

Το Ελληνικό Ναυτικό στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο

Στη δίνη του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου το ελληνικό ναυτικό, πολεμικό και εμπορικό, κατάφερε ακλόνητο να πλεύσει πάνω στη ρότα της τιμής και του καθήκοντος που οι αρχαίες ναυτικές παραδόσεις της χώρας μας έχουν χαράξει στο κύτταρο των ελλήνων ναυτικών. Η συμβολή των ελλήνων θαλασσομάχων στη Συμμαχική νίκη ήταν καθοριστική.

«Ουκ εά με καθεύδειν το του Μιλτιάδου τρόπαιον», απαντούσε ο πολιτικός, ναύαρχος και στρατηγός Θεμιστοκλής σε όσους τον ερωτούσαν για τις αϋπνίες του μετά τη λαμπρή νίκη του Μιλτιάδη στον Μαραθώνα. Από τότε τα λόγια του αρχαίου ναυάρχου σαν να στοίχειωσαν τις καρδιές των ελλήνων θαλασσοπόρων που δεν τους πιάνει εύκολα ύπνος μα και κανείς... στον ύπνο. Και πραγματικά άγρυπνο το Πολεμικό Ναυτικό ήταν πάντα έτοιμο στις θαλάσσιες επάλξεις να υπερασπίσει τα συμφέροντα της Ελλάδας και να τρέψει τους αντιπάλους του σε φυγή κατακτώντας το τρόπαιο της νίκης. Η λέξη τρόπαιο σημαίνει το μνημείο που συμβολίζει την τροπή το εχθρού και κατασκευαζόταν από τα λάφυρα που αυτός άφηνε καθώς υποχωρούσε. Το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό βγήκε από τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο τροπαιοφόρο, αφού πραγματικά κατάφερε να τρέψει την πορεία των πολεμικών επιχειρήσεων προς τη νίκη όχι μόνο τη δική του αλλά και του Συμμαχικού Ναυτικού. Η περίοδος του ελληνοϊταλικού πολέμου προϋδέασε όλους για τη μεγάλη συνεισφορά του ελληνικού ναυτικού στον Συμμαχικό αγώνα.

Ιταλική προκλητικότητα

Όταν ξέσπασε ο πόλεμος του 1940 με την επίδοση του ιταλικού τελεσιγράφου στον Ιωάννη Μεταξά, το Ναυτικό είχε ήδη δοκιμάσει την πικρή γεύση του πολέμου με την ύπουλη καταβύθιση του ευδρόμου «Ελλη» από ιταλικό υποβρύχιο ανήμερα τον 15 Αύγουστο στο λιμάνι της Τήνου. Η ιταμή και χωρίς προηγούμενη κήρυξη του πολέμου επίθεση ήταν μια ευκαιρία να καταδειχθεί το ήθος και η γενναιότητα των Ελλήνων ναυτικών. Η ιταλική τορπίλη είχε χτυπήσει το κύτος του πλοίου στο μέσο. Είκοσι από τα μέλη του πληρώματος που ήταν εκείνη την ώρα στο κατάστρωμα εκτινάχθηκαν σε

απόσταση δέκα μέτρων. Μια ακόμα τορπίλη έσκασε πάνω σε ύφαλο και μια τρίτη πάνω στον κυματοθραύστη σκορπίζοντας πέτρες και πανικό στον κόσμο που ήταν συγκεντρωμένος στην προκυμαία για τον εορτασμό της Παναγίας. Η «Έλλη» είχε εντωμεταξύ πάρει κλίση 10 μέχρι 15 μοίρες παρόλο που είχαν κλείσει ορισμένα στεγανά. Εκείνη την ώρα που το πλοίο βυθιζόταν «οι αξιωματικοί και κυρίως οι νεώτεροι είχαν την γενναιότητα, παρά τον ίδιον κίνδυνον εκ της προϊούσης καταβυθίσεως του πλοίου, να κατέλθουν εις τα πλημμυρίζοντα μηχανοστάσια και να ανεβάσουν εκείθεν εις τους ώμους των τους τραυματίας και να τους παραδώσουν εις τους σπεύσαντας προς βοήθειαν του πληρώματος λεμβούχους». Έγινε μια αγωνιώδης προσπάθεια να ρυμουλκηθεί το πλοίο στα αβαθή από ένα επιβατικό ατμόπλοιο. Ήταν ο «Έσπερος» με κυβερνήτη τον Γεράσιμο Φωκά. Έσπασαν όμως τα ρυμούλκια και ο κυβερνήτης, πλοίαρχος Άγγελος Χατζόπουλος, αφού διέταξε εγκατάλειψη του σκάφους, αποχώρησε και αυτός τελευταίος.

Το Ναυτικό αντεπιτίθεται

Μετά την καταβύθιση του «Έλλη» ο ιταλικός στόλος σαν να φοβόταν το εκδικητικό μένος των Ελλήνων δεν επεχείρησε εναντίον του ελληνικού στόλου μέχρι και τον Απρίλιο του 1941. «Αντιθέτως τα ελληνικά πολεμικά αφ' ενός προήσπισαν και εβοήθησαν αποτελεσματικώς», όπως αναφέρει ο ακαδημαϊκός Κόκκινος, «τας κατά ξηράν επιχειρήσεις και αφ' ετέρου και εις τολμηράς αναζητήσεις ιταλικών δυνάμεων προέβησαν, αλλά και προσέβαλαν και εβύθισαν ιταλικά πλοία». Η κήρυξη του πολέμου ήταν η ευκαιρία που όλοι οι Έλληνες ανέμεναν να εκδικηθούν τους Ιταλούς όχι μόνο για την καταβύθιση του Έλλη αλλά και για όλες τις προηγούμενες προκλητικές τους ενέργειες εναντίον της Ελλάδας, όπως επιθέσεις από ιταλικά αεροσκάφη με καλυμμένα διακριτικά εναντίον ελληνικών πλοίων, παραβιάσεις του εθνικού εναέριου χώρου σε βάθος μεγαλύτερο των 25 χιλιομέτρων και προβοκάτσιες στα σύνορα (περίπτωση Νταούτ Χότζα). Προκλητικοί ήταν και οι απλοί Ιταλοί φαντάροι οι οποίοι διερχόμενοι από τα ελληνικά λιμάνια με προορισμό τα Δωδεκάνησα τραγουδούσαν τραγούδια με στίχους όπως: *Sbarcheremo al Pireo e conquisteremo tutto l' Egeo* = θα μπαρκάρουμε για τον Πειραιά και θα κατακτήσουμε όλο το Αιγαίο. Το «Κορόιδο Μουσσολίνι» ήταν η έκφραση της έμπρακτης απάντησης του Έλληνα στρατιώτη στην ιταλική οίηση. Η

συνοδεία νηοπομπών που μετέφεραν προσωπικό και εφόδια στους μαχομένους στα βόρεια σύνορα ήταν η κύρια αποστολή του Πολεμικού Ναυτικού. Η Επίσημη Πολεμική Έκθεση για τη Δράση του Ναυτικού αναφέρει ότι δια του Στόλου μεταφέρθηκαν στην Αλβανία «86.400 άνδρες και 31.300 κτήνη μετά του ανεφοδιασμού, εκ των τόπων συγκεντρώσεως προς τους στρατηγικούς χώρους». Μια άλλη αποστολή του Ναυτικού ήταν η αντιαεροπορική άμυνα των μετόπισθεν. Μια λιγότερο γνωστή συνεισφορά του στον αγώνα ήταν η οργάνωση και συγκρότηση της Παρακτίου Αμύνης «η οποία εξησφάλιζεν δια οχυρών, αντιαεροπορικών πυροβολείων, ναρκοπεδίων και φραγμάτων τους κλειστούς μας κόλπους (Σαρωνικόν, Κορινθιακόν-Πατραϊκόν, Ευβοϊκόν-Παγασητικόν, Θερμαϊκόν και Σούδας Κρήτης) από εχθρικές επιδρομάς και διεισδύσεις, ως και τας μέσω αυτών θαλασσίους συγκοινωνίας».

