

## Η Συμβολή του Ελληνικού Ναυτικού στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο

Η επετειακή ομιλία κατά την εκδήλωση για τα 60 χρόνια από τη λήξη του Β' Π.Π.  
και προς τιμήν των Βετεράνων του Π.Ν.,  
στο Πολεμικό Μουσείο Αθηνών, στις 7 Δεκ.2005,  
του Καθηγητή και Ιστορικού κ. Σαράντου Καργάκου.



Επειδή ζούμε σε μια φάση έντονων διαστρεβλωτικών τάσεων, όπου την ιστορία υποκαθιστά η παραϊστορία, είμαστε υποχρεωμένοι δυστυχώς, ανά πάσα στιγμή, αν θέλουμε να είμαστε ευλαβείς έναντι αυτών που μας έφεραν στη ζωή και μας παρέδωσαν αλώβητο το χώρο, όπου κατοικούμε -προς το παρόν τουλάχιστον, να εξηγούμε τα αυτονόητα. Και τα αυτονόητα είναι πως κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου εμείς πολεμήσαμε απ' αρχής μέχρι τέλους, ενώ άλλοι που σήμερα παριστάνουν συχνά τους κριτές μας, όχι μόνο δεν πολέμησαν ή ψευτοπολέμησαν, απεναντίας συνεργάστηκαν με τον Άξονα και στράφηκαν εναντίον μας.

Δεν θέλω να κάνω συγκρίσεις. Αλλ' όπως έχω τονίσει στο δίτομο έργο μου "Ιστορία του Ελληνικού Κόσμου" (τομ. Β', σ. 490) "το ηθικό μέγεθος ενός λαού μετριέται από τη διάθεσή του να αντισταθεί στον κατακτητή. Χωρίς πρόθεση να μειώσουμε την αξία ουδενός, παραθέτουμε απλώς τις ημέρες αντιστάσεως των ευρωπαϊκών κρατών έναντι των Γερμανών. Αυστρία 0 (απεναντίας θερμή υποδοχή), Τσεχοσλοβακία 0, Δανία 0, Λουξεμβούργο 0, Πολωνία 30, Νορβηγία 61 (πρόκειται κυρίως για αντίσταση Βρετανών στο Νάρβικ). Ολλανδία 4, Βέλγιο 18, Γιουγκοσλαβία 3, Ελλάδα 55"!

Ο τελευταίος αριθμός αφορά τις ημέρες αντιστάσεως στα οχυρά και τη μάχη της Κρήτης, που υπήρξε μια από τις συγκλονιστικότερες σελίδες της ιστορίας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Δεν αφορά ο αριθμός αυτός την εξάμηνη αντίστασή μας κατά των Ιταλών.

Ο αγώνας των Ελλήνων, όμως, δεν έληξε με την εποποιία της Κρήτης. Ούτε είναι σωστό να ισχυριζόμαστε ότι συνεχίστηκε στα βουνά υπό μορφή εθνικής αντιστάσεως, διότι έτσι αδικούμε κατάφωρα τον πόλεμο που επισήμως συνέχισε η Ελλάδα με τις τακτικές στρατιωτικές της δυνάμεις σε όλα τα μέτωπα της Αφρικής, της Μεσογείου και της Ευρώπης. Η ανακωχή που υπέγραψε ο στρατηγός Γ. Τσολάκογλου δεν είχε επίσημη έγκριση, ούτε της ελληνικής κυβερνήσεως ούτε του αρχιστρατήγου. Δεν θα την κρίνω εδώ σήμερα. Ούτε επίσης θα μιλήσω για τη δράση επιλέκτων μονάδων του στρατού μας στο Ελ Αλαμείν, στο Σφαξ της Τυνησίας, στη Σικελία και στο Ρίμινι, ούτε στη δράση της πολεμικής μας αεροπορίας, που κι αυτή, όπως το ναυτικό, δεν υπέστειλαν ποτέ, ούτε λεπτό, τη σημαία του πολέμου. Δυστυχώς, η δράση του ναυτικού μας σε όλη τη διάρκεια του πολέμου είναι άγνωστη στις νέες γενιές. Πρόσφατα σε επίσημη ομιλία μου στο Ναύσταθμο της Σαλαμίνας, είπα στους ακροατές μου ότι αν η Αμερική ή άλλο κράτος διέθετε περιστατικό σαν τον "ΑΔΡΙΑ", θα είχε "γυρίσει" 3 και 4 ταινίες, με "ήρωα" το πλοίο αυτό, και οι ταινίες θα είχαν κάνει εισπρακτικό ρεκόρ. Οι νέοι μας σήμερα αγνοούν τη λέξη "Αδρίας", και με την έννοια του πλοίου και με την έννοια της αρχαίας πολιτείας που έδωσε το όνομά της στην Αδριατική. Ωστόσο, δεν είναι μόνο ο πολεμικός μας στόλος που έγραψε λαμπρές σελίδες δόξας στον πολυαίμακτο πόλεμο των ετών 1939-1945. Εν πολέμω όλα τα πλοία, είτε φέρουν οπλισμό είτε όχι είναι πολεμικά. Αρκεί να πω ότι μέχρι το τέλος του πολέμου είχαν βυθισθεί τα ? του εμπορικού μας στόλου. Αρκεί να θυμίσω το συγκλονιστικό περιστατικό της καταβυθίσεως του εμπορικού πλοίου "ΠΗΛΕΥΣ" από το γερμανικό υποβρύχιο U-852 που είχε κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Eick Wilhem, ο οποίος, όπως

