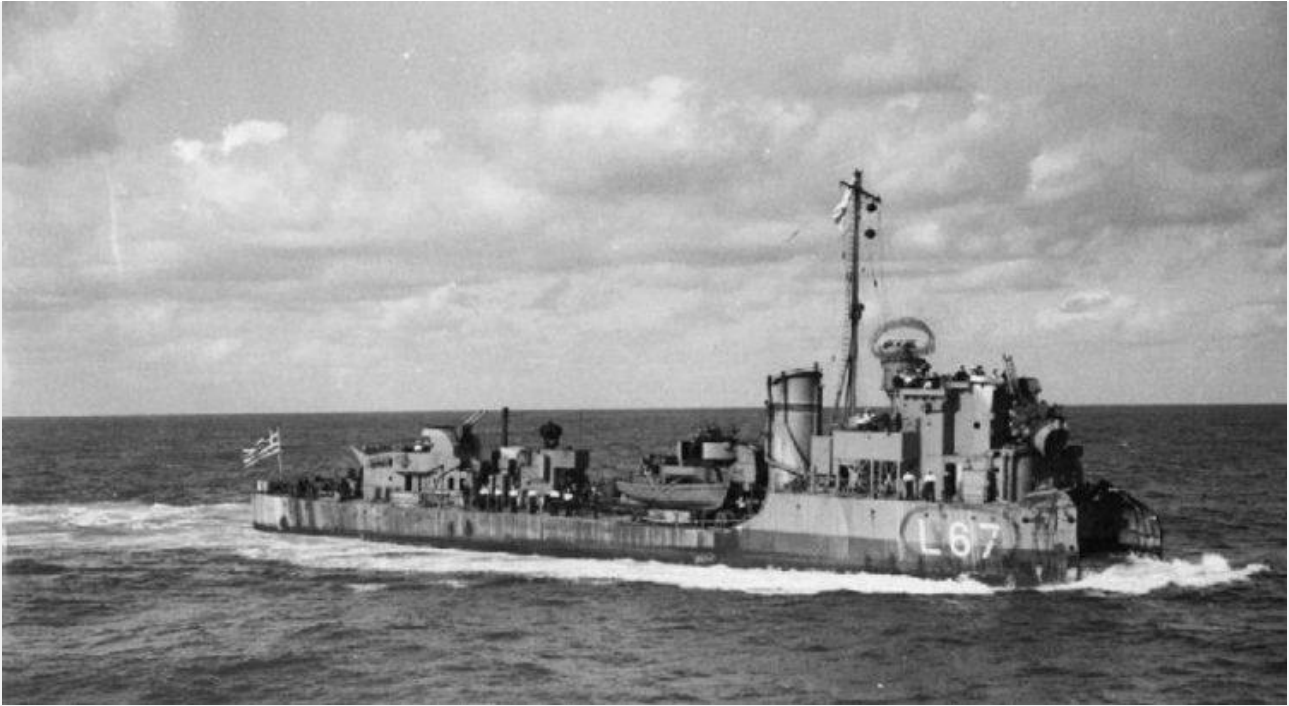


Κωνσταντίνος Σ. Σωτηρίου
Πτυχές από την πολεμική δράση του Α/Τ ΑΔΡΙΑΣ (L67)

Μέρος Α' :
Η πρόσκρουση σε νάρκη και η προσάραξη στα Μικρασιατικά
παράλια



Το θρυλικό Α/Τ ΑΔΡΙΑΣ (L67) πλέοντας με αποκομμένη την πλώρη, μετά την πρόσκρουση σε νάρκη και προσωρινή στεγανοποίησή της από το πλήρωμα, στα Μικρασιατικά παράλια όπου προσάραξε (σε κύκλους η ΠΜ θέση διεύθυνσεως του ΑΔΡΙΑ και ο πλευρικός του αριθμός)

Το ανέκδοτο κείμενο που ακολουθεί, είναι μια ομιλία του Αντιναυάρχου Κωνσταντίνου Σ. Σωτηρίου (Καβάλα 1918 – Αθήνα 2008), ο οποίος, το 1943, υπηρέτησε με τον βαθμό του Ανθυποπλοιάρχου στο Α/Τ ΑΔΡΙΑΣ, βιώνοντας από κοντά μια απίστευτη περιπέτεια, από τις πλέον ένδοξες της ιστορίας του ελληνικού πολεμικού ναυτικού.

Η ομιλία έλαβε χώρα τον Μάρτιο του 2004 στην Αθήνα. Ο προφορικός λόγος, η γλώσσα, η στίξη, ο τονισμός και η ορθογραφία του πρωτοτύπου διατηρήθηκαν στο ακέραιο.

Τη σημαντική αυτή μαρτυρία στο σύνολό της, πρωτοδημοσίευσε ο ιστοτόπος Clio Turbata στην 75^η επέτειο του συμβάντος (22-10-1943), ως ελάχιστο φόρο τιμής στη μνήμη όσων συμμετείχαν σε αυτή την ηρωική επιχείρηση.

Κυρίες και Κύριοι,

Ακόμη διερωτώμαι πού με θυμήθηκε ο κ. Μπελώνιας και μπήκε στον κόπο να μ' εντοπίσει, για να μου απευθύνει αυτή την τόσο τιμητική πρόσκληση. Ομολογώ ότι κατ' αρχάς εδίστασα, αφού αμέσως εσκέφθην ότι η αποδοχή της θα εσήμαινε την διαταραχή της νιρβάνας που απορρέει από το προνόμιον της αφανείας που δικαιούται να απολαμβάνη ο κοινός πρεσβύτες. Μετά όμως μ' εκυρίευσε η ιδέα ότι ίσως να ήταν σκόπιμον να την αποδεχθώ, γιατί έτσι θα μου εδίδετο η ευκαιρία να εκπληρώσω ένα μεγάλο χρέος. Να γίνω δηλαδή για λίγο η φωνή των αγαπημένων μου φίλων και συμπολεμιστών που χάθηκαν σε τόσο νεαρά ηλικία και στα 86 μου χρόνια – ίσως για τελευταία φορά δημοσίως – να θυμίσω την ιστορία τους και να τους τιμήσω για την μεγάλη τους προσφορά στην πατρίδα. Σε μία ηλικία που οι άνθρωποι συνήθως γλεντούν την ανεμελεια της νιότης, εμείς οι ολοένα απερχόμενοι επιζώντες του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου ζήσαμε εμπειρίες δύσκολες και σκληρές, απ' αυτές που σημαδεύουν για πάντα την ψυχή του ανθρώπου. Τότε, η κάθε μας ημέρα θα μπορούσε να ήταν η τελευταία και στην πορεία εκείνου του μακροχρόνιου αγώνος, εβίωσαμε τις πλέον ακραίες εκδηλώσεις της ανθρωπίνης φύσεως.

Αν και πάντα απεύχομαι την πιθανότητα να εκτεθούν σε παρόμοιες καταστάσεις οι νεώτερες γενιές, θεωρώ ότι κάποια χρήσιμα διδάγματα που εμείς απεκομίσαμε από τον πόλεμον ίσως δεν θα έπρεπε να τα πάρουμε μαζί μας ησυχώς. Αυτό, για να μην χάνεται ποτέ από τις συνειδήσεις των νεωτέρων η επαφή με την φρίκη του πράγματος, σαν ένα μήνυμα αποτρεπτικόν ώστε να μην γίνονται πόλεμοι ελαφρά τη καρδία, σαν αυτούς που δυστυχώς βλέπομεν τελευταία. Επίσης, αλλά εξ ίσου σημαντικόν, για να μην λησμονείται από τις νέες γενιές μας η δικαιολογημένη υπερηφάνεια που θα πρέπει να διατηρούν στην ψυχή τους για το πως συμπεριφέρθησαν τότε οι Έλληνες.

