

Η ναυμαχία του Ματαπά

Μέρος Β΄

του Αντιναύαρχου (εα) Ξενοφώντα Μαυρογιάννη ΠΝ



Τορπιλοπλάνο "Swordfish" του βρετανικού αεροπλανοφόρου Formidable επιτίθεται κατά του ιταλικού καταδρομικού Balzano



Το θωρηκτό Warspite, ναυαρχίδα του ναυάρχου Cunningham

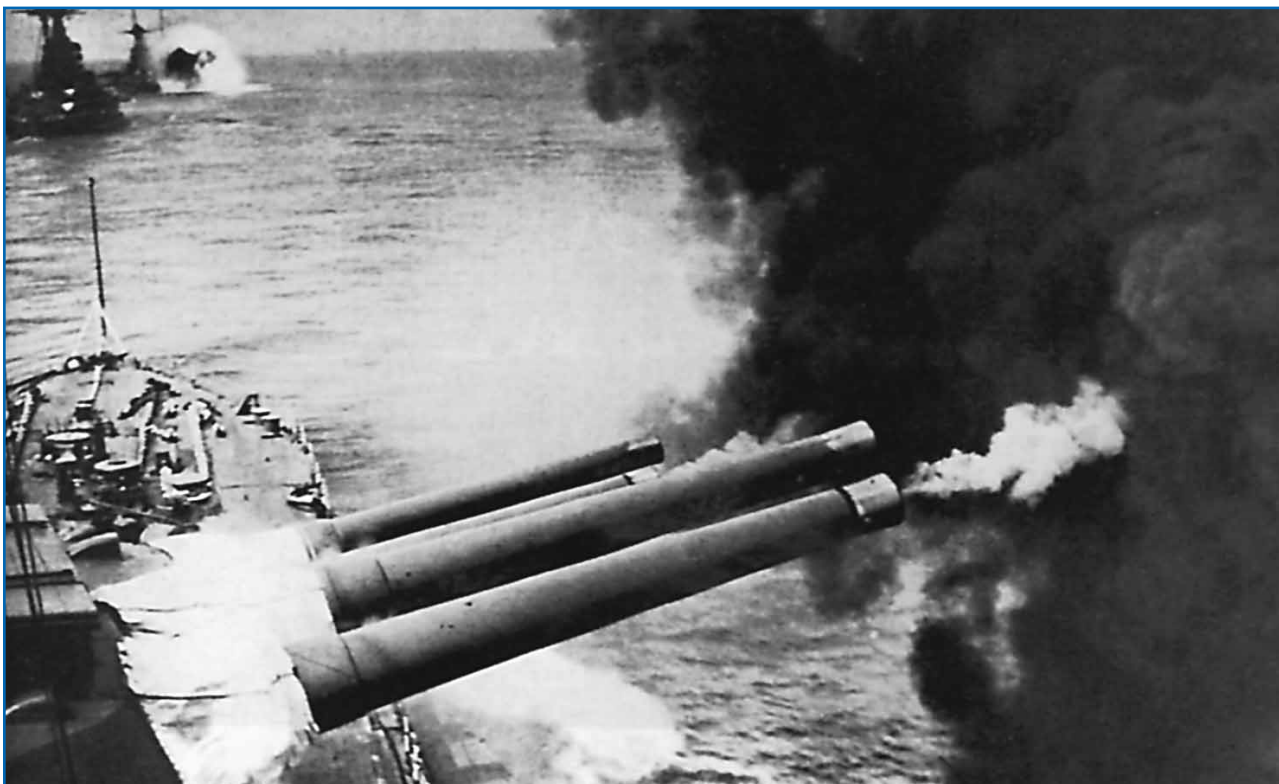
Ο Βρετανός στόλαρχος περί την 23.00 διατάζει τα πλοία του που δεν ασχολούνταν με την καταβύθιση εχθρικών να αποσυρθούν ΒΑ για να αποφύγει προσβολή από εχθρικά αντιτορπιλικά τα οποία, επωφελομένα της σύγχυσης θα μπορούσαν να εισδύσουν στη γραμμή των πλοίων του. Συγχρόνως διατάζει τον πλοίαρχο Mack με τα 8 αντιτορπιλικά που βρισκόταν 20 μίλια πλώρα να καταδιώξει την εχθρική δύναμη, ενώ τα 4

αντιτορπιλικά του προπετάσματος του στόλου μάχης να συνεχίσουν την προσβολή κατά των εχθρικών πλοίων.

Το Greyhound και Griffin καταδιώκουν τα εχθρικά αντιτορπιλικά, ενώ τα Stuart και Havock παραμένουν γύρω από το Zara που καίγεται. Στις 23.30 το Stuart ανοίγει πυρ κατά του Zara, ενώ συγχρόνως το Havock καταβυθίζει με τορπίλη εχθρικό αντιτορπιλικό.