Παράλληλη με την κινητοποίηση των χερσαίων δυνάμεων ήταν λοιπόν και αυτή του Ναυτικού.¹ «Το Πολεμικό μας Ναυτικό το 1940, που αριθμούσε 6.500 περίπου άνδρες και περί τα 34 μάχιμα πλοία, κλήθηκε να αντιμετωπίσει τον πολλές φορές μεγαλύτερο, πανίσχυρο και σύγχρονο Ιταλικό Στόλο».¹ Με το ξέσπασμα του πολέμου τα αντιτορπιλλικά «Ψαρά» και «Σπέτσες» διατάχθηκαν να αποπλεύσουν με προορισμό τα αλβανοηπειρωτικά παράλια και με σκοπό να βάλουν κατά ιταλικών τμημάτων αλλά και να ενισχύσουν το ηθικό των Ελλήνων στρατιωτών. Τα αντιτορπιλλικά έφτασαν στο συμφωνημένο σημείο (στην ακτή στο ύψος του Καλαμά) στις 06:50 της 31^{ης} Οκτωβρίου 1940 και, αφού ύψωσαν μικρό σημαιοστολισμό, για να είναι θεατά από τις ελληνικές γραμμές, βομβάρδισαν τις ιταλικές γραμμές, καταδειχθείσες γέφυρες και τα χωριά Φιλιάτες, Άνω και Κάτω Σαγιάδες και Κονίσπολη. Στις 08:20 διατάχθη η κατάπαυση του πυρός και η επιστροφή των αντιτορπιλλικών στον ναύσταθμο Σαλαμίνας. Η επιχείρηση καταρράκωσε το ηθικό των Ιταλών που αντί να δουν ιταλικά πλοία σε μια θάλασσα ελεγχόμενη από αυτούς, δέχθηκαν τα καταγιστικά πυρά δυο ελληνικών αντιτορπιλλικών, τα οποία μάλιστα δεν είχαν ούτε αεροπορική κάλυψη. Αντιθέτως το ηθικό των Ελλήνων ανυψώθηκε, διότι αντί να αντιμετωπίσουν την πιθανολογούμενη ιταλική απόβαση σε αυτό τον παράκτιο τομέα είδαν δυο σημαιοστολισμένα ελληνικά πολεμικά που κατάφεραν ισχυρό πλήγμα κατά του εχθρού.

Η δράση των πλοίων επιφανείας επεξετάθηκε με τη συνοδεία νηοπομπών, ιδίως μετά την ανάπτυξη της αγγλοελληνικής συνεργασίας. Τα ελληνικά αντιτορπιλλικά συνόδευαν συμμαχικές νηοπομπές «μεταξύ Πειραιώς, Ελλησπόντου, Σούδας και Αλεξανδρείας, τα ελληνικά υποβρύχια απεστέλλοντο εις περιπολίας προς ενδιαφέροντα σημεία του Κορινθιακού και του Σαρωνικού, τα δε βοηθητικά απησχολούντο με τον έλεγχο των προσβάσεων του Σαρωνικού, του Πατραϊκού, του Ευβοϊκού και του Θερμαϊκού...». Αξίζει εδώ να αναφέρουμε ότι το σύστημα των νηοπομπών ήταν αποτέλεσμα επιστημονικών επιχειρησιακών ερευνών του αντιπλοιάρχου του αγγλικού Βασιλικού Ναυτικού Ρέτζιναλντ Χέντερσον (Reginald Henderson) κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο, που σκοπό είχαν την εξεύρεση τρόπου προστασίας των εμπορικών πλοίων. Τη νύχτα της 14^{ης} προς την 15^η Νοεμβρίου μοίρα αντιτορπιλλικών υπό τη διοίκηση του Αρχηγού Στόλου (Α.Σ.) ναυάρχου Καββαδία ενήργησε επιδρομή στο στενό του Ότραντο. Η μοίρα αποτελούμενη από τα αντιτορπιλλικά «Βασίλισσα Όλγα», «Βασιλεύς Γεώργιος», «Σπέτσαι», «Ψαρά» και «Υδρα» δεν συνάντησε τον εχθρό. Ο Καββαδίας ήταν αυτός που επιβαίνων στο «Όλγα» συνόδευσε τα ατμόπλοια των τρομαγμένων προσκυνητών από το λιμάνι της Τήνου στο ταξίδι της επιστροφής τους μετά τον τορπιλλισμό του «Ελλη». Έγινε δεύτερη επιδρομή με τα παραπάνω αντιτορπιλλικά ενισχυμένα από το «Κουντουριώτης» αλλά πάλι δεν επετεύχθη επαφή με τον εχθρό. Και τρίτη τη νύχτα της 5^{ης} προς την 6^η Ιανουαρίου με τα «Βασίλισσα Όλγα», «Υδρα», «Ψαρά» και «Κουντουριώτης» χωρίς πάλι να συναντήσουν τον εχθρό. Οι Ιταλοί φοβούμενοι το ελληνικό ναυτικό εκτελούσαν τις θαλάσσιες μεταφορές τους όχι δια της γραμμής Μπρίντεζι - Αυλών αλλά παράλληλα με τις ακτές της Αδριατικής και από κει προς τις δαλματικές και αλβανικές ακτές. Οι επιδρομές του ελληνικού ναυτικού, που σε όλες επικεφαλής ήταν ο Α.Σ. ναύαρχος Καββαδίας, παρόλο που δεν είχαν πρακτικό αποτέλεσμα εξύψωσαν το ηθικό των Ελλήνων και των Συμμάχων που έβλεπαν πια πως το ιταλικό ναυτικό δεν τολμούσε να πλεύσει μακριά από τις βάσεις του. Όταν ξέσπασε ο πόλεμος το σύνολο του εκτοπίσματος του ιταλικού στόλου ήταν 658.398 τόνοι ενώ του ελληνικού μόλις 14.602 τόνοι! Εμείς είχαμε έξι παλαιά υποβρύχια ενώ οι Ιταλοί διέθεταν 119. Δέκα αντιτορπιλλικά και οι Ιταλοί 61. Ένα θωρηκτό, τον «Αβέρωφ», και οι Ιταλοί 8. Δεκατρία τορπιλλοβόλα ενώ οι Ιταλοί είχαν 69. Διέθεταν επίσης οκτώ βαρέα και 26 ελαφρά καταδρομικά. Ήταν το ναυτικό που θα έκανε,

υποτίθεται, τη Μεσόγειο μια «ιταλική λίμνη», όπως έλεγε ο Μουσσολίνι, αμφισβητώντας τάχα ακόμα και την κυριαρχία του αγγλικού ναυτικού.