Βρέθηκα λοιπόν σήμερα εδώ για να θυμηθούμε μαζί τον ΑΔΡΙΑ, επί του οποίου είχα την τιμή σαν νεαρός Ανθυποπλοίαρχος, πριν από 60 ολόκληρα χρόνια, να υπηρετήσω στην θέσιν του Αξιωματικού Πυροβολικού. Η ομιλία μου κυρίως θα επικεντρωθή σε γεγονότα, καθώς θα σας αφηγηθώ μιά από τις πολλές ιστορίες, που σαν περιπεπλεγμένες ίνες συνθέτουν το ύφασμα της όλης εμπειρίας ενός πολέμου. Όμως, πίσω από τα ψυχρά ίσως δεδομένα της αφήγησης μου, θα πρέπει και σεις να ταξιδέψετε για λίγο μέσα στον χρόνο. Να προσπαθήσετε δηλαδή “να μπείτε στο πετσί” των ανθρώπων που ζούσαν εκείνη την εποχή και να φαντασθήτε –πράγμα σχεδόν αδύνατον σήμερα– μίαν Ελλάδα υπό Γερμανικήν και Ιταλικήν κατοχήν και ένα τότε Β.Ν. –μαζί με κάποια διαφυγόντα τμήματα του Ελληνικού Στρατού– να εξακολουθούν μίαν ένδοξον δράσιν από την Αίγυπτον.

Το Ναυτικό μας, προκειμένου να μεγιστοποιηθή η επιχειρησιακή του συμβολή, είχε προσαρτηθεί οργανικώς στον Αγγλικόν Στόλον και κάτω από την Διοίκησιν του συνέχισε να συμμετέχη σημαντικώς στον όλον συμμαχικόν αγώνα κατά του Άξονα. Έτσι, εκτός από επιχειρήσεις σ' όλην την Μεσόγειον, Ελληνικά πολεμικά πλοία ευρέθησαν να επιχειρούν και σε πολύ μακρινές περιοχές στον Ατλαντικό, Ειρηνικό και Ινδικό Ωκεανούς, σε αποστολές ακόμη και κατά των Ιαπώνων.

Όλα τα πλοία του ναυτικού και ιδιαιτέρως τα αντιτορπιλικά – που οι Άγγλοι συνήθιζαν ν' αποκαλούν και τσοπανόσκυλα του στόλου – ανελάμβαναν πλήθος αποστολών. Ήταν σύνηθες κατά την εκτέλεσιν των αποστολών των αυτών να υπάρχουν εμπλοκαί με εχθρικά πλοία, αλλά και να δέχονται επιθέσεις από αέρος ή ακόμη και από ξηράς, σε περιπτώσεις υποστηρίξεως αποβατικών ή επιδρομικών επιχειρήσεων.

Άν και με τον ΑΔΡΙΑ εβίωσα πολλές και επικίνδυνες αποστολές, για την σημερινή μου ομιλία επέλεξα ένα εξέχον επεισόδιο από την δράσιν του που έχει χαραχθεί πολύ βαθειά στην μνήμη μου. Ήταν η περιπέτεια του βαρύτατου τραυματισμού του πλοίου στις

επιχειρήσεις των Δωδεκανήσων και ο εν συνεχεία αγωνιώδης πλούς μας προς Αλεξάνδρεια.

Κυρίες και Κύριοι,

Ένα πολεμικό πλοίο, εκτός από την τεχνολογία που το απαρτίζει, μεταφέρει και μίαν ομάδα ανθρώπων που επιδιώκουν έναν κοινόν σκοπόν. Για να επιτευχθή όμως ο κοινός αυτός σκοπός, χρειάζεται ένας ηγέτης με την ικανότητα να προάγη ένα επίπεδο συλλειτουργίας και οργανώσεως τέτοιο, ώστε και η συνεργασία μεταξύ ανθρώπων, αλλά και η εμπλοκή μεταξύ ανθρώπων και τεχνολογίας ν' αξιοποιούνται στο έπακρον της αποδόσεώς των. Είναι επίσης ευθύνη του ηγέτου αυτού να εμπνή την ομόνοιαν ως προς την εμμονήν στον σκοπόν, αλλά και την ομοψυχίαν ακόμη και στις πλέον κρίσιμες και χαλεπές στιγμές. Το πλήρωμα του Α/Τ ΑΔΡΙΑΣ είχε την τύχην να έχη έναν τέτοιον ηγέτην στον τότε Αντιπλοίαρχον Ιωάννην Ν. Τούμπαν, μετέπειτα Ναύαρχον.



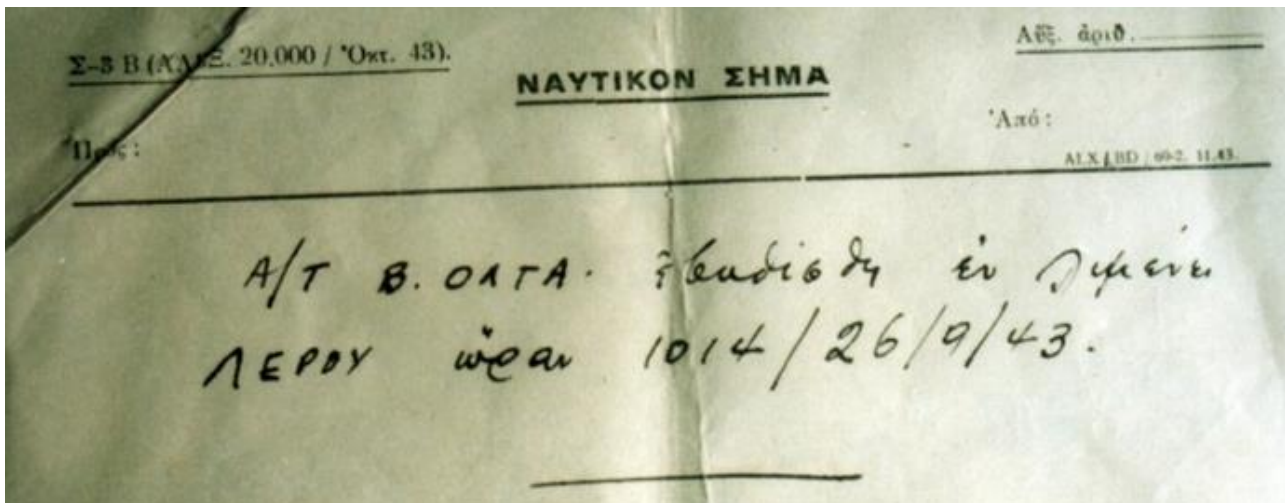
Αντιπλοίαρχος Ιωάννης Τούμπας, κυβερνήτης του Α/Τ ΑΔΡΙΑΣ.

Στην συνέχειαν της ομιλίας μου δεν θ' αναφερθώ σ' άλλα ονόματα, γιατί θα ήταν άδικο να προβάλλω μόνον την δράσιν των ανδρών του Α/Τ ΑΔΡΙΑΣ ή να μνημονεύσω μόνον τους νεκρούς του και έτσι να κάμω μίαν ασεβήν διάκρισιν προς όλους τους άλλους άνδρες του Ναυτικού μας που εξ ίσου προσέφεραν πολλά στην πατρίδα και βέβαια, πολλοί εξ αυτών, ακόμη και την ζωήν τους.

Το στρατηγικό υπόβαθρο του επεισοδίου που θα σας αφηγηθώ είχε ως εξής. Τον Σεπτέμβριον του 1943 η Ιταλία κατέρρευσεν, το δε Συμμαχικόν Στρατηγείον του Καΐρου - που επίστευεν στην πιθανότητα της Τουρκικής βοήθειας- εκ των πραγμάτων διεψεύσθη και θα έπρεπε στο εξής να βασιστή μόνον στις δικές του δυνάμεις για τις επιχειρήσεις του στο Αιγαίον. Δεδομένων λοιπόν όλων αυτών, ο Στρατηγός Ουΐλσον διέταξεν την άμεσον κατάληψιν των νήσων Λέρου, Κώ και Σάμου, διαβλέπων μίαν ευνοϊκήν συγκυρίαν στο εκεί υπεράριθμον των Ιταλικών Φρουρών, έναντι των Γερμανικών. Τότε, πολλές Ιταλικές

μονάδες εστασίαζαν ή παρεδίδοντο και επικρατούσε μία γενική ανωμαλία στις φρουρές κατοχής που αποσπούσε την προσοχή των Γερμανικών δυνάμεων.