Τα μεσάνυχτα το Havock αναφέρει επαφή με εχθρικό θωρηκτό. Ο πλοίαρχος Mack υποθέτοντας ότι πρόκειται για το Veneto σπεύδει στην περιοχή με αποτέλεσμα να απομακρυνθεί περίπου 60 μίλια προς δυμάς. Επρόκειτο για το Pola που ήταν ακίνητο και ημβυθισμένο. Έτσι ο στολίσκος του Mack δεν κατόρθωσε να έλθει σε επαφή με το Veneto το οποίο διέφυγε στον Τάραντα.

Όταν τα Greyhound και Griffin επιστρέφουν από την καταδίωξη των ιταλικών αντιτορπιλικών συνεννοούνται με το Havock και πλησιάζουν το Pola στο κατάστρωμα του οποίου ήταν συγκεντρωμένο το πλήρωμα, ενώ ορισμένοι είχαν πέσει στη θάλασσα για να σωθούν. Εν τω μεταξύ καταφθάνει και ο στολίσκος του Mack (επί του Jervis). Τα αντιτορπιλικά περισυλλέγουν 257 άνδρες από το πλήρωμα του Pola και ύστερα το καταβυθίζουν με τρεις τορπίλες (Jervis - Nubian) στις 04.03 (29 Μαρτίου). Μετά την κα-



Το βρετανικό θωρηκτό Valiant σε δράση με τα πυροβόλα των 15 ιντσών, κατά τη ναυμαχία



Το βαρύ καταδρομικό Zara



Ο διοικητής των βρετανικών καταδρομικών αντιναύαρχος Henry Pridham Wippel

ταβύθιση, όλα τα αντιτορπιλικά αποχωρούν από την περιοχή προς συνάντηση του στόλου μάχης.

29 Μαρτίου

Στις 01.30, τα 7 ελληνικά αντιτορπιλικά με καθυστέρηση περίπου έξι ωρών, λόγω προβλημάτων στη διώρυγα της Κορίνθου, φθάνουν στο προκαθορισθέν σημείο νότια της Κεφαλλονιάς πληροφορώντας το Βρε-

τανό στόλαρχο διά σήματος: «I am waiting for orders» (Αναμένω διαταγές). Το σήμα όμως από λάθος αποκρυπτογράφηση ελήφθη ως: «I am waiting for oiler» (Αναμένω πετρελαιοφόρο). Μόλις το λάθος γίνεται αντιληπτό στη βρετανική ναυαρχίδα δίνεται στις 03.50 εντολή στον Έλληνα Στόλαρχο να βρίσκεται 50 ν.μ. ΝΔ του Ματαπά στις 07.00. Ο ναύαρχος Καββαδίας αναφέρει στην απόρρητη

έκθεσή του (υπ' αριθ. 1006) ότι την εντολή έλαβε στις 07.50 (τελείως εκπρόθεσμα) με σήμα που είχε προέλευση 06.46 και κατευθύνθηκε με ταχύτητα 25 κόμβων προς συνάντηση του βρετανικού στόλου. Στις 12.30 ο Καββαδίας έλαβε εντολή από το ΓΕΝ να επιστρέψει στο Ναύσταθμο.

Το πρωί κανένα ίχνος του εχθρού δεν εντοπίστηκε από βρετανική αεροπορική αναγνώριση. Ο βρετανικός



Ο ναύαρχος Andrew Brown Cunningham διοικητής του Βρετανικού Στόλου της Μεσογείου με τον διοικητή της Μοίρας των αντιτορπιλικών, μετά τη ναυμαχία



Τορπιλοπλάνο Abbacore στο κατάστρωμα του βρετανικού αεροπλανοφόρου Formidable

στόλος επανήλθε στην περιοχή της συμπλοκής και διέσωσε περί τους 900 Ιταλούς ναυαγούς αλλά απομακρύνθηκε όταν επιτέθηκαν γερμανικά αεροσκάφη, κατευθυνόμενος στην Αλεξάνδρεια όπου κατέπλευσε την 30ή Μαρτίου.

Τη νύχτα της 29ης Μαρτίου το ελ-

ληνικό αντιτορπιλικό 'Υδρα, αφού αποσπάστηκε από τον στολίσκο των αντιτορπιλικών που επέστρεφαν στο Ναύσταθμο, περισυνέλεξε 110 ναυαγούς. Δύο ημέρες αργότερα το πλωτό νοσοκομείο Gradisca περισυνέλεξε άλλους 160.