λέγει η απόφαση του Ναυτοδικείου γι' αυτόν και τους αξιωματικούς του, "εκ προθέσεως, κατά παράβαση του δικαίου του πολέμου, εφόνευσαν τους διασωθέντες ναυαγούς δια πολυβολισμού και χειροβομβίδων". Ευτυχώς σώθηκε ο Πλοίαρχος, Καπετάν Αντώνης Λιώσης, που με την κατάθεσή του στο Ναυτοδικείο του Αμβούργου έστειλε στην αγχόνη στις 30 Νοεμβρίου 1954 τον Wilhem και δυο αξιωματικούς του. Η "Μάχη του Ατλαντικού" μας κόστισε ακριβά. Χάσαμε 468 πλοία. Από αυτά τα 134 βυθίστηκαν από υποβρύχια και 138 από αεροπορικές επιθέσεις. Οι νεκροί ναυτικοί μας ξεπερνούν τον αριθμό των 2000. Περίπου 2500 έμειναν ανάπηροι και 150 παρεφρόνησαν. Μόνον οι Οινούσες έχασαν 28 πλοία και 201 ναυτικούς.

Τί απ' όσα λέγω έχετε δει να γίνεται κινηματογραφική ταινία ή σήριαλ στην τηλεόραση, όπου εσχάτως δοξάζεται η ομοφυλοφιλία; Είχα την τύχη να ζήσω την αγωνία της προσεγγίσεως σε νάρκη στο πρώτο μου θαλάσσιο ταξίδι το 1946. Διότι μέχρι τότε, αλλά και μετά, επέπλεαν νάρκες στα ελληνικά νερά και μερικές ξεβράζονταν στην αμμουδιά. Και πάντα σκέπτομαι -για να θυμηθώ μια φράση του φίλου μου καπετάν Νικόλα Κωστάρα- τις σκηνές φρίκης πάνω στο πλοίο, όταν δεχόταν το πλήγμα της τορπίλλης. "Σκηνές κόλασης, δαντικές, φωτιά και σίδηρο, βάρκες θρυμματισμένες, άνθρωποι πιασμένοι από κάποιο σανίδι να καλούν απελπισμένα σε βοήθεια και το σκάφος να εξαφανίζεται κάτω από τα κύματα μέσα σε λίγα λεφτά". Κι οι ναυτικοί ένας-ένας να πνίγονται από την παγωνιά. Μύρο το κύμα που τους σκέλασε!