Παράλληλη δράση με τα πολεμικά ανέπτυξαν και τα πλοία του εμπορικού ναυτικού. Από την αρχή του Δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό με πολιτική απόφαση της Ελληνικής Κυβερνήσεως και τη συνεργασία Εφοπλιστών και Πληρωμάτων βοήθησε τους Συμμάχους στην πολεμική τους προσπάθεια. Κατά τη διάρκεια του ελληνοϊταλικού πολέμου «πλοία του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού, υπό την προστασία του Πολεμικού μας Ναυτικού μετέφεραν ασφαλώς περί το 80% του πολεμικού υλικού και των στρατευμάτων σε λιμένες πλησίον του μετώπου, χρησιμοποιώντας περί τα 140 φορτηγά, 47 επιβατηγά και 56 ρυμουλκά».

Υποβρύχια

Η υποχωρητικότητα των ιταλικών πλοίων επιφανείας δεν άφηνε για τα αντίστοιχα ελληνικά άλλον αντίπαλο από τα ιταλικά υποβρύχια. Οι ναυτικοί των ταχέων σκαφών τα έβαλαν, λοιπόν, με τα ιταλικά υποβρύχια. Το αντιτορπιλικό «Αετός» με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Οικονόμου κατέστρεψε υποβρύχιο στον Θερμαϊκό. Στις 3 Μαρτίου το αντιτορπιλικό «Σφενδόνη» με κυβερνήτη τον πλοίαρχο Καλκανδή έβαλε με επιτυχία κατά υποβρυχίου στη θάλασσα του Αγίου Όρους. Το αντιτορπιλικό «Ψαρά» με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Κώνστα βύθισε στο Αιγαίο στις 11 Μαρτίου υποβρύχιο, που προσπάθησε να πλήξει τη νηοπομπή που συνόδευε. Στις 26 Μαρτίου το ίδιο αντιτορπιλικό σε συνεργασία με υδροπλάνο χτύπησε υποβρύχιο στο ανατολικό Αιγαίο. Από τον πόλεμο αυτόν δεν θα ήταν δυνατό να λείψουν και τα δικά μας υποβρύχια. Ο πόλεμος στον οποίο ενεπλάκη τότε η Ελλάδα, στο πλευρό των Συμμάχων, ήταν ένας πόλεμος «που διεξήχθη σε γενικές γραμμές», όπως γράφει ο Ίρβινγκ, «από τα βομβαρδιστικά αεροπλάνα και τα υποβρύχια». Τα ελληνικά υποβρύχια ήταν, λοιπόν, απαραίτητα για τον αγώνα. Αυτά άλλωστε αποτελούσαν την αιχμή του δόρατος του Πολεμικού Ναυτικού. Όταν ξεκίνησε ο πόλεμος η Διοίκηση Υποβρυχίων διέθετε έξι υποβρύχια, τα: Κατσώνης, Παπανικολής, Πρωτεύς, Νηρέυς, Τρίτων και Γλαύκος. Αργότερα προς αντικατάσταση απωλειών προστέθηκαν τα Ματρώζος και Πιπίνος.

Οι υποβρύχιοι, όπως ονομάζονται στη ναυτική γλώσσα οι άνδρες των υποβρυχίων, ξεπλήρωσαν και με το παραπάνω στον Μουσσολίни τη βύθιση του Έλλη. Παρόλο που τα υποβρύχια «είχαν ξεπεράσει το τότε παραδεδομένο όριο ζωής των 10 ετών» αποδείχτηκαν θανάσιμα εργαλεία στα χέρια των Ελλήνων ναυτικών. Γράφει για αυτούς ο Κόκκινος: «Προς τών αγώνα των είναι συμφυής ο άμεσος κίνδυνος. Εκείνος που αντιμετώπισαν και θα αντιμετωπίζουν πάντοτε οι Έλληνες θαλασσινοί. Από των Αργοναυτών μέχρι των σημερινών αγωνιστών του πελάγους. **Αυτή η διαρκής, η αναπόφευκτος επαφή με τον κίνδυνον είναι η ψυχική γυμναστική που φέρει προς την αυτοθυσία και δημιουργεί ήρωας**». Στις 16 Νοεμβρίου 1942 το «Τρίτων» με κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο Επαμεινώνδα Κοντογιάννη επιτέθηκε σε νηοπομπή κοντά στις νότιες ακτές της Εύβοίας. Το υποβρύχιο έγινε αντιληπτό και άρχισαν να πέφτουν εναντίον του βόμβες βάθους. Σε αυτή την περίπτωση οι εικόνες που μας έρχονται στο μυαλό είναι ανδρών τρομοκρατημένων και βουβών, στα όρια του πανικού και της υστερίας, που περιμένουν από τη μια στιγμή στην άλλη τη μοιραία βόμβα που θα συνθλίψει το υποβρύχιο. Τα πράγματα στο εσωτερικό του «Τρίτων» ήταν πολύ διαφορετικά. Αναφέρει ο βετεράνος Δημήτριος Παπαδημητρίου στον συνεργάτη του περιοδικού Π&Ι, Αδάμ Στεφανάδη: «Εμείς διασκεδάσαμε κάτω! Παρ' όλο που δεχόμασταν βόμβες και παθαίναμε ζημιές, βάζαμε το πικ-απ και ακούγαμε μουσική. Θυμάμαι ακόμη και το τραγούδι που ακούγαμε: Ήταν το «Καινούργιο Φεγγάρι!» Ατρόμητοι οι Έλληνες υποβρύχιοι εκδικήθηκαν για όλες τις ανανδρες και ύπουλες ενέργειες κατά της Ελλάδος. «Το πέρασμά τους, μήνυμα κρύο, μαύρου θανάτου», θα λέγαμε παραλλάσσοντας τον στίχο του Καρυωτάκη στο ποίημά του 'Κανάρης'.

Ο «Κατσώνης»

Τρόπαιο για τους Έλληνες ναυτικούς του θρυλικού υποβρυχίου «Κατσώνης» ήταν τα λόγια του Διοικητού του 1ου Αγγλικού Στολίσκου Υποβρυχίων : «Οι άνδρες αυτοί μας ενέπνευσαν τα παραδείγματα της αφοσίωσης στο καθήκον και της αυτοθυσίας». Το «Κατσώνης» στις 14 Σεπτεμβρίου 1943 με κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Βασίλειο Λάσκο περιπολούσε στο διάυλο της Σκιάθου. Εκεί συναντήθηκε με το γερμανικό καταδιωκτικό υποβρυχίων UJ-2101. Το «Κατσώνης» καταδύθηκε αλλά αναγκάστηκε να αναδυθεί μετά από τον καταγισμό από βόμβες βάθους που δέχτηκε και να αντιμετωπίσει