Επίλογος

Κατά τη ναυμαχία το ιταλικό Ναυτικό απώλεσε 3 βαρέα καταδρομικά (Zara, Pola, Fiume) και 2 αντιτορπιλικά. Από πλευράς προσωπικού απώλεσε περίπου 3.000 άνδρες μεταξύ των οποίων το διοικητή της 1ης Μοίρας καταδρομικών αντιναύαρχο Cataneo και τους κυβερνήτες των Zara, Fiume και των 2 αντιτορπιλικών. Η μόνη απώλεια των Βρετανών ήταν ένα αεροσκάφος.

Η ναυμαχία του Ματαπά (Ταινάρου) –γνωστή στους Ιταλούς ως η ναυμαχία της νήσου Γαύδου– ήταν η πρώτη αποφασιστική δράση στον κατά θάλασσα πόλεμο, από την εποχή του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Πλην των σοβαρών απωλειών επέδρασε επί του ηθικού των στελεχών του ιταλικού Ναυτικού και στην όλη πολεμική του δράση, στη συνέχεια. Η Ανωτάτη Διοίκηση διέταξε τα θωρηκτά να μην αναλάβουν, προσωρινά, αποστολές πέραν από την ακτίνα δράσης των καταδιωκτικών. Ο ιταλικός στόλος παρέμεινε στα λιμάνια μέχρι τον Αύγουστο του 1941 γεγονός που επέτρεψε την επιτυχή εκκένωση των βρετανικών δυνάμεων από την Ελλάδα και την Κρήτη τους επόμενους μήνες. Αλλά και κατά τη διάρκεια του υπόλοιπου του πολέμου δεν επιχείρησε απ' ευθείας αντιπαράθεση με τις συμμαχικές ναυτικές δυνάμεις.

Η ανωτερότητα, γενικά, των ιταλικών πλοίων και η εξαιρετική ικανότητα των αξιωματικών και πληρωμάτων αποδυναμώνονταν από εσωτερικές προστριβές μεταξύ των Κλάδων. Η από μακρού υπάρχουσα διαμάχη μεταξύ Ναυτικού και Αεροπορίας γινόταν συνεχώς οξύτερη. Αναμφίβολα η ανεπάρκεια της αεροπορικής αναγνώρισης και κάλυψης της ιταλικής ναυτικής δύναμης ήταν ίσως ο κυριότερος παράγων της ήττας. Οι ασαφείς και αλληλοσυγκρουόμενες αναφορές είχαν κλονίσει την εμπιστοσύνη του αρχηγού του στόλου, με αποτέλεσμα, ακόμα και όταν ήταν σωστές, να μη γίνονται πιστευτές. Η αεροπορική κάλυψη με καταδιωκτικά που προβλεπόταν για την 28η Μαρτίου δεν πραγματοποιήθηκε με αποτέλεσμα τα βρετανικά αναγνωριστικά ανενόχλητα να παρακολουθούν τις κινήσεις του ιταλικού στόλου.

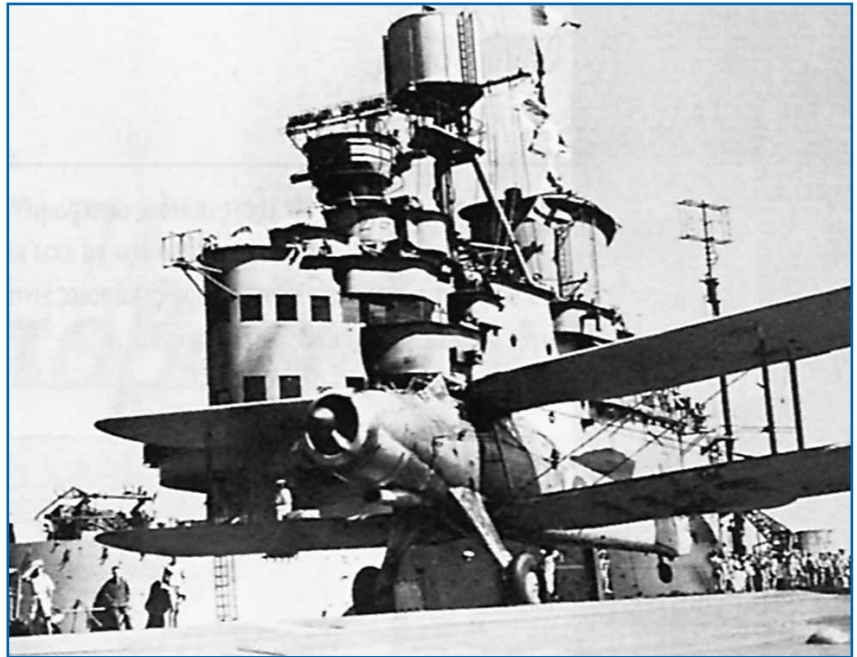
Η μοιραία απόφαση του ναυάρχου Iachino να στείλει την 1η Μοίρα βαρέων καταδρομικών (δύναμη Zara) για βοήθεια του Pola ελήφθη με την εσφαλμένη εκτίμηση ότι ο βρετανικός στόλος ήταν μακριά, μολονότι τα γεγονότα οδηγούσαν στο αντίθετο. Η συμπλοκή του βρετανικού στόλου μάχης με τη μοίρα αυτή, όπως ήταν επόμενο, οδήγησε στην καταστροφή της.

