησε τον κ. Λασκαρίδη για τη σημαντική συμβολή του στην προαγωγή του επιπέδου της επιχειρησιακής ικανότητας του Πολεμικού Ναυτικού.



Από τη Δευτέρα 12 έως την Παρασκευή 23 Απριλίου 2021, πραγματοποιήθηκε επιχειρησιακή εκπαίδευση μονάδων του Πολεμικού Ναυτικού με συνδυασμό εθνικών ασκήσεων «ΛΑΙΛΑΨ», «ΑΙΓΙΑΛΟΣ», «ΑΝΑΠΝΕΥΣΤΗΡ» και «ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ», στη θαλάσσια περιοχή Βορείου και Κεντρικού Αιγαίου, Μυρτώου, Βορείου και Νοτίου Κρητικού Πελάγους και θάλασσας Κυθήρων, με συμμετοχή μονάδων των Διοικήσεων Φρεγατών, Υποβρυχίων, Ταχέων Σκαφών, Πλοίων Επιτήρησης, Αποβατικών Δυνάμεων, Υποβρυχίων Καταστροφών και Αεροπορίας Ναυτικού.

Στο πλαίσιο των ανωτέρω δραστηριοτήτων μονάδες και προσωπικό του ΠΝ συμμετείχαν στην πολυεθνική άσκηση «ΗΝΙΟΧΟΣ 21».

Κατά τις ανωτέρω ασκήσεις εκτελέστηκαν προκεχωρημένα γυμνάσια πυρών κατά στόχων επιφανείας και αέρος, σύνθετα γυμνάσια αεράμυνας, βολές τορπιλών γυμνασίων από υποβρύχια, αποβατικές ασκήσεις, αντικείμενα πολέμου μεταξύ υποβρυχίων καθώς και σημαντικός αριθμός αντικειμένων εξάσκησης σε αντιμετώπιση όλων των ειδών των απειλών.

Οι εν λόγω ασκήσεις πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του ετήσιου προγράμματος επιχειρησιακής εκπαίδευσης του Πολεμικού Ναυτικού, με σκοπό τη διατήρηση και περαιτέρω επαύξηση της επιχειρησιακής ετοιμότητας και μαχητικής ικανότητας των συμμετεχόντων.







Την Πέμπτη 22 Απριλίου 2021, πραγματοποιήθηκε εκδήλωση Μνήμης για τη βύθιση των Αντιτορπιλικών «ΨΑΡΑ» και «ΥΔΡΑ» τον Απρίλιο του 1941, στη θαλάσσια περιοχή Πάχης Μεγάρων και νήσου Αίγινας αντίστοιχα.

Πραγματοποιήθηκε ρήψη στεφάνων στα σημεία βύθισης από τον Υπαρχηγό Στόλου Υποναύαρχο Δημήτριο Ε. Κατάρτα ΠΝ, τον Αντιδήμαρχο Μεγάρων Κωνσταντίνο Φυλακτό, και τον Δήμαρχο Αίγινας Ιωάννη Ζορμπά, επιβαινόντων στο Ταχύ Περιπολικό Κατευθυνομένων Βλημάτων (ΤΠΚ) «ΜΠΛΕΣΣΑΣ».





Τη Μ. Δευτέρα 26 και τη Μ. Τρίτη 27 Απριλίου 2021, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Στυλιανός Πετράκης ΠΝ, επισκέφθηκε την Προκεχωρημένη Ναυτική Βάση (ΠΝΒ) Κυριαμαδίου, το Ναυτικό Παρατηρητήριο Κεφάλας, το Ναύσταθμο Κρήτης (ΝΚ), το Ναυτικό Νοσοκομείο Κρήτης (ΝΝΚ) και το Ναυτικό Σταθμό Κρήτης (ΝΑΣΚΡΗ), όπου αντάλλαξε ευχές με το προσωπικό των Ναυτικών Υπηρεσιών και των ναυλοχούντων πολεμικών πλοίων με την ευκαιρία των Αγίων Ημερών του Πάσχα.





Την Πέμπτη 06 Μαΐου 2021 ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ Στρατηγός Κωνσταντίνος Φλώρος παραβρέθηκε στις εγκαταστάσεις της εταιρείας AEROSERVICES S.A. στην Πάχη Μεγάρων, στην εκδήλωση απόδοσης στο Πολεμικό Ναυτικό (ΠΝ) του πρώτου Ελικόπτερου S-70 μετά την ολοκλήρωση εργασιών Γενικής Επιθεώρησης Σκάφους.

Στην εκδήλωση παρέστησαν επίσης, ο Πρέσβης των ΗΠΑ στην Αθήνα Geoffrey R. Pyatt, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Στυλιανός Πετράκης ΠΝ, ο Διευθύνων Σύμβουλος της AEROSERVICES S.A. κ. Δημήτριος Δάφνης καθώς και εκπρόσωποι της εταιρείας Lockheed Martin.

Οι εν λόγω εργασίες εκτελέστηκαν στο πλαίσιο της πρόσφατης Διακρατικής Συμφωνίας Ελλάδας – ΗΠΑ, που αφορά το πρόγραμμα FMS για την Εν Συνέχεια Υποστήριξη (Follow On Support) των Ελικοπτέρων S-70, και μεταξύ άλλων περιλαμβάνει την εκτέλεση Γενικής Επιθεώρησης Σκάφους από πιστοποιημένο εγχώριο επισκευαστικό φορέα.

Τα 11 Ελικόπτερα S-70 εντάχθηκαν στο ΠΝ σταδιακά από το 1994 έως το 2005 και έχουν στο ενεργητικό τους συνολικά περί τις 45.000 ώρες πτήσης. Το ανωτέρω πρόγραμμα ενισχύει σημαντικά την υποστήριξή τους και εξασφαλίζει την υψηλή διαθεσιμότητά τους με παράλληλη μεταφορά τεχνογνωσίας σε εγχώριους επισκευαστικούς φορείς.





Την Τρίτη 18 Μαΐου 2021, πραγματοποιήθηκε στο Ναυτικό Οχυρό Βοτανικού, παρουσία του Υπαρχηγού ΓΕΝ Υποναύαρχου Γεώργιου Καμπουράκη ΠΝ και του Προέδρου ΓΕΕΘΑ/ΕΕΣΙ Υποστρατήγου (ΠΖ) Γεώργιου Ραχμανίδη η τελετή παράδοσης-παραλαβής του Διευθυντή της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού (ΥΙΝ), από τον Πλοίαρχο Ιωάννη Διαμαντάκη ΠΝ στον Πλοίαρχο Αναστάσιο Μιχέλη ΠΝ.

Η τελετή πραγματοποιήθηκε με ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό προσκεκλημένων λόγω των μέτρων για την προστασία από την πανδημία COVID-19.





ΟΙ ΔΙΑΙΩΝΕΣ ΑΝΑΚΥΚΛΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΣΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΘΟΥΚΥΔΙΔΗ: Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Του **Ιωάννη Σταμούλου**

Διδάκτωρ Φιλοσοφικής Σχολής Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης



Χάρτης με τις περιοχές όπου έδρασαν οι αδελφοί Μπαρμπαρόσα (πηγή: fineartamerica)

1. Εισαγωγή

Ο αρθρογράφος εξετάζει το θέμα από τρεις πλευρές: της φιλοσοφίας της ιστορίας, της ιστορίας, και της σύγχρονης εποχής. Όσον αφορά την πρώτη, η φιλοσοφία της ιστορίας είναι ο κλάδος της φιλοσοφίας, η οποία αναζητά το νόημα, το σκοπό της ιστορίας. Οι αντιλήψεις του Θουκυδίδη για την ιστορία καταφαίνονται στο ακόλουθο απόσπασμα: «κατά την εμφύλια σύγκρουση επέπεσαν πολλά και φοβερά δεινά στις πόλεις, που γίνονται και θα γίνονται πάντα, όσο η φύση του ανθρώπου παραμένει η ίδια, φοβερότερα ή ηπιότερα, και με διαφορετική μορφή, ανάλογα με την εκάστοτε μεταβολή των περιστάσεων» (3.82.2). Το χωρίο εκφράζει την αρχαία ελληνική και ρωμαϊκή εκδοχή για την επαναληπτικότητα της ιστορίας, σύμφωνα με την οποία τα γεγονότα επανεμφανίζονται στο γίνεσθαι της ανθρώπινης δράσης.

Στο πεδίο της ιστορίας αυτής καθαυτής, ο αρθρογράφος καταγράφει το φαινόμενο της πειρατείας σε πλούσιες από γεγονότα περιόδους της ελληνικής ιστορίας, προβάλλοντάς τα συγχρόνως στη σύγχρονη εποχή. Συγκεκριμένα, περιγράφει, μεταξύ άλλων, τη δράση πει-

ρατών, τα ονόματα των οποίων φέρουν πλοία του τουρκικού στόλου: του Ουρς Reis (ή Aruj), που αντιστοιχεί στο ομώνυμο σεισμογραφικό ερευνητικό σκάφος, το οποίο εισήλθε στη μη ανακηρυγμένη ελληνική ΑΟΖ του Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα, όπως αναγράφεται στο ομοειδές σκάφος, που διεξήγε έρευνες στην κυπριακή ΑΟΖ ("Barbaros Hayreddin Paşa") και του Kemal Reis, το όνομα του οποίου φέρει φρεγάτα του τουρκικού πολεμικού ναυτικού, γνωστή στο ελληνικό κοινό από την επακούμβησή της ελληνικής Φρεγάτας «ΛΗΜΝΟΣ».

Ο αρθρογράφος συνεχίζει και περατώνει την έρευνα για την πειρατεία στη σύγχρονη εποχή, διερευνώντας την έκταση του φαινομένου, τα μέσα και τους τρόπους δράσης των πειρατών σε περιοχές του κόσμου όπου αυτή ενδημεί.

2. Κύριο θέμα

«Ο Μίνως¹ είναι ο πρώτος που γνωρίζουμε από την παράδοση, ο οποίος απέκτησε ναυτικό και κυριάρχησε στο μεγαλύτερο μέρος της σημερι-

1 Μυθικός βασιλιάς της Κρήτης.



Θουκυδίδης

νής ελληνικής θάλασσας, εξουσίαζε δε και στα νησιά των Κυκλάδων, κι υπήρξε ο πρώτος που ίδρυσε οικισμούς στα περισσότερα απ' αυτά, αφού έδωσε τους Κάρες και εγκατέστησε ως κυβερνήτες τους γιους του· κι όπως φαίνεται, **εκκαθάρισε τη θάλασσα από τους πειρατές**², όσο μπορούσε, για να περιέρχονται σ' αυτόν ασφαλέστερα τα εισοδήματα απ' τα νησιά» (Θουκυδίδης, *Ιστορία*, Α 4).³

2.1 Η πειρατεία στον ελληνικό χώρο κατά την αρχαιότητα

Η λέξη *πειρατής* αναγράφεται σε επιγραφή των μέσων του 3ου αιώνα π.Χ., η οποία βρέθηκε σε περιοχή που ανήκε στο δήμο Ραμνούντος της αρχαίας Αττικής. Αφορά ένα ψήφισμα του δήμου προς τιμή του στρατηγού Επιχάρη, ο οποίος κατά το Χρεμωνίδειο Πόλεμο⁴ απελευθέρωσε

είτε καταβάλλοντας λίτρα είτε με ανταλλαγή δημότες, που τους κρατούσαν πειρατές. Ο Επιχάρης ανέκρινε αυτούς που βοήθησαν τους πειρατές να διεισδύσουν στο Ραμνούντα, διαπίστωσε ότι προέρχονταν «ἐκ τῆς πόλεως», δηλαδή από την Αθήνα, και τους τιμώρησε όπως έπρεπε:

ἐκόλασε δέ καί τοῦ [τους] [κ]
αθοδηγουμένους εἰς τ[ή]ν χώραν τοῖς
πειραταῖς, [...].⁵

Λόγω της φθοράς που υπέστη η επιγραφή από το χρόνο, δεν είναι δυνατό να αντλήσουμε περισσότερες και σαφέστερες πληροφορίες για το γεγονός· ίσως η λέξη *πειραταί* χρησιμοποιείται υποτιμητικά, για να δηλώσει τον επιδρομέα ή τον πλιατσικολόγο, όπως ξεκάθαρα συμβαίνει σε άλλες περιπτώσεις.⁶

Μεταξύ αυτών, η λέξη αναγράφεται σε μια επιγραφή, που βρέθηκε στην ακτή της Αιγιάλης, στη βόρεια Αμοργό, πριν από το 200 π.Χ., και περιγράφει μια νυχτερινή επιδρομή:

ἐπειδή πειρατῶν εἰς τ[ή]ν χώραν
ἐμβalόντων νυκτός⁷

Μέχρι τότε, την πειρατική δραστηριότητα δήλωνε η λέξη *ληιστεία*, με διάφορες γλωσσικές παραλλαγές, ανάλογα με την εποχή. Στα ομηρικά έπη, οι πειρατές αναφέρονται με την ονομασία *ληιστῆρες*⁸, η οποία προέρχεται από τη λέξη *ληΐς* (ρ. *λήζομαι*), που σημαίνει «λάφυρο», «λεία», ενώ η λέξη «πειρατεία» προέρχεται πιθανώς από το ουσιαστικό *πεῖρα* (ρ. *πειράω-ω*), που σημαίνει «δοκιμή», «απόπειρα», «εμπειρία».

Δεν είναι εύκολο να αποτιμηθεί ηθικά η πειρατεία στα ομηρικά έργα. Υπάρχουν σημεία όπου τα πρόσωπα αναγνωρίζουν την καταστροφική δράση των πειρατών: όταν ο Τηλέμαχος επισκέπτεται με τους άνδρες του το βασιλιά της Πύλου, Νέστορα, για να αντλήσει

2 Η έμφραση δίνεται από τον αρθρογράφο.

3 Ο αρθρογράφος ακολουθεί, παρεμβαινόντας και με δικές του τροποποιήσεις, τη μετάφραση του Ν. Μ. Σκουτερόπουλου στο Θουκυδίδη, *Ιστορία*, εισαγωγή-σημειώσεις Ν. Μ. Σκουτερόπουλος, Αθήνα: Πόλις, 2011 (στο εξής Θουκ.)

4 Από το Χρεμωνίδη, τον επικεφαλής της αντιμακεδονικής παράταξης στην Αθήνα. Διεξήχθη μεταξύ του 267-261(;) π.Χ. Τα αντίπαλα στρατόπεδα ήταν απ' τη μια πλευρά των Αθηναίων και Σπαρτιατών, με τη συνδρομή του βασιλιά της Αιγύπτου Πτολεμαίου Β' του Φιλάδελφου, κι απ' την άλλη του Μακεδόνα βασιλιά Αντίγονου Β' Γονατά.

5 Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge University Press, 2002, σ. 3.

6 Στο ίδιο, σ. 4.

7 Στο ίδιο, σ. 4.

8 Οδύσσεια, γ 73· ι 254.

πληροφορίες σχετικά με τον πατέρα του, αυτός ζητά να μάθει ποιοι είναι, ρωτώντάς τους αν έχουν κάποιο λόγο που βρίσκονται στις θάλασσες ή περιφέρονται «έτσι στην τύχη **σαν πειρατές που τριγυρνούν στα πέλαγα, σε τόπους ξένους σωριάζουν συμφορές** και τη ζωή τους παίζουν».⁹

Ο Οδυσσέας, όταν γυρίζει πια στην Ιθάκη και βρίσκεται στο παλάτι του, επινοεί μια πλαστή διήγηση, εμφανίζοντας τον εαυτό του στους μνηστήρες σαν έναν ξεπεσμένο άρχοντα, ο οποίος απ' το θέλημα του Δία κατέληξε με «πολυταξίδευτους κουρσάρους» (*ληιστῆρες πολυπλάγκτοισιν*) στην Αίγυπτο. Εκεί, οι αλαζόνες σύντροφοί του **«των Αιγυπτίων τα πλούσια χωράφια έβλαψαν, σκλάβους έσερναν μικρά παιδιά, γυναίκες, και τους κατοίκους σκότωναν»**.¹⁰ Ωστόσο, στο ίδιο σημείο αποκαλύπτεται και το σκληρό τέλος των πειρατών, το οποίο επέφερε η δυναμική αντίδραση των κατοίκων.¹¹

Η αμυαλιά που φέρνει την αλαζονεία και η αντίσταση των κατοίκων έπληξαν βαριά τον Οδυσσέα και τους άντρες του σε μια πειρατικά επιδρομή, που πραγματοποίησαν στην Ίσμαρο, πόλη των Κικόνων.¹² Οι Κίκονες ζήτησαν τη συνδρομή ομοφύλων τους, συγκρούστηκαν με τους άνδρες του Οδυσσέα και τους καταδίωξαν, ώσπου ο ίδιος καταλήγει: «χάθηκαν έξι σύντροφοι σε κάθε μας καράβι, οι άλλοι τον ξεφύγαμε το θάνατο, τη μοίρα. Και τότε ξεκινήσαμε με πικραμένα σπλάχνα [...]».¹³

Το πιο ενδιαφέρον σημείο της διήγησης του Οδυσσέα είναι ότι μιλά με παρηρησία γι' αυτήν την επιδρομή μπροστά στο βασιλιά των Φαιάκων Αλκίνοο, γεγονός που υποδηλώνει ότι η πειρατεία δεν ήταν επιλήσιμη, αλλά μια αναγνωρισμένη δραστηριότητα, η οποία απαιτούσε ανδρεία, σύμφωνα με το πνεύμα των ομηρικών επών:

[...] την κούρσεψα και σκότωσα τους άνδρες· πήραμε πράγματα πολλά, γυναίκες απ' την πόλη (την Ίσμαρο), και τα μοιράσαμε καλά, να έχουμε μερίδιο.¹⁴

Από μια άλλη πλαστή διήγηση του Οδυσσέα στον πιστό του χοιροβοσκό Εύμαιο, ο οποίος δεν τον έχει αναγνωρίσει ακόμη, προκύπτει ότι από την πειρατεία δεν εξασφαλίζει κανείς μόνο ένα μερίδιο, αλλά πλούτη· ο πειρατής προκαλεί φόβο στους άλλους και αποσπά το σεβασμό τους:

Πριν πατήσουν το πόδι τους οι Αχαιοί στην Τροία, εννιά φορές οδήγησα γοργά πλοία και άνδρες σε τόπους μακρινούς εχθρών κι ήταν πολύ η λεία. Έπαιρνα ότι μου άρεζε, μου έδινε κι ο κλήρος. Γοργά το σπíti πλούτισε και φοβερός πια τότε και σεβαστός να γίνομαι άρχισα μες τους Κρήτες.¹⁵

Στο έργο του Ηροδότου γίνεται κατ' αρχάς λόγος για την πειρατική δραστηριότητα που ανέπτυξαν οι Ίωνες και οι Κάρες.¹⁶ Ο Αλικαρνασσεάς ιστορικός αναφέρει ότι αυτοί αποβιβάστηκαν στις ακτές της Αιγύπτου και διενεργούσαν λεηλασίες επί βασιλείας Ψαμμήτιχου Α' .¹⁷ Ο Ψαμμήτιχος τους προσεταιρίστηκε για τα σχέδιά του με υποσχέσεις και τους αντάμειψε με εδάφη για να εγκατασταθούν· μάλιστα τους ανέθεσε την εκμάθηση της ελληνικής γλώσσας στα παιδιά των Αιγυπτίων.¹⁸

Ωστόσο, ο Ηρόδοτος ξεκαθαρίζει ότι ιστορικά ο πρώτος από τους Έλληνες που σκέφτηκε να κυριαρχήσει στη θάλασσα ήταν ο τύραννος της Σάμου, Πολυκράτης.¹⁹ Σε σύντομο χρονικό διάστημα, η δύναμη του Πολυκράτη αυξήθηκε κι έγινε γνωστός για τη δράση του στην Ιωνία

9 Ομήρου, *Οδύσσεια*, γ 71-74 (εισαγωγικά-σχόλια-αναλύσεις-μετάφραση Θεόδωρος Γ. Μαυρόπουλος), Θεσσαλονίκη: Ζήτρος, 2004. Βλ. επίσης, ι 252-255.

10 Στο ίδιο, ρ 419-434.

11 Στο ίδιο, ρ 435-444.

12 Οι Κίκονες ήταν θρακικό γένος, που κατοικούσε ανάμεσα στις εκβολές του ποταμού Έβρου και στη λίμνη Βιστονίδα. Η Ίσμαρος πιθανώς να έχει σχέση με τη σύγχρονη Μαρώνεια της Ροδόπης. Βλ. επίσης, Ηρόδοτος, *Ιστορία*, 7. 110· *Ιλιάδα*, Β 846.

13 *Οδύσσεια*, ι 47-62.

14 *Οδύσσεια*, ι 40-42.

15 *Οδύσσεια*, ξ 229-234.

16 Αρχαίος λαός της Μ. Ασίας, εγκατεστημένος στην Καρία, η οποία συνόρευε στα βόρεια με την Ιωνία. Βλ. Ηρόδοτος, *Ιστορία*, Α' 171.

17 Ο Ψαμμήτιχος Α' υπήρξε φαραώ, αναμορφωτής της Αιγύπτου, κατά το 664-610 π.Χ.

18 Ηρόδοτος, *Ιστορία*, Β' 152, 154, (εισαγωγή Δημ. Πουρνάρα, αρχαίο κείμενο-μετάφραση-σημειώσεις Αλέξ. Γαλινού, Αθήνα: Πάπυρος, 1975).

19 Στο ίδιο, Γ' 122.



Το σεισμογραφικό ερευνητικό σκάφος “Barbaros Hayreddin Paşa” (Πηγή: Greek City Times)

και στην υπόλοιπη Ελλάδα. Ο Πολυκράτης διέθετε πεντηκοντόρους και χίλιους τοξότες, με τα οποία λεηλατούσε και καταλάμβανε νησιά και ηπειρωτικές πόλεις.²⁰

Ο Ηρόδοτος αναφέρει, επίσης, την πειρατική δράση του Φωκαέα στρατηγού Διονυσίου και του Μιλήσιου Ιστιαίου. Ο πρώτος, μετά την ήττα του ελληνικού στόλου, του οποίου ήταν επικεφαλής, στη ναυμαχία της Λάδης²¹ δεν επέστρεψε στη Φώκαια, αλλά έπλευσε στη Φοινίκη. Εκεί βύθισε εμπορικά πλοία, πήρε πολλά χρήματα και στη συνέχεια εγκαταστάθηκε στη Σικελία. Ο Διονύσιος έκανε τη Σικελία ορμητήριο του, από το οποίο πραγματοποιούσε ληστρικές επιδρομές εναντίον των Καρχηδονίων και των Τυρρηνών.²² Ο δεύτερος, εγκατεστημένος στο Βυζάντιο, καταλάμβανε φορτηγά πλοία των Ιώνων, τα οποία εξέρχονταν από τον Εύξεινο Πόντο. Μετά την Ιωνική Επανάσταση, μαζί με Λέσβιους, κατέλαβε τη Χίο.²³

Ο Θουκυδίδης, σε μια ιστορική επισκόπηση του ελληνικού χώρου από τους αρχαϊκούς χρόνους, γράφει ότι «τα παλιά χρόνια» Έλληνες

και βάρβαροι στράφηκαν στην πειρατεία (*ἐτράποντο πρὸς ληστείαν*), με ικανούς αρχηγούς, οι οποίοι αποσκοπούσαν στο προσωπικό κέρδος κι εξασφάλιζαν την επιβίωση των ασθενέστερων. Τη δράση τους διευκόλυνε η δομή των πόλεων και των οικισμών: οι πόλεις ήταν ατείχιστες και οι οικισμοί άφρακτοι, γεγονός που καθιστούσε ευχερείς τις πειρατικές επιθέσεις.²⁴ Γι' αυτό κι οι παλιές πόλεις «χτίστηκαν σε μεγάλη απόσταση από τη θάλασσα, οι νησιωτικές όσο και οι Ηπειρωτικές [...] είναι ως σήμερα ακόμη χτισμένες στα μεσόγαια».²⁵

Η κατάσταση άλλαξε με την επικράτηση του Μίνωα στο *τῆς θαλάσσης κράτος*: εμπεδώθηκε η ασφάλεια στις θαλάσσιες επικοινωνίες, οπότε οι κάτοικοι των παραλίων μπορούσαν πλέον να μένουν στον τόπο τους και να καλλιεργούν τη γη τους· μερικοί, μάλιστα, πλούτισαν. Γι' αυτό δε δίστασαν ακόμη και να ανέχονται τους ισχυρούς, οι οποίοι δημιουργήσαν τη νέα ευνοϊκή κατάσταση.²⁶

Έτσι, διαμορφώνονται οι συνθήκες για τη σύμπτυξη κραταιής κεντρικής εξουσίας, οι πόλεις σταθεροποιούνται και γίνονται ισχυρές, μπορούν να εξελιχθούν σε μεγάλες ναυτικές

20 Στο ίδιο, Γ' 39. Βλ. επίσης, Θουκ. Α 136.

21 Στο πλαίσιο της Ιωνικής Επανάστασης (καλοκαίρι του 494 π.Χ.).

22 Στο ίδιο, ΣΤ' 17. Οι Τυρρηνοί ή Ετρούσκοι ήταν λαός της κεντρικής παράλιας Ιταλίας έναντι της Κορσικής.

23 Στο ίδιο, ΣΤ' 26.

24 Θουκ. Α 5.1· 6.1.

25 Θουκ. Α 7.

26 Θουκ. Α 8. 2-4.

δυνάμεις και αυτοκρατορίες²⁷: μετά τη συγκρότηση της Δηλιακής Συμμαχίας (478/7 π.Χ.), η Αθήνα κατόρθωσε να αποκαταστήσει την τάξη στο Αιγαίο Πέλαγος. Καταγράφονται δύο εκστρατείες εναντίον αντίστοιχων ισχυρών πειρατικών κέντρων: της Σκύρου από τον Κίμωνα²⁸, η οποία ήταν ένας εξαιρετικά σημαντικός ενδιάμεσος σταθμός στις θαλάσσιες οδούς προς το ανοικτό Αιγαίο και τη Θράκη (475 π.Χ.)²⁹, και του Περικλή στη Θρακική Χερσόνησο³⁰. Οι Αθηναίοι εγκατέστησαν και στις δύο περιοχές κληρούχους, ένα από τα καθήκοντα των οποίων ήταν να παρέχουν προστασία από πειρατές και ληστές.³¹

Όμως, οι ίδιες οι πόλεις επιδίδονται στην πειρατεία μέσα στο παρακμιακό αποσυνθετικό κλίμα του Πελοποννησιακού Πολέμου: ο Αθηναίος στρατηγός Νικίας κατά την πολιορκία των Συρακουσών (Μάιος του 414 π.Χ.- Αύγουστος του 413 π.Χ.)³² δεν πίστεψε ότι ο Σπαρτιάτης Γύλιππος πλέει στη Σικελία, για να διενεργήσει πολεμικές επιχειρήσεις, λόγω του μικρού αριθμού σκαφών που διέθετε· θεώρησε ότι πρόκειται να αναπτύξει πειρατική δράση.³³ Τον Απρίλιο του 413 π.Χ., οι Αθηναίοι απέστειλαν το στρατηγό Δημοσθένη, για να συνδράμει το δοκιμαζόμενο Νικία, αλλά αυτός κωλυσιεργούσε προβαίνοντας σε λεηλασίες στην Επίδαυρο Λιμνή (σημ. Μονεμβασιά) και σε μέρη της λακωνικής ακτής έναντι των Κυθήρων.³⁴

2.2 Η πειρατεία στον ελλαδικό χώρο κατά τους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας

Κατά τους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρα-

τίας, η πειρατεία λαμβάνει μεγάλες διαστάσεις και γίνεται εστία φθοράς του πληθυσμού των νησιών και των παραλίων. Η έξαρση της πειρατείας αποδίδεται στην αδυναμία των κυρίων δυνάμεων της εποχής, της Βενετικής Δημοκρατίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, να την πατάξουν. Ειδικότερα, το βενετικό στόλο, το κόστος συντήρησης του οποίου ήταν υψηλό, απάρτιζαν παλαιά και κακοσυντηρημένα πλοία, για τα οποία υπήρχαν ελλείψεις σε ανταλλακτικά και σε έμπυχο δυναμικό, για να τα επανδρώσει, ενώ τα πληρώματα που ήδη υπηρετούσαν υπέφεραν από έλλειψη τροφίμων και πληρώνονταν καθυστερημένα. Τους Βενετούς διακατείχε φόβος για τους Οθωμανούς και, συναφώς, φοβόνταν ότι, αν καταδίωκαν τους πειρατές που προστάτευε η Πύλη, θα πλήττονταν τα εμπορικά τους συμφέροντα στην ανατολική Μεσόγειο. Γι' αυτό ακολουθούσαν συνέχεια πολιτική υποχωρήσεων και διπλωματικών ελιγμών.³⁵

Απ' την άλλη πλευρά, οι Οθωμανοί δεν ορμώντο από καμιά ναυτική παράδοση ούτε κατείχαν τη σχετική τέχνη του πολέμου. Μπορεί να διέθεταν πρώτη ύλη για την κατασκευή πλοίων και μεγάλα ποσά για τον πλήρη εξοπλισμό τους, αλλά στερούντο του ανθρώπινου δυναμικού για την κατασκευή και την επάνδρωσή τους· ο οθωμανικός στόλος στηριζόταν κυρίως στους εξωμότες. Εν όψει του δεύτερου Βενετο-τουρκικού Πολέμου (1499-1503), η Πύλη δεν είχε παρά να καταλήξει σε δύο εναλλακτικές: η μία ήταν η βίαιη στρατολογία χριστιανών ναυτικών, κυρίως Ελλήνων· η δεύτερη να αξιοποιήσει τους πειρατές. Η πρώτη απέτυχε, καθώς οι χριστιανοί διέφευγαν με την κατάλληλη ευκαιρία. Ο σουλτάνος Βαγιαζήτ Β' έπρεπε να στηριχθεί στην εμπειρία, στις γνώσεις και στη δυναμικότητα των Τούρκων πειρατών, για να τεθούν επικεφαλής του στόλου και να τον καθοδηγήσουν.³⁶ Μεταξύ αυτών συμπεριλαμβανόταν κι ο Kemal Reis.³⁷

27 Jeffrey Yeakel, *The Strategy and Tactics of Piratical Attacks in Thucydides*, University of Florida, 2009, σσ. 31-32.

28 Henry Ormerod, *Piracy in the Ancient World*, Baltimore Maryland: The John Hopkins University Press, 1997, σ. 108. Βλ. επίσης, Πλουτάρχου, *Κίμων*, 8. 3-5 (στο εξής Πλουτ.).

29 J. B. Bury, *A History of Greece to the Death of Alexander the Great*, New York: The Modern Library, 1913, σ. 322.

30 Βλ. Πλουτ. *Περικλής*, 19.1.

31 H. Ormerod, *ό.π.*, σ. 109.

32 Στο πλαίσιο της Σικελικής Εκστρατείας (αρχές Αυγούστου του 415 π.Χ. - μέσα Σεπτεμβρίου του 413 π.Χ.).

33 Θουκ. Ζ 104.3.

34 Θουκ. Η 26. 2. Βλ. επίσης, Ζ 105.2.

35 Αλεξάνδρα Κραντονέλλη, *Ιστορία της πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας 1390-1538*, 4η έκδοση, Αθήνα: Βιβλιοπωλείον της «Εστίας», 2015 [1985], σσ. 21, 36-37.

36 Στο ίδιο, σσ. 24, 27-28.

37 Reis = αρχηγός, μπροστάρης, επικεφαλής ομάδος πειρατικών σκαφών.



Η τουρκική φρεγάτα "Kemal Reis" μετά την επακούμηση της ελληνικής ΛΗΜΝΟΣ. Ο Kemal Reis υπήρξε ένας σκληρός, πανούργος και ικανότατος πειρατής (Πηγή: Greek City Times).

Ο Kemal γεννήθηκε περίπου το 1451 στην Καλλίπολη των Δαρδανελλίων. Έζησε στη σουλτανική αυλή σαν «δώρα» στρατιωτικού αξιωματούχου, που προσφέρθηκε στο σουλτάνο, στη συνέχεια έγινε αυλικός ακόλουθος κι αργότερα διοικητής ενός μικρού στολίσκου, ο οποίος περιπολούσε στην Εύβοια.³⁸

Η πειρατική του δράση στην ανατολική Μεσόγειο αρχίζει περίπου το 1497-1498, διάστημα κατά το οποίο δεν βρισκόταν ακόμη στην υπηρεσία του σουλτάνου.³⁹ Εκείνα τα χρόνια η στάση των Οθωμανών έναντι των πειρατών ήταν εχθρική, γιατί προκαλούσαν μεγάλες καταστροφές όχι μόνο σε περιοχές και υπηκόους της Βενετίας, αλλά ακόμη και στους υπηκόους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας: ο Kemal σκότωνε όλους τους χριστιανούς που αιχμαλίωνε, τόσο τους Έλληνες, όπως συνέβη στην Κρήτη (1495, 1505), όσο και ξένους. Ο Βαγιαζήτ έστειλε πενήντα γενίτσαρους να τον συλλάβουν και να τον οδηγήσουν ενώπιον του στην Κων-

σταντινούπολη. Ο πειρατής παρουσιάστηκε με «δώρα» δύο αγόρια και δέκα χριστιανούς σκλάβους, για να τον εξευμενίσει, αλλά οι προθέσεις του σουλτάνου ήταν ήδη πολύ καλές για τον ίδιο: τον τίμησε με το αξίωμα του ναυάρχου, του εξασφάλισε υψηλή αμοιβή και του ανέθεσε τη διακυβέρνηση ενός καινούργιου μεγάλου πολεμικού πλοίου, για να τον αξιοποιήσει στην επερχόμενη βενετο-τουρκική σύγκρουση. Όμως, αυτός συνέχιζε, παράλληλα, την πειρατική δράση, παρά την απαγόρευση που του επέβαλε ο σουλτάνος.⁴⁰ Η σύζυγός του ήταν εγκατεστημένη στην Τρίπολη της Λιβύης, όπου επέστρεψε ο ίδιος μετά από κάθε πειρατική του επιχείρηση και μοίραζε τη λεία με τους συντρόφους του.⁴¹

Με τέτοιο «αέρα στα πανιά του», ο Kemal Reis, αρχηγός του οθωμανικού ναυτικού κατά το Δεύτερο Βενετο-τουρκικό Πόλεμο,⁴² νίκησε το βενετικό στό-

λο υπό τον Antonio Grimani στη Ναυμαχία του Ζόγκλου⁴³ (12-25 Αυγούστου 1499). Μετά την κατάληψη της Ναυπάκτου (29-30 Αυγούστου), επιτέθηκε κατά των Βενετών στην Κέρκυρα και πέτυχε μια ακόμη καθοριστική νίκη εναντίον τους με την άλωση της Μεθώνης (9 Αυγούστου 1500), η οποία επέφερε την πτώση κι άλλων βενετικών κτήσεων⁴⁴: της Κορώνης και της Πύλου. Στις 3 Δεκεμβρίου, οι χριστιανικές δυνάμεις, κυρίως Έλληνες, ανακατέλαβαν αιφνιδιαστικά την Πύλο, αλλά το Μάιο του 1501 ο Kemal Reis μ' ένα τμήμα του οθωμανικού στόλου επιτέθηκε εναντίον τους και μέσα σε διάστημα ωρών εξόντωσε τη φρουρά της Πύλου και τον Έλληνα διοικητή της.⁴⁵

40 Α. Κραντονέλλι, *ό.π.*, σσ. 86, 312-313, 327.

41 Α. Κραντονέλλι, *ό.π.*, σσ. 132-133.

42 Πρβλ. Κωνσταντίνος Ν. Σάθας, *Τουρκοκρατούμενη Ελλάδα: ιστορικών δοκίμιον περί των προς αποτίναξιν του Οθωμανικού ζυγού του Ελληνικού Έθνους*, Εν Αθήναις: εκ της τυπογραφίας των τέκνων Ανδρέου Κορομπλά, 1869, σ. 60.

43 Ακρωτήριο Κορυφάσιο Μεσσηνίας, βορειοδυτικά του όρου του Ναυαρίνου. Η σύγκρουση αυτή είναι γνωστή κι ως Ναυμαχία της Σαπιέντζας ή Πρώτη Μάχη της Ναυπάκτου.

44 Α. Μικαβεριτζε (ed.), *ό.π.*, σ. 467.

45 Ιωάννης Χασιώτης, «Οι Έλληνες, το πρόβλημα της ανεξαρτησίας, και τα πολεμικά γεγονότα στον ελληνικό χώρο: οι

38 Alexander Mikaberidze (ed.), *Conflict and Conquest in the Islamic World. A Historical Encyclopedia*, vol. I, Santa Barbara California/Denver Colorado/Oxford England: ABC-Clío, 2011, σ. 467.

39 Στο ίδιο, σ. 467.

Μετά τον πόλεμο, ο σουλτάνος οργάνωσε νέα πολεμική επιχείρηση στα Δωδεκάνησα (1505). Με τον οθωμανικό στόλο διατάχθηκε να εκστρατεύσει κι ο Kemal με τους πειρατές του, ο οποίος, μάλιστα, ορίστηκε αρχηγός του εκστρατευτικού σώματος. Επέδραμε και λεηλάτησε τη Ρόδο, τη Σύμη, τη Νίσυρο και την Τήλο, αλλά απέτυχε να καταλάβει την Κω και τη Λέρο. Τρία χρόνια αργότερα, το 1508, μια νέα καλύτερα οργανωμένη επιχείρηση για την κατάληψη της Λέρου είχε την ίδια κατάληξη. Εκείνα τα χρόνια στο έλεος των Τούρκων πειρατών βρισκόταν και το Αιγαίο Πέλαγος: ο Kemal Reis επέδραμε στις Κυκλάδες από το 1494. Το 1506, λεηλάτησε τη Χώρα της Μήλου (οικισμός Πλάκας), κι ένα χρόνο αργότερα απέστειλε στο σουλτάνο «δώρο» εκατό κεφάλια σκλάβων και σε κάθε πασά εικοσιπέντε ως εξήντα σκλάβους, για τους οποίους δε γνωρίζουμε από ποιες περιοχές άρπαξε.⁴⁶ Χάθηκε το 1511 μέσα σε μια θύελλα, καθώς συνόδευε με τον πειρατικό του στόλο φορτηγά πλοία των Οθωμανών με προορισμό την Αίγυπτο.⁴⁷

Σε παρόμοια θέση με τον Βαγιαζήτ Β΄ βρέθηκε κι ο σουλτάνος Σουλεϊμάν Α΄ [ο Μεγαλοπρεπής (1520-1566)]. Δύο χρόνια μετά την ανάρρησή του στο θρόνο, έθεσε σε εφαρμογή ένα ευρύ σχέδιο κατακτήσεων, το οποίο, όσον αφορά τη βόρεια Βαλκανική, τον έφερε αντιμέτωπο με τον πλουσιότερο και ισχυρότερο δυναστικό οίκο της Ευρώπης, των Αψβούργων, με επικεφαλής εκείνη την εποχή τον αυτοκράτορα της Αγίας Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας Κάρολο Ε΄ (1519-1556). Το 1529 ο Σουλεϊμάν απείλησε τη Βιέννη. Ο Κάρολος, για να ανακόψει την τουρκική επιθετικότητα, μετέφερε τον πόλεμο σε άλλα μέτωπα, μεταξύ αυτών στην Πελοπόννησο με τις επιχειρήσεις του Γενουάτη ναυάρχου Andrea Doria.⁴⁸

Οι αδυναμίες του οθωμανικού στόλου οδήγησαν σε αποτυχία τις προσπάθειες του

σουλτάνου ν' αντιμετωπίσει τις χριστιανικές δυνάμεις του Doria, ώσπου στα τέλη του 1533 κάλεσε στην Κωνσταντινούπολη έναν πειρατή εγνωσμένων ικανοτήτων, για να του αναθέσει την αρχηγία του οθωμανικού ναυτικού, τον Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα.⁴⁹

Ο Χαϊρεντίν (Khizr ή Hizir) ήταν ο τέταρτος και μικρότερος γιος μιας οικογένειας όπου οι γονείς ήταν πιθανόν αλλοεθνείς: ο πατέρας, Για΄kub, υπήρξε απόμαχος γενίτσαρς, γεγονός που σημαίνει ότι προερχόταν από χριστιανική οικογένεια, αλλά δεν γνωρίζουμε με βεβαιότητα την καταγωγή του. Έχει διατυπωθεί η άποψη ότι ήταν αλβανικής.⁵⁰ Σε άλλες πηγές αναφέρεται ως Τούρκος «σπαχής» από τα Γιαννιτσά Πέλλας.⁵¹ Βρέθηκε στη Λέσβο το 1462 με τις οθωμανικές δυνάμεις που κατέλαβαν το νησί, όπου του παραχωρήθηκε γη για τη συμμετοχή του, όπως προβλεπόταν για τους πολεμιστές, οι οποίοι συμμετείχαν σε τέτοιου είδους επιχειρήσεις. Εκεί στράφηκε στην αγγειοπλαστική και νυμφεύθηκε τη χήρα ενός ορθόδοξου χριστιανού ιερέα, την Κατερίνα, με την οποία απέκτησε τους τέσσερις γιους με την εξής σειρά: τον Aruj (τουρκ. Ορυς, 1472/74), τον Ηλία, τον Ισαάκ, και τον Khizr, καθώς και δύο κόρες, για τις οποίες μπορούμε να υποθέσουμε ότι ανατράφηκαν ως χριστιανές, σύμφωνα με τη θρησκευτική πίστη της μητέρας τους.⁵² Το γεγονός ότι στην οικογένεια υπήρχαν γιοι με ελληνικά ονόματα ενισχύει την πιθανότητα να ήταν αμιγώς ελληνική, αλλά ορισμένα μέλη της αλλαξοπίστησαν υπό την πίεση των περιστάσεων.⁵³

49 A. Κραντονέλλι, *ό.π.*, σσ. 39-41.

50 Bλ. Niccolò Capponi, *Victory of the West: The Great Christian-Muslim Clash at the Battle of Lepanto*, Cambridge MA: Da Capo Press, 2007, σ. 30.

51 Bλ. Michael Kiel, "The Smaller Aegean Islands in the 16th-18th Centuries according to Ottoman Administrative Documents", σ. 36, στο Sirlol Davies and Jack L. Davis (eds), *Between Venice and Istanbul: Colonial Landscapes in Early Modern Greece*, The American School of Classical Studies at Athens, 2007. Σπαχήδες= έφιπποι πολεμιστές του οθωμανικού στρατού, οι οποίοι αμείβονταν για τις υπηρεσίες τους μετά από πολεμικές επιχειρήσεις με μικρά τιμάρια.

52 Ermlé Bradford, *The Sultan's Admiral: The Life of Barbarossa*, New York: Harcourt, Brace & World, 1968, σσ. 16-18.

53 Alfred S. Bradford, *Flying the Black Flag: A Brief History of Piracy*, Westport CT: Praeger, 2007, σ. 124· A. Κραντονέλλι, *ό.π.*, σσ. 101, 131, 133.

πρώτες κατακτήσεις του Σουλεϊμάν Α΄ (1521-1529), οι ισπανικές επιχειρήσεις στην Πελοπόννησο (1532-1534) και ο τρίτος βενετοτουρκικός πόλεμος (1537-1541)», στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμ. Ι΄, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών Α.Ε., 1974, σσ. 285-287.

46 A. Κραντονέλλι, *ό.π.*, σσ. 402, 196-197.

47 A. Mikaberidze (ed.), *ό.π.*, σ. 468.

48 Ι. Χασιώτης, *ό.π.*, σσ. 291-294.



Οι αδελφοί Barbarossa: δεξιά ο Aruj (Ουρς), αριστερά ο Khizir ή Hizir, ευρύτερα γνωστός ως «Χαϊρεντίν». Γεννημένοι από Ελληνίδα μητέρα. (Πηγή: Mvslim).

Ο Ya'kub διέθετε ένα πλοίο, με το οποίο μετέφερε τα προϊόντα του στα παρακείμενα νησιά, για να τα πουλήσει. Κατά μία εκδοχή, οι Aruj και Ηλίας επέστρεψαν μ' αυτό το πλοίο από ένα εμπορικό ταξίδι στην Τρίπολη, πιθανόν συγχρόνως να δρούσαν κι ως πειρατές, όταν δέχθηκαν επίθεση από μια γαλέρα των Ιπποτών του Αγ. Ιωάννη της Ρόδου. Ο Ηλίας σκοτώθηκε,⁵⁴ ενώ ο Aruj πέρασε ένα χρόνο της ζωής του σκλάβος τους, ώσπου απελευθερώθηκε, αφού η οικογένειά του κατέβαλε λύτρα. Σύμφωνα με μια άλλη εκδοχή, ο Aruj ήταν μέλος του πληρώματος μιας πειρατικής γαλέρας, η οποία δρούσε στο βόρειο Αιγαίο, όταν την κατέλαβαν οι Ιππότες του Αγ. Ιωάννη, κι οι πειρατές έμειναν σκλάβοι στη χριστιανική, μέχρι που απελευθερώθηκαν με διαπραγματεύσεις στο πλαίσιο μιας συμφωνίας ειρήνης μεταξύ των Ιπποτών και του εμίρη της Αιγύπτου.⁵⁵

Για τις συνθήκες υπό τις οποίες βρέθηκαν κι

άρχισαν να συνεργάζονται τα δύο αδέρφια, οι Aruj και Hizir, έχουν διατυπωθεί διαφορετικές εκδοχές.⁵⁶ Πάντως εξελίχθηκαν σε ικανότατους πειρατές, ασκώντας πειρατεία στα ύδατα της ανατολικής Μεσογείου. Κυρίευαν χριστιανικά εμπορικά πλοία και τα επάνδρωναν με τους μουσουλμάνους σκλάβους, που απελευθέρωναν.⁵⁷ Κατά το χρονικό διάστημα 1500-1505, βρίσκονταν στις ακτές της βορείου Αφρικής, κατ' αρχάς στο λιμάνι του μικρού νησιού Djerba, εγγύτατα των ακτών της Τυνησίας. Εξασφάλισαν άδεια από το μπέη της Τύνιδας, Abu Abdullah Mohammed Hamis, να ασκούν πειρατεία, συνάπτοντας μια αμοιβαία επωφελή συμφωνία, κι έτσι δρούσαν πλέον σ' όλη την έκταση της Μεσογείου, πλέοντας στην Τυρρηνική, ακόμη και στη Λιγυρική Θάλασσα.⁵⁸

Το 1504, παραμόνευαν με τη γαλέρα τους εγγύς της νήσου Elba, στην Τυρρηνική Θάλασσα, ώσπου εντόπισαν και επέπεσαν σε δύο πα-

54 Πρβλ. E. Bradford, *ό.π.*, σ. 21.

55 Angus Konstam, *Pirates: The Complete History from 1300BC to the Present Day*, Guilford and Connecticut: Lyons Press, 2011, σ. 80.

56 Πρβλ. E. Bradford, σσ. 23-24· A. Konstam, *ό.π.*, σσ. 80-81· A. Κραντονέλλη, *ό.π.*, σ. 94.

57 A. Konstam, *ό.π.*, σ. 81.

58 A. Konstam, *ό.π.*, σ. 81· A. Κραντονέλλη, *ό.π.*, σ. 95.

πικές γαλέρες, οι οποίες έπλεαν από τη Γένοβα στη Ρώμη με πολύτιμο φορτίο. Επέστρεψαν θριαμβευτικά στη νέα τους βάση, το λιμάνι της La Goulette (αραβ. Halq al-Wadi) της Τύνιδας, έχοντας αποκτήσει πλέον αναμφισβήτητη φήμη, η οποία εκτινάχθηκε τον επόμενο χρόνο, όταν κατέλαβαν ένα πολεμικό πλοίο των Ισπανών από τη Σαρδηνία, το *Cavalleria*. Η γαλέρα μετέφερε στρατιώτες για τη φρουρά της Νάπολης και ασημένια νομίσματα για τη μισθοδοσία τους. Οι Aruj και Hizir έγιναν πλέον οι πιο πετυχημένοι και πλούσιοι πειρατές της Βερβερικής Ακτής (Μπαρμπαριά).⁵⁹ Η La Goulette γέμιζε λάφυρα, και πλήθη συνέρρεαν εκεί, για να ενταχθούν στον πειρατικό στόλο των δύο αδελφών. Μέσα σ' αυτά τα πλήθη βρέθηκε κι ο αδελφός τους Ισαάκ (1509), με τον οποίο πραγματοποιούσαν επιδρομές στη Σικελία και την Καλαβρία.⁶⁰

Τα τρία αδέρφια δρούσαν σε μια εποχή κατά την οποία στην ιβηρική χερσόνησο συνέβη ένα ιστορικό γεγονός: το 1492, οι Ισπανοί καθολικοί μονάρχες, Φερδινάνδος II της Αραγωνίας και Ισαβέλλα I της Καστίλης, κατέλυσαν το τελευταίο ισλαμικό πριγκιπάτο της νοτίου ιβηρικής, το Εμιράτο της Γρανάδας. Για την ασφάλεια του νέου τους βασιλείου, στράφηκαν, μεταξύ άλλων, εναντίον των Moriscos.⁶¹ Πολλοί απ' αυτούς υποχρεώθηκαν να προσπλυτιστούν στο χριστιανισμό υπό την πίεση που ασκούσε ο Αρχιεπίσκοπος του Toledo, καρδινάλιος Ximenes de Cisneros, αλλά οι περισσότεροι διέφυγαν στη βόρεια Αφρική, διατηρώντας άσβηστο μίσος για τους χριστιανούς. Οι εκδιωχθέντες Moriscos, σε συνεργασία με τους παραμεινάντες ομογενείς τους στην Ισπανία, συνέδραμαν τους Βερβερίνους πειρατές, οι οποίοι πραγματοποιούσαν επιδρομές στην ισπανική ηπειρωτική χώρα.⁶²

59 Η χώρα των Βερβέρων (Βερβερίνων ή Μπαρμπαρέζων), των ιθαγενών δηλαδή της βορειοδυτικής Αφρικής, η οποία καταλάμβανε τις περιοχές του Αλγερίου, της Τύνιδας, και της Τριπόλεως, που αντιστοιχούν χοντρικά στα σύγχρονα κράτη του Μαρόκου, της Αλγερίας, της Τυνησίας, και της Λιβύης.

60 Benerson Little, *How History's Greatest Pirates Pillaged, Plundered, and Got Away with it*, Severly Massachusetts: 2011, σσ. 16, 21· A. Konstam, *ό.π.*, σσ. 81-82.