το γερμανικό με το πυροβόλο του. Ο Φωκάς αναφέρει πως «στην κατάσταση που βρισκόταν ο Κατσώνης και προ του πανίσχυρου εχθρού, δεν είχε άλλη επιλογή από το να παραδοθεί. Αλλά, ούτε ο Κυβερνήτης Λάσκος ήταν από αυτούς που παραδίνονταν, ούτε το πλήρωμα του Κατσώνη θέλησε ποτέ να μάθει πώς υποστέλλεται η σημαία». Οι Γερμανοί δεν πίστευαν στα μάτια τους αυτό που έβλεπαν: ένα πυροβόλο και ένα πολυβόλο από το κατάστρωμα του ελληνικού υποβρυχίου να βάλουν εναντίον της πανίσχυρης κορβέττας τους. Στην αρχή ανταπόδωσαν τα πυρά για μια στιγμή αλλά στη συνέχεια άνοιξαν καταγιστικό πυρ. «... [Τ]α γερμανικά πυρά είναι σαρωτικά. Από την ομοχειρία του πυροβόλου σκοτώθηκαν όλοι πολύ γρήγορα. Ανάμεσά τους και ο Κυβερνήτης ο αντιπλοίαρχος Βασίλειος Λάσκος, που είχε πάει να βοηθήσει γεμίζοντας το πυροβόλο. Το UJ-2101 εμβολίζει το «Κατσώνης» πράγμα που αναγκάζει τον ύπαρχό του να δώσει τη διαταγή για την εγκατάλειψη. Από το πλήρωμα του «Κατσώνης» χάθηκαν 32 και αιχμαλωτίστηκαν 17». Ο αδερφός του κυβερνήτη, Ορέστης Λάσκος, ποιητής και θεατρικός συγγραφέας, έγραψε σε ποίημα για τον ήρωα αδερφό του: «μάννα μου χωριάτισσα, κυρά-Παναγιώταινα, κυρά-Μαριγώ, ας ήταν σαν τον Βάσο μας άμποτες να πέθαινα και γω...».¹

Το αίσθημα ευθύνης και η ψυχική υπερηφάνια που χαρακτήριζαν όλους τους «υποβρυχιούς» του ήταν αυτά που οδήγησαν τον Πλοίαρχο Αθανάσιο Ξηρό, Ανώτερο Διοικητή Υποβρυχίων, να αυτοκτονήσει στις 27 Απριλίου 1941, όταν οι Γερμανοί μπήκαν στην Ελλάδα και αυτός δεν κατάφερε λόγω της σύγχυσης που επακολούθησε να ακολουθήσει τον στολίσκο του στην Ανατολική Μεσόγειο.

Διαφυγή προς Μέση Ανατολή

Μετά την κατάκτηση της Ελλάδας από τους Ναζί οι Έλληνες ναυτικοί συνέχισαν τον αγώνα κατά του Άξονα. Η δράση του Ναυτικού στην κατεχόμενη Ελλάδα «κάλυψε

¹ Ο αδερφός του Βασίλη Λάσκου, Ανθυποπλοίαρχος Α. Λάσκος σκοτώθηκε στο τραγικό ατύχημα του Ανιχνευτικού «Λέων» τον Δεκέμβριο του 1921 στην ακτή Ξαβερίου στον Πειραιά. Το πλοίο ήταν αγκυροβολημένο εκεί και ετοιμαζόταν για ταξίδι με προορισμό τη Μαύρη Θάλασσα. Ξαφνικά στις 10.45 ακούστηκε μια δυνατή έκρηξη από την οποία σκοτώθηκαν συνολικά 70 άτομα από τον «Λέοντα» και από άλλα παραβλημένα πλοία καθώς και από εργάτες και λεμβουργούς του λιμανιού. Υπαίτιος του δυστυχήματος θεωρήθηκε ο υπόλογος κελευστής τορπιλλομηχανικός Δαυλάκος που λόγω απειρίας προκάλεσε το ατύχημα κατά τη ρύθμιση μιας τορπίλλης.

κυρίως τους ακόλουθους τομείς: α) Διαφυγή του προσωπικού του Ναυτικού στη Μέση Ανατολή, β) Διοχέτευση πληροφοριών στους Συμμάχους και γ) Μέριμνα των οικογενειών του προσωπικού του Ναυτικού που υπηρετούσε στην Μέση Ανατολή». Μάλιστα το Πολεμικό Ναυτικό, που τότε ονομαζόταν Βασιλικό Πολεμικό Ναυτικό, ήταν το πρώτο από τους τρεις κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων που ανέλαβε πολεμική δράση στη νέα φάση της συμμετοχής της Ελλάδας στον πόλεμο. Τα πλοία του στόλου κατέφυγαν στην Αλεξάνδρεια το τελευταίο δεκαήμερο του Απριλίου 1941 και ενώθηκαν με τα βρετανικά. Κάποια δεν γλίτωσαν από τους αεροπορικούς βομβαρδισμούς των Γερμανών. Στην Αλεξάνδρεια έφτασαν συνολικά μέχρι τις αρχές Μαΐου 1941 το καταδρομικό «Γεώργιος Αβέρωφ», έξι αντιτορπιλικά, τρία τορπιλλοβόλα, πέντε υποβρύχια και ένα πλωτό συνεργείο. Αν και παλαιά, με πολλά μηχανικά προβλήματα από τον πόλεμο κατά των Ιταλών, τα ελληνικά σκάφη επιδόθηκαν αμέσως στον αγώνα όπως επέβαλε η δυσχερής θέση των Συμμάχων. Συνόδευαν νηοπομπές και ενεργούσαν περιπολίες μεταξύ της Αιγύπτου, της Παλαιστίνης, της Συρίας και της Κύπρου, ενώ τα υποβρύχια προχωρούσαν μέχρι και τη Ρόδο. «Από τον Ιανουάριο ως και τον Απρίλιο του 1942 τα ελληνικά πλοία συνόδευαν νηοπομπές στον ινδικό Ωκεανό και στην Ερυθρά Θάλασσα και αργότερα και στην Κεντρική Μεσόγειο. Τα υποβρύχια επεξέτειναν τις περιπολίες τους στο Αιγαίο, μέχρι τις Κυκλάδες, αλλά και στις ακτές της ηπειρωτικής Ελλάδας, εκπληρώνοντας ποικίλες αποστολές και υποχρεώνοντας τους Γερμανούς να διαθέσουν μεγαλύτερες δυνάμεις για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών τους».

Το γεγονός ότι η Βρετανία ενίσχυε τον ελληνικό στόλο με πλοία από το 1942 ως το 1944 μαρτυρά την εκτίμηση των Συμμάχων στο ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό. Κατά τη διάρκεια του πολέμου οι Σύμμαχοι ενίσχυσαν τον ελληνικό Στόλο «με 38 νεότευκτες και μεταχειρισμένες μάχιμες μονάδες, που ήταν όμως σε πολύ καλύτερη κατάσταση από τις απώλεσθεισες».