Παρά ταύτα, στο σχέδιον Ουϊλσον αντέδρασεν ζωηρώς η Ναυτική ηγεσία, καθώς οι στόχοι του ήσαν εκτός ακτίνας δράσεως των συμμαχικών καταδιωκτικών Α/Φ και τα πολεμικά πλοία θα ήναγκάζοντο να επιχειρήσουν άνευ καλύψεως σε μία περιοχή πλήρους από αέρος κυριαρχίας του εχθρού. Η ανησυχία της Ναυτικής ηγεσίας δεν διεψεύσθη, αφού σ' ένα διάστημα μόλις 2 μηνών εβυθίσθησαν 6 Α/Τ, μεταξύ των οποίων και το ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ, δυστυχώς με βαρείες απώλειες. Επίσης, υπέστησαν σοβαρές ζημιές 4 καταδρομικά και 3 Α/Τ, μεταξύ των οποίων και ο ΑΔΡΙΑΣ.



Το σήμα βύθισης του Α/Τ ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ.

Ούτως έχοντων των πραγμάτων, την 20^η Οκτωβρίου 1943 ο ΑΔΡΙΑΣ κατέπλευσεν στην Αλεξάνδρεια. Εκεί αμέσως παρεβάλαν φορτηγίδες και ήρχισεν φόρτωση πυρομαχικών και άλλων υλικών, όπως π.χ. συρματοπλεγμάτων, προφανώς για τον ανεφοδιασμόν Αγγλικών χερσαίων δυνάμεων που συμμετείχαν στην εν εξελίξει επιχείρησιν καταλήψεως των νήσων που προανέφερα. Παρ' όλον που δεν είχαμε ακόμη επισήμως ενημερωθεί, όλο το πλήρωμα του ΑΔΡΙΑ είχεν αντιληφθεί ότι η επομένη αποστολή μας θα ήταν στα Δωδεκάνησα, εκεί όπου προ ολίγων ημερών χάθηκε το Α/Τ ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΟΛΓΑ.

Τα χαράματα της 21^{ης} Οκτωβρίου, τέσσερα Α/Τ, δηλαδή τα Α/Τ Στόλου ΤΖΕΡΒΙΣ και ΠΑΘΦΑΪΝΤΕΡ και τα Α/Τ Συνοδείας ΧΑΙΡΓΟΥΩΡΘ και ΑΔΡΙΑΣ, απέπλευσαν από την Αλεξάνδρεια. Επί του ΧΑΙΡΓΟΥΩΡΘ επέβαινε ο Άγγλος Διοικητής του 22ου Στολίσκου Α/Τ, στον οποίον ανήκε ο ΑΔΡΙΑΣ. Ο Κυβερνήτης εκάλεσεν τους Αξιωματικούς για να τους ενημερώσει σχετικώς με το σχέδιον ενεργείας, που είχε ως εξής:

Η πρώτη ομάς –με τα δύο Α/Τ Στόλου– θα επιχειρούσε να εισέλθη στον όρμον Λακί της Λέρου, για να εφοδιάση την εκεί Αγγλικήν Φρουράν. Για να προσελκύσουν την προσοχήν του εχθρού μακρὰ από την ενέργειαν αυτήν, τα άλλα δύο Α/Τ θα εξετέλουν παραπλανητικήν επιχείρησιν στην Κάλυμνον. Την επομένη νύκτα θα αντηλλάσσοντο οι ρόλοι, οπότε τα δύο Α/Τ Συνοδείας θα απεβίβαζαν τα δικά τους εφόδια στη Λέρο, ενώ η πρώτη ομάς θα ανελάμβανεν την παραπλάνησιν του εχθρού.

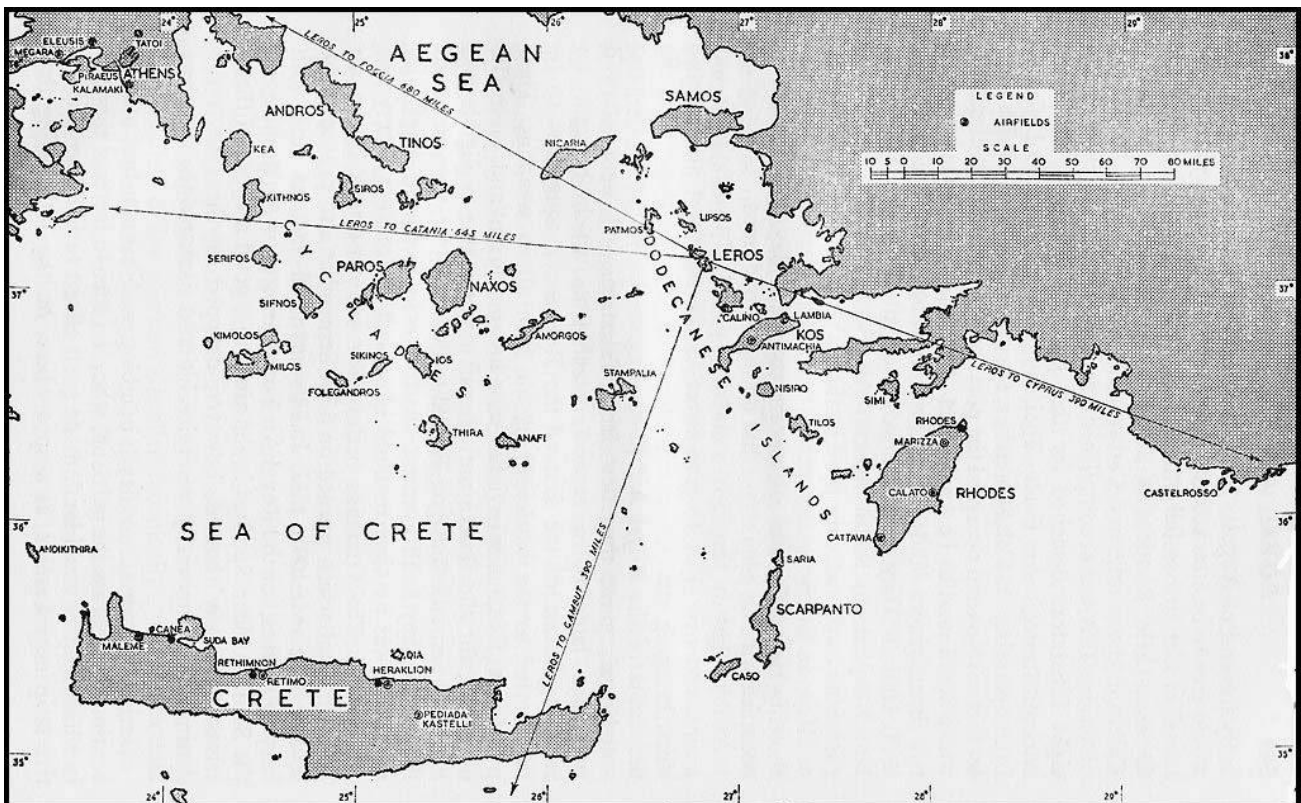
Με το σκότος της νυκτός της 21^{ης} Οκτωβρίου είχαμε πλέον καταπλεύσει στην περιοχή των Δωδεκανήσων και οι δύο ομάδες απεχωρίσθησαν, η μεν πρώτη με κατεύθυνσιν προς Λέρον, η δε δευτέρα –με τον ΑΔΡΙΑ– προς τον όρμον του Βαθέως Καλύμνου. Οι πληροφορίες μας ανέφερον ότι στον όρμον αυτόν ήσαν 4 εμπορικά πλοία, που θα έπρεπε να βυθίσωμεν. Επί μιάμισυ ώρα ΧΑΙΡΓΟΥΩΡΘ και ΑΔΡΙΑΣ ηρεύουν την περιοχή με τους μεγάλους προβολείς τους αναμμένους, αλλά δεν ευρέθη τίποτε και ούτε υπήρξεν αντίδρασις εκ μέρους του εχθρού.