61 Μουσουλμανικοί πληθυσμοί ποικίλης προέλευσης, ακόμη και ισπανικής, οι οποίοι προσπλυτίστηκαν στον ισλαμισμό, ή απόγονοι των Μαυριτανών.

62 N. Capponi, *ό.π.*, σσ. 70-72.

Οι Ισπανοί, για να τους αναχαιτίσουν, αποφάσισαν να πλήξουν τις ναυτικές βάσεις τους. Κατά το διάστημα 1505-1510, κατέλαβαν, μεταξύ άλλων, μια σειρά απ' αυτές, που βρίσκονταν στις ακτές του Αλγερίου (σημ. Αλγερία): την Oran (σημ. Quahran), την Bougie (σημ. Beijaia), και την Tlemcen. Ο εμίρης Selim al-Toumi, αδύναμος να τους αντιμετωπίσει, απευθύνθηκε στους Aruj και Hizir, οι οποίοι ήταν εγκατεστημένοι στο Djidjelli του Αλγερίου (σημ. Jijel), μετά τη διαφωνία τους με τον μπέη της Τύνιδας (1511). Τα δύο αδέρφια επιτίθεντο σε χριστιανικά πλοία και μετέφεραν στην Αφρική Moriscos από την Ισπανία. Οι Aruj και Hizir ενεπλάκησαν σε μια μακρά και σκληρή σύγκρουση με τους Ισπανούς· μάλιστα, το 1512 ο Aruj έχασε το ένα του χέρι κατά την επίθεση για την ανακατάληψη της Bougie. Ο ίδιος ο εμίρης στάθηκε αμέτοχος και αδρανής στα γεγονότα αυτά, προκαλώντας με τη στάση του την εξέγερση των υπηκόων του. Ο Aruj εκμεταλλεύθηκε την κατάσταση, εξόντωσε τον Selim al-Toumi, στραγγαλίζοντάς τον, και ανακηρύχθηκε ο ίδιος ηγεμόνας του Αλγερίου. Αλλά αντιλήφθηκε ότι δεν ήταν δυνατόν να αντιμετωπίσει μόνος του τους Ισπανούς. Γι' αυτό απευθύνθηκε στους Οθωμανούς, εξέφρασε την νομιμοφροσύνη του στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και εξασφάλισε για τον εαυτό του τον τίτλο του μπέη του Αλγερίου και του μπεηλέρμπεη της ανατολικής Μεσογείου, γεγονός που σήμαινε ότι διοικούσε πλέον και τη Βερβερική Ακτή. Όμως, παρά τις ενισχύσεις που έλαβαν, δεν κατόρθωσαν να αντιμετωπίσουν το νέο ισπανικό εκστρατευτικό σώμα υπό τον Garcia de Teneo: οι Aruj και Ισαάκ σκοτώθηκαν πολιορκούμενοι στην Tlemcen το 1518.⁶³

Ο Aruj ξεχώριζε από το «τελείως κόκκινο» τρίχωμα, που κάλυπτε τα μαλλιά και τα γένια του, όπως τον περιέγραφαν οι Ιταλοί. Γι' αυτό, του προσέδωσαν την προσωνυμία "Barbarossa" («κοκκινογένης»). Ο Hizir είχε πυρόξανθο τρίχωμα, το οποίο έμοιαζε πιο πολύ για κόκκινο, ώστε διατήρησε την προσωνυμία για τον ίδιο, τιμώντας τη μνήμη του αδελφού του. Σύμφωνα με μια άλλη εκδοχή, για να τι-

63 N. Capponi, *ό.π.*, σ. 72· A. Konstam, *ό.π.*, σσ. 82-83.



Το σεισμογραφικό ερευνητικό σκάφος “Oruç Reis” (Πηγή: athina984.gr)

μήσει τον Αιγύ έβαψε κόκκινα τα μαλλιά και τα πλούσια γένια του με χένα.⁶⁴

Ο Hızır έγινε πλέον αρχηγός των Βερβερίων πειρατών κι ήταν αποφασισμένος να εκδικηθεί το θάνατο των αδελφών του. Αναγνώρισε την επικυριαρχία της Πύλης κι εξέφρασε την αφοσίωσή του στο σουλτάνο Σελήμ Α΄, ο οποίος τον έκρισε νέο μπεηλέρμπε και του έστειλε ενισχύσεις. Έτσι, το Δεκέμβριο του 1518, ήταν σε θέση να απειλήσει τους Ισπανούς στην Oran κι ανακατέλαβε την Tlemcen. Στη συνέχεια επιτέθηκε και κατέλαβε τη Βόνη.⁶⁵ Το 1519, απέκρουσε μια εκστρατευτική δύναμη των Ισπανών, η οποία ξεκίνησε από το Oran, για να καταλάβει το Αλγέρι. Γι’ αυτήν την προσφορά του, ονομάστηκε εμίρης (πασάς) του Αλγερίου και έλαβε νέες ενισχύσεις από το σουλτάνο.⁶⁶

Ο Hızır, έχοντας καταστήσει το Αλγέρι μια μεγάλη βάση, μπορούσε να συνεχίσει δυναμικά τις επιθέσεις του εναντίον χριστιανικών στόχων: τα επόμενα χρόνια πραγματοποίησε επιδρομές στη νότια Γαλλία και τις Βαλεαρίδες Νήσους. Το 1522, ο σουλτάνος Σουλεϊμάν Α΄

τον κάλεσε να ενώσει τις δυνάμεις του με τις οθωμανικές στην επιχείρηση κατάληψης της Ρόδου, η οποία κατελήφθη τον Ιανουάριο του 1523. Για τη συμβολή του, ονομάστηκε “Khair-ed-Din” («Χαϊρεντίν» = αυτός που ενεργεί για το καλό της θρησκείας χωρίς να προσδοκά ανταλλάγματα).

Μετά την επιστροφή του στο Αλγέρι, άνοιξε νέο κύκλο επιδρομών στην Κορσική, στη Σαρδηνία και στις ιταλικές ακτές. Επέστρεψε τον επόμενο χρόνο και συνέχισε τις επιδρομές αυτήν τη φορά στην Ισπανία, οι οποίες καλύπτουν συνολικά το διάστημα 1525-1531. Τότε, και συγκεκριμένα το 1529, κατέλαβε το Ρεϊόδη, ένα μικρό νησί-φρούριο των Ισπανών στον Κόλπο του Αλγερίου, καθιστώντας το πλέον ασφαλή βάση για τις δραστηριότητές του.⁶⁷

Ο Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα μετέφερε τη δράση του στον ελλαδικό χώρο με τη σουλτανική «σφραγίδα» του Σουλεϊμάν Α΄, όπως προαναφέρθηκε, ως επικεφαλής του οθωμανικού στόλου, τον οποίο αναδιοργάνωσε και ενίσχυσε με νέα πλοία εν όψει του τρίτου Βενετο-τουρκικού Πολέμου (1537-1541). Οι οθωμανικές δυνάμεις πολιορκούσαν από τις 25 Αυγούστου του 1537 την Κέρκυρα, αλλά απέτυχαν τελικά να καταλάβουν το νησί (11 Σεπτεμβρίου). Οι

64 B. Little, *ό.π.*, σσ. 12, 28. Η χένα είναι ερυθροκάστανη φυτική χρωστική ουσία κυρίως για τη βαφή μαλλιών.

65 Η πόλη-λιμάνι της Annaba στη σύγχρονη Αλγερία. Βρισκόταν ανατολικά της πειρατικής βάσης του Djidjelli, στο μέσο της διαδρομής Bougie-Τύνιδα.

66 A. Konstam, *ό.π.*, σ. 83.

67 A. Konstam, *ό.π.*, σ. 84.

άνδρες του προκάλεσαν, όμως, τρομερές καταστροφές στην ύπαιθρο και άρπαξαν χιλιάδες αμάχους. Πριν αποχωρήσουν από το Ιόνιο, επέδραμαν στην Πάργα, στους Παξούς, στην Κεφαλληνία, στη Ζάκυνθο, στις Στροφόδες και στα Κύθηρα με τα ίδια καταστροφικά αποτελέσματα: μαζικές αιχμαλωσίες, λεηλασίες, εμρηψμοί και σφαγές.⁶⁸

Ο Μπαρμπαρόσα συνέχισε την καταστροφική πειρατική του δραστηριότητα στο αιγιακό αρχιπέλαγος, με σκοπό να καταλύσει το νησιωτικό κράτος της Βενετίας εκεί: στις 24 Οκτωβρίου του ίδιου έτους, κατελήφθη η πρωτεύουσα της Αίγινας, Παλιαχώρα, με το ισχυρό της κάστρο. Άρπαξε 4.800 κατοίκους και λάφυρα.⁶⁹ Η Κέα, η Κύθνος, η Σύρος λεηλατήθηκαν, από τα δύο πρώτα νησιά πήρε βία 2.000 κατοίκους· η Πάρος κατελήφθη μετά από πολυήμερη πολιορκία, οι υπερασπιστές του φρουρίου της φονεύθηκαν κι οι νέοι του νησιού κατέληξαν κωπηλάτες στα πλοία του οθωμανικού στόλου ή οδηγήθηκαν στην Κωνσταντινούπολη, για να γίνουν γενίτσαροι. Συνολικά 6.000 κάτοικοι του νησιού έγιναν σκλάβοι. Στη Νάξο, οι βενετικές αρχές πίστεψαν ότι θα απέφευγαν τα χειρότερα, καταβάλλοντας στο σουλτάνο ετήσιο φόρο 5.000 δουκάτα, αλλά οι άνδρες του Μπαρμπαρόσα λεηλάτησαν το νησί, όπως έπραξαν στην Ίο και στην Αστυπάλαια. Από τη Σέριφο και την Ανάφη άρπαξαν κατοίκους για σκλάβους, η Μύκονος ερημώθηκε και καταστράφηκε, πολλοί κάτοικοι της Τήνου δε γλύτωσαν την αρπαγή.⁷⁰

Τον επόμενο χρόνο, ο Μπαρμπαρόσα κι οι πειρατές του επέδραμαν με τον οθωμανικό στόλο στις Σποράδες: η Σκιάθος κατελήφθη μετά από πολιορκία, πολλοί κάτοικοι σκοτώθηκαν και 3.800 τους άρπαξαν· η Σκόπελος εγκαταλείφθηκε, κι η Σκύρος παραδόθηκε υπό όρους. Την ίδια χρονιά (1538), ο Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα επέδραμε στην Κρήτη ως ναύαρχος και αρχηγός του οθωμανικού στόλου: λεηλάτησε χωριά, κατέστρεψε και έκαψε σπίτια, έσφαξε κατοίκους του νησιού, κι έσυρε 15.000 απ' αυτούς σκλάβους στην Κωνσταντινούπολη.⁷¹

Εν τω μεταξύ οι ευρωπαϊκές δυνάμεις συνασπίστηκαν, για να αντιμετωπίσουν τις οθωμανικές του Σουλεϊμάν και του δραστήριου πειρατή του. Ειδικότερα, φαίνεται ότι πρώτος κινητοποιήθηκε ο Πάπας Παύλος Γ' (1534-1548), όταν μια οθωμανική δύναμη εισέβαλε στο Βασίλειο της Νάπολης, τότε ισπανικής κτήσης, και κατέλαβε το σημαντικό λιμάνι της. Με τον πάπα συμπαράτάχθηκαν ο αυτοκράτορας της Αγίας Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, ο αδελφός του, Φερδινάνδος της Αυστρίας, κι οι Βενετοί. Στις 8 Φεβρουαρίου του 1538, συνέπηξαν μια νέα "Santa Lega" (Ιερός Συνασπισμός), με αρχηγό του στόλου τον Doria. Ο Μπαρμπαρόσα ξεκίνησε από την Καλλίπολη, για να ανακόψει την πορεία των χριστιανικών δυνάμεων προς το Αιγαίο. Οι δύο στόλοι συγκρούστηκαν στη Ναυμαχία της Πρέβεζας (28 Σεπτεμβρίου). Ο Χαϊρεντίν και οι άνδρες του βύθισαν ή κατέστρεψαν 13 σκάφη των αντιπάλων τους και κατέλαβαν περισσότερα από 38. Ο αυτοκράτορας Κάρολος Ε' αντιλήφθηκε ότι ο Μπαρμπαρόσα ήταν αήττητος και δύο χρόνια αργότερα επιχείρησε να τον δωροδοκήσει, για να τον προσεταιριστεί, αλλά απέτυχε.⁷²

Ο αεικίντος Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα συνέχισε τη δράση του ως το 1543 (Ρήγιο Ιταλίας, Νίκαια Γαλλικής Ριβιέρας). Το 1545, ο σουλτάνος Σουλεϊμάν τον κάλεσε στην Κωνσταντινούπολη κι ο γηραιός πειρατής εγκαταστάθηκε εκεί, αφήνοντας το Αλγέρι στη διοίκηση του γιου του Hasan. Στη σουλτανική αυλή, ο Μπαρμπαρόσα υπαγόρευσε τα απομνημονεύματά του κι απεβίωσε γαλήνια το 1546, απολαμβάνοντας στο βίο του πλούτη, αξιώματα και τιμές.⁷³

2.3 Η πειρατεία στη σύγχρονη εποχή

Για «σύγχρονη πειρατεία» γίνεται λόγος κατά τη δεκαετία του '80, και πιο συγκεκριμένα από το 1983. Ένα χρόνο πριν, στις 10 Δεκεμβρίου, υπογράφηκε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS), σύμφωνα με την οποία πειρατεία αποτελεί καθεμία από τις ακόλουθες πράξεις (Άρθρο 101):

68 Ι. Χασιώτης, *ό.π.*, σσ. 298-299.

69 Ι. Χασιώτης, *ό.π.*, σ. 299· Α. Κραντινέλλη, *ό.π.*, σ. 206.

70 Α. Κραντινέλλη, *ό.π.*, σσ. 206-207.

71 Α. Κραντινέλλη, *ό.π.*, σσ. 207, 397.

72 Α. Konstam, *ό.π.*, σ. 85· Ι. Χασιώτης, *ό.π.* σ. 301.

73 Α. Konstam, *ό.π.*, σσ. 85-86.

α. οποιεσδήποτε παράνομες πράξεις βίας ή κράτησης, ή οποιαδήποτε πράξη διαρπαγής, οι οποίες διαπράττονται προς ίδιον όφελος από το πλήρωμα ή τους επιβαίνοντες σε ιδιωτικό πλοίο ή ιδιωτικό αεροσκάφος, και στρέφονται:

i. εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, ή εναντίον προσώπων ή ιδιοκτησίας σ' ένα τέτοιο πλοίο ή αεροσκάφος στα διεθνή ύδατα·

ii. εναντίον ενός πλοίου, αεροσκάφους, προσώπων ή ιδιοκτησίας σε μια περιοχή, η οποία βρίσκεται εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους·

β. οποιαδήποτε πράξη οικειοθελούς συμμετοχής στις δραστηριότητες ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει (των επιβαινόντων) ότι τα γεγονότα καθιστούν αυτό το πλοίο ή αεροσκάφος πειρατικό·

γ. οποιαδήποτε πράξη υποκίνησης ή σκόπιμης διευκόλυνσης μιας πράξης, όπως περιγράφεται στις παραγράφους (α) ή (β).

Η εξάπλωση της πειρατείας κατά τη δεκαετία αυτή ευνοείται από την απελευθέρωση του εμπορίου στα τέλη της δεκαετίας του '70 και τη διεύρυνση της παγκοσμιοποίησης, οπότε οι θαλάσσιες συγκοινωνίες πυκνώνουν. Στη συνέχεια, από τα τέλη της δεκαετίας του '80, με την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης και το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, περιορίσθηκε η κυκλοφορία πολεμικών πλοίων σε περιοχές όπου άλλοτε περιπολούσαν, αφήνοντας περιθώριο για την πραγματοποίηση παράνομων δραστηριοτήτων.⁷⁴

Υπ' αυτές τις συνθήκες, σύμφωνα με στοιχεία του Διεθνούς Γραφείου Ναυτιλίας,⁷⁵ μετά το 1998 συνεχίστηκε η αύξηση των περιστατικών πειρατείας, τα οποία κορυφώθηκαν παγκοσμίως κατά το χρονικό διάστημα 2000-2003. Μετά από μια προσωρινή πτώση, παρατηρήθηκε θεαματική αύξηση το 2007 στις ακτές της Σομαλίας και της Νιγηρίας. Εκτιμάται ότι κατά την περίοδο 1995-2006, από πειρα-

τικές ενέργειες σκοτώθηκαν ή θεωρούνται νεκροί περίπου 510 άνθρωποι, σχεδόν 3.300 ναυτικοί κρατήθηκαν όμηροι, πάνω από 120 απήχθησαν και περίπου 500 τραυματίστηκαν βαριά.⁷⁶

Τέτοια συμβάντα σημειώθηκαν ανά τον κόσμο, και πιο συγκεκριμένα στην:

2.3.1 Αφρική

Σύμφωνα με στοιχεία του IMB, το 2009 καταγράφηκαν παγκοσμίως 406 πειρατικές επιθέσεις, από τις οποίες 217 σημειώθηκαν στη **Σομαλία**. Όμως, για τη σομαλική πειρατεία αυτό που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να ειπωθεί είναι ότι αποτελεί την πιο προσοδοφόρα μορφή πειρατικής δραστηριότητας στην εποχή μας.⁷⁷

Για να ερμηνεύσουμε την ενδημία της πειρατείας στη Σομαλία, πρέπει να κατανοήσουμε τη νοοτροπία των ανθρώπων, την κοινωνική υφή και το πολιτικό σύστημα της χώρας. Ο χαρακτηρισμός που προσιδιάζει στη συμπεριφορά των πολιτικών ηγεσιών της χώρας είναι «αρπακτική». Καρπώνονται μεγάλο μερίδιο του εθνικού και ιδιωτικού πλούτου, κι οι κυβερνήσεις, ειδικότερα, χρησιμοποιούν και καταχρώνται την κρατική εξουσία, για να αυξήσουν τον πλούτο και την ισχύ τους. Δεν λειτουργούν αποκομμένες, αλλά δρουν σε δίκτυα, στα οποία συμμετέχουν επιχειρηματίες, οπλαρχηγοί, ξένοι επενδυτές και εγκληματικές οργανώσεις, Σομαλοί της διασποράς, δικηγόροι, τραπεζίτες και κρατικοί αξιωματούχοι. Αυτοί οι συνασπισμοί είναι εφήμεροι και καιροσκοπικοί: διαλύονται και τα μέλη τους μπορούν να σχηματίσουν νέους, με τον ίδιο, όμως, σκοπό: το κέρδος και την ισχύ. Μ' αυτά τα δίκτυα παράνομων δραστηριοτήτων συνεργούν και τοπικοί παράγοντες: πολιτικοί, μέλη πολιτικών οικογενειών, τοπικοί επιχειρηματίες, ένοπλες ομάδες και αρχηγοί φυλών.⁷⁸

Η σομαλική κοινωνία λειτουργεί βασισμένη

74 Peter Lehr, *Pirates: A new History from Vikings to Somali Raiders*, New Haven and London: Yale University Press, 2019, σ. 6.

75 International Maritime Bureau (IMB). Το IMB συστάθηκε από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce, ICC) το 1979. Λαμβάνει αναφορές απευθείας από πλοία, ή τους ιδιοκτήτες τους, τα οποία υπέστησαν πειρατική επίθεση ή έχουν στοχοποιηθεί γι' αυτό.

76 The Hague Centre for Strategic Studies, *Maritime Piracy*, Hague: Hague Centre for Strategic Studies, 2008, No. 2, σσ. 4-5.

77 Andrew Palmer, *The New Pirates: Modern Global Piracy from Somalia to the South China Sea*, Foreword by Major General Julian Thompson, London and New York: I.B.Tauris, 2014, σσ. 14-15.

78 Στο ίδιο, σσ. 13, 65-66.

σ' ένα φυλετικό σύστημα, το οποίο συνδυάζει τις αρχές του ισλαμικού νόμου της *shari'a* και τις εθιμικές αρχές, που είναι γνωστές ως *xeer*. Οι *xeer* δεν έχουν κωδικοποιηθεί· είναι προφορικές και τις ακολουθούν οι πρεσβύτεροι άρρενες των φυλών (*xeer begti* ή *isimada*), οι πολεμιστές και γενικότερα οι άνδρες των διαφόρων φυλών. Οι *xeer* προηγούνται ιστορικά της *shari'a*. Διακρίνονται σε δύο υποσύνολα: τις *xeer guud* και τις *xeer gaar*. Με τις αρχές *xeer guud* ρυθμίζεται η καθημερινότητα των μελών της φυλής και διευθετούνται οι μεταξύ τους διαφορές ή αυτές μεταξύ των φυλών· με τις *xeer gaar* τακτοποιούνται οικονομικά θέματα μεταξύ των φυλών, τα οποία αφορούν τις πηγές βιοπορισμού (βοσκοτόπια, περιοχές αλιείας κ.λ.π.). Μία από τις *xeer* είναι η *diya*, δηλαδή η αποζημίωση που πρέπει να καταβάλει συλλογικά η φυλή για θάνατο, σωματική βλάβη, κλοπή, βιασμό, καθώς και η παροχή συνδρομής στους συγγενείς του θύματος/-των. Συνεπώς, αν ένας Σομαλός πειρατής φονευθεί σε μια συμπλοκή, τότε η φυλή του μπορεί να διεκδικήσει *diya* από το δράστη, όποιος κι αν είναι αυτός (ιδιώτης, κράτος), ή να ζητήσει εκδίκηση, έστω κι αν ο πειρατής-μέλος της φόνευσε αθώους ανθρώπους. Στο φυλετικό σύστημα της Σομαλίας δρα η κοινότητα, ενώ το άτομο δεν φέρει καμιά ευθύνη για τις πράξεις του ούτε τιμωρείται.⁷⁹

Κέντρο της σομαλικής πειρατείας στα βόρεια της χώρας είναι η ημιαυτόνομη από το 1991 περιοχή της Puntland, όπου πρόεδρος διετέλεσε ο Abdillahi Yusuf (1998-2001), πρώην συνταγματάρχης. Το ασαφές των συνόρων και του στάτους της περιοχής δημιούργησαν, με την ανάμειξη της Υεμένης και της Αιθιοπίας, ένα ευνοϊκό περιβάλλον για τη δραστηριοποίηση εγκληματικών οργανώσεων, οι οποίες λειτουργούν ελεύθερα και ανεξέλεγκτα. Τις πρώτες πειρατικές επιθέσεις εναντίον ξένων πλοίων εξαπέλυσε από την Puntland το Σομαλικό Εθνικό Κίνημα (Somali National Movement), με επικεφαλής τον Yusuf, κατά το χρονικό διάστημα 1989-1991.⁸⁰

Στην κεντρική-βόρεια Σομαλία πειρατική

δραστηριότητα ασκεί το δίκτυο Xarardheere-Hoyo, που φέρει το όνομα δύο ιστορικών πόλεων της χώρας στην περιοχή Mugud επί των ακτών του δυτικού Ινδικού Ωκεανού. Το δίκτυο φαίνεται ότι συνεργάζεται μ' αυτό της Puntland. Το αποτελούν ένοπλες εγκληματικές οργανώσεις, αυτοχρηματοδοτούμενες από τις δικές τους πειρατικές δραστηριότητες. Τα πρόσωπα που ηγούνται του δικτύου είναι αυτά του Garaad Mohamud Mohamed και Mohamed Abdi Hassan "Afweyne".⁸¹

Στη νότια-κεντρική Σομαλία, επίκεντρο της πειρατικής δραστηριότητας είναι η πόλη-λιμάνι Kismaayo. Οι ομάδες που δρουν εκεί έχουν ταυτοποιηθεί το 2006, είναι οργανωμένες ιεραρχικά, και λειτουργούν, όπως γενικά οι Σομαλοί πειρατές: διαθέτουν ακριβείς πληροφορίες από επίσημες πηγές για τα πλοία που πλέουν στην περιοχή τους και τα εντοπίζουν με σύγχρονες συσκευές εντοπισμού θέσης. Από ένα «μπτρικό» πλοίο, εξαπολύονται 2-3 βάρκες με εξωλέμβιες μηχανές, από τις οποίες η μία διενεργεί επίθεση ενώ οι άλλη/-ες αναλαμβάνουν υποστηρικτικό ρόλο. Οι επιβαίνοντες πειρατές φέρουν όπλα AK-47 (Kalashnikov) και αντιαρματικές ρουκέτες RPG. Οι άνδρες του σκάφους επίθεσης μεταφέρουν μια αλουμινένια σκάλα, μ' ένα μεγάλο γάντζο προσαρμοσμένο, με τον οποίο προσπαθούν να σκαρφαλώσουν στο πλοίο. Μόλις η σκάλα «πιαστεί», ένας απ' αυτούς επιχειρεί ν' ανέβει, κι αν το καταφέρει, τον ακολουθούν οι υπόλοιποι. Εναλλακτικά, η επίθεση μπορεί να εκδηλωθεί με πυροβολισμούς στη γέφυρα, ώστε να αιφνιδιαστεί ο κυβερνήτης και να ακινητοποιηθεί το πλοίο, πριν το πειρατικό ρεσάλτο.⁸²

Η δράση των Σομαλών πειρατών συνεχίστηκε έντονη κατά το χρονικό διάστημα 2008-2012, αλλά έκτοτε οι «καλές εποχές» φαίνεται ότι προς το παρόν έχουν παρέλθει.⁸³

Στη Νιγηρία δρουν δίκτυα εγκληματικών οργανώσεων με παρόμοια οργάνωση και λειτουργία κι οι ισχυρισμοί των ντόπιων ότι η παράνομη αλιεία ξένων αλιευτικών ή η μόλυνση του περιβάλλοντος περιορίζουν τις επιλογές

79 Στο ίδιο, σσ. 74-76.

80 Στο ίδιο, σσ. 93-95, 99.

81 Στο ίδιο, σσ. 96, 113.

82 Στο ίδιο, σσ. 114, 179-180.

83 P. Lehr, *ό.π.*, σ. 186.

τους δεν επαρκούν για να δικαιολογήσουν την έκταση του πειρατικού φαινομένου. Οι Νιγηριανοί πειρατές, σε αντίθεση με τους Σομαλούς, χρησιμοποιούν ακραία βία χωρίς να υπολογίζουν την ανθρωπινή ζωή ούτε να αποφεύγουν παρατεταμένες συμπλοκές με το προσωπικό ασφαλείας καλά προστατευμένων πλοίων.⁸⁴

Η κατάσταση δεν ήταν πάντοτε η ίδια: πριν τη δεκαετία του '70, οι πειρατικές επιθέσεις ήταν ελάχιστες και περιορισμένες στο Lagos. Από τα μέσα της δεκαετίας αυτής, με την απότομη αύξηση της παραγωγής πετρελαίου, οι επιθέσεις έγιναν πιο οργανωμένες, καθώς στόλοι πλοίων παρέμεναν στ' ανοικτά μέχρι να αγκυροβολήσουν. Οι πειρατές δρούσαν σε συμμορίες 20 ή 30 ατόμων, επέβαιναν σε μηχανοκίνητες λέμβους κι επιτίθεντο σε πλοία, για τα οποία διέθεταν πληροφόρηση από τις λιμενικές και τελωνειακές αρχές. Τα κλοπιμαία κατέληγαν στις αγορές και τα καταστήματα του Lagos.⁸⁵

Από τα μέσα της δεκαετίας του '90, οι Νιγηριανοί πειρατές εμφανίζονται σε ταχύπλοα σκάφη, εξοπλισμένοι με αυτόματα όπλα, αντί για μαχαίρια και ματσέτες, κι η πειρατική δραστηριότητα μεταφέρεται στο Δέλτα του Νίγηρα. Η περιοχή αφθονεί σε πετρέλαιο, αλλά ο τοπικός πληθυσμός δυσφορεί έντονα, γιατί ένα μεγάλο μερίδιο των εσόδων καρπώνονται οι εκάστοτε κυβερνήσεις, τις οποίες θεωρεί διαφθαρμένες. Αυτό εξηγεί την ανάδειξη ένοπλων ομάδων στην περιοχή, που είναι, μάλιστα, εθνικά ανομοιογενής. Οι πιο ισχυρές απ' αυτές, όπως το Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND), παρεμβαίνουν στη λειτουργία των πετρελαιοαγωγών και αναρροφούν το πετρέλαιο σε φορτηγίδες. Από 'κει το μεταφέρουν σε «πλοία-αποθήκες», τα οποία αναμένουν στ' ανοικτά, και το πωλούν παράνομα. Διαθέτουν τα έσοδα στην αγορά όπλων και την εξαγορά των αρχών. Το 2007, το Νιγηριανό Ναυτικό ανακοίνωσε ότι σε μια τριετία είχε κατάσχει 236 τέτοια πλοία.⁸⁶

84 P. Lehr, *ό.π.*, σσ. 151, 161, 175-176.

85 Martin N. Murphy, *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy & Maritime Terrorism in the Modern World*: London: Hurst & Company, 2010, σ. 112.

86 Στο ίδιο, σσ. 113-115, 117-118.

Στη Νιγηρία έλαβαν χώρα οι 137 από τις 178 καταγεγραμμένες πειρατικές επιθέσεις κατά το διάστημα 2003-2007. Εκατοντάδες Νιγηριανοί και 237 ξένοι απήχθησαν σε 67 περιστατικά στο Δέλτα του Νίγηρα κατά τη χρονική περίοδο 2006-2007.

2.3.2 Στη Νοτιοανατολική Ασία

Το περιβάλλον της Νοτιοανατολικής Ασίας είναι ιδανικό για την ανάπτυξη πειρατικής δράσης, όπου άλλωστε, αυτή έχει μακρά παράδοση. Τη διευκολύνει η γεωγραφία της περιοχής: ένας λαβύρινθος νησιών, κοραλλιογενών υφάλων, μικρών ποταμών, κολπίσκων και βάλτων, τα οποία αποτελούν τέλεια φυσικά καταφύγια. Μια τέτοια ιδιαίτερη γεωγραφικά περίπτωση είναι αυτή της **Ινδονησίας**: ακόμη και οι αρχές της χώρας αγνοούν πόσα ακριβώς νησιά απαρτίζουν το αρχιπέλαγος της χώρας.⁸⁷

Ωστόσο, η γεωγραφική ιδιαιτερότητα δεν επαρκεί, για να ερμηνεύσει το πειρατικό φαινόμενο: η διαφθορά στο πολιτικό σύστημα και στο στρατό είναι ενδημική. Το 2006, καταγράφηκαν 50 πειρατικές επιθέσεις, και 55 το 2007. Οι περισσότερες, χωρίς να υπολογίζονται το Στενό της Malacca, συμβαίνουν εγγύς ή εντός των λιμανιών της χώρας: των Subaraya, Gresik, Balikpapan, Samarinda, Tanjung Priok (στη βόρεια Jakarta) και Belawan. Οι πειρατές επιτίθενται σε πλοία, από τα οποία αφαιρούν εξαρτήματα του εξοπλισμού ή κλέβουν χρήματα και προσωπικά αντικείμενα των επιβατών. Συνήθως είναι εξοπλισμένοι αν όχι με όπλα, τουλάχιστον με μεγάλα μαχαίρια.⁸⁸

Μεταξύ της νήσου Soumatra της Ινδονησίας και της Μαλαισιανής Χερσονήσου διακρίνεται το **Στενό της Malacca**. Στο νοτιοανατολικό άκρο του δεσπόζει η Σιγκαπούρη. Είναι μια ζωτική υδάτινη οδός για τη ναυσιπλοΐα από την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή προς τη Νοτιοανατολική Ασία και τανάπαλιν. Το 2000 σημειώθηκαν 77 πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή, αλλά έκτοτε παρατηρείται μείωση: το 2004 καταγράφηκαν 38 και το 2007 τρεις επιτυχείς και τέσσερις απόπειρες, γεγονός που οφείλεται

87 Στο ίδιο, σσ. 71-72.

88 Στο ίδιο, σ. 73.



Ύποπτοι για πειρατεία παραδίδονται, όπως τους ζητείται από το πλήρωμα του αμερικανικού πολεμικού πλοίου USS "Vella Gulf". Κόλπος του Aden, 11 Φεβρουαρίου 2009. (Πηγή: Voice of America).

στην αποτελεσματική συνεργασία των αρχών της Ινδονησίας, της Μαλαισίας, και της Σιγκαπούρης.⁸⁹

Την πειρατική δραστηριότητα στο Στενό της Malacca, και γενικότερα στη Νοτιοανατολική Ασία, άρχισε να επισημαίνει το παράρτημα του IMB στην πρωτεύουσα της Μαλαισίας, Kuala Lumpur, από τον Οκτώβριο του 1992, αλλά το θέμα αυτό ήγειρε το ενδιαφέρον της διεθνούς κοινότητας στα τέλη της δεκαετίας του '90. Απέδωσαν το γεγονός κατ' αρχάς στην οικονομική κρίση που έπληξε την Ασία το 1997 και, δεύτερον, στην πολιτική αστάθεια που επακολούθησε, ώστε οι κάτοικοι των παράκτιων περιοχών της Ινδονησίας και της Μαλαισίας εξωθήθηκαν σε παράνομες δραστηριότητες, για να συμπληρώσουν το εισόδημά τους.⁹⁰

Οι πειρατικές επιθέσεις στο Στενό της Malacca εκδηλώνονται με τις εξής προθέσεις: ληστεία επί του πλοίου εν πλω, αρπαγή του φορτίου του πλοίου, απαγωγή μελών του πληρώματος. Στην πρώτη περίπτωση, η επίθεση διεξάγεται μετά τα μεσάνυχτα (01:00-06:00). Οι πειρατές, συνήθως 5-10 άτομα), ανεβαίνουν στο πλοίο ρίχνοντας ένα σκοινί, που καταλήγει σε γάντζους. Αρπάζουν μετρητά ή πολύτιμα

αντικείμενα του πληρώματος και εξαρτήματα του εξοπλισμού του πλοίου, που αφορούν την ναυσιπλοΐα. Η επίθεση διαρκεί από μισή ως λίγες ώρες. Από το 2000, ο αριθμός των επιθέσεων αυτού του τύπου βαίνει μειούμενος.⁹¹

Η επίθεση που στοχεύει στο φορτίο του σκάφους διαρκεί ακόμη και μέρες, δεδομένου ότι το φορτίο εκφορτώνεται από το συγκεκριμένο και μεταφορτώνεται σε άλλο πλοίο ή μεταφέρεται σε λιμάνι, το οποίο οι πειρατές θεωρούν «ασφαλές». Γι' αυτού του είδους την επίθεση απαιτούνται έγκυρη πληροφόρηση για το περιεχόμενο του φορτίου και καλός σχεδιασμός. Μια παραλλαγή αυτού του τύπου επίθεσης προβλέπει την αρπαγή του πλοίου και τη μετατροπή του σε «πλοίο-φάντασμα». Οι πειρατές εξοντώνουν το πλήρωμα ή απλά το «ξεφορτώνονται». Στη συνέχεια το ξαναβάφουν και το οδηγούν, με άλλο όνομα και πλαστά έγγραφα σε νέο λιμάνι, για να το χρησιμοποιήσουν σε άλλες εγκληματικές δραστηριότητες.⁹²

Η απαγωγή μελών του πληρώματος έχει γίνει η πιο σοβαρή μορφή πειρατικής δράσης από το 2001. Οι πειρατές ένοπλοι καταλαμβάνουν το πλοίο και απαγάγουν 2-3 ανώτερα μέλη του πληρώματος, τα οποία μεταφέρουν στην ξηρά. Στη συνέχεια ζητούν από την πλοιοκτήτρια εταιρεία λύτρα για την απελευθέρωσή τους και εμπλέκονται σε διαπραγματεύσεις μαζί της,

89 Catherine Zara Raymond, "Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?", σ. 109, στο Bruce A. Ellerman, Andrew Forbes, and David Rosenberg (eds) *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, New Port Rhode Island: Naval War College, 2020.

90 Στο ίδιο, σ. 110.

91 Στο ίδιο, σ. 111.

92 Στο ίδιο, σ. 111.

κατά τις οποίες υπαναχωρούν σημαντικά από τις αρχικές χρηματικές αξιώσεις τους (από 100 ως 200.000 δολάρια Η.Π.Α. καταλήγουν στις 10 ως 20.000) και οι απαχθέντες συνήθως επιστρέφουν ασφαλείς.⁹³

Όπως στην περίπτωση της Ινδονησίας, το αρχιπέλαγος των **Φιλιππίνων** (τουλάχιστον 7.000 νησιά) δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη πειρατικής δράσης: σ' αυτά τα νησιά σχηματίζονται μικρά φυσικά λιμάνια, που γίνονται τα καλύτερα αγκυροβόλια για τους πειρατές, οι οποίοι πραγματοποιούν εκεί τις παράνομες συναλλαγές τους: βρίσκουν καύσιμα, όπλα, πυρομαχικά, είδη διατροφής και πωλούν τη λεία τους σε εμπόρους, που δεν ενδιαφέρονται για την προέλευση των αγαθών που αγοράζουν.⁹⁴

Αλλά, συγχρόνως, όπως συμβαίνει κι αλλού, στις Φιλιππίνες ενδημούν η διαφθορά κι η τρομοκρατία, ενώ οι αρμόδιες υπηρεσίες για την πάταξη της εγκληματικότητας υποχρηματοδοτούνται.⁹⁵ Οι κυβερνήσεις ελέγχουν την κατάσταση στο βόρειο τμήμα της χώρας, με επίκεντρο τη νήσο Luzon, όπου οι κάτοικοι είναι χριστιανοί καθολικοί, αλλά στο νότιο δρουν ισλαμικές αποσχιστικές οργανώσεις, όπως το Moro Islamic Liberation Front (MILF) κι οι Bangsamoro Islamic Freedom Fighters (BIFF).⁹⁶

Η πειρατεία στις Φιλιππίνες έχει μακρά παράδοση. Ένα διάστημα διακοπής της ιστορικής της συνέχειας ήταν αυτό του 1898-1941. Επανέκαμψε μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και την αναγνώριση της ανεξαρτησίας της χώρας.⁹⁷ Κατά τα τέλη της δεκαετίας του '80 και τις αρχές της επομένης, διακρίθηκε για την πειρατική του δράση ο Emilio Changco, ο οποίος δρούσε ατιμώρητος στ' ανοιχτά του Κόλπου της Manila, δωροδοκώντας τις τοπικές αρχές, ώσπου διέπραξε το σφάλμα να επιτεθεί εναντίον ενός τάνκερ της κρατικής εταιρείας πετρελαίου των Φιλιππίνων. Συνελήφθη και καταδικάστηκε σε πολυετή κάθειρξη, αλλά δολοφονήθηκε κάτω

από αδιευκρίνιστες συνθήκες.⁹⁸

Το 1996, το IBM κατέγραψε 39 πειρατικές επιθέσεις, αλλά έμπειροι αρμόδιοι ερευνητές εκτιμούν ότι πραγματοποιήθηκαν 461. Κατά το 2004-2005, ο αριθμός τους είχε πέσει δραματικά. Εκδηλώνονται στο τρίγωνο Mindanao Φιλιππίνων, Sabah Μαλαισίας, και αρχιπελάγους Sulu των Φιλιππίνων (οι τελευταίοι είναι οι πιο βίαιοι). Θύματα μπορεί να είναι τοπικοί αλιείς και έμποροι, καθώς και παράκτιοι οικισμοί. Μερικοί απ' αυτούς υφίστανται επιδρομές κι άλλοι υποχρεώνονται να καταβάλουν χρήματα «για προστασία». Οι κάτοικοι αναγνωρίζουν στα πρόσωπα των πειρατών τοπικούς εγκληματίες, οι οποίοι στερούνται χρημάτων και βασικών ειδών διατροφής.⁹⁹

Εν πλω στόχους αποτελούν τα φορτηγά πλοία και τα φέριμποτ. Οι πειρατές αρπάζουν το φορτίο, ληστεύουν τους επιβαίνοντες ή τους αναγκάζουν να πέσουν στη θάλασσα. Αλλά δεν συμπεριφέρονται πάντα μ' αυτόν τον τρόπο· η σκληρότητά τους είναι ζωώδης: δεν διστάζουν να κόψουν τ' αυτιά των θυμάτων τους, τα πυροβολούν στα γόνατα, για να μη μπορούν να κολυμπήσουν και, σε μια περίπτωση, αποκεφάλισαν τα μέλη του πληρώματος ενός πλοίου κι άφησαν τα κεφάλια τους να επιπλέουν στη θάλασσα, ώσπου περισυνελέγησαν από τη ακτοφυλακή. Διαθέτουν μεγάλη ποικιλία οπλισμού, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται ΑΚ-47, εκτοξευτές χειροβομβίδων Μ-79, και Μ-16, τα οποία περιήλθαν στην κατοχή τους μετά το τέλος του Πολέμου του Βιετνάμ.¹⁰⁰

3. Ανακεφαλαίωση και τελικές διαπιστώσεις.

Ο αρθρογράφος διερεύνησε τη διαχρονική παρουσία της πειρατείας στο ιστορικό γίνεσθαι υπό το πρίσμα της περιοδικής (κατ' άλλους κυκλικής) αντίληψης της ιστορίας, την οποία εξέφρασε η αρχαία ελληνική και ρωμαϊκή σκέψη με το λόγο – μεταξύ άλλων – του Ρωμαίου αυτοκράτορα και στωικού φιλοσόφου Μάρκου Αυρηλίου (121-180 μ.Χ.):

93 Στο ίδιο, σσ. 111-112.

94 P. Lehr, *ό.π.*, σ. 157.

95 M. N. Murphy, *ό.π.*, σ. 75.

96 P. Lehr, *ό.π.*, σ. 157.

97 M. N. Murphy, *ό.π.*, σ. 76.

98 P. Lehr, *ό.π.*, σσ. 157-158.

99 M. N. Murphy, *ό.π.*, σσ. 75-78.

100 M. N. Murphy, *ό.π.*, σσ. 77-78.

Συνεχώς να έχεις στο μυαλό σου πως όλα γίνονταν και παλιά, όπως γίνονται τώρα, και να έχεις, επίσης, στο μυαλό σου πως έτσι γίνονται. Ολόκληρα δράματα και παρόμοιες σκηνές, ό,τι είδες μέσα από την πείρα τη δική σου ή την παλιότερη ιστορία να τα φέρνεις μπροστά σου: για παράδειγμα ολόκληρη την αυλή του Ανδριανού, ολόκληρη την αυλή του Αντωνίνου, ολόκληρη την αυλή του Φιλίππου, του Αλεξάνδρου, του Κροί-σου, γιατί όλα εκείνα τέτοια ήταν, μόνο που τα έκαναν άλλοι άνθρωποι.¹⁰¹

Ιστορικά, διακρίνει στα διαπραχθέντα από τους πειρατές κοινά στοιχεία δράσης, μεθόδου και συμπεριφοράς: οι Μπαρμπαρέζοι πειρατές (ντόπιοι Βερβερίνοι, εκδιωγμένοι Moriscos, χριστιανοί εξωμότες και γενίτσαροι) αποτελούσαν μια συνεκτική καταστροφική δύναμη, η οποία δρούσε μεθοδικά και οργανωμένα.¹⁰² Παρόμοια κι οι σύγχρονοι πειρατές δρουν μελετημένα, κατόπι πληροφόρησης, διαθέτοντας κατάλληλο εξοπλισμό και τον καλύτερο δυνατό οπλισμό.

Όλοι διακατέχονται από απληστία, αρπακτικότητα και ανελέητη σκληρότητα, όπως προκύπτει από μαρτυρίες των θυμάτων τους. Μια Ινδή, η οποία κρατήθηκε όμηρος από Σομαλούς πειρατές επί έξι μήνες το 2011, κατέθεσε:

Δεν είναι άνθρωποι· είναι ζώα. Μας έκαναν κάθε είδους βασανιστήρια, σωματικά και ψυχολογικά. Κατέλαβαν το σκάφος μας προσποιούμενοι ότι ήταν του ναυτικού του Mogadishu. [...] Υπήρξαν μέρες που επιβιώναμε με δύο πατάτες και λίγο τσίλι. [...] Μερικές φορές πυροβολούσαν κοντά μας, για να μας φοβίσουν.¹⁰³

Οι πολύπαθοι Έλληνες της Τουρκοκρατίας εξέφρασαν τον καημό για τα παθήματά τους από τους πειρατές με παραδοσιακά δημοτικά τραγούδια, όπως το κρητικό που ακολουθεί:

Ήλιε, που βγαίνεις το ταχύ, σ' όλο τον κόσμο ανάτειλε, σ' όλη την οικουμένη, στων Μπαρμπαρέζων τις αυλές, ήλιε, μην ανατείλεις, κι αν ανατείλεις, ήλιε μου, να γοργοβασίλεψεις, γιατί έχουν σκλάβους έμορφους και παραπονεμένους, και θα υγρानθούν οι ακτίνες σου από τα δάκρυστά τους.¹⁰⁴

101 Μάρκος Αυρήλιος, *Τά εις εαυτόν*, Ι' 27 (εισαγωγή - μετάφραση - σκόλια: Φιλολογική Ομάδα Κάκτου, 2 τόμοι, Αθήνα: Κάκτος, 1998).

102 Α. Κραντονέλλη, *ό.π.*, σ. 82.

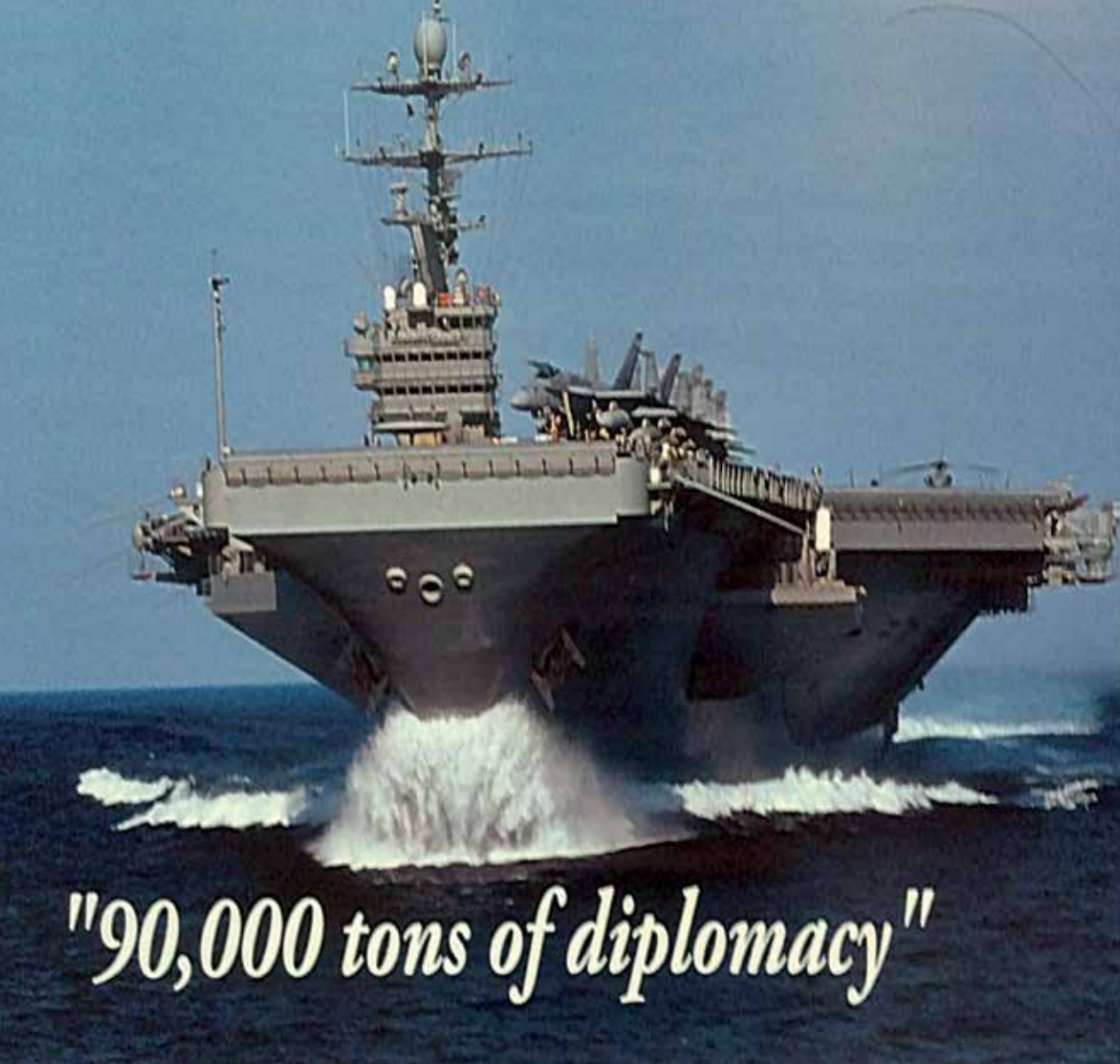
103 Περιλαμβάνεται στο Α. Palmer, *ό.π.*, σ. 203.

104 Περιλαμβάνεται, ελαφρώς τροποποιημένο και προσαρμοσμένο στη δημοτική από τον αρθρογράφο, στο *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμ. Ι', *ό.π.*, σ. 87.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Ιωάννης Σταμούλος γεννήθηκε και μεγάλωσε στη Θεσσαλονίκη. Αποφοίτησε από το Τμήμα Φιλοσοφίας, Παιδαγωγικής και Ψυχολογίας της Φιλοσοφικής Σχολής του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων. Στη συνέχεια, πραγματοποίησε Μεταπτυχιακές Σπουδές στον Τομέα Φιλοσοφίας του Τμήματος Φιλοσοφίας και Παιδαγωγικής της Φιλοσοφικής Σχολής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Στον ίδιο τομέα εκπόνησε και τη Διδακτορική του διατριβή. Τα ερευνητικά του ενδιαφέροντα αφορούν στη Φιλοσοφία του Πολέμου, στην Πολιτική Φιλοσοφία και στη Φιλοσοφική Ανθρωπολογία. Έχει λάβει μέρος σε πανελλήνια και διεθνή συνέδρια κι έχει διδάξει σε σεμινάρια στρατιωτικών σχολών.



ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΙΣΧΥΣ ΩΣ ΜΗΤΡΑ ΤΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Του **Σπυρίδωνος Μπιρμπάκου**
Πλωτάρχη ΠΝ

Η εποχή η οποία διανύουμε, σε ένα συνεχώς εξελισσόμενο και μεταβαλλόμενο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, διαχέεται έντονα από κλίμα αστάθειας και πολυπλοκότητας. Σε αυτό το κλίμα, η παγκόσμια οικονομία στηρίζεται κατά σημαντικό ποσοστό σε ένα ασφαλές και σταθερό παγκόσμιο θαλάσσιο περιβάλλον. Το 80% περίπου των εμπορευμάτων αγαθών διακινείται μέσω των θαλάσσιων οδών, συνεπώς αναδύεται η σημαντικότητα της προστασίας της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και των γραμμών μεταφοράς δια μέσω θαλάσσης. Προφανώς, η σημασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν είναι μόνο οικονομική, καθώς η θάλασσα είναι και μέσο μεταφοράς ανθρώπινου πληθυσμού, αγαθών, τροφής, καυσίμων και ενέργειας, ενώ επίσης προσφέρει κι ένα ευρύ πεδίο ερευνών και μελέτης για την επιστημονική κοινότητα.

Συναγόμενα, διαφαίνεται η σημασία της θαλάσσιας ισχύος, η σημαντικότητα της οποίας θα αναδυθεί μέσω της παρούσας ανάλυσης. Η σκιαγράφηση της θαλάσσιας ισχύος δεν είναι τόσο απλή, διότι η έννοιά της είναι αρκετά πολυσύνθετη και περιλαμβάνει στοιχεία από το οικονομικό, διπλωματικό, στρατιωτικό και πολιτικό πεδίο. Ένας ορισμός ο οποίος προσεγγίζει τη θαλάσσια ισχύ κατά μεγάλο βαθμό, είναι η εκδήλωση της εθνικής ισχύος ενός κράτους στο υγρό στοιχείο¹.

Στην ανάλυση του Μάχαν εντοπίζονται έξι (6) στοιχεία που επηρεάζουν τη θαλάσσια ισχύ ως κάτωθι²:

1. Γεωγραφική Θέση: Κατά πόσο εύκολη πρόσβαση έχει το κράτος στις θαλάσσιες επικοινωνίες.

2. Φυσική Διαμόρφωση: Εάν μια χώρα αποτελείται κατά βάση από νησιά, λιμάνια κλπ., κι έτσι ευνοείται η ανάπτυξη του εμπορίου.

3. Γεωγραφική έκταση: Ουσιαστικά είναι το μήκος της ακτογραμμής το οποίο μπορεί να είναι πλεονέκτημα ή μειονέκτημα αναλόγως πληθυσμού.

4. Αριθμός Πληθυσμού: Αυτός που αφορά τα θαλάσσια επαγγέλματα.

5. Εθνικός χαρακτήρας: Κλίση προς το εμπόριο.

6. Χαρακτήρας της Κυβέρνησης: Ευφυής και συνειδητή καθοδήγηση προς επίτευξη θαλάσσιας ισχύος.

Το εμπορικό ναυτικό κι όλες οι δυνατότητες οι οποίες δραστηριοποιούνται γύρω από αυτό, μαζί με το Πολεμικό Ναυτικό της χώρας αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της θαλάσσιας ισχύος. Η “συνταγή” για την επίτευξη θαλάσσιας ισχύος, η οποία θα μετατρέψει το κράτος σε υπολογίσιμη δύναμη στο παγκόσμιο γίγνεσθαι, είναι η ακόλουθη: «Ανάπτυξη ισχυρού Πολεμικού Ναυτικού, εν συνεχεία απόκτηση γεωγραφικών εδαφικών σημείων ιδιάζουσας γεωπολιτικής σημασίας και τελικά ανάπτυξη εμπορικής δραστηριότητας διεθνούς κλίμακας».

Η ανάγκη ανάπτυξης και εδραίωσης ναυτικής ισχύος γίνεται εμφανώς αντιληπτή. Η ναυτική ισχύς είναι η ικανότητα να εφαρμοσθούν οι μαχητικές ναυτικές ικανότητες του Πολεμικού Ναυτικού στη θάλασσα κι από τη θάλασσα, ώστε να δύναται να επηρεαστεί η συμπεριφορά των κρατών δρώντων, καθώς και η ακολουθία γεγονότων στη στεριά. Η ναυτική στρατηγική είναι αυτή η οποία θα οδηγήσει στην απόκτηση ναυτικής ισχύος μέσω του Πολεμικού Ναυτικού. Το Πολεμικό Ναυτικό (κατά το βρετανικό δόγμα³) είναι το μέσο προς επίτευξη της ναυτικής ισχύος και καλείται να ανταποκριθεί σε τρεις βασικούς ρόλους:

1. Ικανότητα διεξαγωγής μάχης : Η κυρίαρχη λειτουργία του Πολεμικού Ναυτικού είναι η ικανότητα αποτροπής του αντιπάλου από τις εν δυνάμει επιθετικές ενέργειες του αντιπάλου. Στην περίπτωση που αποτύχει να επιτευχθεί αυτό, να διεξαγεί μάχη με επιτυχία έκβαση προς επίτευξη των εθνικών συμφερόντων.

2. Ασφάλεια θαλασσίου περιβάλλοντος: Το ναυτικό επιχειρεί προς διασφάλιση μεγάλου εύρους φάσματος δραστηριοτήτων στο υγρό στοιχείο όπως των μεταφορών, της αλιείας και της ευημερίας των πολιτών. Επίσης παρέχει ανθρωπιστική υποστήριξη, συνδρομή βοήθειας σε φυσικές καταστροφές, συμβάλει στην εγκατάλειψη περιοχών, διάγει αγώνα κατά

1 Κωσταντίνος Κολιόπουλος, «Η στρατηγική σκέψη», σελ. 184, εκδόσεις Ποιότητα, 2008.

2 Geoffrey Till, «Sea Power, a guide for the 21st century», page 75, second edition

3 UK Ministry of Defence, «UK Maritime Power», page 52-53, fifth edition



της πειρατείας, κατά της διακίνησης ανθρώπων (human trafficking), κατά της διακίνησης παράνομων όπλων και ναρκωτικών και τέλος κατά της τρομοκρατίας.

3. Άσκηση πολιτικής και διπλωματικής επιρροής: Οι ναυτικές δυνάμεις, ως εκπρόσωποι του κράτους στο εξωτερικό, είναι αυτές οι οποίες δύναται να ενισχύσουν το πνεύμα συνεργασίας μεταξύ των κρατών μέσω επισκέψεων (συνάμα εκτελείται προβολή ισχύος η οποία θα αναλυθεί πιο κάτω), αποβλέποντας σε συγκεκριμένα οφέλη κατά κύριο λόγο στο χώρο του εμπορίου. Τα παραγόμενα αυτά οφέλη, διαβλέπουν στην ευημερία των πολιτών του κράτους.

Συναφώς, το Πολεμικό Ναυτικό για να ανταπεξέλθει στους ανωτέρω απαιτητικούς ρόλους και να υλοποιήσει τη ναυτική στρατηγική του κράτους, βασίζεται σε συγκεκριμένες θεμελιώδεις τακτικές όπως η απόκτηση θαλάσσιου ελέγχου, προβολή ισχύος καθώς και η δυνατότητα διεξαγωγής περιορισμένου πολέμου.⁴

Ο Θαλάσσιος Έλεγχος (Command of the sea / sea control), είναι ουσιαστικά ο έλεγχος των θαλάσσιων επικοινωνιών (εμπορικών ή

στρατιωτικών), ο οποίος μπορεί να επιτευχθεί τοπικά ή γενικά (σε ό,τι αφορά το στοιχείο του θαλάσσιου χώρου), και μόνιμα ή προσωρινά (σε ό,τι αφορά το χρόνο). Αποσκοπεί στην «παρεμπόδιση εμπορίου» του αντιπάλου, μέσω της απαγόρευσης πλου των πλοίων του αντιπάλου καθώς οι θαλάσσιες οδοί ελέγχονται από τις ναυτικές δυνάμεις. Κατά αυτόν τον τρόπο, η πίεση στη θάλασσα μεταφράζεται σε πίεση στην ξηρά. Μπορεί να υποστηριχθεί με διάφορες επιχειρησιακές προσεγγίσεις όπως⁵:

1. Αποφασιστική μάχη (decisive battle): Η διεξαγωγή «κλασσικής» ναυμαχίας (μεγάλης, μεσαίας ή μικρής κλίμακας), όπου οι αντίπαλες ναυτικές δυνάμεις αντιμετωπίζουν η μία την άλλη σε ευθεία σύγκρουση.

2. Θαλάσσια άρνηση (sea denial): Η άρνηση στον αντίπαλο να ελέγξει συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή ενώ ταυτόχρονα οι ημέτερες δυνάμεις αδυνατούν να ελέγξουν την ίδια περιοχή. Κλασσικοί τρόποι εφαρμογής της θαλάσσιας άρνησης είναι μέσω των υποβρυχίων, τα οποία απειλούν τις επιφάνειες δυνάμεις του αντιπάλου, καθώς επίσης και μέσω ναρκοθέτησης της περιοχής.

4 Κωσταντίνος Κολιόπουλος, «Η στρατηγική σκέψη», σελ. 191, εκδόσεις Ποιότητα, 2008

5 UK Ministry of Defence, «UK Maritime Power», page 42-43, fifth edition

3. Αποκλεισμός (blockade):

Ο εμπορικός αποκλεισμός μπορεί να επιτευχθεί είτε έξωθεν του αντίπαλου λιμένος, ή με τη φραγή των θαλάσσιων οδών. Σε ό,τι αφορά το ναυτικό αποκλεισμό, αυτός επιτυγχάνεται είτε με την απαγόρευση απόπλου της ναυτικής δύναμης (παραμονή εντός εχθρικού λιμένος), ή με τη διεξαγωγή μάχης προτού ο εχθρός προλάβει να εκπληρώσει τις επιδιώξεις του. Το ζητούμενο στο τέλος είναι η αντίπαλη πλευρά να αναγκαστεί να “κάτσει” στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων, ύστερα από την ασκούμενη πίεση που έχει υποστεί (κατά βάση οικονομική).

Η απόκτηση θαλάσσιου ελέγχου από μόνη της δε θα αποφέρει το τελικό επιθυμητό αποτέλεσμα. Θα θέσει όμως τις βάσεις για περαιτέρω πρακτικές, όπως η προβολή ισχύος. Η προβολή ισχύος (power projection) στην ξηρά είναι η συνηθέστερη πρακτική των κρατών σήμερα, καθώς δύναται να επηρεάζει τα γεγονότα και τη συμπεριφορά των ανθρώπων στη στεριά.⁶ Το σημαντικότερο δεν είναι “αυτό” που συμβαίνει στη θάλασσα αλλά το κατά πόσο επηρεάζονται οι καταστάσεις στη στεριά από “αυτό” που συμβαίνει στη θάλασσα.

Σε κάθε περίπτωση αν οι ανωτέρω μέθοδοι δεν αποδεικτούν καρποφόρες, τα δρώντα κράτη μπορούν να εξετάσουν και το ενδεχόμενο διεξαγωγής περιορισμένου πολέμου (limited war) προς εξυπηρέτηση των επιδιώξεών τους. Η θάλασσα είναι το μοναδικό περιβάλλον όπου δύναται να διεξαχθεί περιορισμένος πόλεμος καθώς στο υγρό στοιχείο δε διακυβεύονται κυριαρχικά και ζωτικά συμφέροντα, εν αντιθέσει με την ξηρά. Ο πόλεμος στη θάλασσα μπορεί να διαδραματιστεί σε απομακρυσμένες από τη χώρα περιοχές και επιπλέον υφίσταται η επιλογή απομόνωσης του θεάτρου των ναυτικών επιχειρήσεων.

Όλοι οι ανωτέρω τρόποι ενεργείας τελικά αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση του πολιτικού σκοπού της χώρας. Η ικανοποίηση των επιταγών της πολιτείας δύναται να πραγματοποιηθεί μέσω της Ναυτικής Διπλωματίας. Ο όρος μπορεί να ξενίζει, αλλά η Ναυτική Διπλωματία είναι πραγματικά ένα τρομερό όπλο το οποίο εάν



χρησιμοποιηθεί σωστά από το κράτος, μπορεί να αποφέρει εξαιρετικά και ενδιαφέροντα αποτελέσματα. Ο Λόρδος Νέλσον χαρακτηριστικά αναφέρει: «*A fleet of British ships of war are the best negotiators in Europe*». Προφανώς η ναυτική διπλωματία είναι αναλογική της πολιτικής την οποία υπηρετεί. Δύναται να αλλάξει τις παγκόσμιες ισορροπίες κι είναι το σημείο όπου ενώνεται η πολιτική με τη στρατιωτική πλευρά, με κοινό πνεύμα για κοινό σκοπό. Προσ απαιτούμενο για την εφαρμογή ναυτικής διπλωματίας είναι η προηγηθείσα ανάπτυξη υπολογίσιμης ναυτικής ισχύος. Η εν λόγω απαίτηση αποτυπώνεται έντονα από το Μέγα Φρειδερίκο: «*Diplomacy without arms is like music without instruments*». Εάν η διπλωματία δεν υποστηρίζεται από την ανάλογη και απαιτούμενη δύναμη, το αποτέλεσμα θα είναι το λιγότερο άκαρπο, εάν όχι καταστροφικό. Όσο και να προσπαθεί να μην επαναλάβει κάποιος το απόσταγμα του έργου του Θουκυδίδη, είναι αδύνατον. «*Ο ισχυρός επιβάλλει ό,τι του επιτρέπει η δύναμή του και ο αδύναμος παραχωρεί ό,τι του επιβάλλει η αδυναμία του*». Η διαχρονικότητα της αξίας της ρήσης των Αθηναίων προφανώς έχει εφαρμογή σε όλο το πεδίο της ναυτικής διπλωματίας και διαπραγματεύσεων.

Από τα προαναφερθέντα γίνεται αντιληπτό ότι το Πολεμικό Ναυτικό ενός κράτους μπορεί να αποτυπώσει γεωγραφικά τη δύναμή του καθώς και να την επιδείξει. Έτσι, καθίσταται επικτική η υλοποίηση του πολιτικού στόχου σε διάφορα μήκη και πλάτη ανά την υδρόγειο, ακόμη

⁶ Geoffrey Till, «Sea Power, a guide for the 21st century», page 184, second edition



και σε περίοδο ειρήνης. Συνεπώς το κράτος, εκ-
μεταλλεύόμενο τη ναυτική του ισχύ στο επίπεδο
ναυτικής διπλωματίας, δύναται να:

- α. Επιδιώξει τετελεσμένο γεγονός ως “fait accompli”.
- β. Ασκήσει πίεση σε άλλα κράτη να αλ-
λάξουν την πολιτική τους, προς όφελος αυτού.
- γ. Επηρεάσει καταλυτικά γεγονότα και
καταστάσεις.
- δ. Επιδείξει τα “θέλω” του μέσω της ναυ-
τικής παρουσίας του.

Η αξία της ναυτικής διπλωματίας διαφαίνε-
ται τεράστια. Το Πολεμικό Ναυτικό από τη φύση
του είναι στρατιωτική δύναμη (με ό,τι συνεπά-
γεται αυτό) το οποίο ανά πάσα ώρα και στιγμή
επιχειρεί προς όφελος του κράτους. Είναι εξαι-
ρετικά ιδιαίτερο όπλο, καθώς συγκεκαλυμένα
μπορεί να επιχειρεί στα σύνορα του αντίπαλου
κράτους (εκτός χωρικής του θάλασσας) απο-
λαμβάνοντας τα δικαιώματα της ελεύθερης
ναυσιπλοΐας. Η ναυτική παρουσία είναι πολύτι-
μη για το εύρος της δυναμικής που προσφέρει.
Πολλές φορές κατά τη διάρκεια της ιστορίας,
τα ναυτικά διαγράφουν και καθορίζουν, μέσω

των επιτυχιών ή των αποτυχιών τους, την εξω-
τερική πολιτική ενός έθνους αντί απλά να την
υπηρετούν.

Προφανώς η σύμπλευση της Κυβέρνησης
και του Πολεμικού Ναυτικού εμφανίζεται ως
κυρίαρχος παράγοντας στην ανάδειξη της θα-
λάσσιος ισχύος. Αναγκαιότητα είναι η ευφυής
καθοδήγηση από την πολιτεία προς επίτευξη
θαλάσσιος ισχύος. Μετέπειτα το κράτος θα
μπορέσει να αξιοποιήσει το κεφάλαιο αυτό σε
οποιαδήποτε επιδίωξη, διαπραγματευόμενη
από το πιο μικρό και ελάχιστο, από την ίδια την
ύπαρξή του μέχρι την παντοκρατορία. Το κρά-
τος, μετά, θα δύναται να εισχωρήσει κυρίαρχα
στο διεθνές περιβάλλον όντας ελκυστικό. Το
ερώτημα που καλούνται να απαντήσουν στον
εαυτό τους τα κράτη είναι πόσο ελκυστικά δύ-
νεται να είναι, στον “ενδιαφερόμενο” εταίρο.
Το ναυτικό σε αυτό το σημείο μπορεί να απα-
ντήσει εκκωφαντικά, μέσω της ισχύος του στην
κάθε δεδομένη στιγμή, έχοντας δημιουργήσει
τις ευνοϊκότερες καταστάσεις για το κράτος στη
θάλασσα. Από το πως ένα κράτος δύναται να
αναπτυχθεί στο υγρό στοιχείο, διακρίνεται ο

προσανατολισμός του κι οι επιδιώξεις του. Διαφαίνεται ο χαρακτήρας της εξωτερικής του πολιτικής που στοχεύει. Η ανωτέρω ανάλυση μπορεί να γίνει οδηγός στρατηγικής εναντίον παραδοσιακών υπαρκτών εχθρών και δυνητικών αντιπάλων, καταστρέφοντας ακόμη και τη “θεωρία νίκης” τους. Σε κάθε περίπτωση είναι σημαντική η ξεκάθαρη καθοδήγηση της πολιτείας. Είναι αυτή που θα δώσει τις σαφείς οδηγίες καθώς και θα θέσει τα απολύτως επιτρεπτά όρια ενεργειών. Επιπλέον οι ενέργειες στη θάλασσα θα πρέπει να αποβλέπουν σε συγκεκριμένο παραγόμενο όφελος. Το επιδιωκόμενο όφελος θα πρέπει να έχει προκαθοριστεί από το κράτος.

Συνοψίζοντας, το ναυτικό είναι αυτό το οποίο παρέχει και προσφέρει την πλούσια δυναμική του ώστε το κράτος να πετύχει την εδραίωσή του στο διεθνές μεγαλείο. Από το 1500 μ.Χ. και μετά η νούμερο ένα δύναμη παγκοσμίως είναι η θαλασσοκράτειρα. Δύσκολο να το συλλάβει ο κοινός νους καθώς τις περισσότερες φορές η θαλάσσια ισχύς λειτουργεί αθόρυβα. Τα γεγονότα της θάλασσας καθώς κι ό,τι αυτά συνεπάγονται στην ξηρά πολλές φορές δε γίνονται αντιληπτά από το λαό. Το ζητούμενο ήταν, είναι και θα είναι πάντα ένα. Η προβολή ισχύος μέσω θαλάσσης στην ξηρά. Τόσο απλό και τόσο δύσκολο. Το διαβατήριο για να εξελιχθεί ένα κράτος σε «Μεγάλο» βρίσκεται στη θάλασσα και στη θαλάσσια ισχύ.

Το Πολεμικό Ναυτικό είναι αυτό που μπορεί να ελέγξει και να συνδράμει στις θαλάσσιες μεταφορές και επικοινωνίες. Δημιουργεί και προστατεύει τις συνθήκες για να ανθίσει κάθε

μορφής εμπορική δραστηριότητα. Οι Βρετανοί κατά την περίοδο της αυτοκρατορίας τους υποστήριζαν:

«Το εμπόριό μας είναι η μητέρα των ναυτικών και το Πολεμικό μας Ναυτικό είναι η ασφάλεια και η προστασία της μητέρας (εμπορίου). Αυτά τα δύο στοιχεία αποτελούν την ευημερία, τη δύναμη, ασφάλεια και δόξα της Μ. Βρετανίας».

Εν κατακλείδι, η διορατικότητα κι η προσαρμοστικότητα στις απαιτήσεις και ανάγκες της εποχής της παγκοσμιοποίησης θα είναι αυτές η οποίες θα προσφέρουν τη θαλάσσια ισχύ στους μνηστήρες που θα την επιθυμήσουν. Τα ιστορικά δεδομένα έχουν αναδείξει την αναγκαιότητα της θαλάσσιας ισχύος, τόσο ως προς την επιβίωση αλλά και ως προς την ανάδειξη του έθνους. Σήμερα όσο ποτέ άλλοτε, τονίζεται η σημαντικότητα της θαλάσσιας ισχύος, σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον όπου ο πληθυσμός της γης συνεχώς αυξάνεται με το ζητούμενο να είναι ποιος θα κυριαρχήσει στο κυνήγι των πόρων, η αξία των οποίων, συνεπακόλουθα αυξάνεται. Οι θαλάσσιες μεταφορές διαφαίνονται να είναι ο κύριος τρόπος μεταφοράς των αγαθών για πολύ μεγάλο διάστημα ακόμη. Η θάλασσα είναι λοιπόν αυτή η οποία θα καθορίζει το μέλλον του πλανήτη, δεδομένων των συνθηκών. Οι δυνάμεις με υπολογίσιμη θαλάσσια ισχύ είναι αυτές οι οποίες θα έχουν θέση στο παγκόσμιο στερέωμα. Ο πατέρας της ιστορίας, Θουκυδίδης αποτυπώνει σε πέντε λέξεις όλο το απόσταγμα της παρούσας ανάλυσης. **«Μέγα της το θαλάσσης κράτος».**

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Πλωτάρχης Σπυρίδων Μπιρμπάκος ΠΝ γεννήθηκε στην Αθήνα το 1984. Εισήχθη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 2001, απ' όπου αποφοίτησε το 2005. Έχει υπηρετήσει σε Φ/Γ, επί δεκαετίες στη Φ/Γ ΕΛΛΗ, σε Υ/Β, στην Κ/Φ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ως Ύπαρχος καθώς και στο ΓΕΝ/Α1 ως επιτελής. Την παρούσα περίοδο υπηρετεί ως επιτελής στην ΑΣ/ΔΕΠΑ. Έχει αποφοιτήσει απ' όλα στον προβλεπόμενα βαθμό σχολεία καθώς και από τη Ναυτική Σχολή Πολέμου. Έχει διδάξει σε σταδιοδρομικά σχολεία του ΠΝ (ΣΥΑΕΠ, ΣΑΕΠ σχολεία Επικελευστών και Ανθυποαπιστών). Ομιλεί αγγλικά και γαλλικά. Είναι παντρεμένος με τη Βιολέττα Σταθιά και έχει δυο παιδιά, τον Χαρίλαο και τον Νικόλαο.



ΡΩΣΙΑ ΚΑΙ ΑΡΚΤΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΜΕ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ

Του **Εμμανουήλ Χ. Μουρτζάκη**
Πλωτάρχη ΠΝ

Εισαγωγή

Η Ρωσία μετά από αρκετά χρόνια απουσίας, επιστρέφει δυναμικά στο προσκήνιο της Αρκτικής. Εφαρμόζοντας μια πολυεπίπεδη ναυτική στρατηγική έχει καταφέρει να αποκτήσει σημαντικό στρατιωτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων κρατών της περιοχής (Καναδάς, ΗΠΑ, Νορβηγία, Ισλανδία και Δανία). Ο συνδυασμός της στρατηγικής της Μη Πρόσβασης/Άρνησης Περιοχής (Anti Access /Area Denial) με την ανάπτυξη σύγχρονων οπλικών και ηλεκτρονικών συστημάτων σε επιλεγμένες τοποθεσίες, έχει δημιουργήσει ένα αδιαπέραστο πλέγμα για τις δυτικές αεροναυτικές δυνάμεις καθιερώνοντας νέα γεωπολιτικά δεδομένα.

1. Ολική Επανάφορα

Το πολεμικό ναυτικό της ΕΣΣΔ έφτασε στο απόγειο της δύναμης του κατά την διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου και κυρίως τις δεκαετίες '70 και '80. Πλησίασε σε αριθμητική και ποιοτική ισχύ το Αμερικανικό Ναυτικό (ΑΝ) υστερώντας όμως σημαντικά στον τομέα των αεροπλανοφόρων. Το βασικό του όπλο ήταν τα Υ/Β (πυρηνικά και συμβατικά) καθώς και τα στρατηγικά βομβαρδιστικά τα οποία περιπολούσαν πολύ συχνά στις ακτές των δυτικών χωρών και χρησιμοποιούσαν το πέρασμα της Ισλανδίας (γνωστό και ως GIUK¹ Gap) για να μετακινηθούν από την Βόρεια Θάλασσα στον Ατλαντικό Ωκεανό και αντίστροφα. Τα τελευταία δέκα χρόνια, στο πλαίσιο



Φ/Γ κλάσης *Udaloy* του Βόρειου Στόλου σε περιπολία στην Αρκτική.

ενός ριζικού εκσυγχρονισμού των Ρωσικών Ενόπλων Δυνάμεων, νέες ναυτικές μονάδες έχουν κατασκευαστεί. Η σημαντικότερη όμως αλλαγή είναι η ενεργή επιστροφή του Ρωσικού Ναυτικού (PN) στους θαλάσσιους ωκεανούς με περιπολίες Υ/Β και μονάδων επιφανείας. Η υψηλή δραστηριότητα συνολικά των ρωσικών ναυτικών δυνάμεων, δικαιολογείται από το νέο θαλάσσιο δόγμα που εισήγαγε τον Ιούλιο του 2015 ο πρόεδρος Β. Πούτιν. Σύμφωνα με αυτό ορίζονται πέντε θαλάσσιες επιχειρησιακές περιοχές για το PN: ο Ατλαντικός ωκεανός, η περιοχή της Αρκτικής, ο Ειρηνικός Ωκεανός, η Κασπία Θάλασσα και ο Ινδικός Ωκεανός. Η υψηλότερη προτεραιότητα δίδεται στις δύο πρώτες περιοχές με την Μεσόγειο Θάλασσα να αποτελεί μέρος της περιοχής του Ατλαντικού ως ενιαίο σύνολο. Παράλληλα, τονίζεται η απαίτηση



Ρωσικό ΑΑ σύστημα μεσαίου βεληνεκούς *Pantsir-S1*. Τέτοια συστήματα είναι τοποθετημένα σε όλες τις κρίσιμες στρατιωτικές βάσεις στην Αρκτική για προστασία από εναέριες απειλές.

για συνεχή θαλάσσια παρουσία στην περιοχή της Μεσογείου και της Αρκτικής. Η τελευταία ήταν μια περιοχή με έντονη δραστηριότητα κατά τον Ψυχρό Πόλεμο.

Ιδιαίτερα στη τελευταία, γινόταν η ανάπτυξη και η δοκιμή όλων των πρωτοποριακών ναυτικών τακτικών του Σοβιετικού Ναυτικού. Παράλληλα, ήταν μια προνομιακή περιοχή ανάπτυξης των σοβιετικών πυρηνικών υποβρυχίων βαλλιστικών πυραύλων. Τόσο οι γεωγραφικές και κλιματολογικές συνθήκες (μεγάλο ποσοστό θαλάσσιας επιφάνειας υπό πάγο, ακραίες θερμοκρασίες και άνεμοι) όσο και το πυκνό πλέγμα στρατιωτικών εγκαταστάσεων δημιουργούσαν

1 GIUK, από τα αρχικά των λέξεων Greenland - Iceland - UK.



Αεροσκάφος P-8 Poseidon του Αμερικανικού Ναυτικού. Από το 2020 ξεκίνησαν να εκτελούν περιπολίες από τη βάση Κεφλαβίκ της Ισλανδίας.

μια ασφαλή περιοχή για αυτά ώστε να εξαπολύσουν τους βαλλιστικούς τους πυραύλους (συμβατικούς αλλά κυρίως πυρηνικούς).

Σε μια συμβολική κίνηση με πολλούς αποδέκτες, το 2007 ένα υποβρύχιο ρομπότ τοποθέτησε την ρωσική σημαία στον βυθό του Βόρειου Πόλου σηματοδοτώντας την επιστροφή της Ρωσίας στην περιοχή. Παράλληλα, η αποχώρηση των Αμερικανικών στρατευμάτων το 2006 από την Αεροπορική βάση της Ισλανδίας Keflavik Naval Air Station² θεωρήθηκε από τη ρωσική πλευρά ως ένδειξη υποχώρησης την οποία έπρεπε να εκμεταλλευθεί κατάλληλα. Τα ρωσικά στρατηγικά βομβαρδιστικά και τα πυρηνικά Υ/Β αύξησαν τον αριθμό και τη περιοδικότητα των αποστολών τους νότια της Ισλανδίας φθάνοντας ως τις ακτές της βόρειας Ευρώπης σχεδόν ανενόχλητα.

2. «Η πίσω αυλή της Ρωσίας»

Τόσο η τσαρική, η σοβιετική όσο και η τωρινή ρωσική ηγεσία, θεωρούσαν και θεωρούν τον Αρκτικό Κύκλο ως περιφέρεια τους και προνομιακό χώρο εθνικών συμφερόντων της

χώρας. Για τους Ρώσους αποτελεί την «πίσω αυλή» τους. Συγκριτικά με τα υπόλοιπα κράτη που έχουν συμφέροντα στην περιοχή, η Ρωσία αποτελεί αυτό με την εντονότερη στρατιωτική δραστηριότητα και τις περισσότερες ανεπτυγμένες στρατιωτικές δυνατότητες στην περιοχή. Παράλληλα, η κατανομή του πληθυσμού είναι υπέρ της με την μεγαλύτερη έκταση αυτών των αφιλόξενων περιοχών να κατοικούνται από αυτόχθονες πληθυσμούς εντός όμως της ρωσικής κρατικής οντότητας. Μετά την λήξη του Ψυχρού Πολέμου και για μια δεκαετία περίπου ακολούθησε περίοδος όπου η περιοχή δεν αποτελούσε εστία προσοχής. Τα τελευταία όμως χρόνια (ειδικά μετά το 2005) μια επιθετικότερη και δυναμικότερη ρωσική στρατηγική ανάπτυξη βρίσκεται σε εξέλιξη. Αυτό συνδέεται άμεσα και μια άλλη περιοχή υψηλής γεωπολιτικής σημασίας, τη Βαλτική. Στο πλαίσιο της ευρύτερης ρωσικής στρατηγικής που είναι η επαναφορά της χώρας στο επίπεδο της παγκόσμιας υπερδύναμης και η επίτευξη οικονομικής προόδου, ευημερίας και ειρήνης στο εσωτερικό, εντάσσονται οι ρωσικές ενέργειες. Δομικό στοιχείο για το πρώτο είναι η στρατιωτική ισχύς και η ικανότητα. Από παραδείγματα των νέων ρωσικών στρατιωτικών ικανοτήτων είναι η Ουκρανία και η Συρία όπου έχουν δοκιμασθεί μια πλειάδα τακτικών και οπλικών συστημάτων στη ξηρά, στη θάλασσα και στον αέρα τα τελευταία

² Από τη συγκεκριμένη βάση επιχειρούσαν αεροσκάφη P-3 Orion με αποστολή την θαλάσσια επιτήρηση και την ανθυποβρυχιακή δράση κατά τον Ψυχρό Πόλεμο. Μόλις το 2020 το Αμερικανικό Ναυτικό επανέλαβε την χρήση της εν λόγω βάσης με τα αεροσκάφη P-8 Poseidon αλλά όχι σε μόνιμη βάση.

δέκα χρόνια. Πολλά από τα συμπεράσματα από αυτές τις συγκρούσεις εφαρμόζονται στην Αρκτική.

3. Φυσικοί Πόροι

Τα τελευταία χρόνια λόγω της προσβασιμότητας των περιοχών της Αρκτικής, εξαιτίας των κλιματικών αλλαγών, η γεωστρατηγική αξία τους έχει αυξηθεί κατακόρυφα. Με το σταδιακό λιώσιμο των πάγων, νέες δυνατότητες έχουν εμφανισθεί για την εμπορική εκμετάλλευση των αφιλόξενων περιοχών με κυριότερες τις θαλάσσιες μεταφορές και την εξόρυξη φυσικού αερίου και πετρελαίου. Σύμφωνα με το United States Geological Survey η περιοχή του Αρκτικού Κύκλου περιέχει περίπου 30% της παγκόσμιας ποσότητας φυσικού αερίου και το 13% της παγκόσμιας ποσότητας πετρελαίου. Υπολογίζεται ότι περίπου το 84% βρίσκεται σε παράκτιες περιοχές και σε βάθος λιγότερο των 500 μέτρων. Παράλληλα, το 80% των παραπάνω ανήκει στα χωρικά ύδατα ή την ΑΟΖ της Ρωσίας. Λαμβάνοντας υπόψη την πληθυσμιακή κατανομή, την γεωγραφία και την γεωμορφία της περιοχής είναι λογικό το ρωσικό ενδιαφέρον. Μετά από μια περίοδο κάμψης στρατιωτικής και πολιτικής, η Ρωσία επανήλθε αντιμετωπίζοντας τα διμερή ζητήματα του Αρκτικού Κύκλου εμπιστευόμενη και στηριζόμενη στην στρατιωτική και κυρίως την αεροναυτική της ισχύ. Η πρόοδος στον έλεγχο αυτών των περιοχών γίνεται με ταχύτερα βήματα συγκριτικά με τους αντιπάλους της (ΗΠΑ, Καναδά, Δανία, Νορβηγία και Ισλανδία).

4. Αρκτικό Θέατρο Επιχειρήσεων

Η απομακρυσμένη περιοχή της Αρκτικής αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα εφαρμογής της «Βαρίας Ισχύος ή Hard Power» από την πλευρά της Ρωσίας. Εδώ συνυπάρχει η πυρηνική τριάδα (χερσαία, ναυτική και αεροπορική) των Ρωσικών Ενόπλων Δυνάμεων με σημαντικότερο το υποβρύχιο σκέλος αυτής με την

χρήση πυρηνικών Υ/Β βαλλιστικών πυραύλων. Τα τελευταία, καταδυόμενα κάτω από στρώμα πάγου είναι εξαιρετικά δύσκολο ή αδύνατο να εντοπισθούν, δίνοντας την δυνατότητα για την δεύτερη πυρηνική κρούση ή *second strike capability* στη περίπτωση μιας πυρηνικής σύρραξης ενισχύοντας την πυρηνική ρωσική αποτροπή. Αυτός είναι και ο λόγος της στάθμευσης στην Χερσόνησο Κόλα στρατηγικών πυρηνικών δυνάμεων με τον Στόλο της Βόρειας Θάλασσας να διαθέτει το 80% του συνόλου των ρωσικών πυρηνικών ναυτικών δυνάμεων.

Η ρωσική αμυντική στρατηγική θεωρεί τη συγκεκριμένη περιοχή και την ασφάλεια της



Ρωσικό πυρηνικό Υ/Β βαλλιστικών πυραύλων (SSBN) κλάσης Borei-II στον Αρκτικό Κύκλο με τρομακτική ισχύ πυρός 16 Κ/Β Bulava SLBM (Sea Launched Ballistic Missile) εμβέλειας 8.000 χλμ.

πρωταρχικής εθνικής σημασίας ήδη από την δεκαετία του 1970. Τόσο η δομή δυνάμεων του Βόρειου Στόλου, όσο και των αεροπορικών μονάδων που σταθμεύουν στη περιοχή, έχουν ως κύρια αποστολή να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη ανάπτυξη των πυρηνικών Υ/Β βαλλιστικών πυραύλων (SSBN) στη Θάλασσα του Μπάρεντς, ώστε να δράσουν αυτά ανενόχλητα.³ Όμως, η αποστολή του Βόρειου Στόλου δεν περιορίζεται μόνο στην προστασία των πυρηνικών Υ/Β. Αντίθετα, επεκτείνεται στην προστασία σημαντικών εγκαταστάσεων εξόρυξης φυσικού αερίου και πετρελαίου, ύψιστης σημασίας για τη ρωσική οικονομία.

Επιπρόσθετα, η περιοχή αποτελεί το πεδίο εφαρμογής της σύγχρονης ρωσικής ναυτικής

3 Blank, S. (2011), *Russia in the Arctic*, Carlisle: Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, p. 54, <https://ssi.armywarcollege.edu/pdffiles/PUB1073.pdf>.



Τα στρατηγικά σημεία της Αρκτικής περιλαμβάνουν το πέρασμα GIUK, το αρχιπέλαγος Svalbard, τη θάλασσα Μπάρεντς και τη θάλασσα της Νορβηγίας. Με σκούρο χρώμα οι περιοχές θαλασσίου ελέγχου ενώ με ανοιχτό χρώμα οι περιοχές Μη Πρόσβασης/Άρνησης Περιοχής του Ρωσικού Ναυτικού, πηγή: Kauko Kyöstiö, House of Commons Defence Committee 2018.

στρατηγικής Μη Πρόσβασης/Άρνησης Περιοχής (Anti Access /Area Denial, A2/AD)⁴ με την εγκατάσταση ενός εκτεταμένου δικτύου μεγάλης εμβέλειας συμβατικών Κ/Β από επάκτιες συστοιχίες εναντίον πλοίων και στόχων ξηράς με τα ανάλογα συστήματα/σένσορες. Σύμφωνα με συντηρητικές εκτιμήσεις, το σύνολο των ρωσικών δυνάμεων στη Χερσόνησο Κόλα έχει τη δυνατότητα για άμεσο πρώτο πλήγμα με συνολικά 300 Κ/Β διαφόρων τύπων εναντίον θαλάσσιων και αεροπορικών στόχων. Υπό αυτές τις συνθήκες, η περιοχή είναι επί της ουσίας απροσπέλαστη σε εχθρικές αεροναυτικές δυνάμεις. Αυτός ο *πυραυλικός θόλος προστασίας* επεκτείνεται πέραν από τη Χερσόνησο Κόλα, στη θάλασσα Μπάρεντς, τη θάλασσα της Νορβηγίας και το πέρασμα GIUK μέσω του οποίου συνδέεται ο Ατλαντικός Ωκεανός με τις βορειότερες θάλασσες. Στόχος των ρωσικών δυνάμεων είναι να μην επιτρέψουν στις αντίπαλες αεροναυτικές δυνάμεις να επιχειρούν ανατολικά από αυτό προκειμένου η πρόσβαση του ρωσικών ναυτικών δυνάμεων στις νοτιότερες θάλασσες όπως τη Βαλτική και τον Ατλαντικό Ωκεανό να είναι απρόσκοπτη. Οι θαλάσσιες

γραμμές επικοινωνιών με την βόρεια Ευρώπη βρίσκονται κάτω από την εμβέλεια των ρωσικών όπλων με την προϋπόθεση ότι αυτές θα μπορέσουν να επιχειρούν πλησίον του περάσματος GIUK. Ειδικά τα Κ/Β cruise (ASCM⁵) τα οποία φέρουν οι Φ/Γ κλάσας Admiral Gorshkov (τύπου Project 22350) και τα στρατηγικά βομβαρδιστικά Tupolev TU-95RTs Bear και Tupolev Tu-22M Backfire C αποτελούν φονικό αντίπαλο για τις νατοϊκές αεροναυτικές δυνάμεις με δεδομένη τη δυσκολία αντιμετώπισής τους. Στην περιοχή αυτή εστιάζεται και η παρουσία των ναυτικών δυνάμεων του NATO και των ΗΠΑ ως αντίπαλο δέος με χρήση ΑΦΝΣ (P-8 Poseidon) και Υ/Β σε ρόλο SSK.⁶

Επιπλέον, η εγκατάσταση μιας σειράς προσηκτικά επιλεγμένων συστημάτων σε καίρια γεωγραφικά σημεία της Αρκτικής δημιουργεί ισχυρή αμυντική *φυσαλίδα* στο πλαίσιο του γενικότερου δόγματος A2/AD. Τα οπλικά συστήματα που χρησιμοποιούνται έχουν διττό ρόλο με έμφαση στην προσβολή με ακρίβεια και σε μεγάλες αποστάσεις στόχων στην ξηρά, την θάλασσα και τον αέρα. Τέτοια είναι οι τακτικοί

4 Θα χρησιμοποιείται ο διεθνής όρος A2/AD.

5 ASCM: Anti Ship Cruise Missile.

6 Επιχειρήσεις Υ/Β εναντίον Υ/Β.

K/B Iskander-M και οι K/B cruise Kalibr. Επιπλέον με χρήση AA συστημάτων μεγάλης εμβέλειας όπως S-400 και μικρότερης εμβέλειας Pantsir-SA, Tor M2-DT, επάκτιων συστοιχιών K-300P Bastion-P και SSC-3 Styx αυξάνεται δραματικά η ικανότητα επιβολής «μη πρόσβασης» από την ρωσική πλευρά καλύπτοντας περιοχές όπως την βόρεια Νορβηγία και μέρος της Φιλανδίας. Στη δύναμη του Βόρειου Στόλου ανήκουν οργανικά μαχητικά αεροσκάφη Su-33, Su-34 και Su-35 τα οποία προσφέρουν αεροπορική κάλυψη στις ναυτικές μονάδες αλλά και στις χερσαίες στρατιωτικές δυνάμεις. Όλα τα ανωτέρω αεροσκάφη χρησιμοποιούν αεροπορικές βάσεις της Αρκτικής ενώ δίνεται έμφαση στην εκπαίδευση των χειριστών τους στη ναυτική κρούση υπό ακραίες καιρικές συνθήκες.

Έκχωριστό σημείο προσοχής είναι η ανάπτυξη των διηπειρωτικών βαλλιστικών πυραύλων νέας τεχνολογίας (ICBM: Intercontinental Ballistic Missile) Topol-M στην περιοχή. Τα συστήματα αυτά αποτελούν το πιο εξελιγμένο όπλο των στρατηγικών πυραυλικών δυνάμεων της Ρωσίας με δυνατότητα εκτόξευσης από σταθερά σιλό αλλά και από οχήματα με αποτέλεσμα μεγάλη τακτική ευελιξία. Φέρουν τον ICBM πύραυλο SS-27 Sickler-B μήκους 22 μέτρων και εμβέλειας 6.500 ν.μ και CEP (Circular Error Probable) μόλις 200 μέτρα και με κεφαλή



Το στρατηγικό βομβαρδιστικό Tu-22M Backfire C έχει αυξημένο ρόλο ναυτικής κρούσης. Το πλήρωμα του είναι τέσσερα άτομα, είναι συνήθως εξοπλισμένο με δύο πυραύλους Kh-22 αρχικής ταχύτητας Mach 3 και τελικής Mach 4,5 με αποτέλεσμα να είναι πρακτικά αδύνατο να αντιμετωπισθούν από οποιοδήποτε δυτικό σύστημα CIWS.

πυρηνική ή συμβατική. Λόγω της εξελιγμένης σχεδίασης του η τροχιά του είναι δυνατόν να μεταβληθεί μετά την εκτόξευση του ενώ μπορεί να εκτελεί δραστικούς ελιγμούς με τον εντοπισμό του να είναι εξαιρετικά δύσκολος. Η εγκατάσταση τέτοιων συστημάτων στην Αρκτική θέτει ολόκληρη την περιοχή του Καναδά και των ΗΠΑ εντός της εμβέλειας της Ρωσίας. Παράλληλα, λίγο βορειότερα από τη Χερσόνησο Κόλα, το αρχιπέλαγος Svalbard και η θάλασσα της Νορβηγίας αποτελούν κρίσιμης σημασίας περιοχές καλυπτόμενες από την A2/AD φυσαλίδα (bubble) του PN. Παρά την ύπαρξη διεθνούς συνθήκης⁷ η οποία προβλέπει την αποστρατικοποίηση του ανωτέρω αρχιπελάγους ο έλεγχος του είναι το επιχειρησιακό κλειδί για τον αποτελεσματικό έλεγχο της περιοχής μεταξύ της Ισλανδίας και των ακτών της Σκανδιναβικής χερσονήσου.

Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι σε όλες τις ρωσικές ασκήσεις όπως και στην πρόσφατη *Zapad 2019*⁸ λαμβάνουν χώρα μια σειρά από αμφίβια, A/Y και αεροναυτικά σενάρια που περικλείουν τον θαλάσσιο έλεγχο του αρχιπελάγους. Επιπλέον, έχουν καταγραφεί περιστατικά προσομοίωσης αεροπορικών και θαλάσσιων



Μαχητικό αεροσκάφος Su-35 του Βόρειου Στόλου πλήρως οπλισμένο για αποστολή ναυτικής κρούσης επιχειρεί από βάση της Αρκτικής.

7 Η συνθήκη *Spitsbergen* υπογράφηκε το 1920. Νορβηγία και Ρωσία διαφωνούν ως προς την ερμηνεία συγκεκριμένων άρθρων.

8 Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία ο Βόρειος Στόλος την περίοδο 2016-2018 εκτέλεσε 2.700 ασκήσεις πυρών περιλαμβάνοντας 51 βολές K/B μεγάλου βεληνεκούς.



Στιγμιότυπο από την ρωσική άσκηση μεγάλης κλίμακας Zapad 2019 στην Αρκτική, σε πρώτο πλάνο η Φ/Γ Admiral Grigorovich , εξοπλισμένη με K/B Novator 3M-14T Kalibr SLCM (Sea Launch Cruise Missile).

προσβολών επάκτιων σταθμών radar από ρωσικά στρατηγικά βομβαρδιστικά σε τυχαίες χρονικές στιγμές με στόχο να καταγράψουν τους χρόνους αντίδρασης των δυνάμεων της Φιλανδίας και της Νορβηγίας. Με την συνδυαστική χρήση των συστημάτων αυτών, δημιουργείται μια πολυεπίπεδη αμυντική διάταξη στην Αρκτική η οποία έχει και επιθετική διάσταση αφού εγκλωβίζει αποτελεσματικά περιοχές γειτονικών με τη Ρωσία κρατών.

5. Μη Πρόσβαση / Άρνηση Περιοχής (Anti Access / Area Denial)

Το δόγμα επιχειρήσεων⁹ Anti Access/ Area Denial (A2/AD) αποτελεί όρο που καθιερώθηκε από την εποχή του Ψυχρού Πολέμου. Ορίζεται σύμφωνα με το Joint Operational Access Concept (JOAC) ως εξής: άρνηση πρόσβασης ή anti-access «οι πράξεις και οι δυνατότητες, συνήθως μακράς εμβέλειας, σχεδιασμένες να εμποδίσουν μια αντίθετη δύναμη να εισέλθει σε μια περιοχή επιχειρήσεων» και άρνηση περιοχής ή area denial ως «εκείνες οι πράξεις και οι ικανότητες, συνήθως μικρότερης εμβέλειας,

σχεδιασμένες όχι να εμποδίσουν μια δύναμη να εισέλθει, αλλά να περιορίσουν την ελευθερία δράσεως εντός της περιοχής επιχειρήσεων». Οι Σοβιετικές Ένοπλες Δυνάμεις (ΣΕΔ) ενστερνίστηκαν το A2/AD εναντίον των ΗΠΑ και συγκεκριμένα εναντίον του Αμερικανικού Ναυτικού το οποίο κυριαρχούσε στους παγκόσμιους ωκεανούς κατά την διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου. Η βασική στρατηγική επιλογή των Σοβιετικών της απόκτησης ικανοτήτων area-denial, και συγκεκριμένα sea-denial έδινε έμφαση στην προσπάθεια καταστροφής των Ομάδων Μάχης



Ανάπτυξη του συστήματος Topol-M με το ICBM K/B SS-27 Sickle-B μήκους 22 μέτρων και εμβέλειας 6.500 ν.μ στην Αρκτική. Το ήμισυ της αμερικανικής ηπείρου είναι πλέον υπό την εμβέλεια των ρωσικών όπλων.

⁹ Υφίσταται μέχρι σήμερα διαφωνία μεταξύ των μελετητών της ναυτικής στρατηγικής αν το A2/AD αποτελεί στρατηγική ή επιχειρησιακό πλάνο/δόγμα επιχειρήσεων.

MAP 5

Russia Maintains Strong Base Presence in Arctic Region



Το σύνολο των ρωσικών ναυτικών και αεροπορικών βάσεων στην Αρκτική εξυπηρετούν αποτελεσματικά την στρατηγική A2/AD.

των Αμερικανικών Αεροπλανοφόρων.¹⁰ Σκοπός τους ήταν επίσης η καταστροφή των γραμμών επικοινωνιών ΗΠΑ – Συμμάχων προκειμένου να κερδίσουν χρόνο για τις δυνάμεις τους στα θέατρα επιχειρήσεων με κυριότερο το Ευρωπαϊκό. Η «άμυνα σε βάθος» με ζώνες area denial που έφθαναν ως και τα 1.500ν.μ από την ρωσική ακτή ήταν πρωταρχικής σημασίας. Η πρώτη ζώνη κάλυπτε τις περιοχές ως 200ν.μ από τις ακτές ενώ η δεύτερη επεκτεινόταν ως τα 1500ν.μ περίπου.