Επιχειρήσεις με τους Συμμάχους

Το ενισχυμένο πλέον Ναυτικό ενέτεινε τη δράση του. Μετείχε στις επιχειρήσεις της Βορείου Αφρικής και στις αποβατικές επιχειρήσεις στη Σικελία, στην Καλαβρία, στο Σαλέρνο και στα Δωδεκάνησα. Δυο αντιτορπιλικά πήραν μέρος στην απόβαση στη

Νορμανδία και τέσσερα στην απόβαση στη Νότιο Γαλλία μαζί με τρία αρματαγωγά. Τα ελληνικά πλοία συνέχισαν με αυξανόμενη ένταση την προστασία νηοπομπών. «Το 1943 και 1944, ελληνικά αντιτορπιλικά είχαν μεγάλη και ολοένα αυξανόμενη συμμετοχή στις συνοδείες εμπορικών πλοίων, που στο πρώτο τρίμηνο του 1944, στη Μεσόγειο, έφτασε στο μισό του συνολικού αριθμού των χρησιμοποιούμενων γι' αυτές πολεμικών». Ενδεικτικά αναφέρουμε «ότι το 1943 επί 41 Πολεμικών Πλοίων που εκτελούσαν συνοδείες, τα 27 ήταν Αγγλικά, τα 11 Ελληνικά και μόνο 3 Γαλλικά». Στις 28 Αυγούστου 1943 το «Όλγα» μαζί με άλλα πλοία συνόδευσε το βρετανικό αεροπλανοφόρο *Formidable* από την Αλεξάνδρεια στην Μάλτα. Ο κυβερνήτης του, πλοίαρχος Τάλμποτ, προσκάλεσε τον Έλληνα Α.Σ. Υποναύαρχο Αλεξανδρή στο αεροπλανοφόρο όπου και διέταξε να επαρθεί το σήμα του Έλληνα Ναυάρχου μέχρι το απόγευμα, όταν ο τελευταίος αποχώρησε από το *Formidable* με αεροσκάφος για την Αλεξάνδρεια. «Όταν το *Formidable* έφθασε με τα συνοδεύοντα πλοία στην Μάλτα, ο Υποναύαρχος Τάλμποτ, ο οποίος είχε υπηρετήσει κατά το 1925 ως μέλος της βρετανικής ναυτικής αποστολής στην Ελλάδα, είχε τη λεπτή σκέψη να συντάξει, με όσα ελληνικά μπορούσε να θυμηθεί, και να απευθύνει στην Όλγα το ακόλουθο σήμα: 'Ευχαριστημένος πολύ είμαι// Το πλοίο σας υπό τας διαταγάς μου'».

Ο «Αδρίας»

Συγκλονιστική είναι η ιστορία του αντιτορπιλικού «Αδρίας». Το πλοίο με κυβερνήτη τον αντιπλοίαρχο Ι. Τούμπα περιπολούσε μαζί με άλλα συμμαχικά πλοία στη θαλάσσια περιοχή της Καλύμνου, όταν στις 22 Οκτωβρίου 1943 στις 21:56 ακριβώς προσέκρουσε σε νάρκη. «Ο Κυβερνήτης του Αδρία, ο οποίος βρισκόταν στη γέφυρα, εκτινάχθηκε ψηλά και ξανάπεσε βαρύς πάνω σε αυτή, ενώ πάνω του έπεφταν διάφορα συντρίμια. Αν και τραυματίστηκε, εντούτοις δεν έχασε τις αισθήσεις του. Σηκώθηκε και αντιλήφθηκε τη δύσκολη θέση στην οποία είχε περιέλθει το πλοίο του. Η πλώρη του είχε αποκοπεί. Νεκροί και τραυματίες ήταν πεσμένοι γύρω του και πάνω στη γέφυρα. Πυρκαγιά είχε σημειωθεί από βραχυκύκλωμα». Το πλοίο είχε πάρει κλίση 10°-12° προς τα δεξιά. Ο κυβερνήτης διέταξε να λειτουργήσουν οι μηχανές ανάποδα. Το βρετανικό αντιτορπιλικό *Hurworth* το οποίο περιπολούσε μαζί με τον Αδρία έσπευσε προς βοήθεια. Ο Βρετανός διοικητής έδωσε τη διαταγή: «Κρατήσατε/// Θα σας πλευρίσω για

να παραλάβω το πλήρωμα/// Κατόπιν να βυθισθεί το πλοίο///». Ο Τούμπας αρνήθηκε πεισματικά να βυθίσει το πλοίο του. Η διαταγή επαναλήφθηκε δυο φορές ακόμα. Το μόνο που δέχτηκε ο Έλληνας ναυτικός ήταν να επιβιβάσει στο βρετανικό εκείνους που δεν ήταν απαραίτητοι για την κίνηση του πλοίου. Ήταν αποφασισμένος να το σώσει πηγαίνοντάς το μέχρι τα τουρκικά παράλια. Στις 22:10 το *Hurworth* ενώ εκτελούσε χειρισμό για να παραλάβει τους επιβαίνοντες στον Αδρία προσέκρουσε σε νάρκη και βυθίστηκε άμεσα. Οι προσπάθειες του Αδρία για ανεύρεση ναυαγών απέβησαν άκαρπες. Στον Αδρία η κατάσταση χειροτέρευε. Η κλίση του πλοίου είχε αυξηθεί και η πλώρη είχε αρχίσει να βυθίζεται. Όλο σχεδόν το πλήρωμα μεταφέρθηκε στην πρύμνη για να ισορροπήσει το πλοίο αλλά και για ασφάλεια σε περίπτωση που η πλώρη θα προσέκρουε πάλι σε νάρκη. Μέσα στο σκοτάδι με μόνη βοήθεια τα αστέρια ο τραυματισμένος κυβερνήτης κατηύθυνε το πλοίο του με ταχύτητα 5-6 κόμβων προς τα μικρασιατικά παράλια. Τελικά αφού διήνυσε 16 μίλια σε 2 ώρες και 50 λεπτά με τον κίνδυνο να ξαναπέσει σε νάρκη ή και να ανατραπεί ο Αδρίας προσάραξε στον όρμο της Μύνδου. Κατά τη διάρκεια του πλου οι τραυματίες μεταφέρθηκαν στο υπόφραγμα των υπαξιωματικών όπου ο γιατρός Καποδίστριας τους παρείχε τις πρώτες βοήθειες. Μετά τον κατάπλου στην Κνύδο ο κυβερνήτης πήγε να τους επισκεφθεί, αλλά «με εξαιρετική υπερηφάνεια αντιλήφθηκε ότι δεν χρειαζόταν να τους μιλήσει ενθαρρυντικά». Εκείνη την ώρα ο γιατρός, όπως αναφέρει ο κυβερνήτης στην έκθεσή του, «απέκοπτε από τον αγκώνα το αριστερό χέρι του διόπου μηχανικού Παπαφραντζέσκου, ο οποίος, μόλις αντιλήφθηκε τον Κυβερνήτη του, του είπε με ζωνρό τόνο: ‘Δε με νοιάζει καθόλου για το χέρι μου, κ. Κυβερνήτα. Τι είναι ένα χέρι για την πατρίδα; Τίποτα’». Αφού επισκέφθηκε τους τραυματίες και τους λοιπούς διασωθέντες του πληρώματος ο κυβερνήτης εξαντλημένος πια λιποθύμησε από τα τραύματά του. Αμέσως ξεκίνησαν οι επισκευές για τη στεγανοποίηση του πλοίου. Σε αυτές συνέδραμε ο Αρχηγός της τουρκικής ναυαγοσωστικής υπηρεσίας πλοίαρχος Ρ. Α. Ρις με το ναυαγοσωστικό πλοίο *Αλεμντάρ*. Όμως κάτω από την πίεση της γερμανικής πρεσβείας στην Άγκυρα οι ουδέτεροι Τούρκοι απειλούσαν με αφοπλισμό του πλοίου σύμφωνα με τους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου. Η απειλή έγινε εγκαίρως γνωστή στον κυβερνήτη Ι. Τούμπα από τον Τούρκο πλοίαρχο Ρις. Ήταν, λοιπόν, καιρός για τον Αδρία να αποπλεύσει. Το βράδυ της 1^{ης} Δεκεμβρίου το τραυματισμένο πλοίο εξερχόταν από τον όρμο της Κνύδου με ανάποδα την κίνηση των