Περί την 3^η πρωινήν ώραν ο Διοικητής μας απεφάσισεν ν' αποσυρθούμε και να κινηθούμε προς το προκαθορισμένον σημείον συναντήσεως με την πρώτη ομάδα. Τότε ακριβώς είδαμε φώτα στο αεροδρόμιον της Κώ, πράγμα που εσήμαιεν απογείωσιν Α/Φ και επικείμενην αεροπορικήν επίθεσιν. Σχεδόν αμέσως ηκολούθησεν βόμβος Α/Φ και το ΧΑΙΡΓΟΥΩΡΘ εδέχθη την πρώτην επίθεσιν. Εν συνεχεία, η συμπάθεια των αεροπόρων επεκεντρώθη στον ΑΔΡΙΑ και μία δέσμη βομβών περιέβαλεν το πλοίον μας. Στήλαι θαλασσίου ύδατος κατέπεσαν στην πρόραν μας, αλλά καμμία άλλη ζημία δεν υπέστημεν πλην τριών ελαφρώς τραυματιών που επλήγησαν από το βάρος της πτώσεως του ύδατος.

Επί 30 λεπτά βομβαρδιζόμεθα αδιακόπως από αέρος, μαζί και με πυροβολισμούς, ευτυχώς όμως άνευ αποτελέσματος. Πλέοντες με ελιγμούς δεξιά και αριστερά καταφέραμε να δυσχεράνωμεν κατά πολύ την σκόπευσιν των αεροπόρων, αλλά στην ασφαλή διαφυγήν μας συνέβαλεν πολύ η φαεινή ιδέα του Διοικητού μας να ρίψη στην θάλασσαν έναν καπνογόνο κάδο. Εν μέσω νυκτός οι Γερμανοί πιλότοι εύλογα θεώρησαν ότι ο καπνός προήρχετο από βληθέν πλοίον και ήρχισαν να επιτίθενται λυσσωδώς κατά του κάδου, με αποτέλεσμα ν' απωλέσουν εμάς.

Διαφυγόντες λοιπόν ασφαλώς από εκεί, λίγο αργότερα συνηντήθημεν με τ' άλλα δύο Α/Τ και με το φως της ημέρας αγκυροβολήσαμεν στο εσωτερικόν του όρμου της ομάδος νήσων ΓΕΝΤΙ ΑΤΑΛΑ, όπου παρεμείναμεν όλην την ημέραν χωρίς ενοχλήσεις από Γερμανούς ή Τούρκους. Μετά από μιά τέτοιαν ολονύκτιον διασκέδασιν, ήταν λογικόν να επιζητηθή ολίγος χρόνος αναπαύσεως.

Το ηθικόν του πληρώματος ήταν άριστο και οι άνδρες ενεθυμήθησαν το παλαιό τραγούδι: "Δεν ξαναπάω στην Κάλυμνο", που ετραγουδούσαν όμως σε παράφρασιν με τα λόγια: "Άλλη μια βραδυά στην Κάλυμνο". Αυτό γιατί λόγω εχθρικής πίεσεως η πρώτη ομάς δεν είχε καταφέρει να εισέλθη στη Λέρο την προηγούμενη νύκτα και η επιχείρησις θα έπρεπε οπωσδήποτε να επαναληφθή εξ αρχής. Τα πυρομαχικά της Αγγλικής Φρουράς της Λέρου εξηντλούντο και έπρεπε πάσει θυσία εκείνην την νύκτα να εφοδιασθούν επιτυχώς.



Εχθρικά αεροδρόμια στο νοτιο-ανατολικό Αιγαίο.

Ο Διοικητής εσήμανε τις προθέσεις του, που συνίσταντο στο αναμενόμενον ότι εμείς θα εκινούμεθα πάλι στην περιοχή της Καλύμνου –επαληθεύοντας το τραγούδι των ναυτών μας– και μάλιστα αυτή τη φορά θα έπρεπε να προκαλέσουμε ακόμη περισσότερον θόρυβον, ώστε να προσελκύσωμεν την προσοχήν του εχθρού καθ’ ολοκληρίαν. Στο σήμα αυτό ο Κυβερνήτης μας απήντησεν προς τον Άγγλον Διοικητήν να μην ανησυχή διόλου όσον αφορά την παραγωγή θορύβου, γιατί αν είναι κάτι για το οποίον φημιζόμεθα εμείς οι Έλληνες είναι ότι είμεθα θορυβώδεις.

Πρό του απόπλου εκλήθησαν οι αξιωματικοί του ΑΔΡΙΑ. Ο Κυβερνήτης έδωσεν τις τελευταίες του οδηγίες και αποχωρών μας είπε: “Κύριοι, σας εξήγησα ότι έχουμε ν’ αντιμετωπίσωμεν εχθρικά πλοία, Τ/Κ, αεροπλάνα, πυροβολεία και ναρκοπέδια. Ειλικρινώς λυπούμαι που δεν έχω να σας προσφέρω τίποτε περισσότερον”.

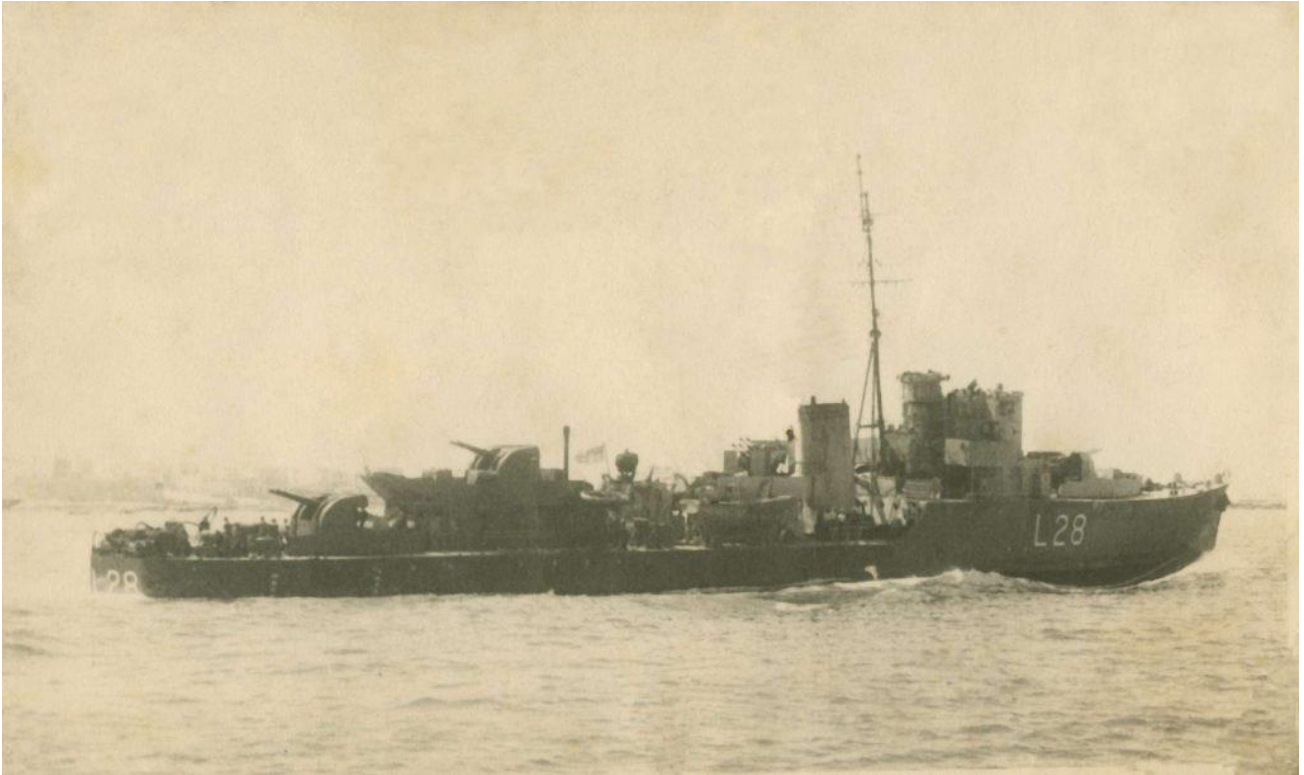
Με την δύσιν του ηλίου απεπλεύσαμεν και στις 22:00 ακριβώς θα ήρχιζε η διαδικασία της δημιουργίας θορύβου με βομβαρδισμούς άνευ στόχου, ρίψεις βομβών βυθού, κλπ. Όμως ο ΑΔΡΙΑΣ δεν επρόλαβεν, γιατί στις 21:56 ακριβώς και καθώς έπλεεν προς την αποστολήν του, συνεκλονίσθη από ισχυροτάτην διπλήν δόνησην. Μέσα σε ολίγα δευτερόλεπτα πραγματικής φρίκης η πλώρα του πλοίου μας απεκόπη πλήρως και ο πρώτος πύργος των πυροβόλων εξετινάχθη, προσκρούοντας βιαίως επί της γεφύρας. Παντού υπήρχαν πολλοί νεκροί και τραυματίαι, μερικοί δε εξ αυτών σε θανάσιμο εναγκαλισμό με παραμορφωμένα ελάσματα.