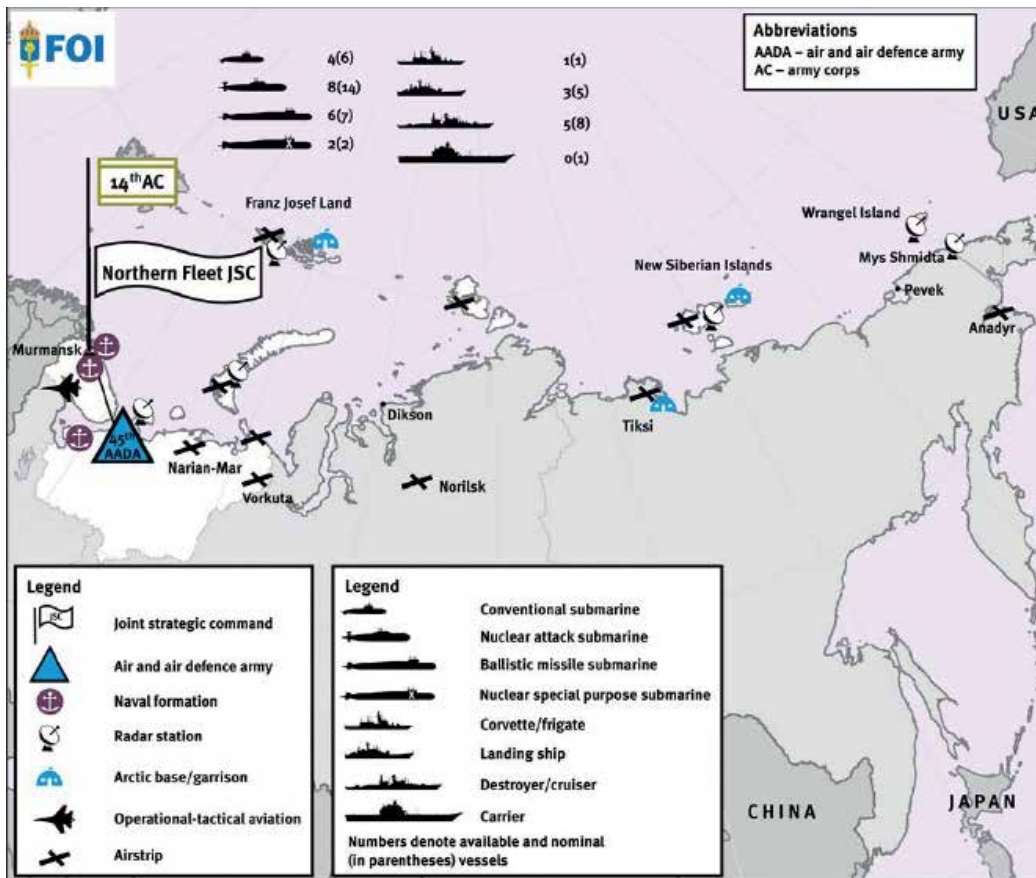
Ο βαθμός εκπλήρωσης αυτής της διπλής αποστολής από το Σοβιετικό Ναυτικό φαίνεται από την εκτίμηση του Ναυάρχου Stansfield Turner¹¹ για την απειλή που είχε να αντιμετω-

πίσει το Αμερικανικό Ναυτικό κατά τον Ψυχρό Πόλεμο, «την στιγμή που τα Αμερικανικά αεροπλανοφόρα βρίσκονται 1600 μίλια μακριά από τις Σοβιετικές αεροπορικές βάσεις, βρίσκονται ταυτόχρονα στο βεληκεές της συντριπτικής πλειοψηφίας των Σοβιετικών βομβαρδιστικών, ενώ οι Σοβιετικές βάσεις παραμένουν 1000 μίλια μακριά από την ακτίνα δράσης των αεροσκαφών μας». Συνεπώς, η ΕΣΣΔ διέθετε την πολυτέλεια επιλογής του χρόνου και του τρόπου προσβολής των αμερικανικών δυνάμεων ενώ η γεωγραφία ιδιαίτερα των κλειστών θαλασσών την ευνοούσε επιχειρησιακά. Η σοβιετική ναυτική στρατηγική κινήθηκε σε δύο πλαίσια ταυτόχρονα. Το πρώτο, ήταν η επαρκής και σε βάθος άμυνα των παράκτιων υδάτων της ΕΣΣΔ με τον συνδυασμό μιας πλειάδας όπλων και συστημάτων. Παράλληλα, αποστολή ήταν η προστασία των Υ/Β εξοπλισμένα με βαλλιστικούς πυραύλους που επιχειρούσαν σε αυτά τα ύδατα. Με την εισαγωγή σε υπηρεσία των πρώτων Κ/Β του τύπου αυτού (R-29) και με εμ-

10 Για την επιτήρηση του Αμερικανικού Ναυτικού και ειδικά των Ομάδων Μάχης (Strike Groups) των αεροπλανοφόρων οι Σοβιετικοί ανέπτυξαν το Soviet Ocean Surveillance System (SOSS) το οποίο στηριζόταν σε επίγειες, εναέριες και θαλάσσιες πλατφόρμες υποκλοπών. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας στο ανωτέρω σύστημα προστέθηκαν και διαστημικά συστήματα επιτήρησης και υποκλοπών τα οποία μέχρι σήμερα παραμένουν απόρρητα.

11 Stansfield Turner (1923–2018), Ναύαρχος του Αμερικανικού Ναυτικού και Διευθυντής της CIA την περίοδο 1977–

1981 επί Προεδρίας Jimmy Carter.



Η Δομή Δυνάμεων και οι βασικές αεροναυτικές βάσεις της Ρωσίας στην Αρκτική υπό την «OSK Sever».

βέλειες της τάξης των 9.000 χιλιομέτρων και πάνω, τα σοβιετικά Υ/Β δεν ήταν υποχρεωμένα να «εκτεθούν» στους ωκεανούς για να προσβά- λουν τις ΗΠΑ και τους συμμάχους της. Αντίθετα, μπορούσαν να επιχειρούν με ασφάλεια αποτε- λεσματικά πλησίον των σοβιετικών ακτών. Το δεύτερο, ήταν η δημιουργία κατάλληλου περι- βάλλοντος επιχειρήσεων που δεν θα επέτρεπε στον αντίπαλο να χρησιμοποιήσει θαλάσσιες περιοχές για να εξαπολύσει επίθεση στο έδα- φος της χώρας ή στο έδαφος των χωρών του Συμφώνου της Βαρσοβίας κάτι το οποίο αποτε- λούσε εμμονή για τη σοβιετική ηγεσία.

Η ανωτέρω αμυντική οπτική παραμένει σε ισχύ ως σήμερα και εφαρμόζεται και σε άλ- λες περιοχές ρωσικού ενδιαφέροντος όπως η Βαλτική (με επίκεντρο τον θύλακα του Κα- λίνινγκραντ), η Μαύρη Θάλασσα (με επίκεντρο

τη Χερσόνησο της Κριμαίας) και η Ανατολική Μεσόγειος (με επίκεντρο τις ακτές της Συρίας). Έχει όμως βελτιωθεί η ικανότητα των ρωσικών συστημάτων με την ανάπτυξη της ψηφιακής τε- χνολογίας.

6. Δομή Δυνάμεων

Στο πλαίσιο της γενικότερης αναδιοργάνωσης των Ενόπλων Δυνάμεων της Ρωσίας έχουν δημιουργηθεί τέσσερις διακλαδικές στρατη- γικές διοικήσεις καλύπτοντας ολόκληρη την επικράτεια της χώρας. Ειδικά όμως για την περιοχή της Αρκτικής συστάθηκε η Διακλαδι- κή Στρατηγική Διοίκηση του Βορρά με έδρα το Severomorsk στη Χερσόνησο Κόλα, τον Δεκέμ- βριο 2014. Τόσο ο Βόρειος Στόλος όσο και οι υπόλοιπες αεροπορικές, αντιαεροπορικές και



Ρώσοι Αλεξιπτωτιστές κατά την εκπαίδευση σε συνθήκες Αρκτικής. Οι μονάδες αυτές θεωρούνται υψηλής ετοιμότητας με εμπειρία από πραγματικές επιχειρήσεις στη Συρία και την Ανατολική Ουκρανία.

στρατιωτικές μονάδες της περιοχής ανήκουν στην «OSK Sever» η οποία υπάγεται απευθείας στο Εθνικό Κέντρο Επιχειρήσεων στη Μόσχα.

Αξιοσημείωτο είναι ότι οι χερσαίες μονάδες που έχουν αναπτυχθεί στην περιοχή αποτελούνται από μηχανοκίνητες, αερομεταφερόμενες και πλήρως επανδρωμένες μονάδες των Πεζοναυτών και των Αλεξιπτωτιστών, σχηματίζοντας δύο βαριά οπλισμένες Ταξιαρχίες. Αν και επισήμως η αποστολή τους είναι η προστασία των ρωσικών υποδομών στην Αρκτική, οι βάσεις τους είναι πολύ κοντά στα σύνορα με την Νορβηγία και την Φιλανδία (15 και 75 χιλιόμετρα αντίστοιχα) ενώ θεωρούνται μονάδες ύψιστης ετοιμότητας. Παράλληλα, στο πλαίσιο της απόκτησης πολεμικής εμπειρίας συμμετέχουν τακτικά στις πολεμικές επιχειρήσεις στη Συρία¹² ενώ το σύνολο σχεδόν των μονάδων είχε συμμετάσχει στις μάχες στην Ανατολική Ουκρανία.

6.1 Βόρειος Στόλος

Μετά την κατάρρευση της ΕΣΣΔ την δεκαετία του '90, ο Βόρειος Στόλος βρέθηκε σε δεινή

θέση. Από τις περίπου 100 μονάδες που διέθετε, ήταν λειτουργικές μόνο 40. Μόλις το 2008 άρχισε να παραλαμβάνει νέα σκάφη αυξάνοντας παράλληλα και την παρουσία του στην Αρκτική και το βόρειο Ατλαντικό Ωκεανό. Βασική αποστολή του παραμένει η επίτευξη ναυτικής υπεροχής στην περιοχή ανάπτυξης του, μη επιτρέποντας στις δυτικές ναυτικές δυνάμεις να ασκήσουν πίεση στη Ρωσία. Σήμερα διαθέτει πληθώρα μονάδων επιφανείας και υποβρυχίων αποτελώντας την ισχυρότερη ρωσική ναυτική δύναμη με συνεχή παρουσία και συμμετοχή

στον εμφύλιο στη Συρία αποκτώντας πολύτιμη πολεμική εμπειρία.

Στη δύναμη του Βόρειου Στόλου ανήκουν συνολικά 37 μονάδες επιφανείας συμπεριλαμβανομένου του αεροπλανοφόρου *Admiral Kuznetsov* το οποίο βρίσκεται αυτή την περίοδο υπό επισκευή και αναβάθμιση. Ναυαρχίδα του Στόλου είναι το πυρηνικής πρόωσης κα-



Το πυρηνικό καταδρομικό κατευθυνόμενων βλημάτων Kiron έχει μήκος 248 μέτρα, εκτόπισμα 28.000 τόννους, διαθέτει 96 κάθετους εκτοξευτές αντιαεροπορικών πυραύλων SA-N-6, 48 αντιαεροπορικούς πυραύλους SA-N-20 και 20 εκτοξευτές πυραύλων επιφανείας-επιφανείας SS-N-19, 8 συστήματα CIWS Gatling για εγγύς προστασία.

ταδρομικό Κ/Β κλάσης Kiron, *Pyotr Velikiy* το οποίο αποτελεί το βαρύτερο οπλισμένο πλοίο επιφανείας παγκοσμίως και εξοπλίστηκε πρόσφατα με τους Κ/Β P-700 Granit (NATO: SS-N-19) οι οποίοι ανήκουν στη κατηγορία ASCM (anti-ship cruise missile). Σημαντικές μονάδες επιφανείας είναι το κλάσης Slava αντιτορπιλικό Κ/Β *Marshal Ustinov* το οποίο επανήλθε

¹² Ο διοικητής του 61ου Συντάγματος Πεζοναυτών, Συνταγματάρχης Valeriy Fedyanin, σκοτώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2017 κοντά στην περιοχή Deir ez-Zor της Συρίας κατά τις μάχες εναντίον των τρομοκρατών του ISIS.



Δορυφορική φωτογραφία από το ρωσικό νησί Kotelnny στη Σιβηρία στην οποία διακρίνεται το Spoka-2, 3D S-band radar με εμβέλεια 350χλμ τουλάχιστον, πηγή: DigitalGlobe, European Space Agency.

σε ενέργεια το 2017 μετά από πέντε χρόνια εκτεταμένων επισκευών. Είναι οπλισμένο με το AA σύστημα περιοχής S-300F Fort (αποτελεί τη ναυτική έκδοση του S-300), το AA σύστημα 9K33 Osa-MA και με τους K/B ASCM P-500 Bazalt ενώ ο ηλεκτρονικός τους εξοπλισμός έχει αντικατασταθεί από σύγχρονα συστήματα. Επιπλέον, ήδη δύο Φ/Γ κλάσης Gorshkov έχουν ενταχθεί στη δύναμη του Βόρειου Στόλου, το *Admiral Gorshkov* και το *Admiral Kasatanov*. Αποτελούν σύγχρονα πλοία εξοπλισμένα με τους ASCM K/B P-800 Oniks και με τους K/B Kalibr-NK της κατηγορίας LACM (land-attack cruise missiles) με τους οποίους μπορούν να προσβληθούν αποτελεσματικά στόχοι βαθιά στην εχθρική ενδοχώρα. Μελλοντικά αναμένεται ο αριθμός αυτών των σκαφών να φθάσει στα 8 πλοία.

Μεγάλο μέρος της δύναμης του Βόρειου

Στόλου αποτελούν τα Υ/Β τα οποία σταθμεύουν στη Χερσόνησο Κόλα και συγκεκριμένα στο Gadzhievo/ Yagelnaya Bay, φθάνοντας το σύνολο των 41 μονάδων. Ο εκσυγχρονισμός των υπαρχόντων μονάδων και η απόκτηση νέων σύμφωνα με το παρών πρόγραμμα του Ρωσικού Υπουργείου Άμυνας εκτείνεται ως το 2027 και καλύπτει όλες τις κατηγορίες Υ/Β. Η σημερινή δύναμη του Βόρειου Στόλου περιλαμβάνει έξι πυρηνικά Υ/Β βαλλιστικών πυραύλων κλάσης *Delta-IV* τα οποία θα εκσυγχρονιστούν και θα φέρουν τους νέους K/B SLBM (submarine-launched ballistic missile) R-29RMU Sineva (κωδικός NATO: SS-N-23 Skiff) με 10 πυρηνικές κεφαλές ο καθένας και εμβέλεια 8.000 χλμ. Το κάθε Υ/Β *Delta-IV* θα φέρει συνολικά 16 K/B R-29RMU Sineva. Τα Υ/Β βαλλιστικών πυραύλων κλάσης *Delta-IV* πρόκειται να αντικατασταθούν από τα κλάσης Borei II τα οποία



Το νησί Kotelny σημειωμένο με κόκκινο κύκλο βρίσκεται στο κέντρο της Αρκτικής και διαθέτει αεροπορική βάση και εγκαταστάσεις Ηλεκτρονικού Πολέμου/Έγκαιρης Προειδοποίησης και Ηλεκτρονικών Υποκλοπών.

Θα φέρουν 16 Κ/Β Bulava με έξι πυρηνικές κεφαλές το κάθε βλήμα. Στη κατηγορία των πυρηνικών Υ/Β κατευθυνόμενων βλημάτων (SSGN) η κλάση *Yasen* θα αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά του Βόρειου Στόλου με σύνολο 8 έως 10 μονάδες. Στόχος είναι να αντικαταστήσουν τα γηραιά αλλά πολύ ικανά Υ/Β κλάσης *Akula* και *Oscar*. Ήδη δύο σκάφη του τύπου υπηρετούν στο Βόρειο Στόλο ενώ άλλα 6 βρίσκονται σε διάφορες φάσεις κατασκευής. Είναι εξοπλισμένα με τους ASCM Κ/Β P-800 *Oniks* και με τους Κ/Β Kalibr-NK της κατηγορίας LACM.

7. Kotelny, Wrangel και Tiksi

Τα νησιά Kotelny και Wrangel βρίσκονται στις βόρειες ακτές της Σιβηρίας σε καίρια σημεία του Αρκτικού Κύκλου. Γεωγραφικά γειτνιάζουν τόσο με τον Βόρειο Πόλο όσο και με την Θάλασσα του Μπάρεντς αποτελώντας ένα δίκτυο «προκεχωρημένων φυλακίων» της Ρωσίας με σταθμούς Ηλεκτρονικού Πολέμου/Έγκαιρης Προειδοποίησης και Ηλεκτρονικών Υποκλοπών (διαθέτουν το *Sopka-2*, 3D S-band radar με εμβέλεια 350χλμ τουλάχιστον). Ενδεικτικά το νησί Wrangel απέχει μόλις 300χλμ από την πολιτεία της Αλάσκας με αποτέλεσμα η συλλογή ηλεκτρονικών πληροφοριών να είναι σχετικά εύκολη καλύπτοντας τις αμερικανικές βάσεις Eielson Air Force Base (AFB) και Joint Base Elmendorf-Richardson. Ταυτόχρονα, με τις λιμενικές και τις αεροπορικές

εγκαταστάσεις που διαθέτουν μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία, Υ/Β, αεροσκάφη διαφόρων τύπων και μονάδες ειδικών επιχειρήσεων για την εκτέλεση επιθετικών επιχειρήσεων. Η βάση που κατασκευάστηκε στο νησί Kotelny στο Αρχιπέλαγος της Θάλασσας Λάπτεβ εγκαινιάστηκε το 2016 και από τότε συνεχώς αναβαθμίζεται. Διαθέτει μόνιμη δύναμη 250 ανδρών των Ρώσων Αλεξιπτωτιστών ενώ διαθέτει όλα τα ΑΑ συστήματα για κάλυψη περιοχής όπως συστοιχίες S-300, ΑΑ μικρής εμβέλειας *Pantsir-S1* και επάκτιες πυροβολαρχίες Κ/Β *Bastion-P* εξοπλισμένη με Κ/Β P-800 *Oniks* ASCM (anti-ship cruise missile) εμβέλειας 300ν.μ.



Πυρηνικό Υ/Β βαλλιστικών πυραύλων κλάσης Delta-IV της δύναμης του Βόρειου Στόλου 16 Κ/Β SS-N-23 SLBM εμβέλειας 8.000 χλμ.



Εγκαταστάσεις Ηλεκτρονικού Πολέμου/Έγκαιρης Προειδοποίησης και Ηλεκτρονικών Υποκλοπών στο ρωσικό νησί Wrangel της Σιβηρίας.

Στην αεροπορική βάση του νησιού Kotelný μπορούν να επιχειρήσουν και τα large cargo αεροσκάφη Il-76 τα οποία χρησιμοποιούνται για εναέριο ανεφοδιασμό μαχητικών αεροσκαφών αλλά και τα θηριώδη στρατηγικά βομβαρδιστικά Tupolev TU-95RTs Bear D.¹³ Είναι αεροσκάφη ναυτικής περιπολίας και κρούσης με ακτίνα δράσης τα 6.500 χιλιόμετρα. Η αναβάθμιση των αεροπορικών εγκαταστάσεων έγινε τα τελευταία πέντε μόλις χρόνια αν και αποτελούσαν αυστηρά απόρρητες στρατιωτικές εγκαταστάσεις κατά την περίοδο του Ψυχρού Πολέμου κυρίως για την εκτέλεση δοκιμών οπλικών συστημάτων. Σε αυτά τα νησιά έχουν επίσης εγκατασταθεί και χρησιμοποιούνται πλήρως επιχειρησιακά συστοιχίες AA μικρής εμβέλειας Pantsir-S1 (νατοϊκή NATO SA-22 Greyhound, μικρής εμβέλειας αντιαεροπορικό σύστημα ιδιαίτερα ικανό εναντίον UAV, αεροσκαφών και K/B cruise) για εγγύς αεροπορική προστασία.

Στο νησί Wrangel οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις εκσυγχρονίστηκαν το 2107 ενώ από το 2018 η στρατιωτική παρουσία είναι μόνιμη και δυναμική. Η βασική αποστολή της βάσης είναι

η έγκαιρη προειδοποίηση και όλων των ειδών οι ηλεκτρονικές υποκλοπές με χρήση πληθώρας συστημάτων. Το σημαντικότερο από αυτά είναι το P-18 Terek ew/early-warning system και το Sopka-2, 3D S-band radar με εμβέλεια 350χλμ. Επιπλέον, η βάση προστατεύεται από τα AA συστήματα S-300 και Pantsir-S1 και από μια πλήρη συστοιχία K/B Bastion-P εξοπλισμένη με K/B P-800 Oniks ASCM εναντίον πλοίων.

Επιπλέον, διαθέτει μια μικρή αεροπορική βάση με διάδρομο προσγείωσης μήκους 2.500 μέτρων στον οποίο προσγειώνονται πλέον μεταφορικά αεροσκάφη, αεροσκάφη τάνκερ και μαχητικά MiG-31 και Su-34. Η ακτίνα δράσης αυτών των αεροσκαφών με εναέριο ανεφοδιασμό καλύπτει όλη την αμερικανική πολιτεία της



Βολή K/B από επάκτια συστοιχία Bastion-P εγκατεστημένη στο ρωσικό νησί Kotelný στη Σιβηρία. Τέτοια συστήματα έχουν αναπτυχθεί τόσο στην Κριμαία όσο και στη Συρία.

¹³ Staalesen, A. (2016), 'New Arctic military base is declared ready for operation', *The Barents Observer*, 14 December 2016.



Το νησί Wrangel βρίσκεται στην Ανατολική Θάλασσα της Σιβηρίας. Διαθέτει εγκαταστάσεις Ηλεκτρονικού Πολέμου/Έγκαιρης Προειδοποίησης και Ηλεκτρονικών Υποκλοπών.

Αλάσκα. Τα επόμενα χρόνια σχεδιάζεται η μόνιμη εγκατάσταση κατάλληλων UAV για θαλάσσια επιτήρηση τα οποία θα ανήκουν οργανικά στο Βόρειο Στόλο.

Η αεροπορική βάση Tiksi βρίσκεται στο ανατολικό άκρο της Ανατολικής Θάλασσας της Σιβηρίας και σε απόσταση περίπου 2600χλμ από τις ακτές των ΗΠΑ στην Αλάσκα. Αποτελεί οργανικό μέρος της ρωσικής Α2/AD στρατηγικής καθώς από αυτή μπορούν να επιχειρούν σχεδόν το σύνολο των τύπων των ρωσικών αναγνωριστικών, μαχητικών και βομβαρδιστικών αεροσκαφών ενώ υπάρχουν αναφορές για εγκατάσταση του ΑΑ συστήματος S-400 (νατοϊκή ονομασία SA-21 Growler). Μετά από εκτεταμένες εργασίες αποκατάστασης και αναβάθμισης από την βάση μπορούν να επιχειρούν και τα στρατηγικά βομβαρδιστικά Tupolev TU-95RTs Bear D, Tu-160M Blackjack καθώς και όλοι οι τύποι Ε/Π όπως Mi-8/-17 και Mi-6 για αποστολές αερομεταφορών, Α/Υ, ΕΣΕ και SAR. Ιδιαίτερης σημασίας είναι η ύπαρξη εγκαταστάσεων COMINT, SIGINT και EW Jamming όπως το παλαιότερης τεχνολογίας αλλά εξαιρετικά αποτελεσματικό σύστημα KRUG II CDAA και τα σύγχρονα Krashukha 2-4. Ειδικά τα τελευταία

μπορούν να παρεμβάλουν αποτελεσματικά το GPS, UAV διαφόρων τύπων, GEO Satellites και σχεδόν το σύνολο των νατοϊκών radar

Η τωρινή κατάσταση αυτών των στρατιωτικών εγκαταστάσεων είναι πλήρως επιχειρησιακή ήδη από το 2017. Συμμετείχαν ενεργά στις ασκήσεις μεγάλης κλίμακας Zapad-2017 και Tsentr-2019 κατά τις οποίες χρησιμοποιήθηκαν μια σειρά από νέα οπτικά συστήματα στην περιοχή της Αρκτικής. Η τοποθέτηση και χρήση τόσο ισχυρών συστημάτων radar όπως το Soroka-2 σε μια σειρά από τοποθεσίες στη ρωσική Σιβηρία δίνει την δυνατότητα για πλήρη κάλυψη της ρωσικής ακτογραμμής καθώς και μια έγκαιρη προειδοποίηση της τάξης των 900 έως 1.200 χλμ με καθοριστικές επιχειρησιακές συνέπειες όσον αφορά τον χρόνο αντίδρασης και την ικανότητα στοχοποίησης και προσβολής των Ρωσικών Ενόπλων Δυνάμεων.

«Cave canem»¹⁴

Η ρωσική επιστροφή στην Αρκτική είναι αντιπροσωπευτική του τρόπου που η ηγεσία της χώρας παραδοσιακά αντιλαμβάνεται τον αντα-

¹⁴ Δηλαδή «**πρόσεχε το σκύλο**». Επиграφή η οποία βρέθηκε σε ψηφιδωτό στα ερείπια της Πομπηίας.



Δορυφορική φωτογραφία από την αεροπορική βάση Tiksi στην Σιβηρία όπου διακρίνονται Ε/Π και αεροσκάφη διαφόρων τύπων, πηγή: DigitalGlobe, European Space Agency..



Στο ρωσικό νησί Wrangel της Σιβηρίας υφίσταται πλέον μικρή ναυτική και αεροπορική βάση καθώς και εκτεταμένες εγκαταστάσεις Ηλεκτρονικού Πολέμου/ Έγκαιρης Προειδοποίησης και Ηλεκτρονικών Υποκλοπών, πηγή: DigitalGlobe, European Space Agency..

γωνισμό ισχύος σε μια περιοχή με ζωτικά συμφέροντα. Πρώτιστο καθήκον είναι η επίτευξη το δυνατόν στρατιωτικής υπεροχής ώστε οι οποιεσδήποτε συνομιλίες, συνεργασίες και διαβουλεύσεις να γίνονται από θέση ισχύος. Η ύπαρξη ισχυρού στόλου είναι ένας σημαντικός πυλώνας για την επίτευξη της αλλά θα πρέπει να συνοδεύεται και από ισχυρή παρουσία στο έδαφος. Η αναβάθμιση των στρατιωτικών εγκαταστάσεων σε επιλεγμένα γεωγραφικά σημεία όπως αναλύθηκε παραπάνω καλύπτει αυτή την ανάγκη. Η αναβάθμιση των ρωσικών αεροναυτικών δυνατοτήτων και η παρουσία των πιο σύγχρονων οπλικών και ηλεκτρονικών συστημάτων έχει καθιερώσει νέα αμείλικτα δεδομένα που δεν μπορούν να αγνοηθούν από τις υπόλοιπες χώρες με ζωτικά συμφέροντα στη περιοχή. Η επίτευξη ισορροπίας ισχύος απαιτεί αντίστοιχες δυναμικές προσπάθειες σε βάθος χρόνου. Μέχρι αυτή να γίνει πραγματικότητα, η αρχαία λατινική συμβουλή φαντάζει επίκαιρη.

Βιβλιογραφία

FOI (2019), *Russian A2/AD capability overrated*, <https://www.foi.se/en/foi/news-and-press-room/news/2019-03-04-russian-a2-ad-capability-overrated.html>.

Gloria Dickie (2017), *International Accord Bans Fishing in Central Arctic Ocean*, *Spurs Science, Oceans Deeply*, December 4.

RAND (2000), *Measuring National Power in the Postindustrial Age*, RAND Corporation, https://www.rand.org/pubs/monograph_reports/MR1110.html (accessed 20 March 2019).

Stephen J. Flanagan (2018), *NATO's Return to the North Atlantic: Implications for the Defense of Northern Europe*, FIIA Briefing Paper 250.

Rowen Allport (2018), *Fire and Ice: A New Maritime Strategy for NATO's Northern Flank*, Human Security Centre.

Speller, Ian (2014) *Understanding Naval Warfare*, London, Routledge.

Svein Efstestad (2018), *The Nordic Region*. In John Andreas Olsen, *Security in Northern Europe: Deterrence, Defence and Dialogue*, Rusi Whitehall Paper.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Πλωτάρχης Εμμανουήλ Μουρτζάκης ΠΝ γεννήθηκε και μεγάλωσε στο Ηράκλειο Κρήτης το 1979. Το 1998 εισήλθε στην Σχολή Ναυτικών Δοκίμων από όπου αποφοίτησε το 2002 ως Μάχιμος Σημαιοφόρος. Έχει υπηρετήσει σε Φ/Γ και Υ/Β καθώς και ως Υπαρχος σε Π/Φ του ΑΣ. Έχει αποφοιτήσει από όλα τα προβλεπόμενα για τον βαθμό του Σχολεία καθώς και από τη Ναυτική Σχολή Πολέμου με Άριστα. Έχει διατελέσει Επιτελής της Ελλάδος στην έδρα του ΟΗΕ στο Λίβανο συγκεκριμένα, στο UN Joint Operations Center/NOC/Naqoura-South Lebanon. Την παρούσα περίοδο υπηρετεί στην Διοίκηση Φρεγατών ως Επιτελής. Είναι κάτοχος Μεταπτυχιακού Διπλώματος Σπουδών του Τμήματος Ψηφιακών Συστημάτων του Πανεπιστημίου Πειραιά (2009), Master of Science in Electrical Engineering Naval Postgraduate School of Monterey California USA (2013) και Μεταπτυχιακού Diploma CEDES του Τμήματος Γεωπολιτικών και Διπλωματικών Σπουδών του Γαλλικού Ινστιτούτου υπό την αιγίδα της Γαλλικής Πρεσβείας (2014). Γνωρίζει άπταιστα Αγγλικά, Ιταλικά και λίγα Αραβικά. Είναι παντρεμένος και έχει μία κόρη.

„Souvenir de Crète“

Ἐποφίς Σούδας

Vue de la Sude



ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΗΤΗΣ Ο ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΚΟΣ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Του **Αντωνίου Ζωιδάκη**,
Αντιναύάρχου ΠΝ ε.α.

1. Ιστορία και γεωστρατηγική σημασία

Ο Ναύσταθμος Κρήτης έχει καταξιωθεί σήμερα, σαν μία από τις θεμελιώδεις και αναντικατάστατες αμυντικές περιοχές της χώρας μας. Αποτελεί μία ιδιαίτερα αξιόλογη βάση ελλιμενισμού, επισκευής και εφοδιασμού, όχι μόνο για τις Ελληνικές, αλλά και για τις συμμαχικές ένοπλες δυνάμεις. Οι λιμενικές και λοιπές εγκαταστάσεις και γενικότερα ο κόλπος της Σούδας έχει τεράστια γεωστρατηγική σημασία όντας το μεγαλύτερο φυσικό λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου και αποτελεί την δεύτερη μεγαλύτερη ναυτική βάση της Ελλάδας.

Η ιστορία του είναι άρρηκτα συνδεδεμένη όχι μόνο με την ιστορία της υπόλοιπης Κρήτης και του Ελληνισμού γενικότερα, αλλά ολόκληρης της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, της Μέσης Ανατολής και μέρους της Βόρειας Αφρικής. Δεν θα ήταν υπερβολή να ισχυριστεί κανείς πως ο μυχός της Σούδας χρησιμοποιούνταν από αρχαιοτάτων χρόνων ως ναύσταθμος (με την έννοια του ανεφοδιασμού αλλά και ως αγκυροβόλιο) λόγω της γεωμορφολογίας του. Διαθέτοντας διέξοδο μόνο προς τα Ανατολικά και προστατευόμενος από τα Βόρεια, Δυτικά και Νότια, είναι ιδανικά θωρακισμένος απέναντι σε ισχυρούς ανέμους που μπορούν να προκαλέσουν προβλήματα στα σκάφη ελλιμενισμού. Λόγω του ότι τα νερά του κόλπου έχουν αρκετά μεγάλο βύθισμα, επιτρέπουν την πρόσβαση ακόμα και πλοίων με μεγάλο βύθισμα. Επιπλέον η μεγάλη επιφάνεια κάλυψης του κόλπου (21 τετραγωνικά χιλιόμετρα) παρέχει την δυνατότητα φιλοξενίας μεγάλου αριθμού πλοίων. Όντας στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος κάθε επίδοξου κατακτητή έγινε θέατρο αμέτρητων μαχών και πολεμικών επιχειρήσεων από την αρχαιότητα μέχρι τις μέρες μας, το κόστος των οποίων βάρυνε περισσότερο το ντόπιο πληθυσμό. Όπως τονίζει ο Ν.Καζαντζάκης στον «Καπετάν Μιχάλη», κατά τον 19ο αιώνα οι Κρητικοί αναφωνούσαν χαριτολογώντας «να ρίξει ο καθένας μας μια πέτρα στον Κόλπο της Σούδας, να μολώσει η παντέρμη να ψυχάσουμε».

Αν και οι Αιγύπτιοι (1830-1841) υπήρξαν οι πρώτοι που δημιούργησαν έναν ναυτικό σταθμό στον κόλπο της Σούδας, με την κυριολεκτική έννοια του όρου, ανέκαθεν το συγκεκριμένο

λιμάνι αποτελούσε στρατηγικό σημείο αναφοράς. Ήδη από την Μινωϊκή περίοδο έχουμε τα πρώτα ίχνη λιμενικής εγκατάστασης εδώ, στην

απέναντι ακτή του Ακρωτηρίου στην Λίμνη, στην περιοχή ΔΚ/ΝΚ Μινώα όπως την αποκαλούν οι ντόπιοι. Ευρισκόμενος μεταξύ δύο ισχυροτάτων πόλεων – κρατών της αρχαιότητας, της Κυδωνίας και της Απτέρας, συγκαταλέγονταν πάντοτε στην επικράτεια της δεύτερης και η σημασία που οι ίδιοι οι Απτεραίοι απέδιδαν σ' αυτόν τονίζεται από την ύπαρξη των δύο κυριοτέρων επινεύων τους, της Μινώας στο σημερινό Μαράθι και της Κισσάμου στην περιοχή της σημερινής Αλμυρίδας η των Καλυβών. Στην περιοχή της πλάζ του Ναυστάθμου στην σκάλα του Καλαμίου που εντοπίζονται λείψανα υδραγωγείου, στην «Κυανή Ακτή» κάτω από το σύγχρονο ξενοδοχείο, στην Κερά, στο Φοινικιά από την πλευρά του Αποκορώνου, στη Λίμνη όπου υπάρχουν τα υπολείμματα αρχαίου πύργου και στην ευρύτερη περιοχή των Στερνών από την πλευρά του Ακρωτηρίου. Τα ίχνη της Βυζαντινής περιόδου, τόσο πριν όσο και της μετά την Αραβική κατάκτηση της Κρήτης, είναι λιγότερο εμφανή, όχι όμως ανύπαρκτα: Στην Κερά των Καλυβών, κάτω από την εκκλησία της Παναγίας, στα υπολείμματα της μονής του Αγ. Χριστοδούλου (προ της δημιουργίας του μετοχίου του Αγ.Ιωάννη) στην Απτέρα, στην οποία ανήκε και όλο το νότιο μέρος του κόλπου, στις βυζαντινές οχυρώσεις που συνάντησαν οι Βενετοί όταν οικοδομούσαν το φρούριο της νησίδας του Αγ. Νικολάου και στα υπολείμματα παρόμοιων οχυρώσεων στην νησίδα Κάργα, στην είσοδο του λιμανιού. Αναφέρεται επίσης η ύπαρξη των αλυκών στην σημερινή Κάτω Σούδα, που έγιναν περισσότερο γνωστές στις κατοπινές περιόδους. Άλλωστε το ίδιο το τοπωνύμιο Σούδα, που σημαίνει στενωπός, στένωση, δημιουργήθηκε αυτήν ακριβώς την εποχή. Αυτοί όμως που αναγνώρισαν, περισσότερο την στρατηγική σημασία του τόπου ήταν οι Βενετσιάνοι.

Ήδη πριν ακόμα εδραιωθεί η κυριαρχία τους στην Κρήτη, το 1233, συγκρούστηκαν μέσα στον κόλπο με 12 αυτοκρατορικές γαλέρες που ο αυτοκράτορας της Νίκαιας Ιωάννης Βατάτζης είχε στείλει για να βοηθήσουν τους Κρητικούς που είχαν επαναστατήσει και κατεί-



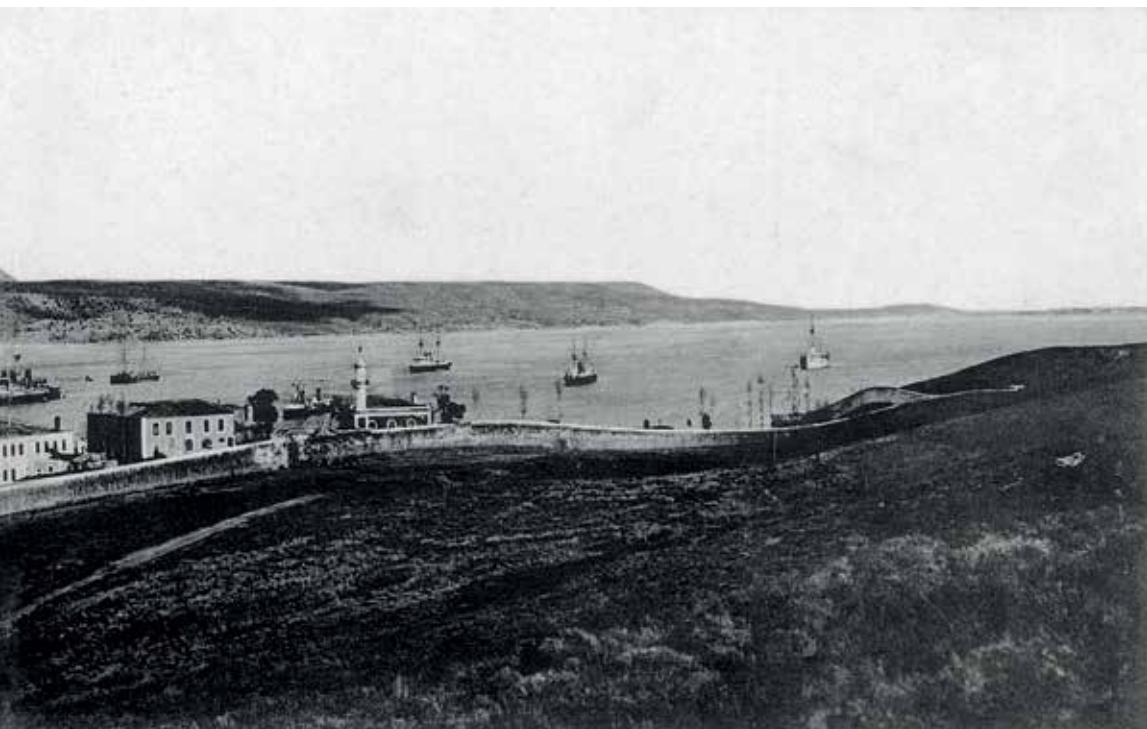
Ναύσταθμος Σούδας 1896-1897

χαν το φρούριο στα Κυριακοσέλια Αποκορώ-
νου. Όντας όμως θαλασσοκράτορες της Με-
σογείου, δεν ένοιωθαν την ανάγκη να το αξιο-
ποιήσουν άμεσα. Αργότερα το 1538, το 1562,
1567 και το 1571, η Σούδα χρησιμοποιήθηκε
από τους μουσουλμάνους πειρατές και επι-
δρομείς Χαϊρεδίν Μπαρμπαρόσα, Ντρογούτ και
Ουλούτς Αλή που λεηλάτησαν και ρήμαξαν την
περιοχή των Χανίων και Ρεθύμνου επισπεύδο-
ντας ουσιαστικά την τελική απόφαση για ουσια-
στικότερη οχύρωση και προστασία του φυσικού
λιμένα.

Τα πρώτα σχέδια εκπονήθηκαν από τους
μηχανικούς G.Savorgan και S. Palavicini που
εκτός από την οχύρωση της νησίδας, προέβλε-
παν και την κατασκευή μεγάλων πύργων μέσα
στο νερό στο μυχό του κόλπου, στο σημερινό
Βλητέ που τότε λεγόταν «Κουλάτα». Οι εργασίες
ξεκίνησαν το 1571 από τον Palavicini και την
επόμενη χρονιά εργασίες συνεχίστηκαν από
τον απεσταλμένο της Βενετίας μηχανικό Orsini
ο οποίος κατόρθωσε να ολοκληρώσει τα πρώ-
τα έργα μέσα σε ένα μόλις χρόνο, τοποθετώ-

ντας και τα πρώτα κανόνια. Έτσι το πρώην «Φα-
ρονήσι» από την ύπαρξη εκεί μικρού καθολικού
μοναστηριού, μετατράπηκε σταδιακά στο ονο-
μαστό φρούριο της Σούδας, τον «οφθαλμό του
βασιλείου της Κρήτης» όπως το χαρακτήρισαν
οι Βενετοί, που κρατήθηκε ελεύθερο από τον
Τούρκο κατακτητή 70 ολόκληρα χρόνια μετά
την πτώση των Χανίων. Βασικό αμυντικό ρόλο
εκτός του κυρίως οχυρωματικού περιβάλλου με
τους προμαχώνες και τη διπλή πύλη έπαιζαν
ο επιβλητικός επιπρομαχώνας Mocenigo στο
βόρειο και ο ημικυκλικός επιθαλάσσιος προ-
μαχώνας Linguetta με τις μεγάλες κανονιο-
θυρίδες στο νότιο μέρος, καθώς και μεγάλος
αριθμός υπόγειων υδατοδεξαμενών. Το κόστος
κατασκευής άγγιξε τα 40000 δουκάτα. Όσο για
τα πυροβόλα του, ο Basilicata αναφέρει πως
το 1630 αριθμούσαν τα 44 και οι μπάλες τους
έφταναν τον αριθμό 9815.

Οι Βενετοί δεν ασχολήθηκαν μόνο με την
φορτέτζα της νησίδας. Για να υποχρεώσουν τα
πλοία που εισέρχονταν στο λιμάνι να βρίσκο-
νται εντός του βεληνεκούς των πυροβόλων του



φρουρίου κατασκεύασαν σχεδόν ταυτόχρονα με τις οχυρώσεις έναν ύφαλο μώλο 260 περίπου μέτρων μήκους, την porporella, ο ύφαλος αναγράφεται στους ναυτικούς χάρτες και θέλει μεγάλη προσοχή για ορισμένους τύπους πλοίων. Αυτή άρχισε να κατασκευάζεται στην άκρη της προεξοχής του Καλαμίου το 1575, χρειάστηκε όμως επανειλημμένες επισκευές και τελικά εγκαταλείφθηκε το 1608, αφού τόσο ο ασταθής βυθός, όσο και τα θαλάσσια ρεύματα και ο κυματισμός, αχρήστευαν την κατασκευή και τη λειτουργικότητά της. Λείψανά της σώζονται και σήμερα. Το 1594 διανοίχτηκε η είσοδος της λεγόμενης Λίμνης (που οι κάτοικοι την ονομάζουν Μινώα) στη βόρεια πλευρά του κόλπου και δημιουργήθηκε ένα ασφαλές λιμάνι που χωρούσε 40 γαλέρες που αποκλήθηκε Porto Novo. Τα σχέδια για την κατασκευή νεωρίων σ' αυτή την θέση δεν ευδοκίμησαν, το ίδιο ισχύει και για ένα μικρό οχυρό που ξεκίνησε αλλά δεν ολοκληρώθηκε ποτέ. Οι αμυντικές εγκαταστάσεις των Βενετών στη Σούδα συμπληρωνόταν από ένα δίκτυο βιγλών, δηλαδή πυργοειδών φρουκτωριών στην παράκτια

ζώνη, από τις οποίες σώζονται 2 μέχρι σήμερα καθώς και στην συντήρηση του κάστρου Απικόρνου η Bicorna πάνω από τις Καλύβες, ενός σημαντικού οχυρού, που η κατασκευή του προηγείται της Σούδας τρεις τουλάχιστον αιώνες. Αργότερα, όταν η τουρκική επίθεση βρισκόταν προ των πυλών, αποφάσισαν να οχυρώσουν και τη νησίδα Μαράθι (σήμερα Παλιά Σούδα), τον Καλόγερο πάνω από το Λουτράκι (πάνω από το σημερινό χωριό Μαράθι, έξω από τον όρμο της Σούδας), το Ποδομούρι το λόφο δηλαδή που αργότερα κτίστηκε το Ιτζεδίν, καθώς και τη θέση που οι Τούρκοι έκτισαν το 1867 τον κουλέ του Σούμπαση στο Παλιόκαστρο (είναι τα δύο φρούρια που βλέπομε όταν εισερχόμεθα στον όρμο της Σούδας στην αριστερή μας πλευρά). Μόλις πρόλαβαν να ολοκληρώσουν τα πρώτα σχέδια και να ξεκινήσουν τις εργασίες στο Μαράθι και το Ποδομούρι, ξέσπασε η λαίλαπα της τουρκικής εισβολής. Οι μάχες που ακολούθησαν σ' όλη τη διάρκεια του «Κρητικού πολέμου» ήταν πολλές και δύσκολες και σ' αυτές έλαβε μέρος ενεργά το ντόπιο Ελληνικό στοιχείο, δεν μπόρεσαν όμως τελικά να



Άφιξη Πρίγκηπα Γεώργιου 1898

μπόρεσε να προσκολλήσει το ένα από τα δύο πυρπολικά του ελληνικού στόλου στην αιγυπτιακή υποναυαρχίδα, μία φρεγάτα με 24 κανόνια και 200 άνδρες και να την πυρπολήσει. Η συμπλοκή αυτή έμεινε στην ιστορία σαν «ναυμαχία της Σούδας». Τελικά με απόφαση των Μεγάλων Δυνάμεων, η Κρήτη έμεινε κάτω από την Αιγυπτιακή κατοχή μέχρι το 1840 που πέρασε ξανά στην κυριαρχία του σουλτάνου.

Οι πρώτες εγκαταστάσεις των Αιγυπτίων στην περιοχή του Ναυστάθμου περιλάμβαναν υποτυπώδεις υποδομές όπως ένα μικρό προβλήτα και στρατιωτικούς φούρνους για το ψήσιμο των ψωμιών και των παξιμαδιών που χρειαζόταν ο στόλος του Μωχάμετ Άλι (βασιλιάς των Αιγυπτίων). Για τον παραπάνω λόγο το τοπωνύμιο πριν το 1867 ήταν «Φούρνοι» όπως αναφέρεται σε παλιά συμβόλαια. Πιθανότατα οι Αιγύπτιοι να είχαν αναγείρει και κάποιον στρατώνα που αργότερα τροποποιήθηκε κι επεκτάθηκε. Στην ουσία όμως, η ιδέα για την δημιουργία μόνιμων ναυτικών εγκαταστάσεων στην περιοχή, αν και προέρχεται από τον Μωχάμετ Άλι, ολοκληρώθηκε επί της εποχής του Τούρκου σουλτάνου Αμπντούλ, Αζίζ το 1872

ο οποίος παραβρέθηκε στα εγκαίνια του ναυστάθμου και φιλοξενήθηκε στις διασημότερες επαύλεις των πλούσιων αγάδων του κάμπου των Χανίων. Ήταν η εποχή που η Οθωμανική αυτοκρατορία πίστευε ότι μπορούσε να κρατήσει την Κρήτη, καθιστώντας την προμαχώνα της κυριαρχίας της στη Μεσόγειο, με αιχμή της ισχύος της στο λιμάνι της Σούδας. Η Τουρκία λοιπόν φιλοδοξούσε να δημιουργήσει εγκαταστάσεις ικανές όχι μόνο να ανεφοδιάζουν το στόλο της, μα και να μπορούν κατασκευάζουν μικρότερα σκάφη ή έστω να προβαίνουν στις απαραίτητες επισκευές.

Στον ίδιο το ναύσταθμο αποδόθηκε το ιδιαίτερα πομπώδες όνομα «ο αυτοκρατορικός ναύσταθμος της Μεσογείου». Αφορμή για την επίσηυση της κατασκευής του, μπορεί να θεωρηθεί η ταραχώδη περίοδος της μεγάλης Κρητικής επανάστασης του 1866-1869. Άλλωστε η ίδια η επανάσταση αποτέλεσε αφορμή για την δημιουργία του δικτύου των πολυάριθμων τουρκικών κουλέδων που βρίσκονται διάσπαρτοι σε όλο το νησί. Στον κόλπο της Σούδας εκτός από τον κεντρικό κουλέ του Σούμπαση στην Απτέρα, στην πραγματικότητα ένα μικρό κάστρο

που διατηρείται άριστα και σήμερα, οικοδομήθηκαν πύργοι στο Βλητέ, στην Μόρτε Βάρδια, στου Βεντουρή πάνω από το Ναύσταθμο, στις Γριάς τον Πήδο κοντά στο Πέρα Πλατάνι και στη Μαλάξα. Ανώτατος Τούρκος στρατιωτικός διοικητής της Κρήτης εκείνη την εποχή ήταν ο αρχιστράτηγος Χουσεΐν Αβνή πασάς, του οποίου η συμβουλή στη δημιουργία του Ναυστάθμου δεν ήταν αμελητέα.

Σημαντικότερη όμως από πλευράς στρατιωτικής αρχιτεκτονικής είναι η κατασκευή του οχυρού Ιτζεδίν το 1872 από το Ρεούφ πασά στο Ποδομούρι, στη θέση μικρότερου οχυρώματος. Πρόκειται για ένα ευρωπαϊκού σχεδιασμού οχυρό του πυροβολικού, κατασκευασμένο από πελεκητό πωρόλιθο και χώμα και που θυμίζει έντονα βενετσιάνικη κατασκευή. Το οχυρό είχε πενταγωνική συμμετρική κάτοψη και ήταν εξοπλισμένο με 12 πυροβόλα Κρούπ των 0,15 χιλ. Δίπλα σε κάθε πυροβόλο είχε κατασκευαστεί πέτρινη θολωτή αποθήκη πυρομαχικών με χωμάτινη προκάλυψη. Αν και χρησιμοποιήθηκε στην τελευταία κρητική επανάσταση του 1896, δεν επιτέλεσε ποτέ το σκοπό για τον οποίο είχε κατασκευαστεί. Επί της Κρητικής Πο-

λιτείας μετατράπηκε σε φυλακές, αφού πρώτα προστέθηκε όροφος στην νότια πλευρά του, στεφανωμένος με επάλξεις κατά το πρότυπο των φυλακών Αβέρωφ. Ως φυλακή «φιλοξένησε» αρκετές προσωπικότητες της ελληνικής πολιτικής σκηνής, συμπεριλαμβανομένου του Ελευθ. Βενιζέλου, ανάλογα με τους εκάστοτε πολιτικά κρατούντες. Η αιματοβαμμένη ιστορία του όμως, που συνδέεται στενά και με τα τραγικά για την Ελλάδα μεταπολεμικά γεγονότα, δεν μπορεί να συμπεριληφθεί στην σημερινή παρουσίαση.