Πριν προχωρήσω στα όσα έχω να πω για το πολεμικό μας ναυτικό, επιτρέπατέ μου να αναφερθώ σ' ένα βιβλίο που πρόσφατα είδε το φως από τις εκδόσεις της Ακαδημίας υπό τίτλο "Χρονολόγιο Γεγονότων 1940-1944 από έγγραφα αμερικανικών υπηρεσιών". Με βάση την απογραφή του 1940 ο ελληνικός πληθυσμός ανερχόταν σε 6.611.000 κατοίκους. Στη διάρκεια του πολέμου και της Κατοχής χάθηκαν 904.000 άτομα, περίπου το 1/6 του πληθυσμού. Από τα άτομα αυτά 22.000 ήσαν νεκροί πολέμου, 52.000 ήσαν νεκροί λόγω πολεμικών επιχειρήσεων (εννοεί εκτελεσμένους) και οι λοιποί χάθηκαν από κακουχίες, ομηρίες, φυλακίσεις ή εγκλεισμούς σε στρατόπεδα. Μέσα σε αυτούς συμπεριλαμβάνονται και 65.000 Εβραίοι. Σύμφωνα πάλι με τα αμερικανικά αρχεία, 180.000 γνήσιοι Βούλγαροι εγκαταστάθηκαν στις ελληνικές περιοχές. Αν λάβουμε υπόψη ότι η Μ. Βρετανία μαζί με τις αποικίες της που συνολικά αριθμούσαν 1.200.000.000 πληθυσμό, είχε μόνο 420.000 νεκρούς, ότι η απέραντη Ρωσία που σήκωσε το μεγαλύτερο βάρος του πολέμου είχε απώλειες το 2,5% του ολικού πληθυσμού της και ότι η μικρή Ελλάδα των εξήμισυ εκατομμυρίων έχασε το 1/6 του πληθυσμού της, τότε εύκολα μπορούμε να πούμε ότι η Ελλάδα στον πόλεμο βαρύτατα αιμορράγησε, αλλά στη συνέχεια, με τον εσωτερικό σπαραγμό, που ως ψυχικό γεγονός συντηρείται και μας δηλητηριάζει ακόμη, η Ελλάδα αυτοχειριάστηκε. Διερωτώμαι -αν και ποτέ δεν πρέπει ο ιστορικός να λειτουργεί με το "αν"- τι θα μπορούσε να είναι σήμερα η Ελλάδα, αν δεν γινόταν το μοιραίο εκείνο "Κίνημα του Ναυτικού" στη Μέση Ανατολή.

Παρ' όλα αυτά το Πολεμικό Ναυτικό μας συνέβαλε αποφασιστικά στη συμμαχική νίκη και στη λήξη του πολέμου μοιράστηκε μαζί τους τη νίκη. Όχι, όμως, και τα κέρδη.

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 Έλλη 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. Στο μέσο κτύπησε και την ελληνική ψυχή. Ο κυβερνήτης, Πλοίαρχος Χατζόπουλος, αφού διέταξε εγκατάλειψη του σκάφους, αποχώρησε και αυτός τελευταίος.