Η συμπλοκή του Ματαπά έδειξε ότι το ιταλικό Ναυτικό ήταν τελείως απροετοίμαστο για νυκτερινή μάχη, παρ' όλη την, από κάθε πλευρά, πολύ καλή προετοιμασία για πόλεμο. Σε αυτό συνέτεινε σημαντικά και η ύπαρξη ραντάρ σε ορισμένα βρετανικά πλοία που αγνοούσαν οι Ιταλοί.

Αλλά, παρά τη μεγάλη νίκη, και οι Βρετανοί διέπραξαν σφάλματα -ένεκα των οποίων διασώθηκε το Veneto- όπως παραδέχθηκε με παρηρησία ο ναύαρχος Cunningham. Η διαταγή περί τις 23.00 στις δυνάμεις του που δεν ασχολούνταν με την καταβύθιση εχθρικών πλοίων να αποσυρθούν ΒΑ, οδήγησε τα καταδρομικά του Wiprell να εγκαταλείψουν την προσπάθεια απόκτησης επαφής με το ιταλικό θωρηκτό, το οποίο διέφυγε.

Οι μετέπειτα αναλύσεις του Ιταλικού Ναυαρχείου για εξακρίβωση των αιτιών της ατυχούς συμπλοκής, οδήγησε ορισμένους στην υπόνοια ότι πιθανώς οι Βρετανοί να γνώριζαν τα ιταλικά σχέδια από την κατασκοπεία ή από αποκρυπτογράφηση ραδιογραφημάτων. Πάντως οι ιταλικοί ναυτικοί κώδικες ήταν πολύ δύσκολο να αποκρυπτογραφηθούν, εν αντιθέσει με αυτούς της Αεροπορίας.

Ως προς τη ματαίωση συμμετοχής των ελληνικών αντιτορπιλικών στη ναυμαχία, εκείνο το οποίο φαίνεται μάλλον να επέδρασε ήταν κυρίως οι ενδοιασμοί του Cunningham για τη δυνατότητα συνεννόησης και συνεργασίας με τα ελληνικά πλοία. Στην αναφορά του προς το βρετανικό Ναυαρχείο, γράφει: "Το σφάλμα το οποίο ημποδισε τον στολίσκο των ελληνικών αντιτορπιλικών να συμμετάσχει εις την ναυμαχίαν, δεν ήτο ίσως ατυχές. Τα αντιτορπιλικά αυτά, με θαυμαστήν ακρίβειαν εις τας κινήσεις των, εστάλησαν... εις σημείον δηλαδή εις το οποίον ήσαν καλώς τοποθετημένα, διά να εμποδίσουν τον υποχωρούντα



Απονήωση τορπιλοπλάνου Abbacore από το Formidable



Χάρτης της Μεσογείου

εχθρικών στόλον" και προσθέτει: «Πάντως η παρουσία μιας εισέτι απεσπασμένης δυνάμεως και μάλιστα δυνάμεως μεθ' ης δεν θα ηδυνάμην ευκόλως να επικοινωνήσω, θα προσέθετε σοβαράς δυσκολίας εις το πολύπλοκον της καταστάσεως» (από την "Εκθεση επί της δράσεως του Β. Ναυτικού κατά τον πόλεμον 1940-1944" του αντιναυάρχου Δ. Φωκά).

Τα διδάγματα της ναυμαχίας έκαναν το Μουσολίνι και την Αεροπορία να αντιληφθούν ότι για την επιτυχία στη θάλασσα χρειάζεται στενή συνεργασία Ναυτικού και Αεροπορίας. Η παρουσία του αεροπορικού όπλου εν τόπω και χρόνω ήταν αναγκαία.

Για το λόγο αυτό ο Μουσολίνι διέταξε τη μετασκευή δύο υπερωκεανείων σε αεροπλανοφόρα, που δεν πρόφθασαν όμως να αποπερατωθούν, διαρκούντος του πολέμου.

ΤΕΛΟΣ

Βιβλιογραφία

1. Richard Natkiel/Antony Preston: "Atlas of Maritime History", έτος 1978
2. Paul Kemp: "Sea Warfare", έτος 1998
3. Κώνστα Π. υποναυάρχου (εα): «Στρατηγική», έτος 1951
4. Μεξεβίρη Γ. αντιναυάρχου (εα): «Τα πορίσματα του Ναυτικού Πολέμου της Μεσογείου, 1939-1945», έτος 1961