Ιθύνων νους στο σχεδιασμό και την κατασκευή του Ναυστάθμου ήταν ο Σκωτσέζος στρατιωτικός μηχανικός James Lindsay που μέχρι τότε ήταν υπεύθυνος για τον εκσυγχρονισμό του σουλτανικού ναυστάθμου στην Κωνσταντινούπολη. Ο Lindsay ανέλαβε με σουλτανική εντολή τόσο τα σχέδια όσο και την επίβλεψη της κατασκευής, η οποία ξεκίνησε το 1869. Λόγο του επαναστατικού αναβρασμού εκείνης της περιόδου, η κατασκευή έπρεπε να ολοκληρωθεί το ταχύτερο δυνατόν. Για τον σκοπό αυτό μεταφέρθηκαν εκατοντάδες εργάτες από την Μικρά Ασία και τη Συρία. Μέσα σε 3 χρόνια



Ιτζεδίν 1895

κατασκευάσθηκαν οι περισσότερες εγκαταστάσεις του ναυστάθμου που χρησιμοποιούνται και σήμερα. Κτίστηκαν στρατώνες, νοσοκομείο, διοικητήριο, τζαμί με μιναρέ, φούρνοι, μαγειρεία, εργαστήρια, κυττήριο, δεξαμενή νερού και ένα ευρύχωρο χαμάμ. Κάποια από τα προαναφερόμενα κτίρια συμπληρώθηκαν και ολοκληρώθηκαν τα επόμενα χρόνια. Αξίζει να αναφερθεί πως ο ίδιος ο Lindsay έχτισε το σπίτι του στην πάνω Σούδα και στα γεγονότα του 1896-97 προσπάθησε να διασώσει κάτω από την βρετανική σημαία και με κίνδυνο της ζωής του, όσους περισσότερους Χριστιανούς μπόρεσε να χωρέσει το σπίτι του. Πέθανε εκεί τον Μάιο του 1899 και τάφηκε στον τότε Αγγλικανικό τομέα του νεκροταφείου Σούδας. Τέλος, οι γνώσεις μας για τα κατασκευαστικά έργα (όχι μόνο του ναυστάθμου) του Lindsay θα ήταν πιο ολοκληρωμένοι αν δεν είχε καταστραφεί το αρχείο του, στο σπίτι της Εγγονής του στα Χανιά στην Κατοχή.

Ο χώρος του Ναυστάθμου περιτοιχίστηκε με ψηλό μαντρότοιχο ο οποίος είχε ως στόχο κυρίως την ασφάλεια αλλά και την «απόκρυψη» των εγκαταστάσεων από αδιάκριτα βλέμ-

ματα. Σε επιλεγμένες θέσεις βρίσκονταν πολέμιστρες και θέσεις άμυνας για ελαφρύ οπλισμό ενώ διέθετε και 2 εντυπωσιακές κεντρικές πύλες. Μια νοτιοδυτική γωνία, που έφερε επίστεψη με μαρμαρίνη σουλτανική επιγραφή και μία στο κέντρο της μακράς πλευράς του, που επίσης μπορεί να χαρακτηριστεί μνημειακή. Δίπλα στην πρώτη υπήρχε μνημειακή κρήνη. Οι πύλες αυτές σώζονται και σήμερα σε σχετικά καλή κατάσταση: Από την πρώτη αφαιρέθηκε η επίστεψη με την επιγραφή μετά το 1956 αλλά διατηρήθηκαν τα παλιά της θυρόφυλλα, η δεύτερη κλείστηκε με τοιχοποιία γιατί διανοίχτηκε νέο άνοιγμα στο μαντρότοιχο λίγο δυτικότερα. Ο περίβολος, που οι ντόπιοι αποκαλούσαν «Μπεντένα», είχε κι άλλες βοηθητικές πυλίδες και σήμερα σώζεται στο μεγαλύτερο μέρος του. Στις ολοένα εκλείπουσες λαϊκές αφηγήσεις έχει μείνει η έκφραση που χρησιμοποιούσαν οι κουρασμένοι χωρικοί της επαρχίας Αποκορώνου «εφτάσαμε μωρέ στην Μπεντένα». Κατ' αυτόν τον τρόπο δίνανε κουράγιο και δύναμη στον εαυτό τους όντας πεζοί και με φορτωμένα τα υποζύγια τους κατευθύνονταν προς τα Χανιά για να πουλήσουν τα αγροτικά προϊόντα



Ναύσταθμος Σούδας



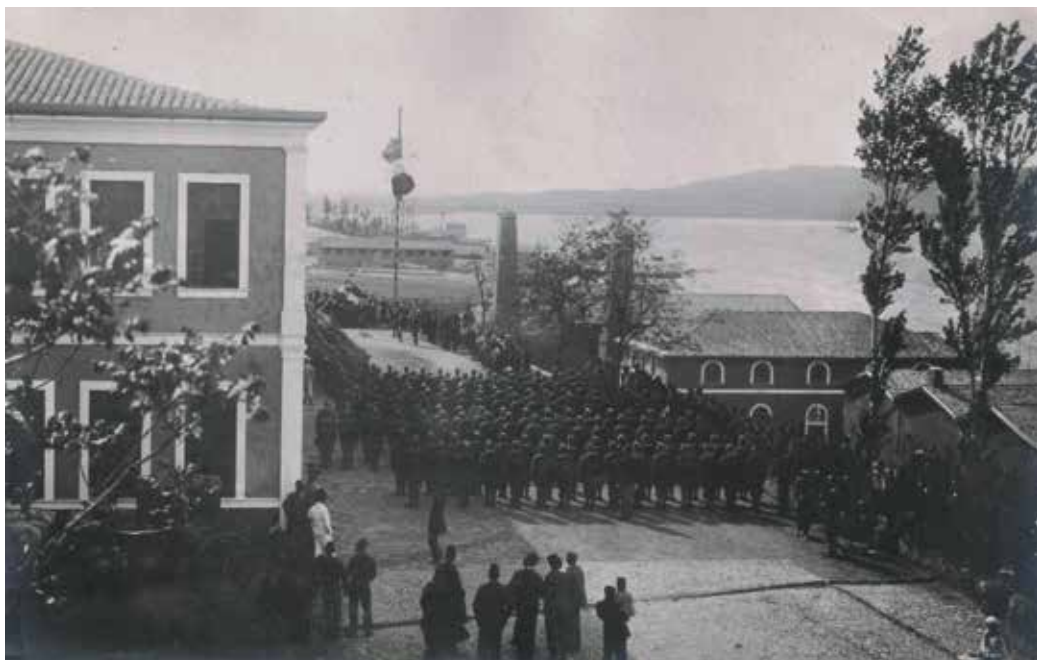
Ναύσταθμος Σούδας

τους. Η Μπεντένα ήταν κατά κάποιον τρόπο ο χιλιόμετροπτής και η ένδειξη ότι η πόλη δεν είναι πλέον μακριά.

Η αρχιτεκτονική των κτιρίων του Ναυστάθμου χαρακτηρίζεται από τον ώριμο Οθωμανικό νεοκλασικισμό (άνθισε στην Οθωμανική αυτοκρατορία το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα) και θυμίζει το μέγαρο των δικαστηρίων στα Χανιά καθώς και το διώροφο κτίριο του Διοικητηρίου στο Καστέλι της παλιάς πόλης, κάτι που δεν μας εκπλήσσει αφού πρόκειται για δημόσια οθωμανικά κτήρια που χτίστηκαν την ίδια εποχή, σχεδιασμένα από τους Ευρωπαίους μηχανικούς. Ο ίδιος ο σουλτάνος Αμπτούλ Αζίζ αίτημα επιφανών ντόπιων μουσουλμάνων για τη δημιουργία οικισμού που θα στέγαζε τους κατοίκους της νησίδας αξιοπρεπώς, απελευθερώνοντας την καθαρά στρατιωτική της χρήση, αλλά θα δημιουργούσε και στους ίδιους αίσθηση ασφάλειας. Ο οικισμός δημιουργήθηκε στην θέση των αποξηραμένων από το Ρεούφ πασά αλυκών της Τούζλας (τουρκική ονομασία της πρώην Κουλάτας) και αποτελούνταν από 100 νέες κατοικίες, ονομάστηκε δε προς τιμήν του Αζιζιέ. Είναι η σημερινή Κάτω Σούδα.

Ο Ναύσταθμος αποτέλεσε μαζί με κάποια

άλλα έργα, στοιχείο προπαγάνδας (ως προς τη δύση) για τα επιτεύγματα και τα έργα υποδομής της καταρρέουσας στην ουσία Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Ο μετέπειτα σουλτάνος Αμπντούλ Χαμίτ ο Β΄ ο οποίος διοικούσε την Οθωμανική αυτοκρατορία από την 1/8/1876 έως τις 27/4/1909 θέλοντας να επιδείξει το ψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας, ισχύος, και υποδομών έδωσε εντολή σε επαγγελματίες φωτογράφους να απαθανατίσουν σε εικόνες τα σημαντικότερα έργα και κτίσματα της αυτοκρατορίας του. Έτσι συνέλεξε συνολικά 1819 φωτογραφίες σε 51 λευκώματα τα οποία και απέστειλε στις ΗΠΑ. Οι παραπάνω φωτογραφίες φυλάσσονται σήμερα στην βιβλιοθήκη του κογκρέσου των ΗΠΑ και 8 εξ αυτών απεικονίζουν τα τουρκικά κτίρια του ναυστάθμου Κρήτης. Χρονολογούνται μεταξύ του 1880-1893 και παρουσιάζουν μεταξύ άλλων την αποθήκη και το εργοστάσιο τορπιλών, το κυτήριο και την αποθήκη πυρομαχικών καθώς και άλλα κτίρια της εγκατάστασης. Αξίζει να τονιστεί επίσης ότι ο σουλτάνος Αμπντούλ Χαμίτ ο Β΄ φοβούμενος μία απόπειρα δολοφονίας δεν ταξίδευε συχνά και χρησιμοποιούσε, μεταξύ άλλων, τις φωτογραφίες ως οπτικά τεκμήρια για το τι συνέβαινε στην επικράτειά του.



Ναύσταθμος Σούδας

Ο Ναύσταθμος τροφοδοτούνταν με νερό από τις πηγές του Αγίου Παντελεήμονα οι οποίες βρίσκονται νότια του οικισμού του ναυστάθμου και σε υψόμετρο 150 μέτρων περίπου. Επειδή το νερό, άρα και οι πηγές, ήταν ζωτικής σημασίας για τους ανθρώπους, για κάποιες εργασίες αλλά και για τα υποζύγια, ο εν λόγω χώρος έπρεπε να προστατευθεί. Έτσι δίπλα στις πηγές και το εκκλησάκι χτίστηκε το 1867-69 ένας κουλές ο πύργος Βεντούρη, του οποίου τα ερείπια μπορεί να τα δει κανείς ακόμη και σήμερα. Ο εν λόγω πύργος δεν φρουρούσε μόνο τις πηγές αλλά ολόκληρη την περιοχή του ναυστάθμου από επαναστάτες που θα εφορμούσαν από την περιοχή των Κεραμειών ή και του Αποκόρωνα. Ο πύργος του Βεντούρη υπήρξε το δεύτερο οχυρό (μετά του Βάμου) που κατέλαβαν οι επαναστάτες τον Ιανουάριο του 1897. Η κατασκευή του ήταν από αργίλο-λιθοδομή όπου αντί για κονίαμα χρησιμοποιήθηκε κυρίως χώμα, γι' αυτό το λόγο άλλωστε δεν άντεξε στην φθορά του χρόνου. Ιδιαιτερότητα του ήταν η ασυνήθιστη διπλή σειρά τουφεκιοθυρίδων σε «πλεκτό» συνδυασμό που έδινε την εντύπωση ότι βρισκόταν σε διαφορετικούς ορόφους (ο

επάνω όροφος όμως είχε επάλξεις).

Εκεί που βρίσκεται σήμερα ο οικισμός του ναυστάθμου Κρήτης υπήρχαν παλιότερα δύο νεκροταφεία ένα αγγλικό και ένα ρωσικό, τα οποία βρισκόταν το ένα δίπλα στο άλλο. Ιδρύθηκαν στα τέλη του 19ου αιώνα για να θάβονται μέλη του στρατιωτικού προσωπικού της Αγγλίας και της Ρωσίας που υπήρχε εκείνη την εποχή στην Κρήτη, αρκετά πριν την επανάσταση του 1897. Πριν την ίδρυση τους οι λιγοστοί Άγγλοι, και γενικά οι προτεστάντες θάβονταν στην μονή Χρυσοπηγής. Στο ρωσικό νεκροταφείο θάφτηκαν τα θύματα από την έκρηξη πυροβόλου στο θωρηκτό Sisoï Veliky στα μέσα Μαρτίου 1897. Η έκρηξη έγινε σε πυργίσκο με πυροβόλα σκοτώνοντας ακαριαία 18 μέλη της μοχειρίας και τραυματίζοντας άλλους 20 από τους οποίους υπέκυψαν οι 6 ανεβάζοντας τον αριθμό των θυμάτων σε συνολικά 24. Πολλοί έκαναν λόγο για θεία δίκη, μιας και το εν λόγω θωρηκτό συμμετείχε στους βομβαρδισμούς του Ευρωπαϊκού στόλου εναντίον των επαναστατών στο Ακρωτήριο.

Στο αγγλικό νεκροταφείο εκτός από τον James Lindsay ενταφιάστηκε και η ανιψιά του



Γερμανικός βομβαρδισμός 1941

Maggie Montgomery. Αργότερα τα οστά του Lindsay μεταφέρθηκαν τιμής ένεκεν στο συμμαχικό νεκροταφείο στο Βλητέ στον αγγλικό τόμο. Ο τάφος του με μεγαλοπρεπή σταυρό, δέσποζε στο αγγλικό νεκροταφείο όπως δέσποζε η τιμητική στήλη που ανήγειραν οι Ρώσοι στα θύματα του Sisoï Veliky στο ρωσικό νεκροταφείο. Και τα δύο νεκροταφεία έπεσαν σε αχρηστία μεταπολεμικά. Η δημιουργία του οικισμού του Ναυστάθμου Κρήτης δίπλα τους ήταν μία από τις αιτίες διάλυσής τους. Ήταν όμως και μία άλλη: Στο ρωσικό μνημείο ερχόταν κάθε χρόνο μετά το 1960 αντιπροσωπεία από την ΕΣΣΔ για να αποδώσει τιμές, μαζί με τις τιμές που απέδιδε στους Σοβιετικούς αιχμαλώτους που εξοντώθηκαν από τους Γερμανούς στο Β΄ παγκόσμιο πόλεμο. Ο χώρος των νεκροταφείων δέσποζε του ναυστάθμου και φυσικά οι Σοβιετικοί έριχναν την ματιά τους στις εγκαταστάσεις (ο ψυχρός πόλεμος κρατούσε ακόμα), κάτι που δεν ξέφευγε της προσοχής των δικών μας αξιωματικών. Σύντομα αποφάσισαν να το ξηλώσουν και να δημιουργήσουν νέο μνημείο

στον Άγιο Λουκά στα Χανιά, δίπλα σε αυτό των πεσόντων.

Μετά την αποχώρηση των Τούρκων, στο ναύσταθμο εγκαταστάθηκαν μονάδες των Μεγάλων δυνάμεων της εποχής. Ο κεντρικός μεγάλος στρατώνας (σημερινό κτίριο 12) καταλήφθηκε από τους Γάλλους και ονομάστηκε Γαλλικός στρατώνας. Το διπλανό επίσης διώροφο κτίριο του διοικητηρίου καταλήφθηκε από τους Ιταλούς, ενώ τα τουρκικά κτίρια που βρισκόταν στην σειρά από την πλατεία της Σούδας μέχρι τη δυτική πύλη του ναυστάθμου μοιράστηκαν στους Ρώσους, Αγγλους και Αυστριακούς. Τα κτίρια αυτά ήταν διώροφες κατασκευές και περιήλθαν αργότερα στην ιδιοκτησία του ΤΕΘΑ. Δυστυχώς όσα από αυτά γλίτωσαν από τους βομβαρδισμούς των Γερμανών, γκρεμίστηκαν μετά την ανατίναξη του πλοίου «Πανορμίτης» που συντάρaxε την Σούδα το 1979. Το εν λόγω πλοίο μετέφερε πέραν από κάποιες ρέλλες για τον Ναύσταθμο Κρήτης, 450 φιάλες υγραερίου ενώ στα αμπάρια του υπήρχαν ποσότητες δυναμίτη, βαρέλια βενζίνης και πυρομαχικά.

Στον προβλήτα του Ναυστάθμου αποβιβάστηκε για πρώτη φορά στην Κρήτη, στις 9 Δεκεμβρίου 1898, ο Πρίγκιπας Γεώργιος ως Ύπατος Αρμοστής, προερχόμενος από την ρωσική ναυαρχίδα «Νικόλαος Α». Τον υποδέχθηκαν οι ναύαρχοι των Μεγάλων δυνάμεων, Σκρύντλφ της Ρωσίας, Ποτιέ της Γαλλίας, Νοέλ της Αγγλίας και Κανεβάρο της Ιταλίας. Μετά την αποχώρηση των μεγάλων δυνάμεων κάποια κτίρια άλλαξαν χρήση. Έτσι τον Απρίλιο του 1910 και κατόπιν νομοσχεδίου της Κρητικής Πολιτείας ιδρύθηκε το άσυλο φρενοβλαβών Σούδας το οποίο στεγαζόταν στο κτίριο του διοικητηρίου, στο κτίριο του «Ιταλικού στρατώνα». Ο γειτονικός Γαλλικός στρατώνας χρησιμοποιήθηκε αργότερα ως στρατώνας πυροβολικού.

Οι Άγγλοι διατηρούσαν μία παρουσία στον παλιό ναύσταθμο την περίοδο μεταξύ 1909 και 1922, διαθέτοντας ένα κέντρο τηλεπικοινωνιών και υδροπλάνα. Μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο το υπουργείο οικονομικών της χώρας μας (στο οποίο ανήκε το μεγαλύτερο μέρος των εγκαταστάσεων) μίσθωνε το χώρο σε ιδιώτες

για αποθηκευτική χρήση (κάρβουνο για πλοία κλπ).

Στον Ναύσταθμο αποτεφρώθηκαν δεκαπέντε περίπου Ιάπωνες ναυτικοί οι οποίοι το 1917 περισυνελέχθησαν από ναυάγιο που έγινε στο Κρητικό πέλαγος. Η αποτέφρωση έλαβε χώρα κατόπιν εντολής του κυβερνήτη του πλοίου, διεκπεραιώθηκε δε σε ειδικά διαμορφωμένα κρεματόρια τύπου σχάρας. Λέγεται ότι για μία εβδομάδα όλη η περιοχή της Σούδας μύριζε ψημένη σάρκα.

Την ίδια περίπου περίοδο το αγγλικό υπερωκεάνιο Minnewaska ναυάγησε στον κόλπο της Σούδας χτυπημένο από νάρκη η τορπίλη γερμανικού υποβρυχίου. Ο κυβερνήτης του πλοίου με περίσσια στωϊκότητα το οδήγησε και το προσάραξε στις ακτές του Ακρωτηρίου απέναντι από το νησάκι του Αγίου Νικολάου. Το πλοίο μετέφερε αποικιακά στρατεύματα από την Ινδία (περίπου 1800 άνδρες μαζί με το προσωπικό) που προορίζονταν για το μέτωπο της Καλλίπολης. Αργότερα τεμαχίστηκε και οδηγήθηκε στα χυτήρια, ενώ το κάτω μέρος



Basilicata 1637



Δυτική πύλη 1897

του έμεινε για πάντα στον πυθμένα. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί πως όπως λέγεται, κατά την διάρκεια του Α' ΠΠ κάποιοι Χανιώτης επιχειρηματίες πλούτισε ανεφοδιάζοντας κρυφά (με βαρέλια) γερμανικά υποβρύχια. Ο εφοδιασμός γινόταν από τα ανατολικά του Ακρωτηρίου, ίσως τα πασίγνωστα σήμερα Σεΐτάν Λιμάνια.

Επόμενος σημαντικός ιστορικός σταθμός σχετικά με τον ναύσταθμο θεωρείται ο Σεπτέμβριος του 1922 όταν στον στρατώνα του εγκαταστάθηκε, επιστρέφοντας από την Μικρά Ασία, η 5η μοίρα ορειβατικού πυροβολικού.

Το ίδιο κτίριο άλλωστε χρησιμοποίησε ως στέγαση της Κρητικής πολιτοφυλακής στο μεσοδιάστημα μετά την αποχώρηση των προστάτιδων δυνάμεων έως την ένωση της Κρήτης με την υπόλοιπη Ελλάδα (περίοδος 1909-1913). Όπως προαναφέρθηκε, στο κτίριο του Ιταλικού στρατώνα υπήρχε το άσυλο φρενοβλαβών που το 1925 αναβαθμίστηκε σε δημόσιο ψυχιατρείο Σούδας, διαθέτοντας 150 κλίνες. Επειδή η συμ-

βίωση με το στρατό δεν μπορούσε να συνεχιστεί για πολύ, έγινε διαχωρισμός των χώρων το 1926. Δεν είναι γνωστό αν το ψυχιατρείο εξακολούθησε να στεγάζεται εντός του πρώην ναυστάθμου μέχρι τις αρχές του 1930 όπου μεταφέρθηκε στις εγκαταστάσεις της Κάτω Σούδας. Σίγουρο είναι πάντως πως το πυροβολικό στεγαζόταν στον ίδιο χώρο ως το 1940 όπου και μεταφέρθηκε στο αλβανικό μέτωπο.

Μέχρι το μεσοπόλεμο ο ναύσταθμος ήταν γνωστός στους Χανιώτες με την ονομασία Ταρσανάς δηλαδή ναυπηγείο, αν και ποτέ δεν λειτούργησε ως τέτοιο. Μάλιστα ήταν ο ταρσανάς της Σούδας, σε αντιδιαστολή με τον ταρσανά των Χανίων που ήταν το σημερινό Μεγάλο Αρσενάλι (ΚΑΜ). Χωροταξικά βέβαια οι στρατιωτικές υπηρεσίες και δραστηριότητες του μετέπειτα ναυστάθμου δεν περιορίζονταν μόνο στην κωμόπολη της Σούδας αλλά επεκτείνονταν και πέραν αυτής. Έτσι στις Μουρινιές παραχωρήθηκε αδόμητος χώρος από την άλλοτε φημισμένη έπαυλη-μετόχι της Κουκουναράς. Εκεί

το 1924 δημιουργήθηκε ο ραδιοτηλεγραφικός σταθμός, ο αποκαλούμενος Ασύρματος.

2. Νεώτερη ιστορία

Το Πολεμικό Ναυτικό έκανε ουσιαστικά την εμφάνιση του στην Κρήτη το 1929 όταν ως Υπουργείο Ναυτικών δημιούργησε Ναυτικό κλιμάκιο με επικεφαλής τον Σημαιοφόρο τηλεγραφήτη Χ. Βάρφη και μερικούς ναύτες προκειμένου να ενεργοποιήσουν τον προαναφερόμενο ραδιοτηλεγραφικό σταθμό Χανίων που είχε εγκατασταθεί στο κτήμα (Κουκουνάρα) του Μεχμέτ Χαμίτ Μπέν-Βεϊζαδέ στις Μουρνιές.

Στο Ναύσταθμο της Σούδας καταδαφίστηκε το 1934 το τζαμί και ο μιναρές και ο χώρος ισοπεδώθηκε. Το τζαμί ήταν περίπου ένα τετράγωνο κτίριο με προσανατολισμό φυσικά προς την Μέκκα και βρισκόταν στα νοτιοανατολικά του Γαλλικού στρατώνα. Είχε ιδιόμορφα αψιδωτά ανοίγματα και κεραμοσκεπή. Ο μιναρές του αν και δεν ήταν ιδιαίτερα ψηλός, διακρίνοταν όμως από την ασυνήθιστη απόληξή του. Η απόληξη αυτή ήταν μεταλλικής κατασκευής και είχε το σχήμα ανάστροφου κρεμμυδιού όπως περίπου ο ορειχάλκινος τρούλος της ρωσικής εκκλησίας της Μαρίας Μαγδαληνής στην Χαλέπα.

Το πυροβολικό διαμόρφωσε ένα προϋπάρχουν κτίσμα (μάλλον αποθήκη πυρομαχικών) σε εκκλησία της προστάτιδας του, της Αγίας Βαρβάρας. Το κτίσμα αυτό υπάρχει στο ανατολικό μέρος του ναυστάθμου ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζει ένα ογκώδες τμήμα από ανάγλυφο μνημείο που βρίσκεται στον περίγυρο του ναού. Πρόκειται για το άνω τμήμα λίθινου μνημείου που είχαν στήσει οι Ρώσοι περίπου το 1900 τιμώντας κατ' αυτό τον τρόπο τους ναυτικούς που σκοτώθηκαν στην έκρηξη του *Sisoi Veliky*. Το μνημείο αυτό είχε στηθεί αρχικά στο ρωσικό νεκροταφείο, το οποίο όπως και το αγγλικό βρισκόταν δίπλα στη θέση του σημερινού οικισμού του ναυστάθμου Κρήτης. Το μνημείο έφερε θυρεούς των Ρωμανών (την αυτοκρατορική οικογένεια της Ρωσίας που δολοφονήθηκε το 1918). Κάποια στιγμή μεταφέρθηκε και ξαναστήθηκε στον ναύσταθμο στην κεντρική πλατεία όπου χρησίμευε ως μνημείο για την κατάθεση στεφάνων και την απόδοση τιμών πριν

κατασκευαστεί το μνημείο του αφανούς ναύτη. Αργότερα λύθηκε ξανά για να μεταφερθεί σε πιο βολικό σημείο. Έμεινε όμως έτσι για αρκετά χρόνια και τελικά από αδιαφορία ή άγνοια τα τμήματά του λεπλατήθηκαν και χάθηκαν. Απέμεινε μόνο η προαναφερόμενη απόληξή του η οποία βρίσκεται δίπλα στην Αγία Βαρβάρα.

Έξω από τον περιτοιχισμένο χώρο του ναυστάθμου, στα δυτικά, υπήρχε μέχρι το 1979 ένα κτίριο που χρησιμοποιούνταν για αρκετά χρόνια ως ταχυδρομείο. Στο κτίριο αυτό διεξήχθη η δίκη όσων έλαβαν μέρος στο βενιζελικό κίνημα του 1935, λίγους μήνες μετά την εκδήλωση και την καταστολή του. Το κτίριο αυτό καταστράφηκε επίσης μετά την έκρηξη του Πανορμίτη και καταδαφίστηκε. Ο χώρος του σήμερα είναι κενός.

3. Ο Ναύσταθμος κατά την διάρκεια του Β' ΠΠ

Στις 30 Οκτωβρίου 1940 (Τρίτη ημέρα του πολέμου) με εντολή του Ναυτικού Συμβουλίου αποφασίστηκε η ίδρυση εγκατάσταση της Ναυτικής Διοίκησης Κρήτης υπό τον Υποναύαρχο Πελία Ιωαννίδη. Το μεσημέρι της επόμενης, επιτέθηκε στη Σούδα σμήνος βομβαρδιστικών βομβαρδίζοντας εγκαταστάσεις και προσωπικό. Θύμα αυτού του βομβαρδισμού έπεσε και ο πατέρας του γνωστού Χανιώτη Τάκη Χουλιόπουλου, Αθανάσιος, που όντας αξιωματικός βρισκόταν στον προβλήτα μαζί με στρατιώτες και επέβλεπε την φόρτωση πολεμικού υλικού. Το σμήνος συνέχισε βομβαρδίζοντας τα Χανιά, χωρίς μεγάλη επιτυχία. Η Κρήτη τέθηκε υπό αγγλική στρατιωτική προστασία. Αποφασίζεται εσπευσμένα η ενίσχυση της άμυνας του λιμένα της Σούδας με περιορισμένης ισχύος αντιαεροπορικό σύστημα, πόντιση φράγματος για τον έλεγχο εισόδου, και κατασκευή μικρού αριθμού δεξαμενών καυσίμων στο χώρο του σημερινού εξωτερικού χώρου στάθμευσης του ναυστάθμου Κρήτης. Τα μέτρα αυτά όμως δεν κατόρθωσαν να εμποδίσουν μία ριψοκίνδυνη καταδρομική επιχείρηση που πραγματοποίησαν Ιταλοί κομάντος στις 26 Μαρτίου 1941.

Οι Ιταλοί είχαν κατασκευάσει μικρά μηχανοκίνητα σκάφη εφοδιασμένα με βαριές γομώσεις

εκρηκτικής ύλης, που οδηγούνταν με μεγάλη ταχύτητα στο στόχο τους. Οι κυβερνήτες τους έπρεπε να τα εγκαταλείψουν στην μικρότερη δυνατή απόσταση ασφαλείας από το στόχο. Τα 6 συνολικά τέτοια σκάφη μεταφέρθηκαν στην είσοδο του κόλπου της Σούδας από 2 αντιτορπιλικά και περνώντας το φράγμα με το ασάλινο δίκτυ προστασίας κτύπησαν με επιτυχία 2 από τους στόχους τους ένα πετρελαιοφόρο και το βρετανικό καταδρομικό York, το οποίο στη συνέχεια ο Κυβερνήτης του το προσάρaxε στα αβαθή του κόλπου για να μην βυθιστεί. Αργότερα χρησιμοποιήθηκε ως σταθερό πυροβολείο. Οι κομάντος συνελήφθησαν και κλείστηκαν στο Ιτζεδίν.

Από τις 14 Μαΐου ξεκίνησαν σφοδροί καθημερινοί βομβαρδισμοί της Γερμανικής αεροπορίας που συνεχίστηκαν αμείωτοι μέχρι τις 28 του ίδιου μήνα, εμποδίζοντας ουσιαστικά τη μεταφορά του πολεμικού υλικού και γεμίζοντας τον κόλπο με ναυάγια. Ο ουρανός της Σούδας σκεπάστηκε με κατάμαυρο πέπλο και παρά την αντιαεροπορική κάλυψη, δεκάδες ήταν τα καταστραμμένα πλοία που κάπνιζαν μέσα στο λιμάνι. Η συνολική χωρητικότητα των βυθισμένων πλοίων υπολογίζεται στους 36.152 τόνους. Καμιά άλλη περιοχή της Ελλάδος δεν δέχθηκε για τόσο μεγάλο διάστημα τόσο σφοδρότητα πυρός. Παρά ταύτα, στην κτηριακή υποδομή του Ναυστάθμου δεν υπήρξαν καταστροφικές ζημιές γιατί στόχος των επιτιθεμένων ήταν κυρίως τα αγκυροβολημένα πολεμικά και εμπορικά πλοία και οι αποθήκες καυσίμων. Το έργο καθαρισμού του λιμανιού απ' τα συντρίμια ανέλαβε στα τέλη της δεκαετίας του 1950 μία Ιταλική εταιρεία. Τα κουφάρια των πλοίων τεμαχίστηκαν και μεταφέρθηκαν στα κυτήρια προς «ανακύκλωση».

Οι Γερμανοί χρησιμοποίησαν τις εγκαταστάσεις του ναυστάθμου για τις δικές του ανάγκες και χρησιμοποιώντας αιχμαλώτους για αγγασίες, πρόσθεσαν στο χώρο του αρκετά καταφύγια. Βέβαια οι σημαντικότερες μονάδες τους με βαριά επάκτια πυροβόλα, αντιαεροπορικά, οχυρωματικά έργα και υπόγειες αποθήκες πυρομαχικών βρισκόταν σε άλλες τοποθεσίες, οι οποίες εντάσσονται χωροταξικά τουλάχιστον στην ευρύτερη περιοχή της Σούδας (Μαλάξα,

Κόκκινο Χωριό, Δραπανοκεφάλ, Περβολίτσα). Κάποια μικρότερα οχυρώματα κατασκευάστηκαν στην Απτέρα όπου παράλληλα οι Γερμανοί διενήργησαν και αρχαιολογικές ανασκαφές (κάτι που έγινε και στα βόρεια του ακρωτηρίου της Σπάθας στον όρμο Μένιες). Στον ναύσταθμο της Σούδας οι κατακτητές χρησιμοποιούσαν ως διοικητήριο τον παλιό Ιταλικό στρατώνα. Το ίδιο κτίριο ξανάγινε διοικητήριο μεταπολεμικά και εξακολουθεί να είναι και σήμερα.

4. Η περίοδος μετά τον Β' ΠΠ

Μετά τον πόλεμο το λιμάνι της Σούδας απέκτησε ολοένα και μεγαλύτερη αξία για την διακίνηση αγαθών και επιβατών. Ταυτόχρονα η στρατιωτική σημασία εκτιμήθηκε περισσότερο από το Πολεμικό Ναυτικό. Για ένα διάστημα χρησιμοποιήθηκε από τους λεγόμενους «άνευ θητείας χωροφύλακες» την περίοδο του 1947-48 οι οποίοι έκαναν και κάποιες εκτελέσεις (2-3 σύμφωνα με μαρτυρίες). Το 1949, στους στρατώνες του ναυστάθμου, εγκαταστάθηκε η Σχολή χωροφυλακής που έμεινε εκεί και το 1950, τον επόμενο χρόνο μεταφέρθηκε στο Ρέθυμνο.

Το 1950 η τότε ηγεσία του Πολεμικού Ναυτικού που αποτελείτο από Κυβερνήτες πλοίων του Στόλου με δράση στις ναυμαχίες της Μεσογείου και με το δόγμα της διασποράς των μάχιμων δυνάμεων αποφάσισε με κύριο εισηγητή τον τότε πλοίαρχο (και μετέπειτα Αρχηγό ΓΕΝ) Κωνσταντίνο Τσάτσο την κατασκευή στη Σούδα του δεύτερου μετά τη Σαλαμίνα Ναυστάθμου. Για την υλοποίηση της απόφασης πραγματοποιήθηκε επιτόπια έρευνα από επιτροπή που την αποτελούσαν οι Πλοίαρχοι Παν. Αθανασόπουλος, Αρχιεπιστολέας της Γενικής Επιθεώρησης Π.Ν., Παν Παπαχρήστος, Διευθυντής Πυροβολικού Ναυστάθμου Σαλαμίνας, ο Πλωτάρχης Εμμ. Μακρής, της Διευθύνσεως Επιχειρήσεων ΓΕΝ και ο Στέλιος Ναουμίδης, Μηχανικός της Διευθύνσεως Ναυτικών Έργων.

Η εισήγηση της επιτροπής υπήρξε θετική γι' αυτό και αποφασίστηκε η δημιουργία ενός γενικού σχεδίου το οποίο θα περιελάμβανε αρχικά, λόγω της φτωχής εθνικής οικονομίας, τις απαραίτητες και στοιχειώδεις απαιτήσεις για ανεφοδιασμό και επισκευή μονάδων του στό-



λου μας αλλά θα είχε όμως και προβλέψεις για μια μελλοντική ανάπτυξη της ναυτικής βάσης σε Ναύσταθμο με σύγχρονες ευκολίες ελλιμενισμού, αποθήκες εφοδιασμού, με παντοειδές υλικό Στόλου και συνεργεία επισκευών των πολεμικών πλοίων.

Το 1951 και μετά από την υπ' αριθμόν του Ε 010376/51 από 15/3/51 Διαταγή Αρχιστρατήγου «περί της ιδρύσεως Ν.Δ. Κρήτης και Ν.Β. Σούδας» μεταβιβάστηκε ουσιαστικά «το εν Σούδα Κρήτης τέως στρατόπεδο Πυροβολικού της V Μεραρχίας» ιδιοκτησίας ΤΕΘΑ στο Π.Ν. Τυπικά το θέμα δεν είχε περατωθεί και σήμερα ο συγκεκριμένος χώρος εξακολουθεί να φέρεται στο Εθνικό Κτηματολόγιο ως ιδιοκτησίας ΤΕΘΑ. Οι πρώτες εργασίες και η στελέχωση σε εργοστασιακό και ανθρώπινο δυναμικό της νέας ναυτικής βάσης άρχισαν κάτω από το περιορισμένο οικονομικό πρόγραμμα της εθνικής ανασυγκρότησης που ήταν υποχρεωμένη να εφαρμόσει η Ελλάδα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και τον ακόλουθο εμφύλιο. Τον Φεβρουάριο του 1952 εγκαταστάθηκε το πρώτο εργατοτεχνικό προσωπικό που αργότερα αυξή-

θηκε σε αριθμό και ειδικότητες. Μαζί ήρθε και μία πλωτή δεξαμενή επισκευών που υπάρχει ακόμα, ενώ μία μόνιμη κτιστή δημιουργήθηκε τη δεκαετία του 1980. Στο ναύσταθμο εγκαταστάθηκε το αρχηγείο Κρητικού και Ιονίου πελάγους (ΑΚΙΠ), αργότερα όμως μεταφέρθηκε στο ΝΑΣΚΡΗ στις Μουρνιές. Αρχικά βέβαια οι εγκαταστάσεις περιορίστηκαν στον περιτοιχισμένο χώρο εκτάσεως 95 στρεμμάτων.

Το 1953, με την είσοδο της Ελλάδος στο ΝΑΤΟ ο ναύσταθμος της Σούδας τοποθετείται από την ανωτέρα διοίκηση των συμμαχικών δυνάμεων της Ευρώπης στα έργα Ναυτικής Υποδομής πρώτης προτεραιότητας, λόγω κυρίως της ανάγκης παρουσίας του 6ου Αμερικανικού στόλου στη Μεσόγειο. Ως άμεσο αποτέλεσμα υπήρξαν οι μεγάλες χρηματοδοτήσεις που υπερκάλυψαν τις ανάγκες των προγραμματισθέντων έργων. Έτσι σύμφωνα με τους σχεδιασμούς του ΝΑΤΟ, οι εγκαταστάσεις έπρεπε να αυξηθούν για να αποκτήσει ο ναύσταθμος σύγχρονες και διάσπαρτες υποδομές όπως επιτάσσει η ορθολογική αντίληψη μιάς σύγχρονης ναυτικής βάσης. Το ελληνικό δημόσιο άρχισε να

απαλλοτριώνει αναγκαστικά τις γύρω περιοχές οι οποίες ήταν ανταλλάξιμες (πρώην μουσουλμανικές) και αρκετές ανήκαν σε πρόσφυγες. Η τιμή απαλλοτρίωσης εκτιμήθηκε στις 15 δραχμές το τετραγωνικό μέτρο και μαζί με 43 κτήρια που περιέλαβε κόστισε αρχικά 4.466.500 δραχμές. Σήμερα η περιφραγμένη έκταση του ναυστάθμου είναι 140 στρέμματα. Επίσης το πολεμικό ναυτικό επιτηρεί μία τεράστια έκταση «επιτηρούμενη ζώνη ναυτικού οχυρού» με απαγορευμένη ζώνη 6.100 στρεμμάτων και συνολικού εμβαδού επιτήρησης (θαλάσσια και χερσαία ζώνη) περίπου 105 τετραγωνικών χιλιομέτρων.

5. Ο Ναύσταθμος σήμερα

Στις δεκαετίες του 1960 και 70, αλλά και μέχρι τα μέσα τουλάχιστον της δεκαετίας του 80, ο ναύσταθμος εκτός από τη στρατιωτική του σημασία, αποτελούσε και σημαντικότερο οικονομικό παράγοντα του τόπου, απασχολώντας εκτός των άλλων και εκατοντάδες τοπικούς εργατοτεχνικούς. Το 1964 άρχισε να κτίζεται το Ναυτικό Νοσοκομείο Κρήτης, αρχικά ως θεραπευτήριο του ναυστάθμου, τα εγκαίνια του οποίου πραγματοποιήθηκαν στις 6 Φεβρουαρίου του 1969. Πρόκειται για το μοναδικό στρατιωτικό νοσοκομείο της Κρήτης, η περίθαλψη παρέχεται και στους 3 κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων. Στον ευρύτερο χώρο προστέθηκαν αργότερα το μνημείο του Αφανούς Ναύτη και η Λέσχη Αξιωματικών (ΛΑΝΚ).

6. Επίλογος

Η Κρήτη αποτέλεσε κυρίως, μετά τον 15 αιώνα, ιδιαίτερα σημαντική από στρατιωτικής απόψεως για τις υπερδυνάμεις της εποχής εκείνης, λόγω της εξαιρετικής γεωπολιτικής και στρατηγικής θέσης του όρμου της Σούδας, που πάντοτε υπήρξε και συνεχίζει μέχρι σήμερα να είναι το κέντρο των εξελίξεων στην λεκάνη της ΝΑ Μεσογείου, και αυτό φάνηκε ιδιαίτερα στον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο.

Άλλωστε, η θέση της ν. Κρήτης ήταν και θα είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της Ανατολικής Μεσογείου που συμβάλλει στην εδραίωση των γεωστρατηγικών διεκδικήσεων της Ελλάδας,

έγινε δε αιτία για έντονους διεθνείς ανταγωνισμούς, αλλά και επιπλέον θυσίες για τον λαό της Κρήτης. Ως σταυροδρόμι των τριών ηπείρων, η ν. Κρήτη και κατ' επέκταση ο Ναύσταθμος της Κρήτης αποτελούν το σημείο τομής των θαλασσίων γραμμών επικοινωνιών (SLOCS) της Ανατολικής Μεσογείου. Στην επίτευξη των στόχων αυτών οι Ένοπλες Δυνάμεις έχουν δημιουργήσει ένα διακλαδικό πλαίσιο υποδομών με επίκεντρο τον Ναύσταθμο Κρήτης, που σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι υλικοτεχνικές υποδομές και το προσωπικό του ΝΚ, όπου συμβάλλουν τα μέγιστα κατά την υποστήριξη των συμμαχικών επιχειρήσεων. Αξιοσημείωτη προστιθέμενη αξία παρέχει το αεροδρόμιο του Ακρωτηρίου με την 115 Πτέρυγα Μάχης, όπου συμβάλλει στην ταχεία προώθηση αερομεταφοράς τόσο του προσωπικού όσο και του υλικού. Επίσης, το Πεδίο Βολής Κρήτης (ΠΒΚ) διαθέτει τα απαιτούμενα σύγχρονα μέσα ώστε να εκτελεστούν με επιτυχία βολές, αλλά και να πραγματοποιηθεί έλεγχος των οπλικών συστημάτων. Τόσο ο Ναύσταθμος της Κρήτης όσο και τα FORACS παρέχουν την οποιαδήποτε διευκόλυνση ως προς την υποδοχή, επισκευή και παραμονή συμμαχικών πολεμικών πλοίων. Σημαντική, άλλωστε, είναι και η ειδική εκπαίδευση μέσω του ΚΕΝΑΠ (NMIOTC) NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre. Επιπλέον, το Ναυτικό Νοσοκομείο Κρήτης (ΝΝΚ) δεν θα μπορούσε να απουσιάζει, λόγω των διευρυμένων υγειονομικών του δυνατοτήτων περίθαλψης και ως το μοναδικό που διαθέτει θάλαμο αποσυμπίεσης από την νόσο των δυτών.

Επιπλέον, οι Σύμμαχοι έχουν επιλέξει την Σούδα ως ένα σημείο που τους δίνει ένα ασφαλές περιβάλλον για ναυτικές και στρατιωτικές ευκολίες. Η εξυπηρέτηση των συμμάχων άρχισε το 1951 και αργότερα συνεχίσθηκε με το ΝΑΤΟ. Οι προοπτικές είναι ακόμα μεγαλύτερες κυρίως για ελλιμενισμό και παροχή Διοικητικής Μέριμνας σε μεγάλες ναυτικές μονάδες. Ο ΝΚ επίσης έχει καταβιωθεί σαν ένας από τους θεμελιωδέστερους και αναντικατάστατους σχηματισμούς της χώρας. Συμβάλλει δε τα μέγιστα στην γεωγραφική διασπορά και άμιλλα, μέσα στους κόλπους της εθνικής μας δύναμης κα-

θώς και της αποτελεσματικότερης πολιτικής και στρατιωτικής διαχείρισης αυτής, ενώ παράλληλα η όλη λειτουργία του αναφερόμενου πλέγματος έχει απολήξεις και στην τοπική οικονομία με της υψηλού επιπέδου επισκευές πλοίων και τις λοιπές παράπλευρες δραστηριότητες ενός τόσο σύνθετου γεωστρατηγικού οικοδομήματος με ότι αυτό συνεπάγεται τόσο για την ασφάλεια της Νήσου όσο και την διεθνή υπόσταση του ΝΚ.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Giusseppe Gerola: Monumenti Veneti nell isola di Creta Βενετία 1905-1932 τόμος 1/2.

Basilicata Francesco: Το Βασίλειον της Κρήτης, Εκδόσεις Μικρός Ναυτίλος Αυγουστος 1994

The Graphic magazine Τόμοι 1897 – 98.

Αρακαδάκη Μαρία: Fortezza della Suda. Ιστορικές και αρχιτεκτονικές διερευνήσεις Κρητική Εστία

Περίοδος Δ τόμος 7. Χανιά 1999.

Ανδριανάκης Μιχάλης: Η επαρχία Αποκορώνου στα Χριστιανικά χρόνια. Α Παγκόσμιο Συνέδριο Αποκορωνιωτών 1987.

Μουρέλλος Γιάννης: Ιστορία της Κρήτης.

Ναξάκη Μαρί: Δεσμοί που ενώνουν τη Σκωτία με την Κρήτη. Χανιά 2012.

Ι Περδικάρης: Έκθεσις επί των λιμενικών έργων Χανίων – Σούδας. 1930

Πολυχρονίδης Ιωάννης: Ιστορικό – φωτογραφικό λεύκωμα για το Ναυτικό Νοσοκομείο Κρή-

της Έκδοση ΝΝΚ

Πολυχρονίδης Ιωάννης: Δημόσια υγεία, Κοινωνική πρόνοια και Υγειονομική πολιτική στην Κρητική Πολιτεία

(1898-1913) εκδόσεις Παπαζήση.

Ποταμιτάκη Μιχάλη: Το λιμάνι της Σούδας στο πέρασμα του χρόνου. Χανιά Ιούνιος 1996.

Ποταμιτάκη Μιχάλη: Λεύκωμα ηρώων και προτομών αρμοδιότητας Π.Ν εις Κρήτην. Σούδα Φεβρουάριος 2000.

Στεριώτου Ιωάννα: Τοπογραφικά σχέδια των πολεμικών κινήσεων Βενετών και Τούρκων κατά το 1645 – 46 στην περιοχή Χανίων Σούδας από τα Αρχεία της Βενετίας. ΑΡΜΟΣ Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Σπίθα – Πιμπλή Δήμητρα: Μελέχα, το Άγιον Όρος της Κρήτης. Εκδόσεις Σμυρνιωτάκη.

Μάρκου – Μάριου Σίμψα: Το Ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων. Εκδ. ΓΕΝ 1982 4ος τόμος.

Σπανάκη Στέργιου: Κρήτη Τουρισμός Ιστορία Αρχαιολογία β' τόμος Ηράκλειο 1968.

Σπανάκη Στέργιου: Πόλεις και χωριά της Κρήτης στο πέρασμα των αιώνων. Γ. Δετορράκης, Ηράκλειο 1991.

Φωτοαναδρομές Χανιώτικα Νέα 2008 – 2012.

Ψιλάκης Βασίλειος: Ιστορία της Κρήτης από της απωτάτης αρχαιότητας μέχρι των καθ' ημάς χρόνων. 1909.

Διάφοροι διαδικτυακοί τόποι όπως πχ. Uboat net. Allied warships HMS York (90), Ναύσταθμος Κρήτης (ΓΕΝ) κλπ.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ο Αντιναύαρχος εα Α. Ζωιδάκης Π.Ν. 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.



Ιστορικά Παραλειπόμενα



Η συμμετοχή του Β. Ναυτικού στις επιχειρήσεις αποκλεισμού των Βορειοαφρικανικών ακτών στις 31 Μαΐου 1943

Επιμέλεια: Πλωτάρχης (Ο) Αθανάσιος Παπαδημητρώπουλος ΠΝ, Ιστορικός - Επιτελής ΥΙΝ
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Βλάσιος Οικονόμου ΠΝ, Ιστορικός - Επιτελής ΥΙΝ

Εξέχουσα θέση στις επιχειρήσεις που κλήθηκαν να διαχειριστούν τα ελληνικά πολεμικά πλοία με τα πληρώματά τους κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου προσέλαβε η συμμετοχή στον ναυτικό αγώνα της Μεσογείου. Στον αγώνα αυτόν ο ίδιος ο Τσόρτσιλ απέδιδε μεγάλη σημασία για τη νίκη εναντίον των δυνάμεων του Άξονα. Ο ελληνικός στόλος επωμίστηκε τότε, ένα σημαντικό ρόλο να διαχειριστεί για την εφαρμογή του σχεδίου αυτού. Αποσκοπούσε στην αποκοπή των γερμανοϊταλικών γραμμών ανεφοδιασμού του βορειοαφρικανικού μετώπου και στην αποδυνάμωση των εχθρικών μονάδων, ώστε να ξεκινήσει η από νότο απελευθέρωση της Ευρώπης. Για τον λόγο αυτόν τα ελληνικά πλοία ανέλαβαν αποστολές μαζί με τα βρετανικά στη Μεσόγειο Θάλασσα και στις ακτές της Βόρειας Αφρικής, ήδη λίγο μετά την μεταστάθμευσή τους στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας, τον Απρίλιο του 1941. Άλλωστε, από τις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις που μεταφέρθηκαν στην Αίγυπτο, το Πολεμικό Ναυτικό ήταν αυτό που εντάχθηκε πρώτο στον συμμαχικό αγώνα.

Οι επιχειρήσεις για τον έλεγχο της Βόρειας Αφρικής διήρκησαν από τον Ιούνιο του 1940 ως τον Μάιο του 1943. Το διάστημα αυτό έλαβαν χώρα πολύ σημαντικές μάχες που ενορχηστρώθηκαν από τους πρωταγωνιστές του μετώπου της Βορείου Αφρικής, τον Μπέρναρντ Μοντγκόμερι από τη μία μεριά και τον Έρβιν Ρόμμελ από την άλλη. Επρόκειτο για δύο σπουδαίες φυσιογνωμίες της στρατιωτικής ιστορίας που σημάδεψαν με τη δράση τους την εποχή τους. Ως ηγετικές προσωπικότητες ενέπνεαν τον θαυμασμό και την εμπιστοσύνη για τις ικανότητές τους στους στρατιώτες τους. Διέφεραν ως χαρακτήρες και αυτό αποτυπώθηκε στην τακτική που ακολούθησαν. Ο Μοντγκόμερι αποτέλεσε τυπικό παράδειγμα της βρετανικής αντίληψης για τη διεξαγωγή των στρατιωτικών επιχειρήσεων, όπου η επιτυχία ήταν αποτέλεσμα του μεθοδικού και λεπτομερούς σχεδιασμού σε όλα τα επίπεδα. Απεναντίας, ο Ρόμμελ εξέφραζε τη γερμανική αντίληψη τακτικής ενός κεραυνοβόλου πολέμου που στηριζόταν στην αιφνιδιαστική και ταχεία επίθεση.