Μετά την καταβύθιση του "Έλλη" ο ιταλικός στόλος σαν να φοβόταν το εκδικητικό μένος των Ελλήνων δεν προέβη σε καμμία επιχείρηση εναντίον του ελληνικού στόλου μέχρι και τον Απρίλιο του 1941. "Αντιθέτως τα ελληνικά πολεμικά αφ' ενός προήσπισαν και εβοήθησαν αποτελεσματικώς", όπως αναφέρει ο Κόκκινος, "τας κατά ξηράν επιχειρήσεις και αφ' ετέρου και εις τολμηράς αναζητήσεις ιταλικών δυνάμεων προέβησαν, αλλά και προσέβαλαν και εβύθισαν ιταλικά πλοία".<sup>(1)</sup> Παράλληλη με την κινητοποίηση των χερσαίων δυνάμεων ήταν και αυτή του Ναυτικού. Με το ξέσπασμα του πολέμου τα αντιτορπιλλικά "Ψαρά" και "Σπέτσαι" 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 31ης Οκτωβρίου 1940 και, αφού ύψωσαν μικρό σημαιοστολισμό, για να είναι θεατά από τις ελληνικές γραμμές, βομβάρδισαν τις ιταλικές γραμμές, τις καταδειχθείσες γέφυρες και τα χωριά Φιλιάτες, Άνω και Κάτω Σαγιαάδες και Κονίσπολη. Στις 08:20 διατάχθηκε 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 καταγιγιστικά 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 επεκτάθηκε 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".<sup>(2)</sup> Αξίζει εδώ να αναφέρουμε ότι το σύστημα των νηοπομπών ήταν αποτέλεσμα επιστημονικών επιχειρησιακών ερευνών του αντιπλοίαρχου του αγγλικού Βασιλικού Ναυτικού Ρέτζιναλτ Χέντερσον (Reginald Henderson) κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο, που σκοπό είχαν την εξεύρεση τρόπου προστασίας των εμπορικών πλοίων.<sup>(3)</sup> Τη νύχτα της 14ης προς την 15η Νοεμβρίου 1940 μοίρα αντιτορπιλλικών υπό τη διοίκηση του Αρχηγού του Στόλου Ναυάρχου Καββαδία ενήργησε επιδρομή στο στενό του Οτράντο. Η μοίρα, αποτελούμενη από τα αντιτορπιλλικά "Βασίλισσα Όλγα", "Βασιλεύς Γεώργιος", "Σπέτσαι", "Ψαρά" και "Υδρα" δεν συνάντησε τον εχθρό. Ας σημειωθεί ότι ο Καββαδίας ήταν αυτός που επιβαίνων στο "Όλγα" συνόδευσε τα ατιμόπλοια των τρομαγμένων προσκυνητών από το λιμάνι της Τήνου στο ταξίδι της επιστροφής τους μετά τον τορπιλισμό του "Έλλη". Έγινε και δεύτερη επιδρομή με τα παραπάνω αντιτορπιλλικά, ενισχυμένα από το "Κουντουριώτης" αλλά πάλι δεν επετεύχθη επαφή με τον εχθρό. Και τρίτη τη νύχτα της 5ης προς την 6η Ιανουαρίου 1941 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 Αρχηγός Στόλου Ναύαρχος Καββαδίας, παρόλο που δεν είχαν πρακτικό αποτέλεσμα εξύψωσαν το ηθικό των Ελλήνων και των Συμμάχων που έβλεπαν πως το ιταλικό ναυτικό δεν τολμούσε να πλεύσει μακριά από τις βάσεις του. Ήταν το ναυτικό που θα έκανε, υποτίθεται, τη Μεσόγειο μια "ιταλική λίμνη"<sup>(4)</sup>, όπως έλεγε ο Μουσολίνι, αμφισβητώντας τάχα ακόμα και την κυριαρχία του αγγλικού ναυτικού.

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 ένα 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 αυτό τον πόλεμο δε θα ήταν δυνατό να λείψουν και τα δικά μας υποβρύχια. Ο πόλεμος στον οποίο ενεπλάκη τότε η Ελλάς, στο πλευρό των Συμμάχων, ήταν ένας πόλεμος "που διεξήχθη σε γενικές γραμμές", όπως γράφει ο Ίρβινγκ, "από τα βομβαρδιστικά αεροπλάνα και τα υποβρύχια".<sup>(5)</sup> Τα ελληνικά υποβρύχια ήταν, λοιπόν, απαραίτητα για τον αγώνα. Αυτά άλλωστε αποτελούσαν την αιχμή του δόρατος του Πολεμικού Ναυτικού. Επιπλέον, 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. (Επιθέσεις από ιταλικά αεροσκάφη με καλυμμένα διακριτικά εναντίον ελληνικών πλοίων, βομβαρδισμός Κερκύρας, προβοκάτσιες στα σύνορα) Όταν ξεκίνησε ο πόλεμος η Διοίκηση Υποβρυχίων είχε έξι υποβρύχια, τα: "Κατσώνης", "Παπανικολής", "Πρωτεύς", "Νηρεύς", "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 Μουσολίνι τη βύθιση του "Έλλη". Παρόλο που τα υποβρύχια "είχαν ξεπεράσει το τότε παραδεδομένο όριο ζωής των 10 ετών"<sup>(6)</sup> αποδείχτηκαν θανάσιμα εργαλεία στα χέρια των Ελλήνων ναυτικών. Γράφει για αυτούς ο Κόκκινος: "Προς τον αγώνα των είναι συμφυής ο άμεσος κίνδυνος. Εκείνος που αντιμετώπισαν και θα αντιμετώπιζον 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 αυτοθυσίαν και δημιουργεί ήρωας".<sup>(7)</sup> "Το πέρασμά τους, μήνυμα κρύο, μαύρου θανάτου", θα λέγαμε παραλλάσσοντας τον στίχο του Καρυωτάκη στο ποίημά του 'Κανάρης'.