μηχανών. Αργότερα όμως παρά την αποκομμένη πλώρη ο Αδρίας χρειάστηκε για λόγους πλοήγησης να συνεχίσει την πορεία του επί τα πρόσω. Περνώντας το στενό μεταξύ της Κω και της Τουρκίας έγινε αντιληπτός από τους Γερμανούς και πολυβολήθηκε. Κατάφερε όμως να περάσει ασφαλώς. Τα νερά που εισέρρεαν από την πλώρη αποβάλλονταν από τις αντλίες του πλοίου. Κατευθυνόμενο προς τον όρμο Λόριμα απέναντι από τη Ρόδο το πλοίο παρουσιάζει μικρή κλίση προς τα δεξιά. Ο καιρός χειροτερεύει με δυνατό άνεμο και βροχή. Παρόλα αυτά ο Αδρίας κατορθώνει να φτάσει στον όρμο όπου και έγιναν οι απαραίτητες επισκευές στα σημεία απ' όπου εισέρρεε νερό στο κύτος. Το πρωί ο Αδρίας έφτασε στο Καστελόριζο απ' όπου ρυμουλκήθηκε από το ρυμουλκό *Brigand* με κατεύθυνση τη Λεμεσό της Κύπρου. Στις 3 Δεκεμβρίου το πλοίο έφτασε στην Λεμεσό. Την άλλη μέρα απέπλευσε μόνος του με την πλώρη με κατεύθυνση προς Αλεξάνδρεια. Έπιασε όμως τρικυμία που έσπασε το μπροστινό διάφραγμα και υπήρχε ζωηρή ανησυχία για την κατάσταση του πλοίου. Την άλλη μέρα ο καιρός είχε βελτιωθεί. Ο Αδρίας κατέπλευσε στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας στις 6 Δεκεμβρίου 1943, ημέρα εορτασμού του Αγίου Νικολάου. Όλα τα συμμαχικά πλοία που ευρίσκοντο εκεί απέδιδαν τιμές στο ηρωικό πλοίο.

Το Κίνημα του Ναυτικού

Δυστυχώς το κίνημα που εκδηλώθηκε στο Ναυτικό κατά τον Απρίλιο του 1944 προκάλεσε βαθύτατο ψυχικό κλονισμό στους Έλληνες ναυτικούς. Παράλληλα συνετέλεσε στον κλονισμό της εμπιστοσύνης των Συμμάχων για το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό. Σε σήμα του που κοινοποιήθηκε στον Ελληνικό Στόλο στις 24/4/1944 ο Α.Σ. Μεσογείου Σερ Τζων Κάνινγκαμ έγραψε χαρακτηριστικά: «...Οι αξιωματικοί και οι άνδρες του ελληνικού Β.Ν. [Βασιλικού Ναυτικού] σε πολλές περιστάσεις έχουν αποδείξει τη γενναιότητά τους κατά τη μάχη. Τα τελευταία, όμως, γεγονότα απέδειξαν δυστυχώς επίσης, ότι, κατά περιόδους σχετικής αδράνειας, δεν μπορώ να είμαι σίγουρος ότι τα ελληνικά πλοία θα λάβουν ολόψυχα μέρος στη μάχη... Η εμπιστοσύνη μου στον Ελληνικό Στόλο κλονίστηκε βαριά... Αυτό το αποτέλεσμα θα με αναγκάσει, αναπόφευκτα, να διαθέσω τα ελληνικά πλοία σε σταθμούς και έργα, τα οποία μπορεί να είναι χωρίς ενδιαφέρον και δυσάρεστα... Ποτέ κατά τη διάρκεια του πολέμου δεν ήταν η απελευθέρωση της Ελλάδας τόσο κοντά... Δεν υπάρχει συνεπώς πολύς χρόνος για να

αποκαταστήσετε την εμπιστοσύνη μου στις ικανότητές σας...». Χρειάστηκαν πολλές και επίπονες προσπάθειες για την ανασυγκρότηση των μονάδων του Στόλου. Ο Αρχηγός Στόλου, Αντιναύαρχος Π. Βούλγαρης, που αντικατέστησε στη θέση αυτή τον Υποναύαρχο Κ. Αλεξανδρή στις 21 Απριλίου 1944 αναφέρει στην έκθεσή του: «Το ένα μετά το άλλο, τα πολεμικά μας επανδρώθηκαν και αποδόθηκαν ξανά στον συμμαχικό αγώνα για την ελευθερία της πατρίδας μας...». Μόλις ολοκληρωνόταν η επάνδρωση κάποιου πλοίου γινόταν αγιασμός της σημαίας του και επιθεώρηση του πληρώματος. Διαβάζοταν επίσης η ημερήσια διαταγή του Α.Σ. «καθεμία από τις οποίες υπενθύμιζε σε κάθε πλοίο ξεχωριστά την πρότερη αξιόλογη δράση του... Τόνιζε, ακόμη, ο Α.Σ. στις διαταγές αυτές, ότι πλησίαζε η ημέρα της απελευθέρωσης και συνεπώς ήταν λίγος ο χρόνος που είχαν στη διάθεσή τους για να αποκαταστήσουν την παλαιά αίγλη τους».

Μεγάλες Επιχειρήσεις

Το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό συμμετείχε με οκτώ πλοία στην συμμαχική απόβαση στη Σικελία που άρχισε στις 10 Ιουλίου 1943 και οδήγησε στη συνθηκολόγηση της Ιταλίας τον Σεπτέμβριο. Πέντε ελληνικά πλοία συμμετείχαν και στην απόβαση στο Άντζιο στις 21 Ιανουαρίου 1944 και δυο πλοία, οι κορβέτες «Κριεζής» και «Τομπάζης», συμμετείχαν στην απόβαση στην Νορμανδία στις 6 Ιουνίου 1944. Τέσσερα ελληνικά αντιτορπιλλικά τα «Θεμιστοκλής», «Κρήτη», «Ναυαρίνον» και «Πίνδος» καθώς και τρία αρματαγωγά τα «Σάμος», «Λήμνος» και «Χίος» έλαβαν μέρος στη συμμαχική απόβαση στη Νότιο Γαλλία που έγινε στις 15 Αυγούστου 1944 και που σκοπό είχε την κατάληψη της Μασσαλίας. Η επιχείρηση θα ξεκινούσε με την απόβαση κομάντος στα νησιά Ντι Λεβάν και Γκρος. Στη φάση αυτή θα έπαιρναν μέρος αμερικανικά και βρετανικά πλοία καθώς και το «Θεμιστοκλής». Ο Αρχηγός Υποναύαρχος Ντέιβιντσον αναλύοντας την επιχείρηση το μεσημέρι της 13^{ης} Αυγούστου «τόνισε ότι δεν ήταν τυχαίο το γεγονός ότι η πιο δύσκολη και η πιο επικίνδυνη φάση της επιχείρησης, από την οποία εξαρτάτο η επιτυχία όλης της απόβασης, ανατέθηκε σε ομάδα πλοίων, που αντιπροσώπευε τα Ναυτικά των Η.Π.Α., της Βρετανίας και της Ελλάδας».