Ο έλεγχος του βορειοαφρικανικού μετώπου είχε μεγάλη στρατηγική σημασία και αποτελούσε επιδίωξη και των δύο πλευρών. Ειδικότερα, σκοπός των Γερμανών και των Ιταλών ήταν να ελέγξουν τις προσβάσεις προς τις πηγές πετρελαίου και να ανατρέψουν την ισχύ της Μεγάλης Βρετανίας στην περιοχή. Οι Βρετανοί με τους συμμάχους τους ήθελαν να αποτρέψουν μία τέτοια προοπτική, γεγονός που θα είχε καταλυτικές επιπτώσεις στην έκβαση του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Απεναντίας, η επικράτηση εναντίον του Ρόμμελ θα επέτρεπε τον σχεδιασμό των επιχειρήσεων για την απελευθέρωση της Ευρώπης από τον Νότο με τη μεταφορά στρατευμάτων στην Ιταλία και στη Γαλλία. Οι επιχειρήσεις του μετώπου της Βορείου Αφρικής είχαν τρεις φάσεις: την Εκστρατεία της Δυτικής Ερήμου, την Επιχείρηση Πυρσός και την Εκστρατεία στην Τυνησία.

Το τεκμήριο που παρατίθεται αναφέρεται ειδικότερα στην ελληνική συμμετοχή και στο ρόλο που διαδραμάτισαν τα ελληνικά αντιτορπιλικά «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ», «ΠΙΝΔΟΣ», «ΚΑΝΑΡΗΣ» και «ΜΙΑΟΥΛΗΣ» στην τελευταία φάση, στην Εκστρατεία στην Τυνησία. Συμμετείχαν μαζί με βρετανικά πλοία σε επιχειρήσεις που είχαν να κάνουν με την εκκαθάριση της περιοχής μεταξύ Τυνησίας και Σικελίας από τα γερμανικά και ιταλικά στρατεύματα που δρούσαν στην περιοχή. Η επιτυχής έκβαση των επιχειρήσεων αυτών αποτελούσε προϋπόθεση για την μεταφορά του μετώπου στη νότια Ευρώπη με πρωταρχικό στόχο την αποβίβαση στρατευμάτων στην Ιταλία και στη Γαλλία.

Το συνημμένο κείμενο που ακολουθεί αποτελεί απόσπασμα από το «Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ 1940-1944» και πιο συγκεκριμένα εμπεριέχει μέρος της Έκθεσης Πεπραγμένων του Στόλου για το έτος 1943. Ο Αρχηγός Στόλου, Υποναύαρχος Κωνσταντίνος Αλεξανδρής, αναφέρει τη συμμετοχή των ελληνικών αντιτορπιλικών «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ», «ΠΙΝΔΟΣ», «ΚΑΝΑΡΗΣ» και «ΜΙΑΟΥΛΗΣ» στις συμμαχικές επιχειρήσεις που έλαβαν χώρα τον Μάιο του 1943 και που ως Αντικειμενικό Σκοπό είχαν τον αποκλεισμό των ακτών της Βορείου Αφρικής. Οι φωτογραφίες που συνοδεύουν το κείμενο ανήκουν στο Φωτογραφικό Αρχείο της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού.



Γ Α Λ Λ Ι Α

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑ

ΣΤΕΝΟΝ ΔΟΝΙΦΑΤΣΙΟ

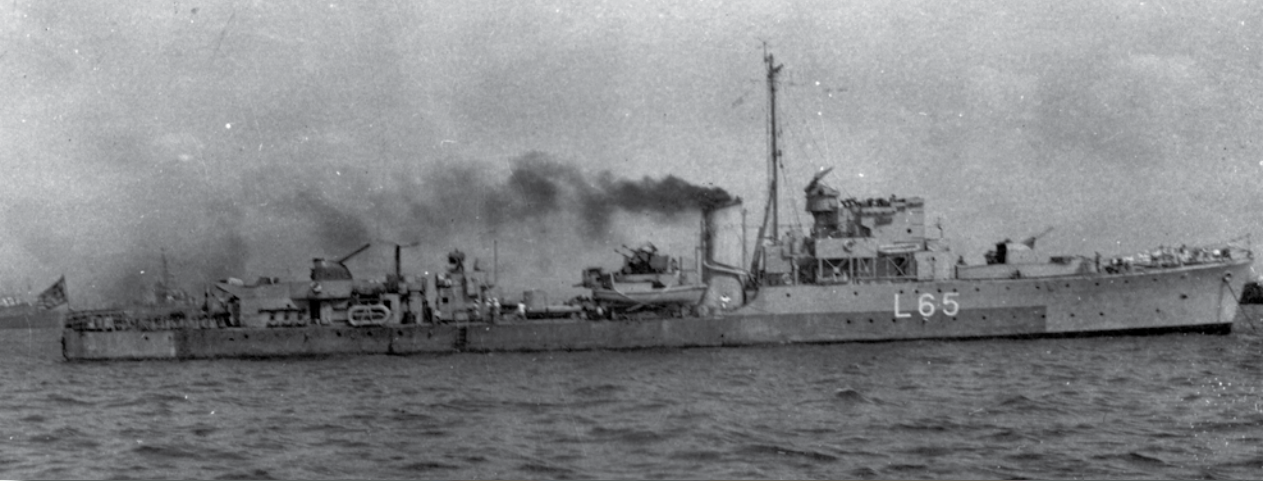
ΙΑΡΔΗΝΙΑ

ΤΥΝΙΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

ΤΡΙΠΟΛΙΤΙΣ

ΜΕΓΑΛΗ ΣΥΡΤΙΣ



Α/Τ «ΠΙΝΔΟΣ»



Α/Τ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ»



Α/Τ «ΚΑΝΑΡΗΣ»

Α/Τ «ΜΙΑΟΥΛΗΣ»





ΔΕΥΤΕΡΑ , 31η Μαΐου 1943

α.- Ή Συμμετοχή τοῦ Β. Ναυτικοῦ εἰς
τάς ἐπιχειρήσεις ἀποκλεισμοῦ τῶν
βορειοαφρικανικῶν ἀκτῶν.

Ι.- Ὁ Ἀρχηγός Στόλου Ὑποναύαρχος Κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ, εἰς τήν ἐκθεσί-
του ΠΕΡΑΙΓΜΕΝΩΝ τοῦ Στόλου κατά τήν διάρκειαν 1943, ἀναφέρει
σχετικῶς.

"ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ ΒΟΡΕΙΟΑΦΡΙΚ. ΠΑΡΑΛΙΩΝ

Μέ τήν εἴσοδον τοῦ ἔτους 1943 αἱ ἐπιχειρήσεις αἰτίνες
"εἶχον ἀρχίσει ἀπό τῆς ἐπιθέσεως τοῦ ΕΛ ΑΛΛΗΜΕΙΝ καί τῆς Συμ-
"μητικής ἀποβάσεως εἰς Β. ΑΦΡΙΚΗΝ, ἐξηκολούθησαν μέ βελτίωσιν
"λίαν αἰσθητήν εἰς ταχύτητα καί ἀποτελέσματα, καταλήξασαι κατά
"ΜΑΙΩΝ 1943 εἰς τήν ὀλοκληρωτικήν ἐκμηδένισιν τῶν ἐχθρικῶν
"δυνάμεων εἰς Β. ΑΦΡΙΚΗΝ διά τῆς καταλήψεως τοῦ μόνου ἑναπο-
"μείναντος εἰς χεῖρας τοῦ ἐχθροῦ ἐδάφους, τοῦ τριγώνου ΤΥΝΙΔΟΣ
"ΜΗΙΖΕΡΤΑΣ - ΜΙΟΝ.
"Ὁ ἐχθρικός στόλος ἐπιφανείας δέν προέβη εἰς σοβαράν παρεμ-
"βυσιν τῶν κατά ξηράν ἐπιχειρήσεων, οὐδέ κατέβαλε σοβαράν τινά
"προσπάθειαν διά νά διεκδικήσῃ τήν ὀλονέν εὐρυνομένην κυριαρχί-
"αν τῆς θαλάσσης. Οὕτως οὐδέν σοβαρόν γεγονός ἔλαβε χώραν.
"Εἰς τάς ἐπιχειρήσεις ταύτας μετέσχον τά πλοῖα "Β. ΟΑΓΑ - ΠΙΝΔΟΣ"
"ΚΑΝΑΡΗΣ-ΜΙΑΟΥΛΗΣ".



"Κατωτέρω δίδομεν περιληπτικήν ἀφήγησιν τῶν συμβάντων κατὰ τὴν
 "περίοδον ταύτην εἰς ὅσα μετέσχον τῶν ἐπιχειρήσεων Ἑλληνικὰ
 "πολεμικὰ πλοῖα.

"Β.ΟΑΓΑ. Κυβερνήτης Πλωτάρχης Γ.ΜΠΑΕΣΣΑΣ.

"Τὴν 18 - 19.1.43 κατὰ τὴν ἐπιχείρησιν εἰς τὰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς
 "τῆς ΤΥΝΙΔΟΣ μεταξύ KYRIAT καὶ RAS-CAPUTIA ἐν συνεργασίᾳ μετὰ
 "δύο ἀγγλικῶν ἀντιτορπιλικῶν προσέβαλεν τὸ μεγάλο Ἰταλικόν
 "ἐξοπλισμένον ἀλιευτικόν STROMBOLI μέ φορτίον πετρελαίου,
 "ἔβαλεν δύο βολὰς ἐκ τῶν ὁποίων ἡ πρώτη ἦτο ἐπὶ τοῦ στόχου καὶ
 "τὸ πλοῖον ἀφέθη φλεγόμενον.

"Κατὰ τὸν πλοῦν 5 - 6.5.43 ἐξετέλεσεν μετὰ δύο ἀγγλικῶν ἀντ/κῶν
 "ἐπιθετικήν περιπολίαν εἰς τὸ στενὸν ΣΙΚΕΛΙΑΣ - ΤΥΝΙΔΟΣ.
 "Οὐδέν ἐχθρικὸν σιάφος ἐπιφανείας συνηντήθη.

"Κατὰ τὸν πλοῦν 7 - 9.5.43 ἐξετέλεσεν μετὰ πέντε Ἀγγλικῶν
 "ἀντ/κῶν ἐπιθετικήν περιπολίαν εἰς στενὸν ΣΙΚΕΛΙΑΣ πρὸς παρεμ-
 "πόδισιν διαφυγῆς ἐκ ΤΥΝΙΔΟΣ ἐχθρικῶν δυνάμεων.

"Κατὰ τὸν πλοῦν 9 - 11.5.43 ἐξετέλεσεν μετὰ δύο Ἀγγλικῶν
 "ἀντ/κῶν περιπολίαν ἀποκλεισμοῦ ἀξονικῶν στρατευμάτων εἰς ΤΥΝΙΔΑ.
 "Οὐδέν ἀξιόλογον συνέβη, πλὴν τῆς συλλήψεως λέμβου ὑπὸ τῶν
 "Ἀγγλικῶν ἀντ/κῶν, ἡτις ἔφερεν 9 Γερμανοὺς στρατιώτας.

"Κατὰ τὸν πλοῦν 12 - 13.5.43 ἐν συνεργασίᾳ μετὰ 3 Ἀγγλικῶν
 "ἀντ/κῶν ἐξετέλεσεν ἔρευναν δι' ἐντοπισμὸν ἐχθρικοῦ ὑποβρυχίου
 "ἄνευ ἀποτελέσματος.

"Κατὰ τὸν πλοῦν 16 - 17.5.43 μετὰ δύο Ἀγγλικῶν ἀντ/κῶν,
 "ἐξετέλεσεν περιπολίαν ἀποκλεισμοῦ ἀξονικῶν στρατευμάτων εἰς
 "ΤΥΝΙΔΑ καὶ ἀποβάσεις εἰς τὰς νησίδας ZEBRA καὶ ZEBRETTA παρὰ
 "τῷ ἀκρωτηρίῳ BON. Ἐπὶ ZEBRETTAS ἀπεβιβάσθη ἑνοκλον ἄγημα ἐκ
 "10 ἀνδρῶν ὑπὸ τὸν Ὑποκλ. PITTON καὶ Ἐφ. Σημ. ΦΑΚΑΡΟΝ. Τὸ
 "ἄγημα μετὰ λεπτομερῆ ἔρευναν ἐπὶ τῆς νησίδος ἐπέστρεψεν εἰς
 "τὸ πλοῖον ἄνευ οὐδενὸς συμβάντος.

"Ἐν συνεχείᾳ συνέλαβεν λέμβον ἧς ἐπέβαινον εἰς ἀνθ/τῆς καὶ
 "εἰς στρατιώτης, ἀμφότεροι Γερμανοί. Οὐδέν πλοῖον ἐχθρικόν
 "συνήντησεν.



"Κατά τόν πλοῦν 30 - 31.5.43 ἐξετέλεσεν μεθ' ἑνός Ἀγγλικῶν.

"ἄντ/κὸς ἐπιθετικὴν περιπολίαν εἰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς ΣΙΚΕΛΙΑΣ.

"Οὐδέν τὸ ἀξιοσημεῖωτον, δέν συνηντήθη ἐχθρικὸν σκάφος.

"Κατά τόν πλοῦν I - 2.6.43 ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ Ἀγγλικῶν

"ἄντ/κὸς JERVIS ἐξετέλεσεν ἐπιθετικὴν περιπολίαν εἰς ἀνα-

"τολικὰς ἀκτὰς ΣΙΚΕΛΙΑΣ καὶ Νοτίου ΙΤΑΛΙΑΣ.

"Κατά τήν νύκτα τῆς 2.6.43 ἐγένετο συνάντησις μετὰ νηοπομπῆς

"δύο ἐχθρικῶν πλοίων συνοδευομένης ὑφ' ἑνός ἀντιτορπιλλικῶν

"καὶ ἑνός τορπιλλοβόλου. Τὸ JERVIS καὶ ἡ "ΟΛΓΑ" ἤνοιξαν πῦρ

"ἐξ ἀποστάσεως 4000 μ. κατὰ τοῦ πρώτου ἐμπορικῶν σκάφους ὅπερ

"ἐβλάβη καὶ ἀφέθη φλεγόμενον. Τὸ πῦρ μετεφέρθη ἀκολουθῶς

"ἐναντίον τοῦ δευτέρου ἐμπορικῶν, ὅπερ ἐπίσης ἐκυρкулήθη. Τὸ

"ἀντιτορπιλλικὸν συνοδείας ἐπεχείρησε τότε νὰ χειρίσῃ πρὸς

"ἐμβολὴν τῆς "ΟΛΓΑΣ", ἥτις ὅμως ἀπέφυγε τὴν ἐμβολὴν διὰ καταλλή-

"λου χειρισμοῦ καὶ διελευσῶσα ἐγγύτατα αὐτοῦ ἐσάρωσε κυριολεκτι-

"κῶς διὰ τοῦ πυρός της τὴν γέφυραν τοῦ ἐχθρικοῦ ἀντιτορπιλλικῶν,

"ὅπερ ἀνεγνωρίσθη ἐκ τῶν ἐπὶ τῆς πλώρας του διακριτικῶν σημείων

"ὅτι ἦτο τὸ Ἰταλικὸν "CASTORE". Τελικῶς τοῦτο ἐξώκειλε φλεγό-

"μενον. Κατόπιν ἐβλήθη καὶ ἐβυθίσθη καὶ τὸ δεῦτερον πλοῖον

"συνοδείας, ὅπερ ἦτο μικρὸν τορπιλλοβόλον.

"ΠΙΝΔΟΣ . Κυβερνήτης Πλωτάρχης Δ.ΦΟΙΦΑΣ.

"Κατά τόν πλοῦν IO - 12.5.43 ἐξετέλεσεν μετὰ δύο Ἀγγλικῶν

"ἄντ/κῶν περιπολίαν πρὸς παρεμβάδισιν διαφυγῆς τῶν ἀξονικῶν

"δυνάμεων ἐξ ΑΦΡΙΚΗΣ.

"Τὴν 11.5.43 ἔβαλεν κατὰ ἐχθρικὸν ἀεροσκάφος. Τὴν 12.5.43

"ἠχηρλώτισεν I ὑπαξ/κόν καὶ I4 στρατιώτας Γερμανοὺς ἐντός λέμβου.

"Ἐπίσης ἐντός ἐτέρας λέμβου συνελήφθησαν ἕτεροι 4 Γερμανοί.

"ΚΑΝΑΡΗΣ. Κυβερνήτης Πλωτάρχης Π.ΔΑΜΗΛΑΤΗΣ.

"Κατά τόν πλοῦν τῆς II - 13.5.43 ἀνέλαβεν περιπολίαν περὶ τῆς

"Χερσονήσου BON, μετὰ ἐτέρας Ναυτικῆς Δυνάμεως καὶ εἰδικῶς

"εἰς τὴν Ν.Δ. περιοχὴν τῆς νήσου ZEBRA.



"Τά συµµετασχόντα δύο 'Αγγλικά άντ/κά καί ή "HINAOY" έξτελέσαν
"βολήν κατά της νήσου κατ'άραιά διαστήματα.

"Τήν 0630 της 12.5.43 ώφθη λευκή σπραίά επί οίκίσκου της νήσου,
"άρέσως θέ έστάλη άποβατικών άγγρα άποτελούµενον έκ 2 'Αξιω-
"ματικών καί 22 άνδρων. Παρεδόθησαν 120 Γερµανοϊταλοί άξ/κοί
"καί στρατιώται, έξ ών παρελήφθησαν επί του πλοίου 7 'Αξ/κοί
"καί 31 στρατιώται καί ναύται.

"ΜΙΑΟΥΛΗΣ. Κυβερνήτης Πλωτάρχης Κ.ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ.

"Κατά τόν πλουν της 10 - 12.5.43 συµµετέσχεν μετά 4 'Αγγλικών
"άντ/κων καί της "HINAOY" είς περικολίαν έξωθι των Β.Α. άκτων
"της ΤΥΝΙΣΙΑΣ πρός καρεµπόδισιν διαφυγής άξονικών δυνάµεων.
"Τήν 10.5.43 περισυνέλεξεν έντός άλιευτικής λέρβου 6 Γερµανούς
"Ύκαξ/κούς ούς καί ήχηλώτισεν.

"Τήν 11.5.43 περισυνέλεξεν από σχεδίαν ένα άξιωματικών καί δύο
"Ύκαξ/κούς Γερµανούς άεροπόρους ούς καί ήχηλώτισεν, βραδύτερον
"θέ έκ μικρής άλιευτικής λέρβου δύο Ύκαξ/κούς καί δύο στρατιώτας
"Γερµανούς, καί άκολούθως 3 'Αξ/κούς καί 10 Ύκαξ/κούς καί στρατι-
"ώτας 'Ιταλούς καί 2 Γερµανούς στρατιώτας.

"Τήν 12.5.43 ήχηλώτισεν 2 άξ/κούς καί 21 Ύκαξ/κούς καί στρατι-
"ώτας Γερµανούς καί ένα 'Ιταλόν.

"Κατά τόν πλουν 13 - 16.5.43 μετά 3 'Αγγλικών άντ/κων ανέλαβεν
"περικολίαν έξωθι των άκτων της ΤΥΝΙΔΟΣ πρός καρεµπόδισιν
"διαφυγής άξονικών στρατευµάτων.".-



Χειραψία με την Ιστορία



Η κατόπιν αεροπορικής εναντίον του επιθέσεως βύθισης του Πλωτού Νοσοκομείου «ΑΤΤΙΚΗ» το Σάββατο 12 Απριλίου 1941

Επιμέλεια: Πλωτάρχης (Ο) Αθανάσιος Παπαδημητρώπουλος ΠΝ, Ιστορικός - Επιτελής ΥΙΝ
Ανθυποπλοίαρχος (Ε) Βλάσιος Οικονόμου ΠΝ, Ιστορικός - Επιτελής ΥΙΝ

Ξεχωριστή πτυχή της συμμετοχής της Ελλάδας στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο αποτέλεσε η δράση των Πλωτών Νοσοκομείων. Τα πλοία αυτά, επίτακτα κυρίως, επωμίστηκαν το έργο της περίθαλψης και της μεταφοράς των τραυματιών του πολέμου. Σύμφωνα με τις διεθνείς συνθήκες, τα πλοία αυτά ήταν βαμμένα με λευκό χρώμα και έφεραν το σήμα του Ερυθρού Σταυρού, ώστε να γίνονται εύκολα αντιληπτά. Κάτι τέτοιο όμως, δεν εμπόδιζε τα γερμανικά αεροπλάνα από το να επιτεθούν και να χτυπήσουν ελληνικά Πλωτά Νοσοκομεία παραβιάζοντας τα όσα προβλέπονταν σε καιρό πολέμου. Μία τέτοια περίπτωση ήταν και η βύθιση του Πλωτού Νοσοκομείου «ΑΤΤΙΚΗ» στις 12 Απριλίου 1941.

Στις 10 Απριλίου 1941 και ενώ τα γερμανικά στρατεύματα είχαν εισβάλει στην Ελλάδα, το Πλωτό Νοσοκομείο «ΑΤΤΙΚΗ», αφού παρέλαβε το προσωπικό του νοσοκομείου Δράμας από τη Θάσο, όπου είχε καταφύγει, αναχώρησε με κατεύθυνση προς τους Ωρεούς της Εύβοιας. Το νοσοκομείο είχε εκκενωθεί λίγο πριν από την κατάληψη της πόλης από τους Γερμανούς. Το προσωπικό του νοσοκομείου Δράμας, που επιβιβάστηκε στο «ΑΤΤΙΚΗ», αποτελούνταν από 18 γιατρούς, 28 οπλίτες νοσοκόμους, 11 αδελφές νοσοκόμες, έναν ιερέα και μερικά ακόμα άτομα από το κατώτερο προσωπικό του, όπως σημειώνεται χαρακτηριστικά στο τεκμήριο που ακολουθεί. Δεν υπήρχαν ασθενείς ή τραυματίες. Στις 4 η ώρα, ξημερώματα της Παρασκευής 11 Απριλίου, κατέπλευσε στους Ωρεούς. Έξι ώρες αργότερα, έλαβε διαταγή να πλεύσει για τη Σύρο και να αποβιβάσει το προσωπικό του νοσοκομείου Δράμας που μετέφερε.

Το «ΑΤΤΙΚΗ» κινήθηκε ανατολικά των ακτών της Εύβοιας και περίπου μισή ώρα πριν από τα μεσάνυχτα της 11ης προς 12η Απριλίου έπλεε στο στενό του Καφνηρέα. Το βράδυ εκείνο είχε φεγγάρι και το πλοίο ήταν φωτισμένο, δηλώνοντας την ταυτότητά του σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις για τα χαρακτηριστικά των πλωτών νοσοκομείων εν καιρώ πολέμου. Γερμανικά βομβαρδιστικά δεν δίστασαν να του επιτεθούν από χαμηλό ύψος εκμεταλλευόμενα την έλλειψη αντιαεροπορικών μέσων. Ενώ το πλοίο βυθιζόταν και είχε ξεκινήσει η εγκατάλειψή του, άρχισαν να βάλουν με τα πολυβόλα τους εναντίον του.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η μαρτυρία της προϊσταμένης νοσοκόμας επί του πλοίου, Έφης Σπηλιοπούλου, από το προσωπικό της ημερολόγιο, που παρατίθεται στο τεκμήριο που ακολουθεί : «*Αίφνης ένας δυνατός βόμβος ακούστηκε τόσο κοντά μας που νομίζω δεν θα τον ξεχάσω ποτέ. Ταυτοχρόνως ένας δαιμονιώδης κρότος συνεκλόνησε το σκάφος ολόκληρο σα να του ετράβηκε μια τιτάνειος δύναμις την καρένα. Είχαν αρχίσει να εκρήγνυνται βόμβες στην πλώρη και*



*Έφεδρος Πλοίαρχος Δ. Μελετόπουλος
Κυβερνήτης του Πλωτού Νοσοκομείου
«ΑΤΤΙΚΗ»*

στο υπ' αριθμ. 1 κύτος, που είχε διασκευασθή σε θάλαμο ασθενών. Το σκάφος επί τινα δευτερόλεπτα εσείετο ολόκληρο κι έπειτα ένοιωσα ότι έγειρε πολύ προς τα εμπρός, τόσο που η πλώρη του να βυθιστή τουλάχιστον τρία πόδια. Όλοι ήσαν ψύχραιμοι κι αυτό οφείλεται εν μέρει στο ότι δεν έσβυσαν τα φώτα. Ο εχθρός, αν και πολύ καλά είχε αντιληφθή



ΑΤ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» (H-07) κατά τον Β΄ ΠΠ.



ΑΤ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» (Η-07) κατά την επιστροφή του στον Πειραιά στις 5 Νοεμβρίου 1944

ότι επρόκειτο περί πλωτού νοσοκομείου, αφού η νύκτα ήταν σεληνοφώτιστη, εν τούτοις δεν απεμακρύνθη, αλλ' ανελάμβανε νέαν επίθεσι κατά του ακινήτου πλέον στόχου του. Φαίνεται ότι έπεσαν περισσότερες από εξ βόμβες. Από αυτές οι τρεις πρώτες εξερράγησαν στην πλώρη, άλλες στον πρώτο θάλαμο και μερικές στη θάλασσα, πολύ κοντά στο μηχανοστάσιο».

Όταν σταμάτησαν οι επιδρομές, ξεκίνησαν να κατεβάζουν τις βάρκες στη θάλασσα. Ο ασύρματος είχε καταστραφεί και δεν ήταν εφικτό να ζητηθεί βοήθεια. Ταυτόχρονα, ο Κυβερνήτης του πλοίου έφεδρος Πλοίαρχος Δημήτριος Μελετόπουλος, με τους ναύτες είχαν πετάξει στη θάλασσα σχεδίες και σωσίβια, ώστε να μπορούν να πιαστούν όσοι δεν είχαν προλάβει να μπουν σε βάρκα. Τελευταίος επιβιβάστηκε και ο Πλοίαρχος Δημήτριος Μελετόπουλος, αφού είχε βεβαιωθεί ότι δεν υπήρχε άλλος πάνω στο βυθιζόμενο πλοίο.

Ενώ οι βάρκες είχαν ριφθεί στη θάλασσα, διαπιστώθηκε ότι υπήρχαν περισσότερα από είκοσι άτομα που βρίσκονταν στο νερό. Τότε, ο Πλοίαρχος Δημήτριος Μελετόπουλος ζήτησε απ' όσους ήξεραν να κολυμπούν να βγουν από τις βάρκες και να παραχωρήσουν τη θέση τους σε

εκείνους που δεν ήξεραν κολύμπι. Πρώτος έπεσε ο ίδιος στη θάλασσα δίνοντας με τον τρόπο αυτό το παράδειγμα. Τον ακολούθησαν αρκετοί και άρχισαν να περισυλλέγουν και να επιβιβάζουν τους ναυαγούς στις βάρκες. Δεν κατάφεραν να διασωθούν όλοι και πολλοί υπέκυψαν παρασυρμένοι από τα κύματα. Ανάμεσα στους νεκρούς, ήταν δυστυχώς και ο ηρωικός κυβερνήτης του «ΑΤΤΙΚΗ» που φαίνεται πως δεν άντεξε το ψύχος και υπέστη ανακοπή. Μία αδελφή νοσοκόμα άρπαξε το χέρι του και προσπάθησε να τον τραβήξει μαζί της τυλιγμένο στο σωσίβιό του.

Γύρω στις 3:30 τα ξημερώματα, οι πρώτες βάρκες έφτασαν σε μια ακτή της Εύβοιας κοντά στο χωριό Αμυγδαλιά, απ' όπου ενημέρωσαν το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού για το ναυάγιο. Το αντιτορπιλικό «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» εστάλη για να παραλάβει τους διασωθέντες και να τους μεταφέρει στον Πειραιά. Όμως, και ο πλους του «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ» δεν έγινε χωρίς προβλήματα. Το αντιτορπιλικό ταξίδευε με μεγάλη ταχύτητα και ελίγδην για να αποφύγει τις επιθέσεις γερμανικών αεροπλάνων που επιτέθηκαν εναντίον του ενώ τα αντιαεροπορικά του μέσα έβαλαν εναντίον τους για να διασφαλίσουν την επιστροφή.

Το συνημμένο κείμενο που ακολουθεί αποτελεί απόσπασμα από το «Ημερολόγιο Πολέμου ΓΕΝ 1940-1944» και πιο συγκεκριμένα από την ημέρα που το Πλωτό Νοσοκομείο «ΑΤΤΙΚΗ» δέχθηκε αεροπορική επίθεση με αποτέλεσμα τη βύθισή του. Η Εικ. 1 (Έφεδρος Πλοίαρχος Δ. Μελετόπουλος) που συνοδεύει το κείμενο προέρχεται από το βιβλίο «Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων» Οι τάξεις εισόδου 1884-1950 (Τόμος Δεύτερος) του Αντιναύαρχου ΠΝ ε.α. Αναστάσιου Κ. Δημητρακόπουλου, ενώ οι Εικ. 2 και Εικ. 3 προέρχονται από το Φωτογραφικό Αρχείο της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού.



ΣΑΒΒΑΤΟΝ , 12η Ἀπριλίου 1941

δ.τ Ἡ κατόκιν ἀεροπορικῆς ἐναντίον
του ἐπιθέσεως βύθισις τοῦ πλωτοῦ
Νοσοκομείου ΑΤΤΙΚΗ.

1.- Τό πλωτόν Νοσοκομεῖον ΑΤΤΙΚΗ εἶχε παραλάβει τήν 10ην Ἀπριλίου
παρά τήν ΘΑΣΟΝ τό προσωπικόν τοῦ Νοσοκομείου ΔΡΑΜΑΣ, ἀποτελούμενον
ἀπό 18 περίπου ἰατρούς, 28 ὑπλίτας Νοσοκόμους, 11 ἀδελφάς, ἕνα
ιερέα καί τινες ἄλλους τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ του. Μή δυνηθέν δέ
νά ἀνεύρη τραυματίας εἰς ΘΑΣΟΝ, οὐδέ καί νά κλεύσῃ εἰς τήν ἐκκενω-
θεῖσαν πλέον ΚΑΒΑΛΑΝ, ὅπου εἶχον ἐγκαταληφθῇ πλήρη τά Νοσοκομεῖα,
ἐπανέκλειυσεν εἰς ΩΡΕΟΥΣ τήν 4ην πρωϊνήν τῆς 11/4 καί ἀπέκλειυσεν
ἐκεῖθεν αὐθημερόν περί τήν 10ην πρωϊνήν ὥραν, διαταχθέν νά κλεύσῃ
εἰς ΣΥΡΟΝ πρὸς ἀποβίβασιν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Νοσοκομείου ΔΡΑΜΑΣ.
Καθ'ὄν ὥρως χρόνον περί τό μεσονύκτιον τῆς 11/4 πρὸς 12/4 διέκλειε
τό στενόν τοῦ ΚΑΦΗΡΕΩΣ μέ πλήρη τά φῶτα του καί τά διεθνή χα-
κτηριστικά τῶν πλωτῶν Νοσοκομείων, ἐδέχθη ἐπίμονον ἐναντίον του
ἀεροπορικὴν προσβολήν παρά Γερμανικῶν βομβαρδιστικῶν, ^{ἀποκρίσεις} τὰ ὅποια
ἀπό χαμηλοτάτου ὕψους, ἀντιστάσεως μή οὐσης, ἐρρίψαν τὰς βόμβας
ἐναντίον του μέ ἀρκετάς ἐκ' αὐτοῦ ἐπιτυχίας, ἀλλά καί ἐπολυβύλησαν
αὐτό, ὅταν μέ ὅλα τά φῶτα του καί βυθιζόμενον ἡσχολεῖτο μέ τήν
διάσωσιν τῶν ἐπιβαινόντων του.



2.- Τό ήρωϊκόν τέλος τῆς ΑΤΤΙΚΗΣ, συνέκεσε μέ τήν περίοδον τῆς Γερμανικῆς ἐπιθέσεως τῆς προκαλεσάσης τήν πλήρη ἐξάρθρωσιν τοῦ Διοικητικοῦ ἐν γένει ^{ἐν τῇ ἡμετέρᾳ} ~~ἐν τῇ ἡμετέρᾳ~~ τῆς ΕΛΛΑΔΟΣ, μή ὄντως βεβαίως εἰς θέσιν νά ἀντιπαλαίσῃ καί ἀντισταθῇ πρὸς τόν ὄγκον τῆς Γερμανικῆς πίεσεως καί ἀνισχύρου νά ἀντιτάξῃ οὐδέ τήν ἐλαχίστην ἀντίστασιν ἐναντίον τῶν συνεχῶν ἐπιθέσεων τῆς Γερμανικῆς Ἀεροπορίας. Τοιού-
τοτρόπως οὐδερμία σχετική ἐκθεσις ἐκίσημος ὑπεβλήθη διὰ τὰς συνθήκας τοῦ τραγικοῦ τούτου συμβάντος. Ἡ προΐσταμένη ὁμως ἐκί τοῦ κλοίου Ἀδελφή ΕΥΦΗ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΥ ἐδημοσίευσε εἰς τό περιοδικόν ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ πλήρη ἀφήγησιν τῶν συμβάντων, βάσει τοῦ ἀτομικοῦ ἡμερολογίου της, ἣτις ἔχει ὡς ἀκολουθῶς.

"Φεύγουμε ἀπό τοὺς ΩΡΕΟΥΣ στάς 10 τὸ πρωῒ τῆς Παρασκευῆς 11ης Ἀπριλίου, καί κατευθυνόμεθα πρὸς τήν ΣΥΡΟ ἀκολουθοῦντες τίς ἀνατολικές ἀκτές τῆς ΕΥΒΟΙΑΣ. Στὴν ἀρχὴ πηγαιναν ὅλα καλὰ καί τό ταξεῖδι ἦταν ὡραιότατο. Τό ἀπόγευμα ἀργά, κατὰ τὰς 8 ὅλαι αἱ ἀδελφαί παρακάλεσαμε τόν ἱερέα ΔΡΑΜΑΣ νά διαβάσῃ μία παρά-
κλησι γιὰ τήν εὐόδωσι τῶν Ἑλληνικῶν ὅπλων καί νά ψάλλῃ ἕναν ἁγιασμό. Προθυμότατα ἐδέχθη καί μέ τήν μεγαλύτερη εὐλάβεια ὅλο-
σχεδόν τό πλήρωμα τοῦ κλοίου μέ ἐκί κεφαλῆς τόν Κυβερνήτη, καθὼς καί τό προσωπικόν τοῦ Νοσοκομείου ΔΡΑΜΑΣ, συγκεντρωμένο
στόν ἀδειανό, κατὰ τό ταξεῖδι αὐτό ἄον θάλαμο τραυματιῶν, καρη-
κολούθησε τήν ὡραία αὐτὴ θρησκευτικὴ ἐορτή. Οὐδέποτε στή ζωῇ μου ἔνοιωσα τόσο βαθεῖά τήν συγκίνησι καί τό σεβασμό πρὸς τό
ὑπέρτατον Ὄν, καὶ προκαλοῦν αἱ τοιούτου εἶδους ἱεροτελεστείς.
Λίγο ἀργότερα ὁ κώδων τοῦ φαγητοῦ μᾶς συνεκέντρωσε στό Καρρέ
τῶν ἀξιωματικῶν, ὅπου καί ἡ τραπεζαρία μας. Ἐδεικνύσαμεν σέ
δύο δόσεις διότι εἴμεθα πολλοί καί τό μέν προσωπικόν καθὼς καί
οἱ περισσότεροι ξένοι μας ἐκοιμήθησαν ἡμεῖς δέ καί οἱ ἱατροί
συγκεντρωμένοι στό καρρέ περιμέναμε μέ ἀγωνία τὰ νέα τοῦ ραδιο-
φώνου. Ὁ Κυβερνήτης, ὅπως πάντα στή γέφυρα. Ἐγὼ καθήμενη
κοντά στό ραδιόφωνο, κεντοῦσα. Κοντά μου ἦταν ἡ ἀδελφή ΚΑΛΒΟΚΟ-
ΡΕΣΗ. Ἦταν ἡ ὥρα 11 καί 25 νυκτερινή ἀκριβῶς. Τό Νοσοκομειακό
μας κλοῖον περιέκλεε τήν ὥρα ἐκείνη τό ἀκρωτήριο ΚΑΦΗΡΕΥΣ,



"κοινῶς ΚΑΒΟ-ΝΤΟΡΟΣ, μέ πλήρη φωτισμό καί σμέ ὅλα τὰ διακριτικά
 "καί φωτεινά σήματα τοῦ Ἐρυθροῦ Σταυροῦ, ὅπως ἐπιβάλλουν οἱ
 "κανονισμοί καί αἱ Διεθνεῖς συμβάσεις. Αἰφνης ἕνας δυνατός βόμβος
 "ἀκούστηκε τόσο κοντά μας πού νομίζω πώς δέν θά τόν ξεχάσω ποτέ.
 "Ταυτοχρόνως ἕνας δαιμονιώδης κρότος συνεκλόνησε τό σκάφος ὁλό-
 "κληρο σάν νά τοῦ ἐτράβηξε μιὰ τιτάνειος δύναμις τήν καρένα.
 "Εἶχαν ἀρχίσει νά ἐκρήγνυνται βόμβες στήν πλώρη καί στό ὑπ'ἀριθ.
 "Ι κύτος, πού εἶχε διασκευασθῇ σέ θάλαμο ἀσθενῶν. Τό σκάφος ἐπί
 "τινα δευτερόλεπτα ἐσεῖετο ὁλόκληρο κι'ἐκεῖτα ἔνοιωσα ὅτι ἔγειρε
 "πολύ πρὸς τὰ ἔμπρός, τόσο πού ἡ πλώρη του νά βυθισθῇ τοῦλάχιστον
 "τρία πόδια. Εἶχα τήν ψυχραιμία νά βάλω τό ἐργόχειρό μου στήν
 "τσέπη μου, καί φώναξα. Παιδιά μᾶς κτύπησαν.
 "'Ολοι ἦσαν ψυχραῖμοι κι'αὐτό ὀφείλεται ἐν μέρει καί στό ὅτι δέν
 "ἔσβυσαν τά φῶτα. Ὁ ἐχθρός, ἂν καί πολύ καλὰ εἶχε ἀντιληφθῇ ὅτι
 "ἐπρόκειτο περί πλωτοῦ νοσοκομείου, ἀφοῦ ἡ νύκτα ἦταν σελήνοφωτι-
 "στη, ἐν τούτοις δέν ἀπεραιρύνθη, ἀλλ'ἀνελάμβανε νέαν ἐπίθεσι
 "κατά τοῦ ἀκινήτου κλέον στόχου του. Φαίνεται ὅτι ἔπесαν περισσό-
 "τερες ἀπό ἔξ βόμβες. Ἀπό αὐτές οἱ τρεῖς πρῶτες ἐξερράγησαν
 "στήν πλώρη, ἄλλες στόν πρῶτο θάλαμο καί μερινές στή θάλασσα,
 "πολύ κοντά στό μηχανοστάσιο. Ὅλοι κατ'ἀρχάς τρέξαμε κάτω. Στόν
 "δεύτερο θάλαμο ἀνεκαύοντο οἱ ὁκλίται τοῦ νοσοκομείου ΔΡΑΜΑΣ.
 "Μιὰ στεγανή πόρτα ὅλως τυχαίως ἐρμητικώτατα κλεισμένη ἐχώριζε
 "τόν πρῶτο θάλαμο, ὅπου εἶχαν ἐκραγῇ οἱ βόμβες, ἀπό τόν δεύτερο.
 "Τήν ἐπλησίασα κι'ἄκουσα τότε τά νερά τῆς θαλάσσης νά μπαίνουν
 "μέ ὀρμή. Ἀνατρίχιασα γιατί κατάλαβα πώς βουλιάζουμε. Εὐτυχῶς
 "καί στόν πρῶτο θάλαμο δέν ὑπῆρχαν ἀσθενεῖς αὐτῇ τῇ φορᾷ κι'αὐτό
 "μᾶς ἔκανε νά κλείσωμε τήν πόρτα. Ἐτοί τό σκάφος ἐβράδυνε λίγο
 "νά βυθισθῇ. Οἱ δυστυχεῖς νοσοκόμοι στρατιῶται, ἡμίγυμνοι ἐκλαιαν
 "καί μᾶς ἐφώναζαν τρέμοντας. Ἀδελφοῦλες μας, τί συμβαίνει;
 "Δέν εἶναι τίποτε παιδιά, τούς ἐφώναξαμε. Μή φοβᾶσθε. Σηκωθῆτε
 "μόνο νά σῆς βάλουμε τά σωσίβια. Οὔτε ἤξευραν οἱ καϋμένοι πῶς τὰ
 "φοροῦν κι'εἶχαν ἀφήσει στά χέρια μας τήν τύχη τους. Ἀκουγα ὅλων
 "τῶν ἀδελφῶν τίς φωνές νά τούς ἐνθαρρύνουν καί νά τούς βοηθεῖν.



"Ήταν αξιοθαύμαστη ή ψυχραιμία όλων μας. Φορέσαμε σ' όλους
 "τά σωσίβια και τούς βοηθήσαμε ν' ανέβουμ στο κατάστρωμα. 'Εκεί
 "οί άνδρες του πληρώματος, υπό τās διαταγās του Κυβερνήτου ή-
 "γωνίζοντο για τήν πιθανή σωτηρία του πλοίου ή έστω και για
 "τήν έπιβράδυνσι της βυθίσεώς του. Στους θαλάμους οι άδελφές
 "πληγαινούρχοντο διαρκώς βοηθεύσαι τούς ξένους. Όταν όλοι
 "άνέβηκαν στο κατάστρωμα έγώ έσκέφθηκα νά μεταχτῶ μιά στιγμή
 "στην καρτίνα μου για νά πάρω τήν τσάντα μου. Δέν τό έκαμα όμως,
 "άφ' ενός μέν γιατί στή σκάλα που οδηγεί στο καρέ είδα τήν άδελφή
 "της ψυχαγωγίας δίδα ΚΑΤΣΙΜΑΝΔΗ νά μέ περιμένη και μέ περίλυπο
 "ύφος νά μου λέη, ότι δέν υπάρχει κανείς πλέον στους θαλάμους
 "κι' ότι μείναμε τελευταίες, ένφ δέν μās μένουν παρά λίγα λεπτά
 "για νά φύγουμε, άφ' ετέρου δέ, γιατί ήταν άδύνατο νά περάσῃ
 "κανείς διά μέσου των διαδρόμων από τά τζάρια που έσπαζαν
 "διαρκώς κι' από τά έπιπλα που ανακοδογυρίζονταν. Έτσι κιαστήκαμε
 "και οι δυο και φορώντας από ένα σωσίβιον ή κάθε μία τρέξαμε
 "έπάνω. Φοβερή κίνησις επικρατούσε προς όλες τίς διευθύνσεις,
 "ένφ ο Κυβερνήτης έδινε τό παράγγελμα. "Έγκατάλειψις πλοίου"...
 "Έγκατάλειψις πλοίου"...-προσθέτοντας συγχρόνως-"Μά που είναι
 "οί άδελφές;... Ποι είναι λοιπόν οι άδελφές;" Πρωτες αυτές θά
 "έπιβασθοῦν των λέμβων". - Προϊσταμένη, στή βάρκα σου. Δέν έχου-
 "με καιρό". "Όχι του άπαντῶ, θά τρέξω στο κατάστρωμα νά δω τί
 "έγιναν τά κορίτσια μου. Άνησυχῶ. Θέλω νά είμαι βεβαία ότι
 "μῆλκαν όλες στίς βάρκες... Μ' άρπαξε μέ δύναμι από τό χέρι
 "καθώς και τήν άδελφή της ψυχαγωγίας και μās έφερε στο σημείο
 "όπου κατέβαινε ή βάρκα μας, λέγοντας. - Αὐτή εἶνε δική μου
 "δουλειά. Έσεῖς στάς θέσεις σας... Πάντα όταν μās έκαμαν
 "γυμνάσια μās έτόνιζαν ότι μόλις δοθῇ τό σήμα του κινδύνου πρέπει
 "νά τρέξαμε άμέσως στήν καθωρισμένη βάρκα μας, μέ μόνον τό
 "σωσίβιόν μας, χωρίς ν' άργοκορήσῃμε οὔτε λεπτό, γιατί ένδέχεται
 "τό πλοῖον νά βυθισθῇ άμέσως, ή και νά έπανολουθήσῃ έκρηξις
 "λεβήτων. Δέν μπορεί ν' άντιληφθῇ κανείς που και πῶς έχει χτυπηθῇ
 "τό σκάφος γι' αυτό έπρεπε ήδη κάθε άδελφή νά ήταν πρό πολλοῦ
 "στή λέμβο της.