Σύντομα αντελήφθημεν ότι επρόκειτο περί νάρκης. Ο Κυβερνήτης, παρά τον καταγισμό καταπιπτόντων ελασμάτων και την πρόσκρουσιν των δυο πυροβόλων του εκτιναχθέντος πύργου επί της ανοικτής γεφύρας, είχεν εκ θαύματος τραυματισθεί μάλλον ελαφρώς και μετεκινήθη ταχέως στην πρυμναίαν θέσιν διευθύνσεως. Επί του πλοίου επεκράτη απόλυτος σιγή, καθώς όλοι συνειδητοποιούσαν ότι τα πάντα εξηρτώντο από την ταχεία και ακριβή εκτέλεσιν διαταγών που θα έπρεπε να ηκούγοντο ευκρινώς. Όταν όμως η ησυχία διεκόπη από κάποια αναπόφευκτα βογγητά πόνου, ο Κυβερνήτης ανεφώνησεν: “Μην ξεχνάτε ότι είσθε Έλληνες!” και οι δυστυχείς τραυματίαι ηρωϊκώς εσίγησαν.

Εκείνην την στιγμήν ο οπτήρ αναφέρει Τ/Κ δεξιά! Αμέσως δίδεται η διαταγή στον πρυμναίο πύργο “έτοιμοι δια βολήν” και διαβιβάζεται η αναφορά του οπτήρος στο ΧΑΙΡΓΟΥΩΡΘ, που αμέσως κινείται προς τον στόχον. Δεν επρόκειτο όμως περί Τ/Κ, αλλά περί του μόλις επιπλέοντος τμήματος της αποκοπείσας πλώρας του ΑΔΡΙΑ. Εάν αντί της διαταγής “έτοιμοι δια βολήν” είχε δοθεί “αρχίσατε πυρ”, τότε θα είχε συμβή το πρωτοφανές στα παγκόσμια ναυτικά χρονικά φαινόμενο τα πρυμναία πυροβόλα να βυθίσουν την πλώραν του ιδίου πλοίου.

Με την ισχυροτάτην έκρηξιν της προσκρούσεως στην νάρκη εξετινάχθησαν στην θάλασσαν και τρεις ναύται μας, εκ των οποίων περισυνελέγησαν μόνον οι δύο και εν συνεχεία ερρίφθησαν μία σχεδία και σωσίβια για τυχόν άλλους εκτιναχθέντας. Στην περιπέτειαν του τρίτου –ο οποίος δεν περισυνελέγη– θα αναφερθώ παρακάτω.

Ο Διοικητής επί του ΧΑΙΡΓΟΥΩΡΘ είδεν αμέσως την κακήν κατάστασιν του πλοίου μας και εσήμανε δύο φορές: “παραβάλω δια να παραλάβω το προσωπικόν και εν συνεχεία το πλοίον θα βυθισθή”. Το σήμα όμως που έλαβεν από τον ΑΔΡΙΑ ήταν: “Να παραλάβετε τους τραυματίες, το πλοίο δεν θα βυθισθή, θα πλεύση προς τα Τουρκικά παράλια”. Τότε, καθώς το ΧΑΙΡΓΟΥΩΡΘ εκινείτο προς τον ΑΔΡΙΑ για να παραβάλη, μία εκτυφλωτική λάμψις εφάνη προς το μέρος του και ύστερα από έναν ανατριχιαστικό συριγμό – κάτι σαν να ξεφυσούσε ένα τεράστιο κήτος – ήρθε να μας συγκλονίση μία εκκωφαντική έκρηξις. Το ΧΑΙΡΓΟΥΩΡΘ είχεν ανατιναχθεί και στην συνέχεια βυθισθεί σχεδόν αΐτανδρο... Προφανώς είμεθα παγιδευμένοι μέσα σε ναρκοπέδιον.



Το αντιτορπιλικό συνοδείας HMS Hurworth αποπλέει από το λιμάνι της Αλεξανδρείας.

Με μεγάλο κίνδυνο προσκρούσεως και σ' άλλη νάρκη, ο κολοβός από πλώρας ΑΔΡΙΑΣ εκινήθη με μεγάλη δυσκολία προς το σημείον ανατινάξεως του ΧΑΙΡΓΟΥΩΡΘ, για την περισυλλογή τυχόν επιζώντων. Όμως, συντόμως κατέστη αδύνατον να παραμείνωμεν άλλο στην περιοχή, καθώς το πλοίον ελάμβανε μεγάλην κλίσιν προς τα δεξιά και η πλοήγησις του ήταν άκρως δυσχερής λόγω παραμορφώσεως ελασμάτων στο πρωραϊον τμήμα του. Βεβαίως, πάλι ερρίφθησαν σχεδία και σωσίβια για τους Άγγλους ναυαγούς, εάν υπήρχαν.

Καθώς απομακρυνόμεθα η κατάσταση του πλοίου μας ολοένα επεδεινούτο, με τα ύδατα να εισρέουν ζωντανά από το χάσμα που είχε δημιουργηθεί από την αποκοπήν της πλώρας. Η μόνη φρακτή που αντιστέκετο ήταν του λεβητοστασίου, η οποία εάν υπεχώρει τα ύδατα θα κατέκλυζαν το λεβητοστάσιον και θ' ανετινάσσοντο οι λέβητες. Ο ΑΔΡΙΑΣ έπρεπε να πλεύση τάχιστα προς τα Τουρκικά παράλια, για να προσαράξη. Πού όμως;

Με την έκρηξιν, το γραφειον χαρτών διελύθη και χάρτες δεν υπήρχον. Επίσης η γυροσκοπική πυξίς είχε καταστραφεί, οι μαγνητικές πυξίδες είχαν διαλυθεί, ακόμη και η μικρή επιλέμβιος πυξίς στην πρυμναϊαν θέσιν διευθύνσεως είχε κατακερματιστεί. Ευτυχώς ήταν μία νύκτα σκοτεινή και έναστρος, οπότε δίδοντας μίαν απόκλισιν πορείας 90 μοιρών από του Πολικού Αστήρος εκινήθημεν με μικράν ταχύτητα Ανατολικώς.

Αναγκαστικώς η διεύθυνσις του πλοίου εγένετο μόνον με τις μηχανές του, οπότε αυτό εκινείτο με σαρωτικούς ελιγμούς δεξιά και αριστερά, πράγμα που ενίσχυνε ανησυχητικώς την πιθανότητα να προσκρούσωμεν και σε άλλη νάρκη. Καθώς επλέαμε εναγωνίως προς την ακτήν ελπίζοντες στην ταχεία εξεύρεσιν ασφαλούς σημείου προσαράξεως, η κλίσις του πλοίου ηύξανε με άμεσον πλέον τον κίνδυνον ανατροπής.