Επιστροφή στην Πατρίδα

«Την πλούσια δράση των ελληνικών πολεμικών πλοίων σε ολόκληρη την περίοδο από τον Μάιο 1941 έως και το 1944 μαρτυρούν οι ακόλουθοι αριθμοί: διέτρεξαν 1.929.117 ναυτικά μίλια επί 189.157 ώρες πλεύσεως». Για το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, ο Ουίνστον Τσώρτσιλ έγραψε αργότερα: «Το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, μικρό αριθμητικώς, αλλά πολύ μεγάλης αξίας, ... διεκρίθη σε πολλές από τις επιχειρήσεις μας στη Μεσόγειο».

Η επιχείρηση με την οποία τα πλοία του Στόλου θα επέστρεφαν στην πατρίδα πήρε το κωδικό όνομα «Μάνα». Πρώτο έφτασε στο Καψάλι των Κυθήρων το «Θεμιστοκλής» μαζί με τρία πλοία στα οποία είχε επιβιβασθεί η Π Μοίρα του Ιερού Λόχου. Στις 26 Σεπτεμβρίου 1944 το πρωί, ο Κυβερνήτης του Θεμιστοκλή αποβίβασε στην ξηρά άγγμα με αξιωματικό. Τον Οκτώβριο το σύνολο του Στόλου είχε επιστρέψει θριαμβευτικά στην πατρίδα. Το απόγευμα της 15^{ης} Οκτωβρίου ο «Αβέρωφ» ως επικεφαλής του κύριου μέρους της ναυτικής δύναμης αγκυροβολούσε στο Φάληρο.

Οι νεκροί του Πολεμικού Ναυτικού ξεπέρασαν τους 700 με πολλαπλάσιους τραυματίες.

Εμπορικό Ναυτικό

Αφανείς ήρωες σε αυτό τον πόλεμο ήταν και οι Έλληνες του εμπορικού ναυτικού που με μεγάλα αλλά και μικρά σκάφη ακόμη και με καΐκια μετέφεραν κρυφά και με κίνδυνο της ζωής τους Έλληνες πατριώτες αλλά και συμμάχους στρατιώτες καθώς και εφόδια στη Μ. Ασία, στην Αίγυπτο και στη Μέση Ανατολή. «Σπουδαιότητες, εξάλλου, υπηρεσίες στις μεταφορές των Συμμάχων, τομέα κρισιμότητα για την έκβαση του πολέμου, προσέφερε το ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό. Η συνεργασία αυτή με τους Συμμάχους είχε μάλιστα ξεκινήσει από την αρχή του πολέμου και εξακολούθησε έως το τέλος του». «Ελληνικά φορτηγά πλοία είχαν μετάσχει και στην επιχείρηση αποχώρησης των συμμαχικών δυνάμεων από τη Δουνκέρκη, τον Ιούνιο 1940, και στις άκρως επικίνδυνες νηοπομπές για εφοδιασμό της Σοβιετικής Ένωσης, όπως στο Μουρμάνσκ, αλλά και στην ιστορική μεγάλη απόβαση του Ιουνίου 1944 στη Νορμανδία...»

Από την πρώτη ημέρα του πολέμου μέχρι και το τέλος του οι ναυτικοί μας του Εμπορικού Ναυτικού πολέμησαν με τα δικά τους μέσα κατά του Άξονα. «...διέσχισαν όλα τα πελάγη της υδρογείου και πλήρωσαν βαρύτατο φόρο αίματος με 2500 περίπου νεκρούς και απώλειες του 74% των φορτηγών και του 94% των επιβατηγών πλοίων Ελληνικής πλοιοκτησίας». «...[Α]πό το σύνολο των 500 περίπου ωκεανοπόρων φορτηγών ατμοπλοίων του ΕΕΝ [Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό] βυθίστηκαν από πολεμικές ενέργειες περί τα 211. Επιπροσθέτως 107 φορτηγά μας απωλέστησαν από άλλες αιτίες. Επίσης από τα 55 επιβατηγά πλοία, βυθίστηκαν τα 52. Ακόμη από τα 700 καΐκια χάθηκαν περί τα 500».

Αξίζει να αναφερθεί ότι πολλοί ήταν οι Έλληνες εφοπλιστές που κατέβηκαν στη Μέση Ανατολή και πολέμησαν στις τάξεις του Πολεμικού Ναυτικού. «Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται και οι: Μ. Λως, Μ. Λαιμός, Ν. Εμπειρικός, Π. Βεργώτης, Μ. Ευσταθίου, Π. Λιβανός, Ν. Ιγγλέσης, Εμμ. Βερνίκος, όπως και πολλοί άλλοι». Ως αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού πολέμησε και ο Σταύρος Νιάρχος.

Η οικονομία είναι ως γνωστόν μια βασική συνισταμένη για την ασφάλεια ενός κράτους. Είναι λοιπόν σημαντικό, πλην του να είναι κερδοφόρα πράγμα απαραίτητο, να έχει και έναν εθνικό προσανατολισμό, ώστε το ατομικό συμφέρον του ιδιώτη να συνάδει με το εθνικό συμφέρον, πόσο μάλλον να μην το θέτει σε κίνδυνο. Πρόσφατο παράδειγμα για το τελευταίο η υποστολή της ελληνικής σημαίας και η έπαρση της τουρκικής σε πλοίο ελληνικών υποτίθεται συμφερόντων με σκοπό το εμπόριο στο αποκλεισμένο λιμάνι της Αμμοχώστου. Η αποεθνικοποίηση της οικονομίας αποτελεί μείζονα κίνδυνο για την ασφάλεια της χώρας. Είναι δύσκολο όμως την εποχή των υπεράκτιων επιχειρήσεων να συνδεθεί το ατομικό οικονομικό συμφέρον με το εθνικό, ιδίως όταν η παιδεία της χώρας δεν συνεισφέρει προς αυτή την κατεύθυνση. Πώς μπορούμε να περιμένουμε από το στέλεχος μιας επιχείρησης να συνδυάζει το κυνήγι του κέρδους, που άλλωστε είναι και η δουλειά του, με ανθρωπιστικές και εθνικές ευαισθησίες όταν υπάρχουν νέοι που επιλέγουν σήμερα το επάγγελμα του γιατρού ως μέσο πλουτισμού και μόνο;

Επίλογος

Η υψηλή απόδοση του Ναυτικού κατά τον πόλεμο δεν ήταν τυχαίο γεγονός αλλά αποτέλεσμα σωστής προπαρασκευής. Το βάρος δεν έπεσε στους εξοπλισμούς λόγω έλλειψης πόρων. Έγιναν βέβαια οι απαραίτητες αγορές και παραγγελίες πλοίων και πυρομαχικών αλλά ελήφθη ιδιαίτερη μέριμνα για την εκπαίδευση, άσκηση και οργάνωση του προσωπικού πράγμα που δείχνει πως η επένδυση σε εξοπλιστικά προγράμματα αποδίδει μόνο όταν συνδυάζεται με την ανάλογη επένδυση στο έμπυχο δυναμικό. Γράφει ο αντιναύαρχος και ακαδημαϊκός Δημήτριος Φωκάς σχετικά με την προς πόλεμο προπαρασκευή των ελληνικών Ε.Δ. και συγκεκριμένα για το Ναυτικό κατά την περίοδο 1936-1940: «Οι πενιχροί οικονομικοί πόροι του κράτους δεν επέτρεπαν σημαντική αύξηση των ναυτικών δυνάμεων. Περιορίσθη επομένως η προσπάθεια προς αύξηση του Στόλου εις την παραγγελίαν των δυο αρίστων αντιτορπιλικών Β. ΓΕΩΡΓΙΟΣ και Β. ΟΛΓΑ εις Αγγλίαν, συνδεομένη με εντατική μέριμναν **διά την τελειότεραν κατά το δυνατόν εκπαίδευσιν του Ναυτικού προσωπικού και εις την ενδεδειγμένην άσκησιν και οργάνωσιν του Στόλου**». Οι περισσότερες πιστώσεις είχαν εγκριθεί για τον εξοπλισμό και την οργάνωση του Στρατού πράγμα που περιόριζε τα διατιθέμενα προς το Ναυτικό χρήματα. Εδώ αξίζει να αναφερθεί ότι οι μετέπειτα σύμμαχοί μας Άγγλοι και Αμερικάνοι δεν παρείχαν στο ελληνικό κράτος όρους ευνοϊκούς για την αγορά όπλων και πολεμοφοδίων καθώς ζητούσαν την πληρωμή των παραγγελιών με Λίρες και Δολάρια, συνάλλαγμα πολύτιμο που δεν υπήρχε τότε στην Ελλάδα. Αντιθέτως οι χώρες του Άξονα παρείχαν διευκολύνσεις καθώς δέχονταν την πληρωμή τους με εξαγωγή καπνού, σταφίδας, μεταλλευμάτων και άλλων εγχωρίων προϊόντων. Μάλιστα τα νεοϊδρυθέντα κατά την προπολεμική περίοδο Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά, ο Ναύσταθμος Σαλαμίνας και το λιμάνι του Πειραιά «κατεστράφησαν από Αγγλοαμερικανικό βομβαρδισμό στις αρχές του 1944, ενώ είχε ήδη κριθεί η τροπή του Πολέμου».

Αυτό που εξασφάλισε για την Ελλάδα τότε το σεβασμό των Συμμάχων της αλλά ακόμη και κάποιων εκ των εχθρών της δεν ήταν οι ογκώδεις και δαπανηροί εξοπλισμοί αλλά το μαχητικό και επιθετικό πνεύμα του στρατιωτικού προσωπικού και του λαού. Χρειάστηκε θάρρος και θράσος, στοιχεία που δεν είναι βέβαια αυτοφύη, αλλά πηγάζουν από σωστή προπαρασκευή και εκπαίδευση, για να μπορεί η μικρή αριθμητικά Ελλάδα να

παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στα σχέδια και τις πολεμικές ενέργειες των Συμμάχων. Δεν χρειάστηκε τίποτα παραπάνω παρά το κίνημα του '44 για να χαθεί κάθε είδους εμπιστοσύνη προς τις ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις (Ε.Δ.) και την κυβέρνηση. Η ασυνεννοησία, η έλλειψη ομοψυχίας και η ανοργανωσιά είναι στοιχεία που έκτοτε επιβαρύνουν την Ελλάδα σε όλους τους τομείς και την καθιστούν αφερέγγυο σύμμαχο και εταίρο. Οι εξοπλισμοί από μόνοι τους, με όσες εγγυήσεις για ανταποδοτικά οφέλη κι αν συνοδεύονται, δεν θα καταστήσουν τη χώρα μας ισχυρή, αν δεν συνδυάζονται με σκληρή εκπαίδευση, ορθό σχεδιασμό, αποτελεσματική οργάνωση και χρηστή διοίκηση των Ε.Δ.

Βιβλιογραφία

- Γεωργιάδης, Σωτήριος (2005), *Η Δράση του Ναυτικού μας στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο 1939-45 και η Συμβολή του στη Συμμαχική Νίκη*, www.hellenicnavy.gr/history_3945_sg.asp
- Δεσποτόπουλος, Αλέξανδρος (2000), «Η Πολεμική Προσπάθεια στο Εξωτερικό, 1941-1944», *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, , τόμ. ΙΣΤ', (Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών)
- Τρβινγκ, Ντέιβιντ (Irving, David) (2001), *Ο Πόλεμος του Χίτλερ*, (Αθήνα: Γκοβόστη)
- Κόκκινου, Διονυσίου (1970), «Αι κατά θάλασσαν επιχειρήσεις», *Ιστορία της Νεωτέρας Ελλάδος: 1800-1945*, (Αθήνα: Μέλισσα)
- Κόκκινου, Διονυσίου (1970), «Η Δράσις των Ελληνικών Υποβρυχίων», *Ιστορία της Νεωτέρας Ελλάδος: 1800-1945*, (Αθήνα: Μέλισσα)
- Κόκκινου, Διονυσίου (1970), «Ο Τορπιλλισμός της Έλλης' », *Ιστορία της Νεωτέρας Ελλάδος: 1800-1945*, (Αθήνα: Μέλισσα)
- Κώνστας, Π.Ε. (1973), *Η Ελληνική Εποποιΐα του 1940*
- Μάκσεϋ, Κέννεθ (Macksey, Kenneth) (1989), *For Want of a Nail: The Impact on War of Logistics and Communications* (London: Brassey's)
- Στεφανάδη, Αδάμ (2005), «Υποβρύχιο Υ-5 Τρίτων: Συνέντευξη με το μοναδικό εν ζωή μέλος του πληρώματος του βυθισθέντος υποβρυχίου, Αρχικελευστή ε.α. Δημήτριο Παπαδημητρίου», *Πόλεμος & Ιστορία*, Δεκέμβριος 2005, τεύχος 90
- Τζάκσον, Πήτερ (Jackson, Peter) (2003), "France", in Robert Boyce and Joseph Maiolo, eds., *The Origins of World War Two: The Debate Continues* (Basingstoke: Palgrave)
- Φωκά, Δημητρίου (1952), *Έκθεση σχετικά με τη Δράση του Ναυτικού κατά τον Πόλεμο 1940-1944: Συνταχθείσα Βάσει , Επισήμων Στοιχείων του Γ.Ε.Ν.*, Έκδοση Πολεμικού Ναυτικού
- «Η δράση των ελληνικών υποβρυχίων κατά τον 2ο Παγκόσμιο πόλεμο», www.hellenicnavy.gr/dy_history3.asp
- «Υ-1 'Κατσώνης'», http://www.hellenicnavy.gr/dy_y1.asp
-