"Εξαφνα καί ἐνῶ οἱ δυό μας ἀγωνιζόμεθα νά κατεβούμε ἀπὸ τὴν βάρκα
 "βλέπουμε μὲ τρόπο τὸ ἀεροπλάνο νά ἐπιστρέφῃ ἐκ νέου καί ἀπὸ
 "πολύ χαμηλὸ ὕψος, καὶ νόμιζε κανεὶς ὅτι τὰ φτερά του θά κτυπήσουν
 "στὰ κατάρτια μας, ν' ἀρχίξῃ νά πολυβολῇ τὸ πλήρωμα, καὶ ἐκιν-
 "δύνευσεν νά χαθῇ καί καὶ ἡγωνίζετο νά σωθῇ. Τὰ μαῦρα του φτερά
 "μᾶς σκίασαν καί οἱ σφαῖρες του καὶ σκληρά κτυποῦσαν τὸ κατάρ-
 "τιον καί τῆς βάρκας, μᾶς διέλυσαν καί μᾶς ἔκαμαν νά τρέχωμε
 "δεξιὰ καί ἀριστερά γιὰ νά κρυφθοῦμε. Ἕνας νοσοκόμος, ὀνόματι
 "ΔΡΑΚΑΚΗΣ κτυπήθηκε ἀπ' αὐτές στοὺς κεφαλὶ καὶ ὅμως εἶχε τὸ θάρρος
 "νά πᾶν ἐπὶ τὴν θάλασσα καί νά κολυμῇ ὥσπου ὑπέκυψε στοὺς τραῦμα
 "του καί ἐπνίγηκε, καί ποιοὺς ξεύρει καί πόσοι ἄλλοι καὶ δὲν
 "τοὺς ἀντελήφθημεν... φοβήθηκα ὅτι δὲν θά ἔβγαινα ὠρισμένως
 "γερὴ ἀπ' αὐτὴ τὴν ἱστορία, ἀλλ' εἶχαμε ὅμως ὅλες τύχη. Ὅταν τὸ
 "ἀεροπλάνο ἀπεμακρύνθη λίγο, ὅσες βάρκες εἶχαν μείνει, ἀρχισαν
 "πάλιν νά κατεβαίνουν ἀπ' τὰ καπόνια ἐπὶ τὴν θάλασσα. Πηδήσαμε καί
 "μεῖς ἐπὶ τὴν πρώτη καὶ βρήκαμε μπροστά μας καὶ αὐτὴ ἦταν καὶ εἶχε
 "ὀρίσθαι γιὰ ὅλες τίς προΐσταμένες ἀρχές τοῦ πλοίου, δηλαδὴ τὸν
 "Κυβερνήτη, τὸν Διευθυντὴν τοῦ νοσοκομείου, τὸν αἰ. Μηχανικόν,
 "τὴν προΐσταμένη τῶν ἀδελφῶν, τῆς ψυχαγωγίας, τὸν ἀρχιθαλαμῆ-
 "κόλο κλπ. Οἱ βάρκες ἦσαν ἐν ὄλῳ ἔξ καί κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον
 "ὅλο τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους εἶχε τὴν θέσιν του. Εἶχαμε ὅμως
 "καί τοὺς ξένους καὶ ἔπρεπε νά φροντίσωμεν καί γι' αὐτούς.
 "Γι' αὐτὸ ὁ ἴδιος ὁ Κυβερνήτης μὲ τοὺς ναῦτες πετοῦσαν ἀπ' τὸ
 "κατάστρωμα ἐπὶ τὴν θάλασσα τῆς σχεδίας καί τὰ σωσίβια, ὥστε ἂν
 "κανένας δὲν προλάβανε νά μπῇ σὲ βάρκα ἢ ἔπρεπε γιὰ τὸν ἕνα
 "ἢ τὸν ἄλλον λόγο ἐπὶ τὴν θάλασσα ν' ἀρπαχθῇ ἀπὸ κανένα ἀπ' αὐτά
 "καί νά συγκρατηθῇ ἐπὶ τὴν ἐπιφάνεια. Δυστυχῶς τὸ ρεῦμα ἦταν
 "τόσου δυνατό καὶ παρέσυρε τὸ πᾶν, καί ἔτσι ἔβλεπε κανεὶς πολὺ
 "κόσμον νά βρίσκεται ἐπὶ τὴν θάλασσα καί νά κολυμᾷ μὲ ἀπόγνωσι.
 "Μιὰ ἀδελφὴ τοῦ νοσοκομείου ΔΡΑΜΑΣ, ἡμίγυμνη ἦταν κρεμασμένη
 "ἐπὶ τὴν ἀνερρόσκαλα καί ἐκλαιγε, καλοῦσα σὲ βοήθεια, ἐνῶ οἱ βάρκες
 "ἀπεμακρύνοντο κατὰ μεστες ἀπὸ κόσμον, χωρὶς νά μποροῦν νά παρα-
 "λάβουν ὅλους καὶ ἦσαν ἀπάνω στοὺς σκάφος. Ἐπὶ τὴν θάλασσα τῇ στιγμῇ



"ἐκείνη εἶχε κέσει καί ἡ τελευταία βάρκα, ἀλλά λόγω τῆς θέσεώς
 "τῆς, προσεθαλασσώθη πολύ κοντά στόν κρουνοῦ τοῦ λεβητοστασίου,
 "ἀπό τόν ὁποῖον ἔτρεχαν νερά. Τά νερά αὐτά, ἐκτονωθέντα γιά
 "μιά στιγμή μέ δύναμη ἀπό τό λεβητοστάσιον τήν ἐγέμισαν κατά
 "τό ἥμισυ νερά καί τήν ἐρύθισαν κατά τό ἥμισυ. Οἱ ἄνδρες προσεκά-
 "θησαν νά τήν ξεβουλιάξουν, ἀλλά δυστυχῶς αὐτή ἦτο διάτρητος ἀπό
 "τῆς σφαῖρας τοῦ πολυβόλου καί ἐρυθίσθη ἐκ νέου, γιὰτί δέν ἦτο
 "δυνατόν νά πιαστοῦν τά νερά τῆς. Καί σ' αὐτή τήν μισοβυθισμένη
 "βάρκα ἐκεβιβάσθησαν ἄνδρες τοῦ πληρώματος, ὁ ὑποδιευθυντής τοῦ
 "νοσοκομείου καί ἀρκετές ἀδελφές. Ἐπάνω στό σκάφος ἦσαν ἀκόμη
 "τήν ὥρα ἐκείνην δύο ἀδελφές καὶ ἄνῃνον στήν βάρκα αὐτή, μερικοί
 "ναῦται καί ὁ Κυβερνήτης, ὁ ὁποῖος προσεπάθει μέ τόν ἀσυρματιστήν
 "νά δώσουν σῆμα τοῦ κινδύνου. Δυστυχῶς ὁ ἀσύρματος εἶχε βληθῇ ἐκ
 "τῶν πρώτων καί δέν λειτουργοῦσε. Ἡ ἀπελπισία μας ὑπῆρξεν μεγάλη.
 "ὅταν εἶδαμε, ὅτι δέν ὑπάρχει πλέον καμμιά ἐλπίς νά εἰδοποιήσωμεν
 "τόν ἄλλον κόσμον, γιά τήν τύχη καὶ μᾶς βρῆκε, ἐνῶ τό σκάφος
 "ὅλον ἐρυθίζετο. Τελευταῖος ὅλων ἐγκατέλειψε τό σκάφος ὁ
 "Κυβερνήτης, ὅπως προηγουμένως ἐβεβαιώθη ὅτι δέν ὑπῆρχε κανείς
 "ἐκ' αὐτοῦ καί ἐκεβιβάσθη τῆς ἡμιβυθισμένης βάρκας. Ἀδελφαί καί
 "ἄνδρες ἄρχισαν τότε νά κωπηλατοῦν γρήγορα, γιά νά ἀπομακρυνθοῦν
 "τοῦ πλοίου, τό ὁποῖον βυθιζόμενον ἐδημιούργει τόν κίνδυνον νά
 "τούς παρασύρῃ μέ τήν δίνη του. Τραγικά σιγνά ἐξετυλίχθησαν
 "στό μέρος αὐτό τῆς τελευταίας βάρκας. Τό κρῦο ἦταν δριμύτατο
 "καί ἡ νύχτα εἶχε ἀπλώσει πρὸ πολλοῦ τό μαῦρο τῆς πέλλο.
 "Τοῦλάχιστον εἴκοσι ἄνθρωποι εὑρέθησαν στή θάλασσα ἀπροστάτευτοι.
 "Ὁ Κυβερνήτης ἐπρότεινε νά ριφθοῦν στή θάλασσα ὅσοι μποροῦσαν
 "νά κολυμπήσουν, γιά νά μείνῃ ἡ βάρκα ὅσο τό δυνατόν περισσότερο
 "ἐπί τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης μέ τούς πολίτας καί πᾶς ἀδελφός
 "τῆς ΔΡΑΜΑΣ, καὶ δέν ἤξευραν νά κολυμποῦν. Πρῶτος ἔδωσε τό παρά-
 "δειγμα αὐτός ὁ Κυβερνήτης καί ριφθεὶς στή θάλασσα ἄρχισε νά
 "κολυμπᾷ. Τόν ἠκολούθησε ἡ ἀδελφή ΤΖΩΡΤΖΗ, ὁ ὑποδιευθυντής τοῦ
 "Νοσοκομείου κ. ΣΠΙΝΕΛΗΣ καί ἀρκετοὶ ἄλλοι. Οἱ δύο πρῶτοι
 "ἐκολυμπήσαν πρὸς ὕλας τὰς διευθύνσεις καί βοήθησαν τούς



"ναυαγούς οδηγούντες άλλους προς την ήμιβυθισμένην βάρκα κι
 "άλλους προς τίς σχεδίες. Πολλοί κουρασμένοι και μη δυνάμενοι
 "νά κολυμπήσουν πλέον υπέκυπταν εις τό μοιραίο ή επνίγοντο
 "παρασυρόμενοι από τά κύματα. Μεταξύ αυτών συγκατελέγετο και
 "ό Διευθυντής του Νοσοκομείου ΣΠΙΝΕΛΗΣ, καθώς και ό διαχειριστής
 "του νοσοκομείου ΔΡΑΜΑΣ Συνταγματάρχης ΔΑΠΑΡΟΠΟΥΛΟΣ. 'Ο Κυβερνή-
 "της ΜΕΛΕΤΟΠΟΥΛΟΣ, αφού σάν καλός στρατιώτης και ναύτης έβοήθησε
 "τούς πάντας άρχισε νά κολυμπά προς την διευθύνσιν του σκάφους,
 "μέ τόν σκοπόν ν' ανέβη επ' αυτού. 'Η αδελφή ΤΖΩΡΤΖΗ βλέπущα τόν
 "κίνδυνον του τόν άπειλούσε, άρχισε νά τόν παρακαλή νά μεταβάλλη
 "γνώμη και νά γυρίσουν μαζί στη βάρκα. Δέν κατώρθωσε όμως νά
 "τόν πείση, και ένφ και οι δύο μαζί έκολουπούσαν προς τό ήμι-
 "βυθισμένο σκάφος, ό δυστυχής Κυβερνήτης αισθανόμενος τάς
 "δυνάμεις του νά τόν εγκαταλείβουν επρότεινε στην αδελφή ΤΖΩΡΤΖΗ
 "νά επιστρέψη και νά σωθη αυτή, για νά είναι έτσι τελείως
 "ήσυχος και εύτυχής ότι έσωσε τούς περισσότερους. Σε λίγες όμως
 "στιγμές ένφ ό Κυβερνήτης εξακολουθούσε νά προχωρή προς τό
 "σκάφος και ή αδελφή ΤΖΩΡΤΖΗ νά τόν παρακολουθη και νά τόν
 "παρακαλή νά επιστρέψη, ή τελευταία άκουσε κλάϊ της κάτι σάν
 "ρόγχο. 'Ενέτεινε τότε τάς δυνάμεις της και έπλησίασε πολύ
 "κοντά τόν Κυβερνήτην, όποτε και άντελήφθη ότι είχε χάσει τάς
 "αίσθήσεις του κι' ότι παρούρετο από τό ρεύμα, τυλιγμένος στο
 "σωσίβιόν του. Τόν άρπαξε τότε από τό χέρι και προσεπάθησε νά
 "τόν τραβήξη προς την στεριά. 'Αλλ' ήταν πιά νεκρός. Προφανώς
 "είχε πάθη συγκοπή της καρδιάς, λόγω του φοβερού ψύχους και
 "πολλών συγκινήσεων. 'Εν τφ μεταξύ αι υπόλοιποι λέμβοι γεμάτες
 "από ναυαγούς ήρχισαν νά πλέουν προς την 'ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ της ΕΥΒΟΙΑΣ.
 "Τό πλοος των υπήρξεν κοπιώδης και πολύ δύσκολος αφ' ενός μέν
 "γιατί είχαν εισρεύσει άφθονα νερά σ' αυτές, αφ' ετέρου δέ γιατί
 "τό ρεύμα της θαλάσσης, που σέ κείνη την περιοχή είναι αρκετά
 "ίσχυρό τάς παρέσυρε. Και ή στεριά απέιχε πολλά μίλλια.
 "Σ' αυτό τό διάστημα μέσα στής βάρκες διεδραματίσθησαν σκηνές
 "αφθάστου ήρωϊσμοφ. 'Η αδελφές διαρκώς βοηθούσαν τούς όπλίτας



"καί τας ἀδελφάς τῆς ΔΡΑΜΑΣ, καὶ ἦσαν σέ ἀξιοθρήνητη κατάστασιν.
 "Μερικὲς εἶχαν καταληφθῇ ἀπὸ ὑστερισμοῦ καὶ λιποθυμίας καὶ αὐτό,
 "ἐνθ' τὰ νερά ἐμπαιναν διαρκῶς στῆς βάρκες καὶ τὰς ἐβύθιζαν.
 "Ἀπὸ ὥρα σέ ὥρα ἐπεριμέναμε νά βουλιάξουν, ἀλλὰ μὲ τὴν μεγαλύ-
 "τερη ψυχραιμία βοηθοῦσαμε διαρκῶς κωπηλατούσαμε, ἐβγάξαμε νερά
 "μέτ' ἀκουσίᾳ μας καὶ τὰ πηλίκια τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ἀγωνιζό-
 "μεθα ὅλοι καὶ ὅλες νά τίς κρατήσωμε μὲ κάθε θυσία στὴν ἐπιφά-
 "νεια. "Ὅσες ξεύραμε κολύμπι εἶχαμε τὴν κατηγορίαν ὅτι θά γλυτώ-
 "ναμε ἂν θά ἐβούλιαζαν οἱ βάρκες μας. Εἶχαμε ὅμως τοὺς ἰατροὺς
 "καὶ τίς ἀδελφές ἀπὸ τὴν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ καὶ δὲν ἤξευραν κολύμπι.
 "Αὐτῶν ἡ τραγωδία ἦταν μεγάλη. Εἶχαν ἀφήσει ἐντελῶς στὰ χέρια
 "μας τὴν τύχην των. "Ἐτσι μὲ σωληρὲς προσκάρθεις, βουτηγμένες
 "ὡς τὴν μέση στό φοβερό παγωμένο νερό καὶ ὕστερα ἀπὸ πολλῶν
 "ὥρων ἀγωνία κατωρθώσαμε στάς 0330, νά βγοῦμε σέ κάποια ἀκτὴ
 "τῆς ΕΥΒΟΙΑΣ, κοντὰ στὸν ΚΑΒΟ-ΝΤΟΡΟ. Τὸ φεγγάρι εἶχε ἐντελῶς
 "κρυφθῇ, ἡ θάλασσα ἄρχισε νά ἀγριεύῃ πολὺ καὶ νά μᾶς χωρίζῃ ἀπὸ
 "τὸ ἀγαπημένο μας καράβι καὶ παρασυρόμενο ἀπὸ τὸ ρεῦμα εἶχε
 "ἀπομακρυνθῇ πολὺ, ὅπου τέλος ἐβυθίσθηκε, παρασύροντας στὸν
 "βυθὸ τῆς θάλασσας καὶ 16 ἄνδρας τοῦ πληρώματος καὶ εἶχαν τὴν
 "ἀτυχία τὴν ὥρα τοῦ βομβαρδισμοῦ νά ἀναπαύονται στῆς κουκέττες
 "των, στό διαμέρισμα τῆς πλώρας. Οἱ βόμβες ἐξεράγησαν ἐκεῖ
 "πλησίον καὶ οἱ δυστυχεῖς ζωντανοὶ ἤ καὶ νεκροί, παρεσύρθησαν,
 "χωρὶς νά προλάβῃ κανεὶς νά τοὺς δώσῃ βοήθεια. Κανεὶς ἀπ' αὐτοὺς
 "στό διάστημα καὶ ἐγένετο ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου δὲν ἐφάνηκε
 "στό κατάστρωμα, πρᾶγμα καὶ σημαίνει ὅτι ὅλοι εὗρηκαν οἰκτρό
 "θάνατο ἀπὸ τὴν δολοφονικὴν βόμβα τοῦ κακοῦ ἐπιδρομέα. Ἀπὸ τὴν
 "ἀκτὴν καὶ βγήκαμε προχωρήσαμε λίγους βράχους καὶ διακρίναμε,
 "στό ἀμυδρὸ φῶς τοῦ φεγγαριοῦ, μερικά σπήτια νά λευκάξουν στὴ
 "ἀκτὴ. Ἦταν τὸ χωριὸ ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ πρὸς τὸ ὅποιον καὶ κατευθυνθήκα-
 "με. Ἀπὸ τὴν ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ μερικοὶ ἀπὸ τοὺς ἄνδρας ἀνέβηκαν σ' ἓνα
 "ἀπόκρημνο βράχο, στὴν κορυφὴν τοῦ ὁποίου ὑπῆρχε τηλεφωνικὸ
 "κέντρον καὶ ἐπικοινωνήσαν μετὰ τοῦ Γενικοῦ Στρατηγεῖου καὶ τοῦ
 "Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου, ἀναφέροντες τὰ τῆς καταβύθισεως τοῦ
 "σκάφους.



"Επίσης ἐτηλεφώνησαν στήν ΚΑΡΥΣΤΟ καί ἐξήτησαν νά σταλοῦν
 "πλοίαρια γιά νά διερευνηθῇ ἡ περιοχὴ τοῦ ναυαγίου. Μερικοί
 "ἀπό τοὺς ναυτικούς, ὅπως ὁ ὑποπλοίαρχος κ.ΚΟΥΦΟΠΑΝΤΕΛΗΣ, ὁ
 "ὕπλονόμος καί ὁ ἀσυρματιστὴς παρέλαβον τὰς λέμβους τοῦ πλωτοῦ
 "νοσοκομείου καί ἐπέστρεψαν στὸν τόπον τοῦ ναυαγίου. Ἐν τῷ
 "μεταξὺ ἐμεῖς μετρούσαμε τὰς λέμβους καὶ ἔφθαναν στήν ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ
 "καί εἶδαν ὅτι μία ἀπ' αὐτές, μέ πολλοὺς ναυαγούς, δέν εἶχεν
 "ἔλθῃ. Ἡ ἀγωνία μας τότε ὑπῆρξε μεγάλη καί ἐνῶ ὅλοι μας
 "ἐπρέμαμε ἀπὸ τὸ κρῖο καί προσπαθοῦσαμε νά ξεσταθοῦμε καί νά
 "στεγνώσουμε κυττούσαμε μέ ἀγωνία τὴν θάλασσα μήπως φανῇ ἡ
 "χαμένη βάρκα. Ἐγὼ εἰδικῶς, ἡ δὲς ΚΑΤΣΙΜΑΝΔΡΗ καί ὁ ἀρχιθα-
 "λαμηπόλος, ἀνυπόδητοι καί βρερμένοι ἐτρέμαμε κυριολεκτικῶς
 "ἀπὸ τὸ κρῖο καί ἐπεριμέναμε ζαρωμένοι πίσω ἀπὸ ἓνα βράχο νά
 "ἴδοῦμε τὴν βάρκα νά γυρίξῃ. Ἡ ὥρα περνοῦσε καί δέν ἐφαίνετο
 "ἀπολύτως τίποτε. Τὸ καράβι μας εἶχε κιὰ ἐντελῶς χαθεῖ καί οἱ
 "ὁδηγοὶ τῶν δύο ἄλλων λέμβων, ὁ ὑποπλοίαρχος καί ὁ ὕπλονόμος
 "κοί εἶχαν πᾶσι γιά νά ψάξουν, χάσαντες τελείως τὸν προσανατο-
 "λισμὸ τους, δέν κατῴρθωσαν νά φθάσουν στὸν τόπο ὅπου εἶχαμε
 "ἀφήσει γιά τελευταία φορά τὴν βάρκα αὐτὴ καί γύρισαν ἄπρακτοι.
 "Ὅπως ἐμάθαμε κατόπιν ἡ ἀγωνία καί τὸ δράμα τῶν δυστυχῶν
 "ναυαγῶν καὶ ἐπέβαιναν τῆς βάρκας αὐτῆς ὀλονέν καί ἐμεγάλωνε.
 "Παρασυρόμενοι ἀπὸ τὸ ρεῖμα καί ἡμιβυθισμένοι στὸ νερὸ ἐβλεπαν
 "τίς ὥρες νά περνοῦν χωρὶς νά διακρίνεται πούθενά ἡ ξηρά. Τὰ
 "εἶχαν σχεδὸν χαμένα. Ἄλλοι τραγουδοῦσαν, ἄλλοι ἐκλαιγαν,
 "βυθισμένοι ὡς τὸ λαιμὸ μέσ' τὰ νερά καί μερικοὶ ἀπ' αὐτοὺς
 "ἐπάγωναν καί ἐνοιῶθαν τὴν καρδιά τους νά παραλύῃ. Μία ἀδελφὴ
 "τοῦ νοσοκομείου ΔΡΑΜΑΣ, ἡ δὲς ΕΥΦΡΑΙΜΙΔΟΥ, εἶχε χάσει ἐντελῶς
 "τὰς αἰσθήσεις της καί αἱ προσπάθειες τῶν ἄλλων, ὅπως τὴν
 "ἐπαναφέρουν στὰς αἰσθήσεις της καί τῆς δώσουν κουράγιον δέν
 "ἀπέδιδαν κανένα ἀποτέλεσμα. Ἡ βάρκα ἐν τῷ μεταξὺ εἶχε γεμίσει
 "ἐντελῶς ἀπὸ τὰ νερά καί τὰ κύματα, καθὼς περνοῦσαν, ζητοῦσαν
 "νά παρασύρουν ἄνδρες καί γυναῖκες καὶ ἐπέβαιναν αὐτῆς.
 "Συγκεκρατοῦντο ὅμως ὅσοι εἶχαν τὰς αἰσθήσεις τῶν ἀπὸ τοὺς



"πάγκους καί τίς κουραστές της καί έτσι κατώρθωσαν νά κρατηθοῦν
 "ἀκόμη ἐπ' αὐτῆς. Μερικῆς συνεκράτουν καί τήν ἀναίσθητον δίδα
 "ΕΥΦΡΑΙΜΙΔΟΥ ὡς καί ἡ κούρασις καί ὁ κίνδυνος καί γι' αὐτές τίς
 "ἴδιες κατέστη ἀμεσώτατος. Τότε χωρίς νά μποροῦν νά κάνουν ἄλλο
 "ἔψαλλαν μερικά ἐκκλησιαστικά τροπάρια καί μέ κλάματα στά μάτια
 "τήν ἄφησαν καί ἔνα κῆμα τήν παρέσυρε. Μόνον αἱ ἀδελφαί ΚΤΕΝΑ
 "καί ΤΖΩΡΤΖΗ δέν εἶχαν χάσει τήν ψυχραιμίαν τους καί τραγουδοῦσαν
 "προσπαθοῦσαι νά ἐνθαρρύνουν καί τοὺς ἄλλους.
 "Στάς 6 τό πρωῒ ἐφάνηκαν μερικά πλοιάρια νά ἐρευνοῦν τήν περιοχὴν
 "Εἶχαν ἔλθῃ ἀπὸ τήν ΚΑΡΥΣΤΟΝ κατόπιν τῆς τηλεφωνικῆς εἰδοποιήσε-
 "ως ἀπὸ τήν ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ καί ἔψαχναν χωρίς νά διακρίνουν τήν ἡμι-
 "βυθισμένη βάρκα γιατί ἔψαχναν πρὸς τό μέρος ὅπου εἶχε κτυπηθῇ
 "τό σκάφος καί ἀπ' τό ὅπου τὰ ρεύματα εἶχαν ἀπομακρύνῃ τοὺς
 "ναυαγούς. Ἀπὸ τήν βάρκα ὅμως ἡ ἀδελφή ΤΖΩΡΤΖΗ ἀκουσε τόν κρότο
 "τῶν ἐξατρίσεων τῶν βενζινοπλοίων καί ἄρχισε νά καλῇ εἰς βοήθειαν
 "ταυτοχρόνως ἐσήκωσε ἓνα κομμάτι σκασμένου κουκιῦ, στήν ἄκρῃ
 "τοῦ ὁποιοῦ ἀνῆρτησεν ἓνα κομμάτι ἀπὸ τήν ἄσπρη της κοδιά, ἀλλά
 "ἀπὸ τό βενζινόπλοιο πάλιν δέν τοὺς διέκριναν. Αὐτοὶ κατηυθύνον-
 "το πρὸς τήν ἀντίθετον διεύθυνσιν ὡς καί τέλος ἔκαυσε νά ἀκούεται
 "καί ὁ κρότος ἀκόμη τῆς μηχανῆς τοῦ σκάφους των. Ἔτσι οἱ
 "δυστυχεῖς ναυαγί εἴμειναν νά παλαίουν ἀκόμη μέ τόν θάνατον.
 "Εἶχαν σχεδόν χάσει κάθε ἐλπίδα, καί ἐνόμιζαν ὡς εἶναι ἐντελῶς
 "χαμένοι, ὅταν περί ὥραν 8.30 π.μ. τῆς 12 Ἀπριλίου, ἡμέραν
 "Σάββατον, ἐφάνηκε στό βάθος τῆς θαλάσσης ἓνα σκάφος μέ μαύρη
 "σιλουέτα, νά κατευθύνεται ὀλοταχῶς πρὸς τόν τόπο τοῦ ναυαγίου.
 "Ἦταν τό ἀντιτορπιλικό "ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ" καί ἤρχετο
 "πρὸς παροχὴν βοήθειας. Τό ἀντιτορπιλικό περισυνέλεξε πρῶτα
 "τοὺς ἐπιζῶντας ναυαγούς τῆς ἡμιβυθισμένης βάρκας καί τὰ πτώματα
 "τοῦ Κυβερνήτου καί τοῦ διαχειριστοῦ τοῦ νοσοκομείου ΔΡΑΜΑΣ καί
 "ἔπειτα ἐπλησίασε στήν ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ καί παρέλαβε ὅσους ἀπὸ μᾶς
 "ἠθέλαμε νά συνεχίσουμε τό ταξίδι μας στόν ΠΕΙΡΑΙΑ διὰ θαλάσσης.
 "Οἱ ἄλλοι καί πρὸ παντός ἐκεῖνοι καί δέν ἦσαν συνηθισμένοι στή
 "θάλασσα ἀπεφάσισαν νά κατευθυνθοῦν ἀπὸ τήν ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ στή ΚΑΡΥΣΤΟ



"καί ἀπόρρέκει νά συνεχίσουν τό ταξίδι διὰ ξηρᾶς πάλιν.

"Μεταξύ ἐκείνων καὶ ἐπέβησαν τοῦ σκάφους ἦρουν καί ἐγώ καί ἡ

"χαρά μου ἦταν ἀπερίγραπτη ὅταν ἀντίκρισα τὰς δύο συναδέλφους

"μου, καὶ ἐκί τόσας ὥρας τὰς θεωροῦσα ὡς ἀπώλεσθείσας. Τὴν

"ἴδια χαρὰ ἐδοκίμασαν καί οἱ ἄλλοι ὅταν ἀντίκρισαν ἐκί τοῦ

"ἀντιτορπιλλικοῦ τὰ διασωθέντα ἐκ τοῦ πελάγους πρόσωπα. Αἱ

"δύο ἀδελφές ἦσαν ξαπλωμένες στό κρεβάτι τῶν ναυτῶν καί ἐδέ-

"χοντο τίς πρῶτες βοήθειες γιὰ νά συνέλθουν ἀπὸ τὴν ψῆξιν καί

"νά βγάλουν τὸ νερό καὶ εἶχαν πιεῖ. Ἀναζητήσαμεν καί τοὺς

"ἄλλους, ἀλλὰ δέν τοὺς βρήκαμε πουθενά. Καταλάβαμε τότε πὺς ἡ

"θάλασσα τοὺς εἶχε καταπιεῖ, δοξάσαμε ὅμως τὸ ΘΕΟ καὶ ἔσωσε

"τοὺς ἄλλους. Ἦταν ἡ ὥρα 11.30 πρωῒνῃ πλέον καὶ τὸ ἀντιτορπιλικὸ

"ἐξεκίνησε γιὰ τὰ ΜΕΓΑΡΑ. Δέν εἶχαμε πολὺ ἀπομακρυνθῇ, καί νέο

"ἐχθρικό ἀεροπλάνο ἐνεφανίσθη καί προσκαθοῦσε νά κτυπήσῃ τὸ

"σκάφος. Τὸ ἀντιτορπιλικὸ ἀκήντησε μὲ τὰ ἀντιαεροκορικά του

"τηλεβόλα καί ἐλίσσόμενον ἀπέφυγε τὴν ἐπίθεσιν. Τρεῖς συναγερμούς

"εἶχαμε μέχρις ὅτου φθάσαμε στὰ ΜΕΓΑΡΑ καί τρέχαμε μὲ ταχύτητα

"25 μιλίων διαγράφοντες ἐλιγμούς, γιὰ νά σωθοῦμε. Τὰ ἀντιαερο-

"κορικά τοῦ "ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ" ἔβαλον συνεχῶς, ἡμεῖς δὲ ἀρχίσαμε

"νά πιστεύουμε ὅτι δέν ἦταν τυχερό νά κατήσκαμε στὴν ξηρὰ γιὰτί

"οἱ Γερμανοὶ εἶχαν ὁκωσθήκατε ὀρκισθῇ νά μᾶς ἐξοντώσουν ὅλους.

"Δέν τὰ κατάφεραν ὅμως γιὰτί στὰς 4.30 φθάσαμε τέλος στὰ

"ΜΕΓΑΡΑ. Ἐκί τοῦ ἀντιτορπιλλικοῦ εἶχαν ἐπιβιβασθῇ περὶ τοὺς

"70 ἄνδρες καί γυναῖκες. Οἱ ὑπόλοιποι ἐκ τῶν διασωθέντων εἰς

"τὴν ΛΜΥΤΑΛΛΙΑ ἡμίγυμνοι καί ταλαιπωρημένοι ἠκολούθησαν, ὅπως

"προαναφέραμε τὴν διὰ ξηρᾶς ὁδὸν φοβούμενοι ν' ἀποδυθοῦν εἰς

"νέας περιπετείας διὰ τὸ ἀπὸ θαλάσσης νέου ταξιδίου. Καί αὐτοὶ

"ἦσαν ὡς ἐκί τὸ πλεῖστον ἄνδρες καί ἀδελφαί ἐκ ΔΡΑΜΑΣ.

"Ἐντὸς τοῦ ἀντιτορπιλλικοῦ μᾶς παρεσχέθη πᾶσα δυνατὴ περιποίηση

"καί εἰς πολλοὺς ἐκ τῶν ναυαγῶν καθὼς καί εἰς τὰς ἀδελφὰς ἐδό-

"θησαν καί ἐνδύματα. Ὅλο ὅμως αὐτὸ τὸ μεγάλο δῶμα κι' αὐτὴ ἡ

"συγίνησις θὰ περνοῦσε σ' ἓν μιά... εὐχάριστη πολεμικὴ περιπέτεια

"ἂν δέν ἐχάναμε τοὺς ἀνθρώπους μὲ τοὺς ὁπίους ἐκί τρεῖς καί



"πλέον μῆνας εἶχαμε συνδεθῆ....τὸ ἀγαπημένο μας καράβι....καὶ τὸν ἡρωϊκὸν μας καπετάνιο.....".-

3.- Εἰς τὴν ἐκθεσὶν τοῦ Β' ὁ Ὑποναύαρχος ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ ἀναφέρει εἰς τὴν ὑπ'ἀριθ. 18 παράγραφον τῆς:

"Ἡδὴ εἶχε βυθισθῆ ἐν νυχτὶ τὸ πλωτὸν Νοσοκομεῖον "ΑΤΤΙΚΗ" παρὰ τὸν ΚΑΦΗΡΕΑ μὲ πολλὰ θύματα μεταξὺ τῶν ὁποίων ὁ Κυβερνήτης ἑφεδρος Πλοίαρχος ΜΕΛΕΤΟΠΟΥΛΟΣ, θυσιασθεὶς πρὸς διάσωσιν τῶν ἐπιβαρῶν του. Τοὺς ναυαγούς, πολυβοληθέντας καὶ ἐντὺς τῆς θαλάσσης ἀκόμη, περισυνέ- λεξαν ὁ "ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ" ὅστις καὶ αὐτὸς ἐβορβαρδίσθη καὶ ἐπολυβολή- θη.".-

4.- Σχετικὰ ἐξ ἄλλου πρὸς τὸν παράνομον βορβαρδισμόν καὶ τὴν βύθισιν τοῦ πλωτοῦ Νοσοκομείου ΑΤΤΙΚΗ, εἶναι καὶ τὰ κατωτέρω σήματα:

α) Τὸ Ω.Π. 0348 τῆς 12/4 τοῦ Α.Σ. πρὸς ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΝ, ὅπερ περι- λαμβάνεται ὡς ὑπ'ἀριθ. 9 προσηρτημένον σῆμα εἰς ἐκθεσιν Β' τοῦ Ὑπο- ναύαρχου ΚΑΒΒΑΔΙΑ.

"Πλευσάτε ἀμέσως ὀλοταχῶς ΚΑΒΟ ΝΤΟΥΡΟ πρὸς παροχὴν βοήθειας πλωτοῦ Νοσοκομείου ΑΤΤΙΚΗ, ἥτερος βυθίζεται κατόπιν βορβαρδισμού//

β) Τὸ Ω.Π. 0700 τῆς 12/4 τοῦ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ πρὸς Γ.Ε.Ν./Γ, ὅπερ περι- λαμβάνεται ὡς ὑπ'ἀριθ. 11 προσηρτημένον σῆμα, εἰς ἰδίαν ἐκθεσιν:

"Κατὰ τελευταίας πληροφορίας ΑΤΤΙΚΗ βυθίζεται παρὰ τὸν ΚΑΦΗΡΕΑ//πε- ρὶ τὰ 16 μίλ. βορείως, βορείων ἀκτῶν ΑΝΔΡΟΥ//Ἐκ τῶν ἐπιβαινόντων ἐλ- λείπουν περὶ τοὺς 50. Ὑπόλοιποι ἀπεβίβάσθησαν περιοχὴν ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ Νοτιανατολικῶν ἀκτῶν ΕΥΒΟΙΑΣ περὶ τὸ μέσον μεταξύ φάρων ΝΤΟΥΡΟΥ καὶ "ΜΑΝΤΗΛΙ".-

γ) Τὸ Ω.Π. 1130 ~~πρὸς Α.Σ.~~ τῆς 12/4 τοῦ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ πρὸς Α.Σ., ὅπερ περιλαμβάνεται ὡς ὑπ'ἀριθ. 13 προσηρτημένον σῆμα εἰς ἰδίαν ἐκθεσιν:

"Σύνολον ναυαγῶν 63 ἐκ ξηρᾶς καὶ θαλάσσης...νεκρὸς ΜΕΛΕΤΟΠΟΥΛΟΣ Ταγ- ματάρχης. Ἐπανακλέω. Παρακαλῶ διατάξατε τόπον ἀποβιβάσεως ναυαγῶν. Προτείνω Βουλιαγμένην.

8) Τό Ο.Π. 1912 της 12/4 τοῦ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ πρὸς Α.Σ., ὅπερ περιλαμβάνεται ὡς ὑπ'ἀριθ. 14 προσηρητημένον σῆμα εἰς ἰδίαν ἐκθεσιν.

"Αναφέρω περί 0445 ἐν πλῶ Νοτίως ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ προσεβλήθη ἀνεκί-
"τυχῶς ἀπὸ ἀέρος τρίς διὰ βομβῶν καὶ πολλάκις διὰ πολυβόλου///

ΨΥΡΜΑΤΟΣ

Β' ΕΚΛΟΓΙΣ

ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ

Αριθμός: 1. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ: 1. ΕΚΔΟΣΗ: 1. ΤΙΜΗ: 100000

ΚΥΡΙΑΚΗ 13 'Απριλίου

ΤΙΜΗ: 100000

ΥΣΤΑΤΗ ΣΤΙΓΜΗ

ΚΑΤΕΒΥΘΙΣΘΗ ΤΟ ΠΛΩΤΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ ΑΤΤΙΚΗ ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΒΟΜΒΑΡΔΙΣΜΟΥ ΜΕΤΕΦΕΡΕ ΙΑΤΡΟΥΣ ΕΚ ΚΑΒΑΛΛΑΣ ΒΟΜΒΑΙ ΚΑΙ ΠΟΛΥΒΟΛΙΣΜΟΣ ΑΠΑΙΣΙΟΝ ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΟΥ ΕΧΘΡΟΥ

Τηλεγραφεύοντες εκ Καρυστού, ότι παρά των φανέντων 'Αντιτορπιλικών, καταβύθισαν το πλωτόν νοσοκομείον 'Αττικής, την 23.30, ενώ έπλεε προς Καφηρέα, προερχόμενον εξ 'Ανατολικής Μακεδονίας και έφερον αξιωματικούς, ιατρούς, αξιωματικούς και Καβάλλας.

Το πλωτόν νοσοκομείον, κατά την 23.30, ενώ έπλεε προς Καφηρέα, προερχόμενον εξ 'Ανατολικής Μακεδονίας και έφερον αξιωματικούς, ιατρούς, αξιωματικούς και Καβάλλας.

ΟΙ ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΚΑΤΕΒΥΘΙΖΑΝ ΤΟ ΠΛΩΤΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ ΜΑΣ «ΑΤΤΙΚΗ» ΟΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ ΑΥΤΟΥ ΔΙΕΣΘΕΙΞΑΝ ΥΦ' ΕΝΟΣ ΑΝΤΙΤΟΡΠΙΛΙΚΟΥ ΜΑΣ

Τηλεγραφεύοντες εκ Καρυστού, ότι παρά των φανέντων 'Αντιτορπιλικών, καταβύθισαν το πλωτόν νοσοκομείον 'Αττικής, την 23.30, ενώ έπλεε προς Καφηρέα, προερχόμενον εξ 'Ανατολικής Μακεδονίας και έφερον αξιωματικούς, ιατρούς, αξιωματικούς και Καβάλλας.

Το πλωτόν νοσοκομείον, κατά την 23.30, ενώ έπλεε προς Καφηρέα, προερχόμενον εξ 'Ανατολικής Μακεδονίας και έφερον αξιωματικούς, ιατρούς, αξιωματικούς και Καβάλλας.



ΥΣΤΑΤΗ ΣΤΙΓΜΗ

Βάρβαρος ΒΟΜΒΑΡΔΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΛΩΤΟΥ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΥ «ΑΤΤΙΚΗ»

Τηλεγραφεύοντες εκ Καρυστού, ότι παρά των φανέντων 'Αντιτορπιλικών, καταβύθισαν το πλωτόν νοσοκομείον 'Αττικής, την 23.30, ενώ έπλεε προς Καφηρέα, προερχόμενον εξ 'Ανατολικής Μακεδονίας και έφερον αξιωματικούς, ιατρούς, αξιωματικούς και Καβάλλας.

Το πλωτόν νοσοκομείον, κατά την 23.30, ενώ έπλεε προς Καφηρέα, προερχόμενον εξ 'Ανατολικής Μακεδονίας και έφερον αξιωματικούς, ιατρούς, αξιωματικούς και Καβάλλας.

ΕΒΟΜΒΑΡΔΙΣΘΗ ΤΟ ΠΛΩΤΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ «ΑΤΤΙΚΗ» ΓΕΡΜΑΝΙΚΑΙ ΑΓΡΙΟΤΗΤΕΣ

Τηλεγραφεύοντες εκ Καρυστού, ότι παρά των φανέντων 'Αντιτορπιλικών, καταβύθισαν το πλωτόν νοσοκομείον 'Αττικής, την 23.30, ενώ έπλεε προς Καφηρέα, προερχόμενον εξ 'Ανατολικής Μακεδονίας και έφερον αξιωματικούς, ιατρούς, αξιωματικούς και Καβάλλας.

Το πλωτόν νοσοκομείον, κατά την 23.30, ενώ έπλεε προς Καφηρέα, προερχόμενον εξ 'Ανατολικής Μακεδονίας και έφερον αξιωματικούς, ιατρούς, αξιωματικούς και Καβάλλας.



Ειδήσεις από το Περισκόπιο

Σύνταξη ειδήσεων: Ιωάννης Σ. Θεοδωράτος

ΤΟΥΡΚΙΑ

11 Ιανουαρίου

Το Τουρκικό Ναυτικό (TDK Türk Deniz Kuvvetleri) υλοποιεί με γοργά βήματα το πρόγραμμα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού μέσης ζωής των τεσσάρων φρεγατών τύπου MEKO 200TN Track II A/B ή όπως είναι γνωστές ως κλάση Barbaros. Πρόκειται για τις «Barbaros» (F244) και «Oruçreis» (F245)

που τέθηκαν σε υπηρεσία τον Μάιο του 1997 και τις «Salihreis» (F246) και Kemalreis (F247) (αναφέρεται και ως υποκλάση Salihreis), που τέθηκαν σε υπηρεσία τον Ιούλιο του 1998 και τον Ιούνιο του 2000 αντίστοιχα. Το TDK αποφάσισε από καιρό να εκσυγχρονίσει και αναβαθμίσει τις τέσσερις φρεγάτες θεωρώντας ότι μπορούν να εξελιχθούν σε πλατφόρμες ολοκληρώσεως πολλών συστημάτων και όπλων εγχώριας κατασκευής. Όπως είναι γνωστό η κλάση Barbaros φέρει ως κύριο ραντάρ το

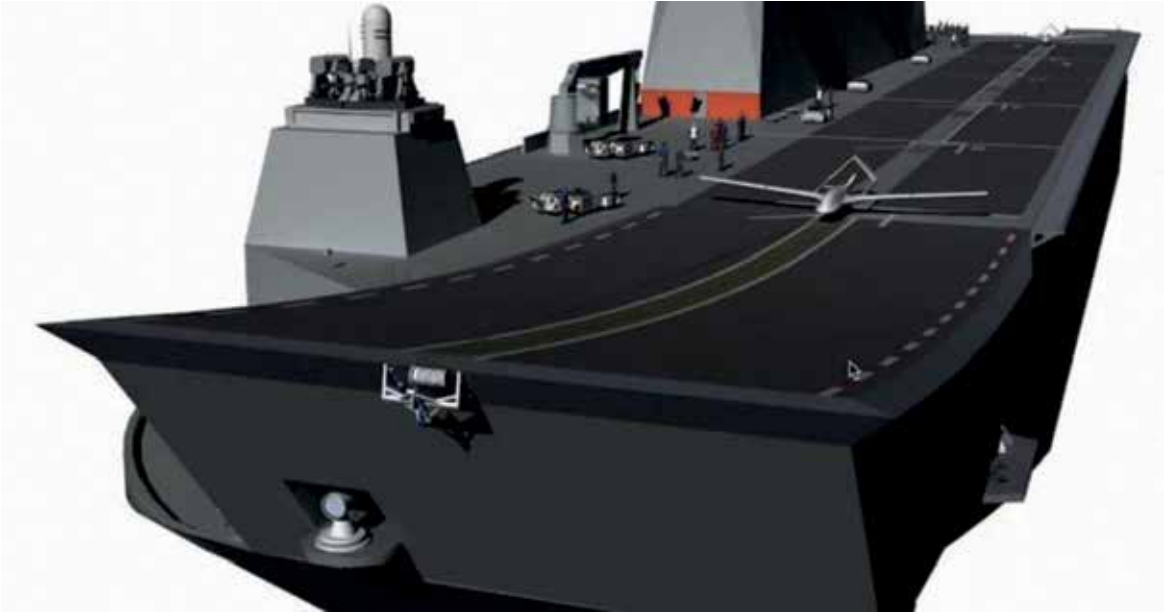
SMART-S Mk2 3D της Thales. Οι αντιαεροπορικές δυνατότητες στις δύο πρώτες φρεγάτες έχουν αναβαθμιστεί με την εγκατάσταση ενός συστήματος κάθετης εκτόξευσης MK41 Mod 8 VLS (Vertical Launch System) για 32 βλήματα επιφανείας-αέρος RIM-162 ESSM. Η υποκλάση Salihreis φέρει δύο MK41 Mod 8 VLS με 64 βλήματα επιφανείας-αέρος RIM-162 ESSM. Στο πρόγραμμα εμπλέκονται οι κορυφαίες εθνικές τουρκικές εταιρείες Aselsan, Havelsan (οι οποίες συγκρότησαν για τον σκοπό αυτό κοινοπραξία στις 03/04/2018) και το σύνολο σχεδόν της εγχώριας αμυντικής βιομηχανίας/ερευνητικών κέντρων που συνδέονται με την έρευνα και ανάπτυξη κυρίων και δευτερευόντων συστημάτων, όπλων, αισθητήρων και υποσυστημάτων αυτών. Σημειώνεται ότι το TDK αποφάσισε να εκσυγχρονίσει μόνον το μισό στόλο εκ των οκτώ συνολικά φρεγατών MEKO που διαθέτει, καθώς υλοποιείται η ναυπήγηση των τεσσάρων φρεγατών κλάσης «Istanbul». Σύμ-



Ψηφιακή απεικόνιση των σημαντικών αλλαγών κύριων οπλικών συστημάτων και αισθητήρων με τουρκικής σχεδίασης και ανάπτυξης των τεσσάρων φρεγατών κλάσης Barbaros.

φωνα με ανακοίνωση που εκδόθηκε από την Διεύθυνση Αμυντικών Βιομηχανιών της τουρκικής προεδρίας (SSB) ολοκληρώθηκε το 2020 η κρίσιμη σχεδιαστική φάση του προγράμματος. Η ολοκλήρωση εργασιών στην πρώτη φρεγάτα προσδιορίζεται για τον Νοέμβριο του 2022 ενώ δύο έτη μετά θα περατωθούν και στα υπόλοιπα τρία. Η Havelsan έχει αναλάβει την αναβάθμιση του συστήματος πληροφοριών μάχης TACTICOS με το B-SYS που αποτελεί παραλλαγή του εγχωρίου συστήματος GENESIS. Πρόκειται για την πιο σημαντική παράμετρο του προγράμματος καθώς τουρκοποιείται η καρδιά και ο νους του συστήματος μάχης, μια εξέλιξη που συνδυάζεται με την ολοκλήρωση τουρκικής σχεδίασης οπλικών συστημάτων και αισθητήρων. Το ενδιαφέρον προκαλεί το εγχώριο σύστημα ελέγχου πυρός TAKS, το οποίο έχει αναπτυχθεί από το τμήμα R&D (Ερευνας και Ανάπτυξης) του TDK και θα συνεργάζεται με το κύριο πυροβόλο των 127χλστ. Στο πλαίσιο

αυτό σχεδιάζεται η αντικατάσταση των οκτώ κατευθυνόμενων βλημάτων (κ/β) επιφανείας-επιφανείας Harpoon με 16 (2x8) εγχώριας κατασκευής κ/β Atmaca. Το νέο αυτό βλήμα εισάγεται πλέον με ταχείς ρυθμούς στο οπλοστάσιο του TDK και θα εξελιχθεί στο κύριο όπλο των μονάδων επιφανείας. Εκτός των Harpoon οι Τούρκοι τεχνικοί θα αντικαταστήσουν τα τρία συστήματα CIWS (Close In Weapon Systems) τύπου Sea Guard με πυροβόλα Sea Zenith των 25 χλστ της Oerlikon Contraves με το εγχώριας ανάπτυξης Gokdeniz (δίδυμο πυροβόλο των 35 χλστ συν τους προβλεπόμενους αισθητήρες), μειώνοντας σε δύο τις θέσεις και τοποθετώντας στο επίστεγο ένα Phalanx. Λόγω του εμπάργκο οπλικών συστημάτων το TDK είναι πολύ πιθανό να τοποθετήσει τελικά δύο συστήματα Gokdeniz. Εκατέρωθεν του Gokdeniz θα τοποθετηθούν 2x2 εκτοξευτές βλημάτων UMTAS/L-UMTAS για την αντιμετώπιση απειλών βραχείας ακτίνας, όπως μη επανδρωμέ-



Ψηφιακή αναπαράσταση της προτεινόμενης ειδικά διαμορφωμένης ράμπας για την αποπροσνήωση των UCAV Bayraktar TB3 από το «Anadolu».

να σκάφη, ταχεία περιπολικά και άλλοι στόχοι μικρού όγκου. Το υπάρχον ραντάρ της Thales θα τοποθετηθεί στον επανασχεδιασμένο τύπου stealth ιστό, επί του οποίου πλέον θα φέρεται το ραντάρ διάταξης φάσης (phased array) της Aselsan MAR-D 3D αντί του AWS-06 συν τους νέους καταγυστήρες βλημάτων AKR-D, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους STIR. Το γνωστό ραντάρ ναυσιπλοΐας DECCA 2690 θα αντικατασταθεί από το νέο ραντάρ της Aselsan ALPER LPI. Οι αλλαγές δεν σταματούν μόνο στην αντιμετώπιση απειλών από τον αέρα και την επιφάνεια. Προβλέπεται επίσης η τοποθέτηση νέου σόναρ τρόπιδος και συγκεκριμένα του εγχωρίου ανάπτυξης FERSAH – καρπός συνεργασίας της Aselsan με την Armelsan – (αντί του AN/SQS-56) που θα λειτουργεί σε ενεργητικό και παθητικό mode και θα εκπέμπει σε μεσαία συχνότητα (MF) εντοπίζοντας έως οκτώ στόχους και θα μπορεί να εντοπίζει και νάρκες. Η τουρκοποίηση συστημάτων δεν

σταματά. Η Aselsan θα ολοκληρώσει επίσης ένα νέο σύστημα υπέρυθρων έρευνας και εγκλωβισμού που κωδικοποιείται ως Piri, ένα εγχώριας ανάπτυξης σύστημα προειδοποίησης λέιζερ, δύο σταθεροποιημένοι σταθμοί τηλεχειριζόμενων πυροβόλων τύπου STOP των 25 χλστ και το σύστημα αντιμετρώων παραπλάνησης τορπιλών Hizir (αντικαθιστούνται και τα τύπου Nixie). Από τα προαναφερόμενα καθίσταται σαφές ότι το Υπουργείο Άμυνας της Τουρκίας σε στενή συνεργασία με ερευνητικά ιδρύματα και τις εταιρείες αμυντικής βιομηχανίας, παρέχοντας επαρκή και σταθερή χρηματοδότηση βρίσκεται πλέον σε θέση να ολοκληρώνει σειρά πολυεπίπεδων όπλων και αισθητήρων καθιστώντας το πρόγραμμα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού των φρεγατών κλάσης Barbaros ως το εμβληματικό μοντέλο τουρκοποίησης και ανεξάρτησης από πηγές του εξωτερικού.

4 Φεβρουαρίου

Σε ακόμη μια δοκιμαστική βολή του κατευθυνόμενου βλήματος επιφανείας-επιφανείας Atmaca προχώρησε το TDK. Αυτήν την φορά επελέγη η κορβέτα Kinaliada (F514) της κλάσης Ada. Σύμφωνα με ανακοίνωση που εκδόθηκε χωρίς να γνωστοποιηθούν παράμετροι ή άλλα στοιχεία ο «στόχος καταστράφηκε». Η δοκιμαστική βολή πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος πιστοποίησης του εν λόγω βλήματος στα σκάφη επιφανείας. Ο Atmaca θα μπει σε φάση χαμηλού ρυθμού παραγωγής ενώ από το επόμενο έτος θα ξεκινήσει η μαζική παραγωγή.

12 Μαΐου

Το TDK απασχολεί το μέλλον του Πλοίου Αμφιβίων Επιχειρήσεων/ελαφρού αεροπλανοφόρου «Anadolu» (L400), το οποίο σχεδιαζόταν να φέρει μαχητικά καθέτου αποπροσνήωσης F-35 STOVL (Short Take Off Vertical Landing). Μετά από την εκδίωξη της Τουρκίας από το πρόγραμμα, συνέπεια των αμερικανικών κυρώσεων λόγω της προμήθειας του ρωσικού αντιαεροπορικού συστήματος S-400, το TDK προσανατολίζεται σε καινοτόμες λύσεις. Μια εξ αυτών και η πλέον πιθανή είναι η μετατροπή του «Anadolu» στο πρώτο παγκοσμίως πλοίο φορέα μη επανδρωμένων αεροσκαφών και ελικοπτέρων. Στην αποκάλυψη του νέου ρόλου του «Anadolu» προέβη τον Φεβρουάριο ο Ισμαήλ Ντεμίρ πρόεδρος της Διεύθυνσης Αμυντικών Βιομηχανιών της τουρκικής προεδρίας (SSB). Όμως για τον σκοπό αυτό απαιτούνται δύο νέες τεχνικές κατασκευαστικές προϋποθέσεις. Η πρώτη αφορά στην κατασκευή ειδικής ράμπας αποπροσνήωσης των UAV/UCAV τύπου Bayraktar και συγκεκριμένα της υπό ανάπτυξη

ναυτοποιημένης έκδοσης (navalized) που κωδικοποιείται ως TB3. Η ράμπα δεν είναι όμως από μόνη της ικανή να επιτρέψει την απονήωση και γι'αυτό χρειάζεται η προσθήκη καταπέλτη. Μάλιστα κυκλοφόρησε και σχετική ψηφιακή αναπαράσταση του επανασχεδιασμένου καταστρώματος του «Anadolu» προκειμένου να διασκεδαστούν οι εντυπώσεις λόγω της κριτικής που δέχθηκε η τουρκική κυβέρνηση με αφορμή σχόλια που έκαναν λόγο για ακύρωση της κύριας αποστολής του πλοίου. Το UCAV Bayraktar TB3 ζυγίζει περί τα 650 κιλά συν 150 κιλά με πλήρη φόρτο (βλήματα MAM-C/L και εναλλακτικά ρουκέτες Cirit, βλήματα Bozok, Kuzgun, Togan ακόμη και αντιαρματικά L-UMTAS) και θα πρέπει επίσης να διαθέτει αναδιπλούμενες πτέρυγες (έχει άνοιγμα πτερύγων 12 μέτρα), για λόγους ευκολίας μεταφοράς και αποθήκευσης. Με τον καταπέλτη το TB3 θα μπορεί θεωρητικά να εκτοξευθεί αλλά αυτό δεν επιλύει το πρόβλημα. Η ναυτική έκδοση θα πρέπει να ενισχυθεί με πολύ πιο ισχυρά σκέλη προσγείωσης, να φέρει ειδικό γάντζο γεγονός που θα απαιτήσει εκ νέου σχεδιασμό και πολύ πιο ενισχυμένη άτρακτο, με συνέπεια την αύξηση του βάρους και του κόστους του αεροκρήματος. Σημειώνεται ότι θα απαιτηθούν εκτενείς δοκιμές από-προσγείωσης σε ειδικά προετοιμασμένο χώρο που θα προσομοιάζει την ράμπα του σκάφους σε χερσαία βάση του TDK και ενδεχομένως της εταιρείας Baykar. Οι ίδιες προϋποθέσεις ισχύουν και για το νέας γενιάς UCAV Akinci της ίδιας εταιρείας με την διαφορά ότι με βάρος 5,5 τόνους εκ των οποίων δυνατότητα μεταφοράς ωφέλιμου φορτίου 1.350 κιλών, θα απαιτούσε πολύ πιο σημαντικές τροποποιήσεις σε καταπέλτες και σχετικές υποδομές. Το δικινητήριο Akinci μπορεί να φέρει το βλήμα πλεύ-



Αποκαλυπτική μακέτα του «Anadolu» (L400) σε παλαιότερη έκθεση IDEF, ενδεικτική των μεταφορικών δυνατοτήτων του πλοίου στην οποία απεικονίζεται ο ευσεβής πόθος προμήθειας F-35B STOVL.

ships (cruise) SOM στις διάφορες εκδόσεις και έχει εκπέτασμα 20 μέτρα. Στους σχεδιασμούς περιλαμβάνεται επίσης η υποδοχή εκδόσης του UAV Anka ενώ σε περίπτωση που μετατραπεί σε αποκλειστικό πλωτό φορέα των TB3 θα μπορεί να φιλοξενήσει έως 50 αεροχήματα.