Το αίσθημα ευθύνης και η ψυχική υπερηφάνεια 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 ακολούθησε, να ακολουθήσει τον στολίσκο του στην Ανατολική Μεσόγειο.

Μετά την κατάκτηση της Ελλάδος από τους Ναζί, οι Έλληνες ναυτικοί συνέχισαν τον αγώνα κατά του Άξονα. Μάλιστα το Πολεμικό Ναυτικό ήταν το πρώτο από τους τρεις κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων που ανέλαβε πολεμική δράση, στη νέα φάση της συμμετοχής της Ελλάδος στον πόλεμο.<sup>(8)</sup> Τα πλοία του στόλου κατέφυγαν στην Αλεξάνδρεια το τελευταίο δεκαήμερο του Απριλίου 1941 και ενώθηκαν με τα βρετανικά. Κάποια δεν γλύτωσαν 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 επιδοθήκαν αμέσως στον αγώνα όπως επέβαλε η δυσχερής θέση των Συμμάχων.<sup>(9)</sup> Συνόδευαν νηοπομπές και



ενεργούσαν περιπολίες μεταξύ της Αιγύπτου, της Παλαιστίνης, της Συρίας και της Κύπρου και μέχρι Ινδικού, 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 Ελλάδος, εκπληρώνοντας ποικίλες αποστολές και υποχρεώνοντας τους Γερμανούς να διαθέσουν μεγαλύτερες δυνάμεις για την προστασία των θαλασσίων μεταφορών τους".<sup>(10)</sup> 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.

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 αντιτορπιλλικά 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 αντιτορπιλλικά 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".<sup>(11)</sup>

Χαρακτηριστική της ηρωικής δράσης των ελλήνων ναυτικών η περίπτωση του "Αδρία" και του υποβρυχίου "Κατσώνης". Η περίπτωση του "Αδρία" είναι γνωστή. Άλλωστε την έχω αναπτύξει σε πρόσφατη ομιλία μου στο Ναύσταθμο την 28η Οκτωβρίου ε.ε. Το "Κατσώνης" στις 14 Σεπτεμβρίου 1943 με κυβερνήτη τον Αντιπλοίαρχο Βασίλειο Λάσκο περιπολούσε στο δίαυλο της Σκιάθου. Εκεί συναντήθηκε με το γερμανικό καταδιωκτικό υποβρυχίων UJ~2101. Το "Κατσώνης" καταδύθηκε αλλά αναγκάστηκε να αναδυθεί μετά από τον καταιγισμό από βόμβες βάθους που δέχτηκε και να αντιμετωπίσει το γερμανικό με το πυροβόλο του. "Ομως τα 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".<sup>(12)</sup> Ο αδερφός του Κυβερνήτη, Ορέστης Λάσκος, ποιητής και θεατρικός συγγραφέας, έγραψε σε ποίημα για τον ήρωα αδερφό του:  
"Μάνα μου χωριάτισσα,

κυρά-Παναγιώταινα,  
κυρά-Μαριγώ,  
ας ήταν σαν τον Βάσο μας,  
άμποτες,  
να πέθαινα και γω..."

Τρόπαιο για μας 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 την αυτοθυσία".

"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".<sup>(13)</sup> Για το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, ο Ονίνστον Τσώρτσιλ έγραψε αργότερα: "Το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, μικρό αριθμητικώς, αλλά πολύ μεγάλης αξίας, ...διεκρίθη σε όλες τις επιχειρήσεις μας στη Μεσόγειο".<sup>(14)</sup>

Αφανείς ήρωες σε αυτό τον πόλεμο ήταν και οι Έλληνες αλιείς και λεμβούχοι που με μεγάλα αλλά και μικρά σκάφη, ακόμη και με καϊκια μετέφεραν κρυφά και με κίνδυνο μας ζωής μας Έλληνες πατριώτες αλλά και συμμάχους στρατιώτες καθώς και εφόδια στη Μ. Ασία, στην Αίγυπτο και στη Μέση Ανατολή. Και κάτι ακόμη που δεν πρέπει να λησμονηθεί: "Ελληνικά φορτηγά πλοία είχαν μετάρσει και στην επιχείρηση αποχώρησης των συμμαχικών δυνάμεων από τη Δουνκέρκη, τον Ιούνιο 1940, και στις άκρως επικίνδυνες νηοπομπές για εφοδιασμό της Σοβιετικής Ένωσης στο Μουρμάνσκ, αλλά και στην ιστορική μεγάλη απόβαση του Ιουνίου 1944 στη Νορμανδία...". Ομοίως και δυο πολεμικά μας πλοία.

Αυτά επράξαμε εμείς έναντι ημών και των Συμμάχων. Το τι έπραξαν εναντίον ημών και των Συμμάχων οι γείτονές μας είναι γνωστό. Κι όμως, οι Σύμμαχοι ευλογούν τους επιβούλους γείτονές μας. Ο Άγιος Νικόλαος των θαλασσινών, που τιμήσαμε χθες, ας μας προστατεύει.

*Σαράντος Ι. Καργάκος*

---

#### Παραπομπές:

1. Κόκκινου, Διονυσίου (1970), "Αι κατά θάλασσαν επιχειρήσεις", Ιστορία της Νεωτέρας Ελλάδος: 1800-1945, (Αθήνα: Μέλισσα), σ. 1528
2. Κόκκινου, Διονυσίου (1970), "Αι κατά θάλασσαν επιχειρήσεις", Ιστορία της Νεωτέρας Ελλάδος: 1800-1945, (Αθήνα: Μέλισσα), σ. 1528
3. Μάκσεϋ, Κέννεθ (Macksey, Kenneth) (1989), For Want of a Nail: The Impact on War of Logistics and Communications (London: Brassey's), σ. 76
4. Τζάκσον, Πήτερ (Jackson, Peter) (2003), "France", in Robert Boyce and Joseph Maiolo, eds., The Origins of World War Two: The Debate Continues (Basingstoke: Palgrave), p. 100
5. Ίρβινγκ, Ντέιβιντ (Irving, David) (2001), Ο Πόλεμος του Χίτλερ, (Αθήνα: Γκοβόστη), σ.133
6. "Η δράση των ελληνικών υποβρυχίων κατά τον 2ο Παγκόσμιο πόλεμο", [www.hellenicnavy.gr/dy\\_history3.asp](http://www.hellenicnavy.gr/dy_history3.asp)
7. Κόκκινου, Διονυσίου (1970), "Η Δράσις των Ελληνικών Υποβρυχίων", Ιστορία της Νεωτέρας Ελλάδος: 1800-1945, (Αθήνα: Μέλισσα), σ. 1534
8. Δεσποτόπουλος, Αλέξανδρος (2000), "Η Πολεμική Προσπάθεια στο Εξωτερικό, 1941-1944", Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμ. ΙΣΤ', (Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών), σ. 87
9. Δεσποτόπουλος, Αλέξανδρος (2000), "Η Πολεμική Προσπάθεια στο Εξωτερικό, 1941-1944", Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμ. ΙΣΤ', (Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών), σ. 87
10. Δεσποτόπουλος, Αλέξανδρος (2000), "Η Πολεμική Προσπάθεια στο Εξωτερικό, 1941-1944", Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμ. ΙΣΤ', (Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών), σ. 87
11. Δεσποτόπουλος, Αλέξανδρος (2000), "Η Πολεμική Προσπάθεια στο Εξωτερικό, 1941-1944", Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμ. ΙΣΤ', (Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών), σ. 87
12. "Υ-1 'Κατσώνης'", [http://www.hellenicnavy.gr/dy\\_y1.asp](http://www.hellenicnavy.gr/dy_y1.asp)
13. Δεσποτόπουλος, Αλέξανδρος (2000), "Η Πολεμική Προσπάθεια στο Εξωτερικό, 1941-1944", Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμ. ΙΣΤ', (Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών), σ. 88
14. Δεσποτόπουλος, Αλέξανδρος (2000), "Η Πολεμική Προσπάθεια στο Εξωτερικό, 1941-1944", Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμ. ΙΣΤ', (Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών), σ. 88