Μέσα στο βαθύ σκότος της νυκτός εκείνης, αίφνης παρετηρήθησαν –ως πυγολαμπίδες– κάποια μικρά φωτάκια που υπεδείκνυαν ίσως κάποιο ψαροχώρι όπου μάλλον θα υπήρχεν ομαλός αιγιαλός. Ο ΑΔΡΙΑΣ αμέσως κατευθύνθη προς τα φωτάκια αυτά και παρ' όλο που κανείς μας δεν εγνώριζε πού ευρισκόμεθα, τελικώς προσηράξαμεν σε ομαλό αιγιαλό την πρωϊαν της 23^{ης} Οκτωβρίου –1:10 για την ακρίβειαν– και το πλοίον προσωρινώς εσώθη.



Προσκλητήριο νεκρών του HMS Hurworth, από το πλήρωμα του ομώνυμου πλοίου, στο Ναυτικό Μνημείο του Southsea.

Όμως, ο βαρύτερα τραυματισμένος ΑΔΡΙΑΣ δεν θα εσώζετο εάν άπαντες οι μη τραυματίες και οι ελαφρώς τραυματισμένοι δεν ελειτούργουν με εντυπωσιακή εντέλεια και μίαν ψυχραιμία, σχεδόν σαν να ήταν απλό γυμνάσιο. Τα παρακάτω δύο μικρά παραδείγματα δίδουν μίαν πραγματική αίσθησιν αυτών που λέγω. Το ένα ήταν το επισκευαστικό θαύμα που επέτυχεν κάτω από φοβερήν πίεσιν το άγημα αντιμετώπισεως βλαβών, με την στερέωσιν και στεγανοποίησιν της φρακτής του λεβητοστασίου. Το άλλο αφορά την εμμονή στο καθήκον του διόπου ηλεκτρολόγου υπηρεσίας. Ο άνδρας αυτός παρέμεινεν στο ηλεκτροστάσιον μέχρις ότου τα ύδατα έφθασαν στο στόμα του και έτσι το πλοίον μας δεν εστερήθη ηλεκτρικού ρεύματος μέχρι της προσαράξεως του. Μόνον τότε ο αξιοθαύμαστος αυτός δίποπος εγκατέλειψε την υγράν θέσιν του.

Κυρίες και Κύριοι,

Από το σημείον αυτό ας μου επιτρέψετε ν' αρχίσω με τον αφορισμόν “από Θεού άρξασθαι”. Η απίστευτος συρροή ευνοϊκών συγκυριών που επηκολούθησαν δεν πιστεύω ότι ήσαν απλώς τυχαία και η συνέχεια της διηγήσεως μου θα σας επιβεβαιώση του λόγου μου το αληθές.

Κατόπιν λοιπόν μίας αγωνιώδους νύκτας, το πλοίο δυσκυβέρνητο και έτοιμο ν' ανατραπή, επλεύσαμε σχεδόν στα τυφλά μέσα από ναρκοπέδιο και βρεθήκαμε προσηραγμένοι σε ομαλό αιγιαλό. Είμεθα μεν για την ώρα σώοι, αλλά χωρίς ναυπλιακά βοηθήματα – όπως προανέφερα – η ακριβής θέσις μας ήταν άγνωστος και υπήρχε πολύ μεγάλη πιθανότης να είμεθα τραγικώς καθηλωμένοι στην παραλία μίας εκ των πολλών Γερμανοκρατούμενων νήσων της περιοχής. Ευτυχώς η πρόσθετος αυτή αγωνία δεν εκράτησεν πολύ, καθώς σύντομα ήρχισαν να συγκεντρώνωνται κάτοικοι στην ακτήν και με ανακούφισιν

διεπιστώσαμεν ότι ωμιλούσαν Τουρκικά. Δεν γνωρίζω αν ήταν θαύμα, πάντως είμασταν επί ουδετέρου Τουρκικού εδάφους.

Ένας από τους ναύτες μας ωμιλούσε Τουρκικά και έτσι έγινε η πρώτη επικοινωνία μας με τους ντόπιους. Επληροφορήθημεν ότι ευρισκόμεθα στο χωριό ΓΚΙΟΥΜΟΥΣΛΟΥΚ και μόλις δύο ώρας οδικώς από την πλησιεστέραν επαρχιακήν πόλιν, δηλαδή το ΜΠΟΝΤΡΟΥΜ ή για μας την αρχαία Αλικαρνασσό. Επίσης για την ιστορία, το ΓΚΙΟΥΜΟΥΣΛΟΥΚ ευρίσκεται στην θέσιν της αρχαίας ΜΥΝΔΟΥ, γνωστής μέχρι και τους Βυζαντινούς χρόνους για τα πλούσια μεταλλεία αργύρου που είχε, εξ ου και το όνομα του χωριού που σημαίνει στα Τουρκικά ΑΣΗΜΟΛΙΜΑΝΟ.

Καθώς η επαφή μας με τους ντόπιους προόδευε, σύντομα ανεκαλύψαμεν ότι πολλοί ωμιλούσαν καλά Ελληνικά και ήταν ιδιαιτέρως φιλικοί. Ήταν Τουρκοκρήτες που ευρέθησαν εκεί ύστερα από την τραγικήν ανταλλαγήν πληθυσμών που επηκολούθησε της Μικρασιατικής Καταστροφής του '22. Αυτοί οι άνθρωποι, για όσους δεν γνωρίζουν, έτρεφαν μεγάλην συμπάθειαν προς τους Έλληνες και ενοσταλούσαν πολύ την πατρίδα τους, δηλαδή την Κρήτην. Με μεγάλην προθυμίαν μας είπαν πολλά και χρήσιμα και έτσι εμάθαμεν ότι υπήρχεν Άγγλος Προξενικός υπάλληλος στο ΜΠΟΝΤΡΟΥΜ, με τον οποίον βεβαίως άμεσα επικοινωνήσαμεν τηλεφωνικώς. Αυτός μας πληροφόρησεν ότι στο ΓΚΙΟΥΜΟΥΣΛΟΥΚ ευρίσκετο Έλλην έφεδρος αξιωματικός που υπηρετούσε ως Άγγλος πράκτωρ.

Επί του πλοίου, από την στιγμήν της προσαράξεως όλοι οι εκτός υπηρεσίας άνδρες, με επικεφαλής τον Ύπαρχον και τους Αξιωματικούς, είχαν επιληφθεί του δυσκόλου και ανατριχιαστικού έργου απεγκλωβισμού των τραυματιών που είχαν την ατυχίαν να ευρεθούν παγιδευμένοι ανάμεσα σε μάζες παραμορφωμένων ελασμάτων. Δεν θα υπεισέλθω σε λεπτομέρειες, γιατί ούτε εγώ αντέχω να τις φέρω στο μυαλό μου ξανά, αρκεί όμως να σας πώ ότι δυστυχώς υπήρξαν αρκετές περιπτώσεις όπου ο απεγκλωβισμός δεν κατέστη δυνατός. Επίσης, το ιατρείον και το φαρμακείον του πλοίου είχαν πλήρως καταστραφεί και έτσι ο ιατρός μας, μαζί με έναν νοσοκόμον και μερικούς αυτόκλητους ναύτες-νοσοκόμους, ηναγκάσθη να εκτελέση σειράν από επείγουσας επεμβάσεις και ακρωτηριασμούς σ' ένα πρόχειρο χειρουργείον και δυστυχώς άνευ ναρκώσεως. Φαντασθείτε, το μόνον αντισηπτικόν που υπήρχε ήσαν κάποιες κολώνιες ξυρίσματος.

Καθ' ον χρόνον εκείνη την νύκτα ο Κυβερνήτης επεσκέπτετο τους τραυματίες, έτυχεν η στιγμή όπου ο ιατρός ετοιμάζετο ν' ακρωτηριάση το χέρι ενός Υπαξιωματικού Μηχανικού. Όταν ησθάνθη την ανάγκην να ενθαρρύνη τον εν λόγω Μηχανικόν, αυτός αμέσως του απήντησεν: "Τόσοι νεκροί Κύριε Κυβερνήτα, τι είναι ένα χέρι για την πατρίδα".

Εν μέσω όλων αυτών, ήρθεν και κάποια στιγμή το φώς της ημέρας. Ενωρίς εκείνην την πρωϊαν μας επεσκέφθη ο ΧΑΣΑΝ ΜΠΕΗΣ, ο οποίος δεν ήταν άλλος παρά ο Έλλην συμμαχικός πράκτωρ. Μέσω αυτού απεκατεστάθη η επικοινωνία μας με την Αλεξάνδρειαν, όπου αμέσως αναφέραμεν την τραγικήν απώλειαν του ΧΑΙΡΓΟΥΩΡΘ, την ακριβήν θέσιν του ναρκοπεδίου και την δικήν μας τύχην.

Ύστερα από μίαν τόσον δραματικήν νύκτα και παρά το αντίξοον της όλης καταστάσεως στην οποίαν ευρισκόμεθα, η λειτουργία επί του πλοίου μας έμοιαζεν εκπληκτικώς με μίαν κανονικήν εν όρμω υπηρεσίαν. Ακόμη και σήμερα διερωτώμαι για αυτήν την απίστευτον ψυχραιμίαν που επεκράτει μέσα σε τόσο δύσκολες, τραγικές, αλλά και πολύ αβέβαιες συνθήκες.

Επίσης, καθώς ανακαλώ όλα αυτά τα γεγονότα ξανά στην μνήμη μου για να σας τα αφηγηθώ, εξακολουθώ να εκπλήσσωμαι για το πόση καλή τύχην είχαμε μέσα στην φοβερήν μας ατυχίαν. Από το σημείον της προσκρούσεως στην νάρκην επετύχαμε το σχεδόν ακατόρθωτο να διανύσωμεν 16 ναυτικά μίλια και να προσαράξωμεν, εντελώς

συμπτωματικώς, στην πλέον ιδανικήν – δια τα τότε δεδομένα – ακτήν. Όχι μόνον δεν επέσαμε επάνω σε μία από τις παραπλήσιες υπό Γερμανικήν κατοχήν νήσους, αλλά στο “μέσον του πουθενά” όπου ευρέθημεν έτυχε να υπήρχουν ένας Έλληνας συμμαχικός πράκτωρ και Ελληνόφωνοι κάτοικοι που ήσαν πρόθυμοι να μας βοηθήσουν. Τέλος, εξ ίσου θαυμαστόν είναι το γεγονός ότι παρ’ όλες τις πολλές και σοβαρές ιατρικές επεμβάσεις που έγιναν χωρίς στοιχειώδη ιατρικά εφόδια, ούτε ένας τραυματίας μας δεν υπέφερεν την παραμικράν επιπλοκήν. Ήσαν όλα αυτά τυχαία; Και έπεται συνέχεια...

Αργότερον την ιδίαν ημέραν μας επεσκέφθη Τούρκος Υπολοχαγός, ο οποίος μας ανέφερεν ότι εάν εντός 24 ωρών δεν αποπλεύσομεν, συμφώνως προς το Διεθνές Δίκαιον το πλοίον θα παροπλισθή. Ο Κυβερνήτης μας του απήντησεν ότι κατά το αυτόν Δίκαιον θα πρέπει να αποπλεύσωμεν όταν το πλοίον καταστή πλόϊμον. Βεβαίως η δήλωσις του αυτή δεν ήτο απολύτως ακριβής, αλλά διεμήνυεν υπαινικτικώς ότι οιαδήποτε κινήσις παροπλισμού εκ μέρους των Τούρκων θ’ αντιμετωπίζετο δι’ όλων των μέσων που διέθετεν ακόμη το πλοίον.

Η ουδετερότης της Τουρκίας και οι λεπτές γραμμές νομιμότητος της παρουσίας μας εκεί είναι μία ολόκληρος ιστορία στην οποίαν δεν θα εισέλθω για την οικονομίαν του χρόνου. Ίσως κάποιοι δισταγμοί των τοπικών αρχών, προερχόμενοι από τις πολυσύνθετες διακρατικές σχέσεις της Τουρκίας με τις εμπλεκόμενες δυνάμεις, να ήταν αυτό που μας εχάρισε τον πολύτιμον χρόνον που τελικώς απολαύσαμε με σχετικήν ηρεμίαν στο ΓΚΙΟΥΜΟΥΣΛΟΥΚ. Βεβαίως η πίεσις των αρχών για να φύγουμε δεν ήταν ποτέ πολύ μακρυνά, ενώ παράλληλα ο εχθρός – με την γνωστήν Γερμανικήν του συνέπειαν – μας έστελνε καθημερινώς το αναγνωριστικόν Α/Φ του, στις 12:00 και στις 16:00 ακριβώς. Έτσι επιβεβαίωμεν την θέσιν μας, καθώς μας “περίμενε στη γωνία” μόλις τολμήσουμε να εγκαταλείψουμε την ουδέτερη αγκαλιά του όρμου. Μία περίεργη και δυσάρεστη αίσθησις οπωσδήποτε...



Ο όρμος Gümüşlük σήμερα.

Την επομένην της προσαράξεως ενοικιάσαμεν έναν μικρόν χώρον στο ΓΚΙΟΥΜΟΥΣΛΟΥΚ, όπου έγινεν η ταφή των νεκρών μας σε κοινόν τάφον και με λεπτομερές σχέδιον ταφής για την μελλοντική αναγνώρισιν των οστών. Επίσης απεδόθησαν όλες οι τιμές, με τους γνωστούς ναυτικούς συριγμούς και την ανάγνωσιν του προσκλητηρίου νεκρών.

Όλων οι καρδιές ήσαν σφιγμένες από το πένθος, αλλά καθώς ο πόλεμος χαρακτηρίζεται από έναν καταιγισμό αντικρουομένων συγκινήσεων και συναισθημάτων, αργότερα την ιδίαν ημέραν ήρθαν και κάποιες ευχάριστες εκπλήξεις για να μας απαλύνουν τον ψυχικόν μας φόρτον. Είδαμε την βενζινάκατον του ΧΑΙΡΓΟΥΩΡΘ να μας πλευρίζη με επιζώντες και στη συνέχεια, ένα καϊκι να μας φέρνη σώους τον τραυματία Άγγλον Διοικητήν και τον τρίτον ναύτη μας που δεν είχεν περισυλλεγεί την νύκταν της προσκρούσεως.

Καθώς ενωρίτερον σας υπεσχέθην την αφήγησιν της περιπέτειας του, ο ναύτης αυτός περιπλανόμενος εν μέσω σκότους με μίαν σχεδιάν, είχεν εντοπίσει τον τραυματία Διοικητήν και τον είχε μεταφέρει σώον στην παραλία κάποιας νησίδος, όπου όμως συνετρίβη η σχεδιά. Έτσι ηναγκάσθη να τον αφήσει προσωρινώς εκεί. Στην συνέχειαν εκολύμβησεν μόνος όλην την νύκτα και σχεδόν όλην την επομένην ημέραν από ακτής σε ακτήν γιά να εξεύρη βοήθειαν. Ύστερα από πολλές απογοητεύσεις ανάμεσα στις ερημικές βραχονησίδες της περιοχής, επί τέλους συνήντησε ένα Ελληνικό καϊκι που προσεφέρθη να τον βοηθήση με την κάλυψιν της νυκτός. Όταν ήρθεν το σκότος, τότε ο ναύτης μας ωδήγησεν το καϊκι στο σημείον όπου ο Διοικητής –με σοβαρά κατάγματα στην σπονδυλικήν στήλην– ανέμενε στωϊκώς επί 44 ώρες. Μία συγκινητική ιστορία ανθρωπιάς, αλλά και ένας πραγματικός κολυμβητικός άθλος...

Επανερχόμενος στην τρέχουσαν αφήγησιν, ο Κυβερνήτης διέταξεν τους Αξιωματικούς, μ' επικεφαλής τον Πρώτον Μηχανικόν, να εκπονήσουν σχέδιον επισκευών που θα καθιστούσε τον ΑΔΡΙΑ και πάλιν πλοΐμον. Εντός ολίγων ημερών το σχέδιον είχεν καταρτιστεί και απεστάλη –μέσω ΧΑΣΑΝ ΜΠΕΗ– στην Αλεξάνδρειαν, προς τελικήν έγκρισιν. Όταν ήρθε η έγκρισις, ο Κυβερνήτης ενήργησε δραστηρίως μέσω του Άγγλου Ναυτικού Ακολούθου που ευρίσκετο στην Σμύρνη και επετεύχθη η διάθεσις ενός ναυαγοσωστικού πλοίου. Εδώ πρέπει να διακόψω πάλι τον ειρμόν και να σας πώ δύο λόγια για τις κύριες ζημίες του πλοίου, μαζί με μία ακόμη μικρή ανθρώπινη ιστορία ανεκδοτικώς, σαν πινελιά της εποχής εκείνης.

Το πλοίον λοιπόν, εκτός από τις συνέπειες της αποκοπής της πλώρας του, είχε και ένα σοβαρό πρόβλημα με τα πυροβόλα του πρωραίου πύργου που είχαν εκτιναχθεί όρθια και κυριολεκτικώς εφάπτοντο επί της γεφύρας.

Εκτός λοιπόν από την στεγανοποίησιν και την ενίσχυσιν που θα έπρεπε να γίνει στο χάσμα του πρωραίου μέρους –μαζί με ένα εκτενές “μάζεμα” παραμορφωμένων ελασμάτων– θα έπρεπε επίσης να ευρεθί λύσις για τους 22 τόνους των δύο πυροβόλων μετά της βάσεως των, που όρθια σε μεγάλο ύψος συνέβαλαν πολύ στην αστάθειαν του πλοίου.

Καθώς λοιπόν εμελετάτο η όλη κατάστασις, εναυλώθη ένα καϊκι για να μεταφέρει τους Πρώτον Μηχανικόν, Αξιωματικόν Πυροβολικού και Άγγλον Σύνδεσμον του ΑΔΡΙΑ στην Σμύρνη, για να συζητήσουν τις λεπτομέριες της επισκευής με τον εκεί Άγγλον Ναυτικόν Ακόλουθον και έναν επίσης Άγγλον ναυπηγόν.

Όμως, καθ' ον χρόνον έπλεαν προς την Σμύρνην το καϊκι εβλήθη από Τουρκικό φυλάκιο και παρεδόθη, με αποτέλεσμα η φρουρά να συλλάβη τους τρεις αξιωματικούς του ΑΔΡΙΑ και να τους παραδώση στην τοπική Χωροφυλακή. Εκεί ερρίφθησαν σ' ένα βρωμερότατο κελί όπου οι χωροφύλακες τους συμπεριφέρθησαν βαναύσως και τους αφήρεσαν και όλα τους τα τιμαλφή. Μπορείτε μόνοι σας να φαντασθήτε τις συνθήκες που επικρατούσαν σε μία Τουρκική φυλακή το 1943.



Η γέφυρα του Α/Τ ΑΔΡΙΑΣ μετά την πρόσκρουση (Αρχείο Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος).

Ευτυχώς, σε μερικές ημέρες και ύστερα από περιπελεγμένες διαδικασίες και απιθάνους συμπτώσεις, οι τρεις Αξιωματικοί εξηγοράσθησαν μέσω της διπλωματικής οδού και συνέχισαν την αποστολή των στην Σμύρνη και κατόπιν στον ΑΔΡΙΑ.

Όμως το πραγματικόν ενδιαφέρον της ανεκδότου αυτής ιστορίας δεν είναι όλα τα παραπάνω, αλλά το τι συνέβη όταν τελικώς επέστρεψαν με τον ΑΔΡΙΑ στην Αλεξάνδρειαν. Εκεί όλοι μας εφθάσαμεν χωρίς χρήματα, αφού το ταμείο του πλοίου είχε ακολουθήσει την πρόωραν στον βυθόν, μαζί και με το μεγαλύτερο μέρος της ενδιαίτησης πληρώματος και Αξιωματικών. Καθώς λοιπόν οι δύο Έλληνες Αξιωματικοί της μικρής ιστορίας μας έπρεπε να πληρώσουν για την αναγκαστική διαμονήν τους σε ξενοδοχείο και για να ξανα-αγοράσουν τις στολές που έχασαν όταν βυθίστηκαν οι καμπίνες τους, επήγαν επειγόντως για να εισπράξουν μισθούς από το ανάλογο γραφείο του Ναυαρχείου. Τότε έμαθαν με μεγάλην έκπληξιν ότι ήσαν χρεωμένοι 1000 λίρες έκαστος και αυτό, όταν ο μισθός τους ήταν τότε περίπου 30 λίρες το μήνα. Είχαν προφανώς χρεωθή τα χρήματα της εξαγοράς τους από τους Τούρκους...

Επανέρχομαι στο ΓΚΙΟΥΜΟΥΣΛΟΥΚ...Με την βοήθειαν του ναυαγοσωστικού πλοίου επετεύχθη τελικώς η αποκοπή των περισσοτέρων παραμορφωμένων ελασμάτων, η ενίσχυσις των κρισιμότερων αδυνάμων σημείων και ο εγκιβωτισμός του χάσματος του πρωραίου τμήματος μ' ενισχυμένο τσιμέντο ταχείας πήξεως. Όσο για τα πυροβόλα, άν και παρέμειναν όρθια, καταφέραμεν να τα χαμηλώσωμεν τόσον, ώστε να μειωθή σημαντικώς το πρόβλημα ευσταθείας που προεκάλουν. Ο τρόπος που αυτό επετεύχθη δεν έχει αξίαν ν' αναφερθή καθώς είναι αρκετά περίπλοκος στην εξήγησιν του. Τέλος, κατεσκευάσθη και ένα μικρόν μνημείον με σταυρόν για την σήμανσιν του κοινού τάφου των νεκρών μας, στην βάσιν του οποίου ανεγράφη:

ΑΝΔΡΩΝ ΕΠΙΦΑΝΩΝ ΠΑΣΑ ΓΗ ΤΑΦΟΣ
Πεσόντες υπέρ πατρίδος εκ του πληρώματος του Α/Τ ΑΔΡΙΑΣ
22α Οκτωβρίου 1943



Το μνημείο του Α/Τ ΑΔΡΙΑΣ στο Λακκί της Λέρου.

[Συνεχίζεται]



Ο αντιναύαρχος Κωνσταντίνος Σ. Σωτηρίου (Καβάλα 1918 – Αθήνα 2008) υπηρέτησε σε πλοία επιφανείας καθώς και σε επιτελικές και διοικητικές θέσεις. Μεταξύ άλλων, διετέλεσε κυβερνήτης της κορβέτας ΤΟΜΠΙΑΖΗΣ (1949), του ζεύγους αντιτορπιλικών ΙΕΡΑΞ και ΠΑΝΘΗΡ (1956-1957), ΚΡΗΤΗ (1967), Διοικητής της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (1964-1967), Υπαρχηγός ΓΕΝ (1968-1970). Στις 15.01.1944, τιμήθηκε με τον Πολεμικό Σταυρό Γ' Τάξης, “για την εξαιρετικήν ψυχραιμίαν, απόητον και ατάραχον εμφάνισίν του, αναλαβών με πλήρη ηρεμίαν και ακρίβειαν, αν και τραυματισθείς, την διεύθυνσιν του απομείναντος οπλισμού του Α/Τ ΑΔΡΙΑΣ, κατά την πρόσκρουσιν σε νάρκη στις 22.10.1943”.