Όμως το υπό ναυπήγηση «Anadolu» συνεισφέρει να αποτελεί ένα πλοίο αμφιβίων επιχειρήσεων με ικανότητα μεταφοράς, οχημάτων, τεθωρακισμένων και αρμάτων συν ένα τάγμα πεζοναυτών. Επίσης θα μπορεί να φιλοξενεί μεταφορικά ελικόπτερα τύπου Blackhawk/ Seahawk, βαρέα μεταφορικά CH-47F Chinook αλλά και επιθετικά ελικόπτερα T-129. Το σκά-

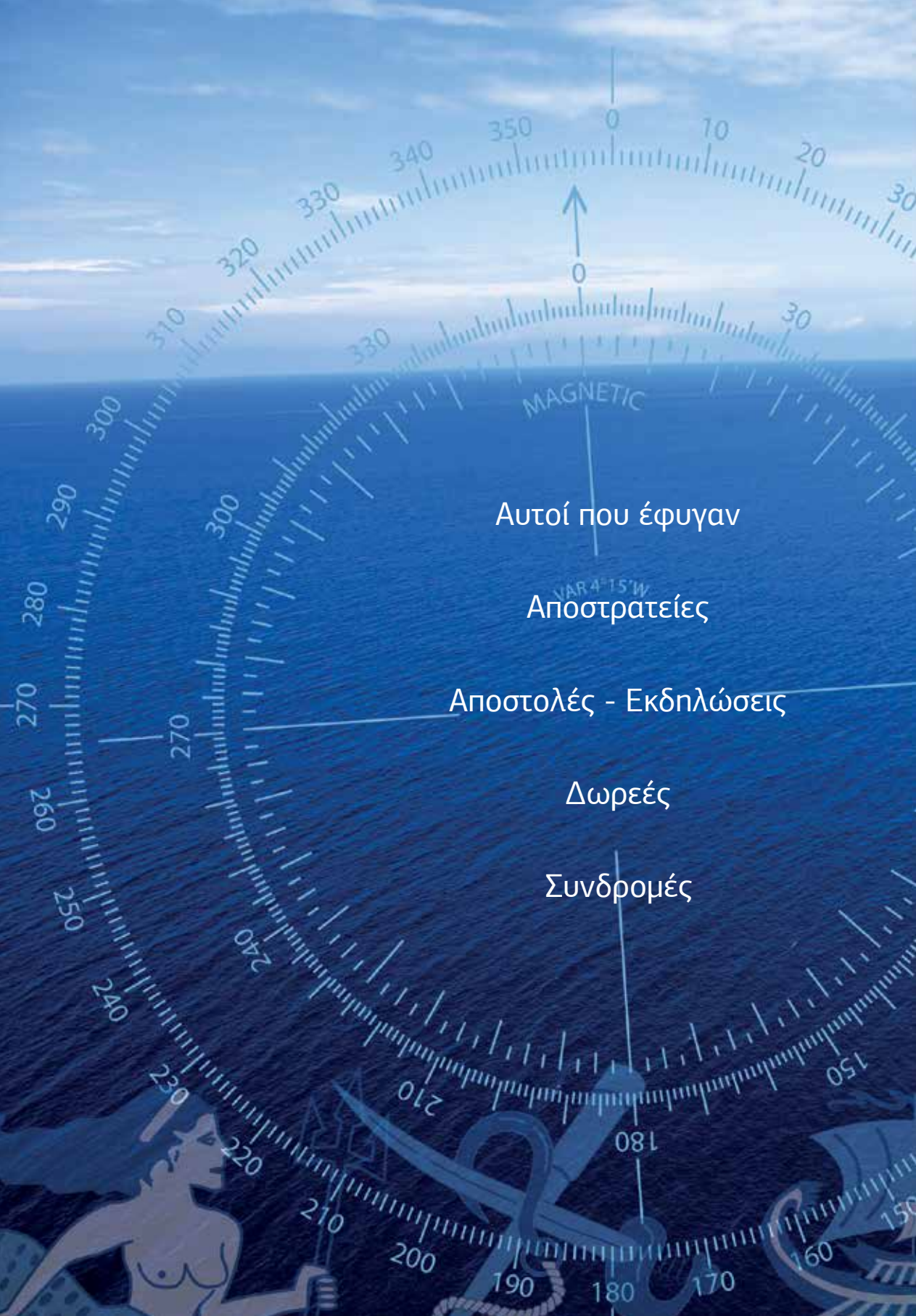
φος που αποτελεί την τουρκική έκδοση του γνωστού ισπανικού Juan Carlos είναι σχεδιασμένο να φέρει μικρά αερόσπρωγμα, αποβατικές ακάτους και αμφίβια οχήματα εφόδου.

Η είδηση που προκάλεσε έκπληξη αλλά και πολλά σχόλια αφορούσε την δήλωση του Ντεμίρ σχετικά με την πιθανότητα ανάπτυξης μιας ναυτικής έκδοσης του νέου τουρκικού αεροσκάφους προωθημένης εκπαίδευσης/ελαφράς κρούσης Hurjet. Η ιδέα προέρχεται από την Ινδία και συγκεκριμένα του Tejas προκειμένου να επιχειρεί από αεροπλανοφόρο. Όμως οι δυσκολίες που προκύπτουν από μια τέτοια πιθανότητα είναι πάρα πολύ μεγάλες καθώς όχι



μόνον θα απαιτείτο ιδιαίτερη δομική ενίσχυση και ακόμη πιο ειδικοποιημένους και αναβαθμισμένους καταπέλτες, καθώς και πολύ πιο ισχυρός κινητήρας για το αεροσκάφος. Η τουρκική ηγεσία «εξέθεσε» τον Ντεμίρ, ο οποίος προέβη σε δηλώσεις οι οποίες με πολύ μεγάλη δυσκολία και κόστος θα μπορούσαν να υλοποιηθούν εάν ήταν δυνατόν. Διότι ακόμη και εάν ξεπεραστούν τα τεχνικά εμπόδια το αεροσκάφος θα πρέπει να φέρει ικανό οπλικό φορτίο, μια πραγματικότητα που συγκρούεται με τα όρια που θέτει εν τοις πράγμασι η σχεδίαση του «Anadolu». Σε αυτές τις δηλώσεις ωστόσο καταγράφεται η επιχειρησιακή «απελπισία» στην οποία έχει περιέλθει το TDK μετά από σειρά αρνήσεων εκ μέρους Ιταλών και Βρετανών, οι οποίοι δεν

αποδέσμευσαν τα παλαιότερα και σχετικά αξιόπιστα αεροσκάφη AV-8B Harrier II, ούτε σαφώς και εκείνα του Σώματος των Πεζοναυτών των ΗΠΑ. Κάτω από αυτές τις συνθήκες η παράδοση του «Anadolu» έχει μετατεθεί για το 2022 ενώ υπενθυμίζεται ότι τον Απρίλιο του 2019 στο πλοίο είχε ξεσπάσει πυρκαγιά. Η ηγεσία του TDK εμμένει στην τροποποίηση της επιχειρησιακής αποστολής του πλοίου ως φορέα μη επανδρωμένων αεροσκαφών – παγκόσμια πρωτοπορία, την οποία συνδυάζει με την διαρκώς αυξημένη εμπλοκή των Τουρκικών Ενόπλων Δυνάμεων στην Κεντρική και Ανατολική Μεσόγειο και στις τουρκικές βάσεις από την Αλβανία και τα κατεχόμενα έως την Λιβύη, το Κατάρ και την Σομαλία.



Αυτοί που έφυγαν

Αποστρατείες

Αποστολές - Εκδηλώσεις

Δωρεές

Συνδρομές



Δελτίο Ενημέρωσης



ΑΥΤΟΙ ΠΟΥ ΕΦΥΓΑΝ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/Β3

Υποναύαρχος ε.α.

Κωνσταντίνος Ξύτσας ΠΝ

Απεβίωσε την 25η Φεβρουαρίου 2021. Γεννήθηκε το 1949 στην Καβάλα. Το 1966 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 2010 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποναύαρχος (Μ) ε.α.

Νικόλαος-Γεράσιμος Νικολαΐδης ΠΝ

Απεβίωσε την 31η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1931 στην Πρέβεζα. Το 1949 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1982 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποναύαρχος (Ο) ε.α.

Γεώργιος Δέδες ΠΝ

Απεβίωσε την 16η Απριλίου 2021. Γεννήθηκε το 1931 στην Αθήνα. Το 1958 κατετάγη ως Δόκιμος Σημαιοφόρος Οικονομικός και το 1985 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποναύαρχος (Ο) ε.α.

Παναγιώτης Χριστόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 13η Απριλίου 2021. Γεννήθηκε το 1931 στην Καλαμάτα. Το 1956 κατετάγη ως Δόκιμος Σημαιοφόρος Οικονομικός και το 1987 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αρχιπλοίαρχος (ΥΙ) ε.α.

Σόλων Μαλλιαράκης ΠΝ

Απεβίωσε την 6η Απριλίου 2021. Γεννήθηκε το 1927 στο Ηράκλειο. Το 1952 κατετάγη ως Μόνιμος Σημαιοφόρος Ιατρός και το 1979 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος ε.α.

Χρήστος Τοκατλίδης ΠΝ

Απεβίωσε την 10η Φεβρουαρίου 2021. Γεννήθηκε το 1957 στην Αθήνα. Το 1976 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 2006 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος ε.α.

Ιγνάτιος Μανθούλης ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1934 στην Ν. Ροδόπης. Το 1952 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 1979 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος (Ε) ε.α.

Μιχαήλ Τζάνος ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1953 στον Ν. Ιωαννίνων. Το 1971 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος και το 2006 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος (Ε) ε.α.

Νικόλαος Γρανιτσιώτης ΠΝ

Απεβίωσε την 10η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1941 στην Αράχοβα Ν. Βοιωτίας. Το 1956 κατετάγη στο ΠΝ ως Μαθητής τεχνίτης (ΛΕΜΒ) και το 1991 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος (Ε) ε.α.

Γεώργιος Κυλαδινός ΠΝ

Απεβίωσε την 18η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1934 στην ν. Κέρκυρα. Το 1952 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης πρότακτος (ΜΟΥΣ) και το 1987 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλοίαρχος (Ε) ε.α.

Χαράλαμπος Γελαδάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 9η Απριλίου 2021. Γεννήθηκε το 1938 στην ν. Αίγινα. Το 1957 κατετάγη στο ΠΝ ως Μόνιμος Υποκελευστής Β' (ΔΙΑΧ) και το 1979 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ιωάννης Βαλμαντώνης ΠΝ

Απεβίωσε την 12η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1954 στον Ν. Αιτων/νίας. Το 1970 κατετάγη



ΑΥΤΟΙ ΠΟΥ ΕΦΥΓΑΝ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/Β3

στο ΠΝ ως Μαθητής τεχνίτης και το 2005 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Ιωάννης Χατζηδάκης ΠΝ

Απεβίωσε την 10η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1935 στον Ν. Χανίων. Το 1952 κατετάγη στο ΠΝ ως Μαθητής τεχνίτης (ΛΕΒ) και το 1987 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Νικόλαος Μαυράκης ΠΝ

Απεβίωσε την 17η Φεβρουαρίου 2021. Γεννήθηκε το 1929 στην Αθήνα. Το 1947 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος εθελοντής (ΔΙΑΧ) και το 1976 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Αθανάσιος Βουγιούκας ΠΝ

Απεβίωσε την 13η Φεβρουαρίου 2021. Γεννήθηκε το 1958 στην Αφρική. Το 1974 κατετάγη στο ΠΝ ως Μαθητής τεχνίτης και το 2006 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Γεώργιος Μενδρινός ΠΝ

Απεβίωσε την 5η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1940 στην ν. Σαλαμίνα. Το 1956 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης μαθητής τεχνίτης (ΜΕΚ) και το 1991 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Γεώργιος Μενδρινός ΠΝ

Απεβίωσε την 5η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1940 στην ν. Σαλαμίνα. Το 1956 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης μαθητής τεχνίτης (ΜΕΚ) και το 1991 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Λάμπρος Κωτσόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 28η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1937 στον Ν. Ναυπακτίας. Το 1952 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1987 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Παναγιώτης Καλλέργης ΠΝ

Απεβίωσε την 20η Απριλίου 2021. Γεννήθηκε το 1963. Το 1989 εισήλθε στη ΣΝΔ και το 2013 τέθηκε σε αποστρατεία.

Αντιπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Πέτρος Παπαδημητρίου ΠΝ

Απεβίωσε την 14η Φεβρουαρίου 2021. Γεννήθηκε το 1965 στο Κερασίι. Το 1983 εισήλθε στη ΣΜΥΝ και το 2004 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης ε.ε.

Κωνσταντίνος Τζάλας ΠΝ

Απεβίωσε την 25η Απριλίου 2021. Γεννήθηκε το 1977 στο Μαρούσι. Το 1996 εισήλθε στη ΣΝΔ. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στο ΥΠΕΘΑ/ΓΔΑΕΕ.

Πλωτάρχης (Ε) ε.ε.

Ιωάννης Ράπτης ΠΝ

Απεβίωσε την 24η Φεβρουαρίου 2021. Γεννήθηκε το 1971 στην Αθήνα. Το 1987 εισήλθε στη ΣΜΥΝ. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στη ΝΣ/ΔΝΟ.

Πλωτάρχης (Ε) ε.ε.

Γεράσιμος Τζωρτζάτος ΠΝ

Απεβίωσε την 21η Απριλίου 2021. Γεννήθηκε το 1969 στην Αθήνα. Το 1988 εισήλθε στη ΣΜΥΝ. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στη ΣΔΑΜ.



ΑΥΤΟΙ ΠΟΥ ΕΦΥΓΑΝ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/Β3

Πλωτάρχης (Ε) ε.ε.

Αθανάσιος Καραούλης ΠΝ

Απεβίωσε την 14η Μαΐου 2021. Γεννήθηκε το 1971 στην Αθήνα. Το 1989 εισήλθε στη ΣΜΥΝ. Τον τελευταίο χρόνο υπηρετούσε στη ΔΑΝ.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α.

Δημήτριος Φερεντίνος ΠΝ

Απεβίωσε την 27η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1945 στον Ν. Ιωαννίνων. Το 1959 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1988 τέθηκε σε αποστρατεία.

Πλωτάρχης (Ε) ε.α.

Κωνσταντίνος Κουτσορεβύθης ΠΝ

Απεβίωσε την 24η Φεβρουαρίου 2021. Γεννήθηκε το 1941 στον Ν. Μαγνησίας. Το 1959 κατετάγη στο ΠΝ ως Δίοπος και το 1990 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Αχιλλέας Βουτσάς ΠΝ

Απεβίωσε την 13η Φεβρουαρίου 2021. Γεννήθηκε το 1934 στην ν. Μυτιλήνη. Το 1949 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1979 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Σπυρίδων Γιαννακόπουλος ΠΝ

Απεβίωσε την 22α Φεβρουαρίου 2021. Γεννήθηκε το 1946 στην Λαμία. Το 1963 κατετάγη στο ΠΝ ως Μαθητής τεχνίτης και το 1989 τέθηκε σε αποστρατεία.

Υποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Αγνησίλαος Κοντούλης ΠΝ

Απεβίωσε την 21η Απριλίου 2021. Γεννήθηκε το 1967 στην Αθήνα. Το 1986 εισήλθε στη

ΣΜΥΝ και το 2011 τέθηκε σε αποστρατεία.

Ανθυποπλοίαρχος (Ε) ε.α.

Αθανάσιος Κόντος ΠΝ

Απεβίωσε την 25α Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1937 στην ν. Κέρκυρα. Το 1955 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναύτης πρότακτος (ΜΟΥΣ) και το 1983 τέθηκε σε αποστρατεία.

Σημαιοφόρος (Ε) ε.α.

Πάυλος Μαρμαρίδης ΠΝ

Απεβίωσε την 15η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1950 στην Αλεξανδρούπολη. Το 1965 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1992 τέθηκε σε αποστρατεία.

Σημαιοφόρος (Ε) ε.α.

Φώτιος Μόσχος ΠΝ

Απεβίωσε την 15η Μαρτίου 2021. Γεννήθηκε το 1940 στην Αθήνα. Το 1956 κατετάγη στο ΠΝ ως Ναυτόπαις και το 1982 τέθηκε σε αποστρατεία.

Σημαιοφόρος (Ε) ε.α.

Νικόλαος Χριστοφόρου ΠΝ

Απεβίωσε την 16η Απριλίου 2021. Γεννήθηκε το 1961 στην Αθήνα. Το 1975 κατετάγη στο ΠΝ ως Μαθητής τεχνίτης και το 1997 τέθηκε σε αποστρατεία.

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

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

Μάχιμος: Δημήτριος Σουρβίνος.

Μηχανικός: Ευστάθιος Λεκκάκος.

- Τέθηκε σε αυταπάγγελτη αποστρατεία ο **Αντιπλοίαρχος κατ' απονομή Αθλητής** Λεωνίδας Πελεκανάκης, αποστρατεία λογιζομένη από 14-01-2021, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε.

- Τέθηκαν σε αυταπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Πλωτάρχες (Ε):** Δημήτριος Σταθαράκος, Παναγιώτης Αντωνάκος, Πάντελης Κωστορρίζος, Αθήνα Σμυρλίδου, Ιωάννα Παναγιώτου, Ελένη Πορικού, Αικατερίνη Πετρουλάκη, Ευριδίκη Κουφογιαννάκη, Κερατσού Μάρκου, Νικολίτσα Αζαρία.

- Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Πλωτάρχης Έφεδρος εξ Εφέδρων** Σάββας Καρτέρης.

- Τέθηκε σε αυτεπάγγελτη αποστρατεία ο **Υποπλοίαρχος Ειδικοτήτων** Γεώργιος Καραμήτρος, αποστρατεία λογιζομένη από 23-01-2021, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε.

- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι **Υποπλοίαρχοι Μηχανικοί:** Κωνσταντίνος Αποστολός, Δημήτριος Βλαχοδήμος.

- Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Υποπλοίαρχος (Ε)** Σωτήριος Κώττος.

- Τέθηκε σε αποστρατεία μετά από αίτησή του ο **Ανθυποπλοίαρχος Μηχανικός** Ευάγγελος Τσαντήρας.

- Τέθηκε σε αυταπάγγελτη αποστρατεία η **Ανθυποπλοίαρχος Μάχιμη** Χριστίνα Αθανασίου-Αναγνώστου.

- Τέθηκε σε αυταπάγγελτη αποστρατεία η **Ανθυποπλοίαρχος (Ε)** Άννα Εμμανουηλίδου, αποστρατεία λογιζομένη από 01-01-2021, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε.

- Τέθηκε σε αυταπάγγελτη αποστρατεία η **Ανθυποπλοίαρχος (Ε)** Δήμητρα Λουκά, αποστρατεία λογιζομένη από 11-12-2020, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε.

- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Ανθυποπλοίαρχοι (Ε):** Επαμεινώνδας Αλεξανδρόπουλος, Αθανάσιος Σταμάτης, Θώμας Δασκαλόπουλος.

- Τέθηκε σε αυταπάγγελτη αποστρατεία ο **Σημαιοφόρος (Ε)** Ιωάννης Σμπάρδος, αποστρατεία λογιζομένη από 18-11-2020, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε.

- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Σημαιοφόροι (Ε):** Διονυσία Ρουμελιώτη, Πέτρος Βιλλιώτης, Αιμιλία Βασιλείου, Μαρία Κωνσταντίνου, Ελένη Βασιλά.

- Τέθηκαν σε αυταπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Ανθυπασπιστές:** Βασίλειος Τάσιος (ΕΣΧ), Παναγιώτης Ανδρέου (Τ/ΜΗΧΝ).

- Τέθηκε σε αυταπάγγελτη αποστρατεία ο **Αρχικελευστής** (Τ/ΗΝ-ΑΥ) Παναγιώτης Τζαννές.

- Τέθηκαν σε αυταπάγγελτη αποστρατεία οι παρακάτω **Επικελευστές:** Γεώργιος Κολτσίδας (Τ/ΗΝ-ΑΥ), Ανδρέας Κορμηνός (ΗΛ).

- Τέθηκαν σε αποστρατεία μετά από αίτησή τους οι παρακάτω **Επικελευστές ΕΠΟΠ:** Χρήστος Χατζηβασίλης (ΗΛ), Ανάργυρος Ζαχαριουδάκης (Τ/ΜΗΧ).

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/ΚΕΠΙΧ

1. Εθνικές Ασκήσεις

■ Από 01 έως 03 Φεβρουαρίου 2021, διεξήχθη εθνική άσκηση με την επωνυμία «ΑΙΓΙΑΛΟΣ 1/21», στις θαλάσσιες περιοχές Σαρωνικού - Παγασητικού κόλπου, Κεντρικού - Ανατολικού Αιγαίου, με τη συμμετοχή των Α/Γ «ΡΟΔΟΣ» - Α/Γ «ΛΕΣΒΟΣ» - Α/Γ «ΧΙΟΣ».

■ Από 08 έως 12 Φεβρουαρίου 2021, διεξήχθη εθνική άσκηση με την επωνυμία «ΑΣΤΡΑΠΗ 1/21», στις θαλάσσιες περιοχές Σαρωνικού κόλπου, Κεντρικού - Βόρειου Αιγαίου, με τη συμμετοχή των Φ/Γ «ΨΑΡΑ» - Φ/Γ «ΣΑΛΑΜΙΣ» - Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ» - Φ/Γ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ», ΠΓΥ «ΑΛΙΑΚΜΩΝ» - ΠΓΥ «ΑΤΛΑΣ Ι» - ΠΓΥ «ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ», ΤΠΚ «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ» - ΤΠΚ «ΡΙΤΣΟΣ» - ΤΠΚ «ΜΥΚΟΝΙΟΣ» - ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ» - ΤΠΚ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ» - ΤΠΚ «ΣΤΑΡΑΚΗΣ», Κ/Φ «ΚΑΣΟΣ» - Κ/Φ «ΝΑΥΜΑΧΟΣ» - Κ/Φ «ΠΟΛΕΜΙΣΤΗΣ», Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ» - Υ/Β «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» καθώς και έξι (6) ΣΑΠ/ΔΥΚ.

■ Από 08 έως 12 Φεβρουαρίου 2021, διεξήχθη ο συνδυασμός εθνικών ασκήσεων με την επωνυμία «ΛΙΘΑΡΙ 1/21» και «ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ 1/21», στη θαλάσσια περιοχή βόρειου Αιγαίου με τη συμμετοχή των ΟΑΠ 1/2/5 - ΣΑΠ 5/7/9/12 -ΣΑΠ ΤΜ ΑΙΟΛΟΣ / ΑΣΤΡΑΠΗ.

■ Από 08 έως 17 Φεβρουαρίου 2021, διεξήχθη εθνική άσκηση με την επωνυμία «ΔΕΛΦΙΝΙ 1/21», στη θαλάσσιες περιοχές Σαρωνικού κόλπου και Κεντρικού - Βορειοανατολικού Αιγαίου, με τη συμμετοχή των Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ» και Υ/Β «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

■ Από 08 έως 09 Μαρτίου 2021, διεξήχθη εθνική άσκηση με την επωνυμία «ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ 6/21», στη θαλάσσια περιοχή νοτίως ν. Σπετσών, με τη συμμετοχή των Υ/Β ΝΗΡΕΥΣ, Φ/Γ «ΨΑΡΑ» και ΠΑΤ «ΕΥΡΩΤΑΣ».

■ Από 10 έως 11 Μαρτίου 2021, διεξήχθη εθνική άσκηση με την επωνυμία «ΚΟΡΑΛΛΙ

2/21», στη θαλάσσια περιοχή κόλπου Μεγάρων, με τη συμμετοχή των Υ/Β «ΚΑΤΣΩΝΗΣ», ΠΑΤ «ΝΕΣΤΟΣ», ΟΑΠ - 5, ΤΧ ΑΕΤΟΣ 13, ΣΑΠ - 5, ΣΑΠ - 12 και ΒΒ - 39.

■ Από 18 έως 19 Μαρτίου 2021, διεξήχθη εθνική άσκηση με την επωνυμία «ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ 7/21», στη θαλάσσια περιοχή νοτίως ν. Σπετσών (Α/Υ-11, Α/Υ-12), με τη συμμετοχή των Υ/Β «ΠΟΝΤΟΣ», Φ/Γ «ΝΙΚ.ΦΩΚΑΣ», Ε/Π ΠΝ-26 και ΠΓΥ «ΑΤΛΑΣ-Ι».

■ Από 29 έως 30 Μαρτίου 2021, διεξήχθη εθνική άσκηση με την επωνυμία «ΠΕΡΙΣΚΟΠΙΟ 8/21», στη θαλάσσια περιοχή νοτίως ν. Σπετσών, με τη συμμετοχή των Υ/Β «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ», Φ/Γ «ΕΛΛΗ» και ΠΑΤ «ΕΥΡΩΤΑΣ».

■ Από 11 έως 22 Απριλίου 2021 διεξήχθη, στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Νοτίου Αιγαίου η άσκηση «ΑΝΑΠΝΕΥΣΤΗΡ 1/21», με συμμετοχή των Υ/Β «ΠΟΣΕΙΔΩΝ», «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ», «ΠΟΝΤΟΣ», «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ», «ΠΙΠΙΝΟΣ», «ΜΑΤΡΩΖΟΣ», «ΚΑΤΣΩΝΗΣ», της Φ/Γ «ΕΛΛΗ» (13 και 14 Απριλίου 2021), του ΤΠΚ «ΡΟΥΣΣΕΝ» (13 Απριλίου 2021), του ΠΓΥ ΗΡΑΚΛΗΣ (17 και 18 Απριλίου 2021), καθώς και του ΑΦΝΕ από 16 έως 19 Απριλίου 2021.

■ Από 18 έως 23 Απριλίου 2021, διεξήχθη η εθνική άσκηση μεσαίας κλίμακας «ΛΑΙΛΑΨ 2/21», στη στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή του Νοτίου Αιγαίου, με την συμμετοχή των Φ/Γ «ΥΔΡΑ», «ΝΑΒΑΡΙΝΟΝ», «ΣΑΛΑΜΙΣ», «ΣΠΕΤΣΑΙ», «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ», «ΕΛΛΗ», «ΑΔΡΙΑΣ», των τπκ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ», «ΛΑΣΚΟΣ», «ΡΙΤΣΟΣ», «ΔΑΝΙΟΛΟΣ», «ΣΤΑΡΑΚΗΣ», «ΡΟΥΣΣΕΝ», των Κ/Φ «ΚΡΑΤΑΙΟΣ» και «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ», του ΠΓΥ «ΑΤΛΑΣ-Ι», Υ/Β συμμετεχόντων στην άσκηση «ΑΝΑΠΝΕΥΣΤΗΡ 1/21», του ΑΦΝΕ καθώς και Α/ΦΩΝ της ΠΑ συμμετεχόντων στην άσκηση « ΗΝΙΟΧΟΣ 1/21».

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/ΚΕΠΙΧ

■ Από 19 έως 23 Απριλίου 2021, διεξήχθη η άσκηση της ΔΑΔ «ΑΙΓΙΑΛΟΣ 2/21», στις θαλάσσιες περιοχές Μυρτώου Πελάγους και Κεντρικού Αιγαίου με την συμμετοχή των Α/Γ «ΡΟΔΟΣ», «ΧΙΟΣ» και «ΛΕΣΒΟΣ».

2. Συμμαχικές – Διακρατικές Ασκήσεις

■ Στις 08 Φεβρουαρίου 2021, διεξήχθη συνεκπαίδευση (PASSEX) μεταξύ των Φ/Γ «ΚΑΝΑΡΗΣ», του Υ/Β «ΠΟΝΤΟΣ» και της Νατοϊκής Δύναμης SNMG-2 (SPS Φ/Γ «CRISTOBAL COLON» (Ισπανία) - TCG Φ/Γ «GAZIANTER» (Τουρκία) - ITS Φ/Γ «FASAN» (Ιταλία) - Φ/Γ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ»), στη θαλάσσια περιοχή Νοτιοδυτικά ν. Κρήτης.

■ Στις 19 Φεβρουαρίου 2021, πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση (PASSEX) με τη συμμετοχή της Φ/Γ «ΑΔΡΙΑΣ», του Υ/Β «ΠΟΝΤΟΣ», έξι (6) αεροσκαφών F-16 της ΠΑ και του USS PORTER (ΗΠΑ) στη θαλάσσια περιοχή Νοτιοανατολικά ν. Κρήτης.

■ Στις 24 Φεβρουαρίου 2021, πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση (PASSEX) μεταξύ της Φ/Γ «NABAPINON» και των Κυπριακών μονάδων ΠΑΘ «ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ», ΠΠ «ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ», ΠΠ «ΓΕΩΡΓΙΟΥ», ΠΠ «ΤΣΟΜΑΚΗΣ» στη θαλάσσια περιοχή νοτίως ν. Κύπρου.

■ Κατά τον επανάπλου της Φ/Γ «ΥΔΡΑ» από τα ΗΑΕ μετά το πέρας της συμμετοχής της στη Διεθνή Έκθεση «NAVDEX 21», διεξήχθησαν οι ακόλουθες συνεκπαιδεύσεις:

- Στις 25 Φεβρουαρίου 21, με μονάδες των ΗΑΕ Κ/Β «MAZYAD» - Κ/Β «ABU DHABI» και μονάδων της Αμερικανικής ακτοφυλακής USCGC «ADAK», USCGC «MAUI» στην περιοχή Περσικού Κόλπου (Στενά Ορμούζ).
- Στις 28 Φεβρουαρίου 21, με το Αμερι-

κανικό πλοίο USS «JOHN PAUL JONES» στην περιοχή Κόλπου Άντεν.

■ Από 22 Φεβρουαρίου έως 05 Μαρτίου 2021, διεξήχθη η συμμαχική άσκηση με την επωνυμία «DYNAMIC MANTA 21», στη θαλάσσια περιοχή νοτιοανατολικά Σικελίας, με τη συμμετοχή των Φ/Γ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ», Υ/Β «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ», ESPS «CRISTOBAL COLON», TCG «KEMAL REIS», ITS «FASAN», FS «LANGUEDOC» (ΑΠΟ 28/02), ITS «TODARO», ITS «VENUTI» (ΑΠΟ 27/02), TCG «CANAKKALE» και USS «SAN JUAN».

■ Από 24 Φεβρουαρίου έως 06 Μαρτίου 2021, διεξήχθη η συμμαχική άσκηση με την επωνυμία «CLEMENCEAU 21» (συνεργασία με δύναμη TF-473 γαλλικού αεροπλανοφόρου «CHARLES DE GAULLE»), στη θαλάσσια περιοχή κεντρικής Μεσογείου, με τη συμμετοχή των Φ/Γ «ΚΑΝΑΡΗΣ» με Ο/Γ Ε/Π (ΠΝ 22), FS «CHARLES DE GAULLE», FS «VAR», BNS «LEOPOLD», USS «DONALD COOK», FS «PROVENCE», USS «PORTER» και FS «CHEVALIER PAUL».

■ Από 26 Φεβρουαρίου έως 05 Μαρτίου 2021, διεξήχθη συμμαχική άσκηση με την επωνυμία «POSEIDON 21», στη θαλάσσια περιοχή Ρουμανίας -Μαύρης θάλασσας, με τη συμμετοχή των Ν/ΟΗ «ΕΥΡΩΠΗ» - Α/Τ «TCG SOKULLU MEHMET PASA», Ν/ΘΗ «ΑΥΒΑΛΙΚ», Ν/ΘΗ «BGS TSIBAR», Ν/ΟΗ «ESPS TAJO», Ν/ΟΗ «ROS ML BALESCU», Ν/ΟΗ «CATUNEANU», Ν/ΟΗ «MSC PRIBOY» και Ν/ΟΗ «DINESCU».

■ Από 07 έως 11 Μαρτίου 2021, διεξήχθη συμμαχική άσκηση με την επωνυμία «NOBLE DINA 21», στη θαλάσσια περιοχή δυτικά ν. Κύπρου - ανατολικά ν. Κρήτης, με τη συμμετοχή των Φ/Γ «ΑΔΡΙΑΣ» (με Ο/Γ Ε/Π), ΤΠΚ «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ», Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ», ΑΦΝΕ, Υ/Β «ISN ROMACH», Υ/Β «INS TANIN», ΠΑΘ «ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ», US P-8A, FS «AUVERGNE» (με Ε/Π NH-90).

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/ΚΕΠΙΧ

■ Την 07 Μαρτίου 2021, πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση (PASSEX) μεταξύ της Φ/Γ «ΥΔΡΑ» και της Ισραηλινής Κ/Β «ISN BAT YAM», σε περιοχή προσβάσεων λιμένα Χάιφα (Ισραήλ).

■ Την 10 Μαρτίου 2021, πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση (PASSEX/ADEX) με τη συμμετοχή της Φ/Γ «ΨΑΡΑ», τεσσάρων (4) Α/ΦΩΝ F-16 της ΠΑ και της Νατοϊκής Δύναμης SNMG-2 (Φ/Γ «ESPS CRISTOBAL COLON», Φ/Γ «ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ», Φ/Γ «TCG KEMAL REIS») στη θαλάσσια περιοχή δυτικά ν. Κρήτης.

■ Από 11 έως 13 Μαρτίου 2021, πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση (PASSEX/ADEX) με τη συμμετοχή της Φ/Γ «ΨΑΡΑ», των Υ/Β «ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ» και Υ/Β «ΠΙΠΙΝΟΣ» έξι (6) Α/ΦΩΝ F-16 της ΠΑ και του αμερικανικού αεροπλανοφόρου USS «DWIGHT D. EISENHOWER», στη θαλάσσια περιοχή νοτίως ν. Κρήτης.

■ Από 15 έως 16 Μαρτίου 2021, πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση (PASSEX) μεταξύ της Φ/Γ «ΣΠΕΤΣΑΙ» και της ισπανικής Φ/Γ «ESPS MENDEZ NUNEZ», στη θαλάσσια περιοχή Κεντρικού - Βόρειου Αιγαίου.

■ Την 18 Μαρτίου 2021 πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση (ADEX) με τη συμμετοχή των Φ/Γ «ΨΑΡΑ», ΤΠΚ «ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ», Α/ΦΩΝ της ΠΑ και Α/ΦΩΝ τ. F-15 της ΠΑ του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, στη θαλάσσια περιοχή νοτίως ν. Κρήτης.

■ Από 19 έως 26 Μαρτίου 2021, διεξήχθη συμμαχική άσκηση με την επωνυμία «SEA SHIELD 21», στη θαλάσσια περιοχή Ρουμανίας - δυτικής Μαύρης Θάλασσας, με τη συμμετοχή του ΤΠΚ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ».

■ Την 23 Μαρτίου 2021, διεξήχθη συνεκπαίδευση μεταξύ ΠΝ και Κυπριακού Ναυτικού στη θαλάσσια περιοχή ν. Κύπρου, με τη

συμμετοχή των Φ/Γ «NABAPINON», ΠΑΘ «ΙΩ-ΑΝΝΙΔΗΣ», ΠΠ «ΤΣΟΜΑΚΗΣ», ΠΠ «ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ», ΠΠ «ΓΕΩΡΓΙΟΥ».

■ Την 24 Μαρτίου 2021, διεξήχθη συνεκπαίδευση Ελλάδας και Βασιλείου Σαουδικής Αραβίας με την επωνυμία «SAUDI-HELLENIC JOINT EXERCISE 21» στη θαλάσσια περιοχή N-NA ν. Κρήτης, με τη συμμετοχή των Φ/Γ «ΨΑΡΑ», Α/ΦΩΝ ΠΑ, Α/ΦΩΝ ΠΑ ΣΑΟΥΔΙΚΗ Σ ΑΡΑΒΙΑΣ.

■ Την 24 Μαρτίου 2021 πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση (ADEX) με τη συμμετοχή της Φ/Γ «ΨΑΡΑ», Α/ΦΩΝ της ΠΑ και Α/ΦΩΝ τ. F-15 της ΠΑ του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας, στη θαλάσσια περιοχή νοτίως ν. Κρήτης.

■ Από 27 Μαρτίου έως 04 Απριλίου 2021, διεξήχθη η συμμαχική άσκηση με την επωνυμία «ARIADNE 21» στις θαλάσσιες περιοχές Πατραϊκού κόλπου - Μυρτώου πελάγους - Ιονίου πελάγους, με τη συμμετοχή των Ν/ΘΗ «ΕΥΡΩΠΗ», Ν/ΘΗ «ΚΑΛΥΨΩ», Φ/Γ «ΥΔΡΑ» (με Ο/Γ Ε/Π), Κ/Φ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ», ΟΕΝ, ΤCG «S. MEHMET PASA» (Τουρκία), ΤCG «AYVALIK» (Τουρκία), ITS «TERMOLI» (Ιταλία), ESPS «TAJ O» (Ισπανία), FS «ORION» (Γαλλία), BGS «TSIBAR» (Βουλγαρία) και ROS «ALEXANDRU CATUNEANU» (Ρουμανία).

■ Την 07 Απριλίου 2021 πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση τετραμερούς συνεργασίας Ανατολικής Μεσογείου μεταξύ της Φ/Γ «NABAPINON», της γαλλικής Φ/Γ «ΑΥΒΕΡΝΕ», των μονάδων του ΓΕΕΦ/ΔΝ ΠΑΘ «ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ» και ΠΛΣ «ΘΗΣΕΑΣ», στη θαλάσσια περιοχή νοτίως νήσου Κύπρου.

■ Την 09 Απριλίου 2021 πραγματοποιήθηκε συνεκπαίδευση (PASSEX) μεταξύ της Φ/Γ «NABAPINON» και της Φ/Γ «ENS TABA» του Αιγυπτιακού Ναυτικού, βορειώς του λιμένα Αλεξάνδρειας.

3. Επισκέψεις Ξένων Αντιπροσωπειών

■ Στις 18 Μαρτίου 2021, αφίχθη στην Ελλάδα ο Γάλλος Α/ΓΕΝ και την 19 Μαρτίου 2021 πραγματοποίησε επίσημη επίσκεψη στο ΓΕΕ-ΘΑ.

4. Συμμαχικές - Πολυεθνικές Επιχειρήσεις

α. Επιχείρηση UNIFIL MAROPS:

■ Από 25 Ιανουαρίου 2021 έως 07 Απριλίου 2021, η Φ/Γ «ΝΑΒΑΡΙΝΟΝ» συμμετείχε στην επιχείρηση στη θαλάσσια περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Την 07 Απριλίου 2021 αντικαταστάθηκε από την Φ/Γ «ΚΑΝΑΡΗΣ».

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. Συμμετοχή μονάδων ως ακολούθως:

■ Εν όρμω ΝΣ:

- Από 01 έως 28 Φεβρουαρίου 2021, το ΤΠΚ «ΚΡΥΣΤΑΛΛΙΔΗΣ».
- Από 01 έως 07 Μαρτίου 2021, το ΤΠΚ «ΛΑΣΚΟΣ».
- Από 07 έως 24 Μαρτίου 2021, το ΤΠΚ «ΜΥΚΟΝΙΟΣ».
- Από 24 Μαρτίου έως 16 Απριλίου 2021, το ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ».
- Από 16 έως 30 Απριλίου 2021, το ΤΠΚ «ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ».

■ Από 11 έως 31 Μαρτίου 2021 η Φ/Γ «ΣΑΛΑΜΙΣ» και από 13 έως 29 Μαρτίου 2021

το Υ/Β «ΜΑΤΡΩΖΟΣ», συμμετείχαν στην επιχείρηση σε ρόλο «Direct Support» στη θαλάσσια περιοχή της ανατολικής Μεσογείου, στο πλαίσιο συμμετοχής στην επιχείρηση FOCOPS 21/02.

■ Κατά το χρονικό διάστημα από 01 Φεβρουαρίου έως 30 Απριλίου 2021 διεξήχθησαν συνολικά είκοσι πέντε (25) αποστολές σε ρόλο «Associated Support», από διάφορα πλοία του ΠΝ στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου.

■ Εξειδικευμένο ιπτάμενο προσωπικό του ΠΝ επιβαίνει σε αεροσκάφη της ΠΑ για πτήσεις «AIS SWEEP» στο πλαίσιο της επιχείρησης. Για το χρονικό διάστημα από 01 Φεβρουαρίου έως 30 Απριλίου 2021 πραγματοποιήθηκαν έξι (6) αποστολές σε ρόλο «Associated Support» και τρεις (3) πτήσεις σε ρόλο «Direct Support».

γ. Συμμετοχή σε Μόνιμες Ναυτικές Δυνάμεις NATO.

SNMG-2:

Από 17 Φεβρουαρίου 2016, στοιχείο της Δύναμης SNMG-2 (CTU 100.02.01) 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, συμμετείχαν οι ακόλουθες μονάδες του ΠΝ:

- Από 10 Ιανουαρίου έως 03 Φεβρουαρίου 2021 το ΤΠΚ «ΜΠΛΕΣΣΑΣ».
- Από 14 Ιανουαρίου έως 05 Φεβρουαρίου 2021 το Ν/ΘΗ «ΕΥΡΩΠΗ».
- Από 22 Ιανουαρίου έως 22 Φεβρουαρίου 2021 η Κ/Φ «ΝΑΥΜΑΧΟΣ».
- Από 03 έως 22 Φεβρουαρίου 2021 το ΤΠΚ «ΞΕΝΟΣ».

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/ΚΕΠΙΧ

- Από 22 Φεβρουαρίου έως 07 Απριλίου 2021 η Κ/Φ «ΚΑΣΟΣ».
- Από 23 Φεβρουαρίου έως 13 Μαρτίου 2021 το ΤΠΚ «ΣΙΜΙΤΖΟΠΟΥΛΟΣ».
- Από 05 Φεβρουαρίου έως 19 Μαρτίου 2021 η Κ/Φ «ΤΟΛΜΗ».
- Από 13 Μαρτίου έως 07 Απριλίου 2021 το ΤΠΚ «ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ».
- Από 19 Μαρτίου έως 23 Απριλίου 2021 η Κ/Φ «ΝΑΥΜΑΧΟΣ».
- Από 07 έως 28 Απριλίου 2021 το ΤΠΚ «ΜΥΚΟΝΙΟΣ».
- Από 28 Απριλίου 2021 το ΤΠΚ «ΝΤΕΓΓΙΑΝΝΗΣ».
- Από 16 Απριλίου 2021 η Κ/Φ «ΠΟΛΕΜΙΣΤΗΣ».
- Από 23 Απριλίου 2021 η Κ/Φ «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ».

SNMCMG 2:

■ Από 04 Απριλίου 2021 το Ν/ΘΗ ΕΥΡΩΠΗ, συμμετέχει στην επιχείρηση «SNMCMG 2», η οποία διεξάγεται στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου.

6. Συμμετοχή σε Αποστολές Ευρωπαϊκής Ένωσης

■ Από 01 Φεβρουαρίου έως 20 Απριλίου 2021 η Φ/Γ «ΑΙΓΑΙΟΝ» συμμετείχε στην επιχείρηση «IRINI», η οποία διεξάγεται στη θαλάσσια περιοχή της κεντρικής Μεσογείου. Την 20 Απριλίου 2021 αντικαταστάθηκε από τη Φ/Γ «ΛΗΜΝΟΣ».

5. Κοινωνική προσφορά των

Ενόπλων Δυνάμεων

α. Αποστολές Εσωτερικού – Εξωτερικού:

Ουδέν

β. Κατάσβεση πυρκαγιών – Περιπολίες – Επιτήρηση

Ουδέν

γ. Έρευνα – Διάσωση

Επιχειρήσεις Έρευνας – Διάσωσης στις οποίες συμμετείχαν μονάδες του ΠΝ ως ακολούθως:

■ Βραδινές ώρες 15ης Μαρτίου 2021 εκτελέστηκε μια επιχείρηση μεταφοράς ασθενούς από τη ν. Αίγινα στην 112 ΠΜ (Ελευσίνα).

■ Εσπερινές ώρες 11ης Απριλίου 2021 πραγματοποιήθηκε επιχείρηση Έρευνας και Διάσωσης ανθρώπινης ζωής από Ε/Π ΠΝ - 57 (SAR) στην περιοχή όρους Κιθαιρώνα.

6. Εκδηλώσεις – Επισκέψεις

■ Από 19 έως 25 Φεβρουαρίου 2021, η Φ/Γ «ΥΔΡΑ» συμμετείχε στην έκθεση «NAVDEX 21» που έλαβε χώρα στο λιμένα MINA ZAYID ABU DHABI (Η. Α. Ε)

■ Στις 26 και 27 Απριλίου 2021, στο πλαίσιο της εορταστικής περιόδου του Αγίου Πάσχα, ο Αρχηγός ΓΕΝ επισκέφθηκε Υπηρεσίες και ελλιμενισμένα πλοία στη νήσο Κρήτη, όπου και αντάλλαξε ευχές με το υπηρετών προσωπικό.

7. Διάφορα Θέματα

■ Την 03 Φεβρουαρίου 2021, ο Διευθυντής Α1 συμμετείχε μέσω τηλεδιάσκεψης, στην 1η συνεδρίαση του Συμβουλίου Αμυντικής Έρευνας Τεχνολογίας και Βιομηχανίας (ΣΑΕΤΒ).

■ Την 09 και 10 Φεβρουαρίου 2021, διεξή-

ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ - ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Υπεύθυνο για το περιεχόμενο: ΓΕΝ/ΚΕΠΙΧ

χθη μέσω τηλεδιάσκεψης (VTC), η 6η σύσκεψη εκπροσώπων Ομάδας Ενδιαφερόμενων Μερών για το Κοινό Περιβάλλον Ανταλλαγής Πληροφοριών (3rd CISE Stakeholders Group - CSG) της ΕΕ, με συμμετοχή επιτελών Α κλάδου ΓΕΝ.

■ Την 10 Φεβρουαρίου 2021, διεξήχθη με μέριμνα ΓΕΕΟΑ, pre-Joint Consultation Meeting με εκπροσώπους του NATO, στο πλαίσιο των NATO TARGETS, με συμμετοχή επιτελών ΓΕΝ.

■ Την 18 και 19 Φεβρουαρίου 2021, επιτελής ΓΕΝ συμμετείχε σε τηλεδιάσκεψη μέσω VTC, στις διμερείς συζητήσεις με εκπροσώπους NATO, στο πλαίσιο των NATO TARGETS.

■ Την 16 Μαρτίου 2021, διεξήχθη στο ΓΕΕΟΑ, προπαρασκευαστικό σεμινάριο επί του Λογισμικού Προγράμματος «New Defence Planning Automated Support System / NDPASS», με συμμετοχή επιτελών Α' Κλάδου ΓΕΝ.

■ Στις 23 και 24 Μαρτίου 2021, ο Διευθυντής ΓΕΝ/Α1 συμμετείχε μέσω τηλεδιάσκεψης (VTC - ΣΔΑΜ), στο Maritime Operational Commanders Conference (MOCC) 21.

■ Την 24 Μαρτίου 2021, διεξήχθη μέσω τηλεδιάσκεψης (VTC), παρουσίαση του προγράμματος PESCO UMS στο εργαστήριο αξιολόγησης της προόδου των προγραμμάτων PESCO, με συμμετοχή επιτελών Α' Κλάδου ΓΕΝ.

■ Στις 31 Μαρτίου 2021, διεξήχθη το 2ο UMS TEST RUN, με χρήση του Maritime HUB στο ΑΣ/ΚΕΠΙΧ.

■ Την Παρασκευή 16 Απριλίου 2021, Επιτελείς Α' Κλάδου ΓΕΝ συμμετείχαν μέσω τηλεδιάσκεψης (VTC), σε εκπαιδευτικό σεμινάριο «PESCO Common Workspace Training».

ΕΞΟΥΔΕΤΕΡΩΣΗ ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΩΝ ΑΠΟ ΟΜΑΔΕΣ ΟΕΝ/ΔΥΚ

A.A	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ
1	30/03/2021	εξουδετέρωση πυρομαχικού στη θαλάσσια περιοχή Πλάκες Νομού Μαγνησίας.
2	08-23/04/2021	πραγματοποιήθηκε εκκαθάριση του πυθμένα της θαλάσσιας περιοχής Μονεμβάσιας από βλήματα και πυρομαχικά του 'Β ΠΠ.
3	05/04/2021	εξουδετέρωση νάρκης στη θαλάσσια περιοχή του Πατράϊκού κόλπου.
4	20-21/04/2021	εξουδετέρωση πυρομαχικών στη θαλάσσια περιοχή του Αργοστολίου ν. Κεφαλληνίας.
5	26-27/04/2021	εξουδετέρωση τεσσάρων (4) οβίδων στη θαλάσσια περιοχή ν. Πρασούδι (Ηγουμένισας).



Το τρίμηνο που πέρασε, έγιναν οι ακόλουθες παραχωρήσεις αρχειακού υλικού στην Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού και ευχαριστούμε θερμά για την ευγενική χορηγία:

■ Η κα. Κυπραίου Αναστασία παραχώρησε στην Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, μέρος του αρχείου του συζύγου της Υποναύαρχου ε.α Εμμανουήλ Κυπραίου ΠΝ, το οποίο συνίσταται σε πλήθος βιβλίων και μία επαναστατική σημαία της Ύδρας, καθώς επίσης δύο στολές, τύπου «Smokin» και «Battle Dress».

■ Ο κ. Μαυρίδης Αναστάσιος, παραχώρησε στην Βιβλιοθήκη της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού, πλήθος βιβλίων από την προσωπική του συλλογή.

■ Ο Υποστράτηγος (Δικαστικός) ε.α Χαρσαλίδης Δημήτριος, παραχώρησε στην Βιβλιοθήκη της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού, μέρος του αρχείου του, το οποίο συνίσταται σε πλήθος φυλλαδίων και προσωπικών εγγράφων.

■ Ο Πλωτάρχης Μουρτζάκης Εμμανουήλ, παραχώρησε στην Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού, πλήρης στολή Αξιωματικού, Βαθμού Πλωτάρχη του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού της Επιχείρησης «UNIFIL-MAROPS», στη θέση «NAVAL OPERATION CENTER / JOIN OPERATION CENTER-NAVAL OPERATIONS».

■ Ο Επικελευστής (ΕΕ/ΠΕΣ) Κ. Φλαμπουράκης, παραχώρησε στην Βιβλιοθήκη της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού, μέρος του αρχείου του, το οποίο συνίσταται σε πλήθος βιβλίων.



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: