

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

*Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΝ ΚΑΙΡΩ ΠΟΛΕΜΟΥ*



ΖΗΣΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΙΜΙΛΙΟΣ
ΔΟΚΙΜΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΙΔΕΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

**ΘΕΜΑ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ
ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΝ ΚΑΙΡΩ ΠΟΛΕΜΟΥ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΖΗΣΟΠΟΥΛΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΑΜΙΛΙΟΥ
Α.Γ.Μ: 3274**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Ονοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Η ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ 1821.....	5
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	5
1.2 Η ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.....	6
1.3 ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ.....	6
1.4 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΠΡΟΣ ΟΦΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.....	6
1.4.1 ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ.....	6
1.4.2 ΣΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.....	7
1.5 Η ΠΟΝΗΡΙΑ ΣΤΟΝ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑ ΠΟΛΕΜΟ.....	10
1.6 ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.....	13
1.7 ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.....	25
1.8 ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΙ ΠΟΛΕΜΟΙ.....	27
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	27
2.2 ΠΡΟΟΙΜΙΟ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΩΝ.....	27
2.3 ΑΠΟΡΡΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ Ε.Ε.Ν.....	28
2.4 ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΣ ΠΗΓΕΣ.....	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Α' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ.....	29
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	29
3.2 ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	29
3.3 ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ.....	31
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	31
4.2 ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΟΧΗΣ.....	32
4.3 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΣΤΟ ΒΑΣΙΛΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ.....	32
4.4 ΑΠΟΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΝΟΡΜΑΝΔΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	33
4.5 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ Ε.Ε.Ν.....	34
4.6 ΑΞΙΕΠΑΙΝΑ ΚΑΤΟΡΘΩΜΑΤΑ ΤΟΥ Ε.Ε.Ν.....	35
4.7 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΑΠΟ ΣΥΜΜΑΧΟΥΣ ΚΙ ΕΧΘΡΟΥΣ.....	36
4.8 ΜΕΤΑ ΤΟ Β' Π.Π.....	36
4.9 LIBERTIES.....	37
4.10 ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΤΟ Ε.Ε.Ν. ΣΗΜΕΡΑ-ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ.....	40
5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	40
5.2 ΘΗΤΕΙΑ.....	41
5.3 ΕΠΙΣΤΡΑΤΕΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΤΑΞΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	41
5.4 ΦΑΚΕΛΟΣ Τ ΚΑΙ CD ΝΑΤΟ.....	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	42
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	43

ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην ειρήνη, το να είσαι ναυτικός είναι ασφαλώς ένα απ' τα σκληρότερα επαγγέλματα, άχαρο, απάνθρωπο, σε κρατάει μακριά απ' την οικογένεια, τους φίλους, τη ζωή την ίδια. Το ταξίδι θέλει άντρες να το δουλεύουνε, θέλει νεύρα και κότσια, είναι μια κοπιαστική και ψυχοφθόρα εργασία στη διάρκεια της οποίας γίνεσαι εξάρτημα μιας επαναλαμβανόμενης ρουτίνας τις ατέλειωτες ώρες, μέρες, μήνες, βλέποντας τα ίδια πράγματα, κάνοντας τις ίδιες δουλειές. Η ρουτίνα γίνεται βασανιστική και χαράζεται στο πετσί σου, η δόνηση της μηχανής ταυτίζεται με τον χτύπο της καρδιάς σου, τα δυο πλευρικά γίνονται τα μάτια σου και η βάρδια είναι μέρος κι αυτό της ζωής σου, σαν την αναπνοή, αναπόσπαστο.

Και ξαφνικά έρχεται ο πόλεμος, για να καταλάβεις πόσο πολύ σου λείπει η ηρεμία, η καθημερινότητα, η ρουτίνα. Γιατί στον πόλεμο δεν υπάρχει ρουτίνα, είτε είσαι προετοιμασμένος, είτε όχι. Γίνεσαι απλά ένας αριθμός στις στατιστικές του πολέμου. Ο θάνατος είναι παντού. Εχθρικά υποβρύχια, πλοία, αεροπλάνα σε βάζουν στο στόχαστρο, ο θάνατος σου γίνεται σκοπός τους. Κι εκεί που πλησιάζεις σε λιμάνι και πιστεύεις πως τέλειωσε και τούτο το ταξίδι, έρχεται από νάρκες, να βουλιάζουν αύτανδρα τα πλοία.

Στις σκηνές που ακολουθούν, που δεν έχουν τίποτα να ζηλέψουν από την κόλαση του Δάντη, πιθανόν να είναι περισσότερο «τυχεροί» αυτοί που περνούν απ' τη ζωή στο θάνατο μέσα στα λίγα δευτερόλεπτα που διαρκεί η βύθιση του πλοίου. Γιατί εκείνοι που είχαν την «τύχη» να κρατηθούν στην επιφάνεια, αρπαγμένοι από κάποιο σανίδι, ή ακόμα σκαρφαλωμένοι σε κάποια βάρκα ή σχεδία, θα παλέψουν για τη ζωή τους με τα στοιχεία της φύσης, τα οποία δεν ευνοούν τους ναυαγούς, και θα πρέπει να συνηθίσουν την άμεση παρέα με το θάνατο, για μεγάλα χρονικά διαστήματα, πολλές φορές βδομάδες ολόκληρες. Κι αυτά όλα, εφ' όσον έχουν επιβιώσει από τις πολύ συνηθισμένες ριπές πολυβόλων.

Το παρόν πόνημα έχει σαν στόχο να καταδείξει ιστορικά ποιος είναι ο ρόλος της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και των Ελλήνων Ναυτικών εν καιρώ πολέμου.

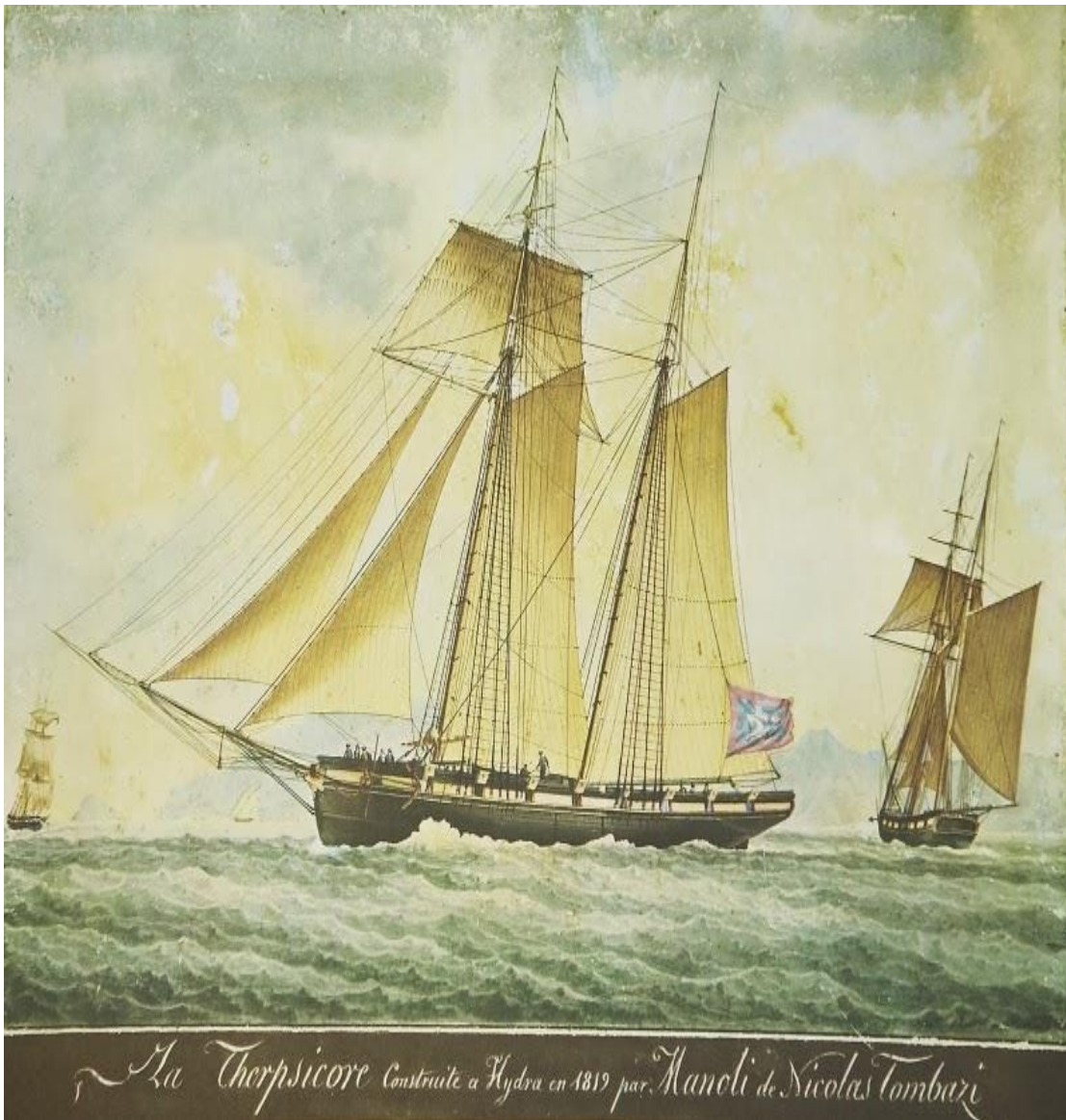
Αφιερωμένο στους αφανείς αλλά και τους επωνύμους πεσόντες ήρωες του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού.

Ο συγγραφέας
Απόστολος Αιμίλιος Ζησόπουλος
Δόκιμος Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Η ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ 1821

1,1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Από την χρήση εμπορικών πλοίων για πολεμικούς σκοπούς απο τους αρχαίους Αθηναίους, ως την μεταφορά τροφίμων για την πολιορκούμενη Κωνσταντινούπολη το 1453, και από την συμμετοχή Ελλήνων ναυτικών στα Ορλωφικά, ως την υποχρεωτική στράτευση Ελλήνων ναυτικών στην Οθωμανική αρμάδα, η ελληνική Εμπορική Ναυτιλία διαδραμάτισε ανά τους αιώνες ενα σημαντικότατο ρόλο στην πολεμική ιστορία της χώρας. Η σημαντικότερη πολεμική συμβολή του ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού είναι αυτή της επανάστασεως του 1821.



1,2 Η ΣΥΣΤΑΣΗ ΣΤΟΛΟΥ

Κατά την έναρξη της επανάστασης, η Ελλάδα διέθετε περί τα χίλια μικρά και μεσαία πλοία και 18.000 ναυτικούς, εξ αυτών, η πλειοψηφία ήταν υδραίικα, σπετσιώτικα και ψαριανά πλοία. Η σταδιακή κύρηξη της Επανάστασης από τα νησιά το πρώτο δεκαήμερο του Απριλίου, οδήγησε σε σχηματισμό ναυτικών δυνάμεων με έμπειρα πληρώματα και αρχηγούς στόλων τους Τομπάζη Ιάκωβο, Μιαούλη Ανδρέα και Σαχτούρη Γεώργιο για τον στόλο της Ύδρας, τον Ανδρούτσο Γεώργιο για τον Στόλο των Σπετσών, και τον Αποστόλη Νικόλαο για τον Στόλο των Ψαρών.

Η βασική αρμοδιότητα του συμμαχικού νεοσύστατου Στόλου, εκτός από την τροφοδότηση με πυρομαχικά, όπλα και τρόφιμα των χερσαίων δυνάμεων, ήταν η παρεμπόδιση της από θαλάσσης τροφοδότησης των Οθωμανών, κυρίως όταν βρισκόντουσαν υπό πολιορκία, όπως έγινε λόγω χάριν στα φρούρια του Μοριά. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ένα χαρακτηριστικό, το οποίο, αν και ήταν φοβερο πλεονέκτημα στην τροφοδότηση των χερσαίων ελληνικών δυνάμεων, δε βοήθησε στην παρακόλληση των εχθρικών τροφοδοτήσεων: το χαρακτηριστικό της ευελιξίας.

1,3 ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Καθώς η συνήθεια και οι ανάγκες της εποχής ωθούσαν τους ναυπηγούς να κατασκευάζουν πλοία τα οποία είναι ελαφρά και κινούνται εξαιρετικά γρήγορα και ανάλαφρα για λόγους εξοικονόμησης χρόνου, τα πλοία αυτά δεν είχαν τη δύναμη πυρός που απαιτούσε μία ναυμαχία με πολεμικό βαρέως οπλισμένο πλοίο. Εξ αυτού του δεδομένου γίνεται αντιληπτό το ναυπηγικό πλεονέκτημα της ταχύτητας, καθώς επίσης και το μειονέκτημα της μαχητικής ισχύος, κάτι το οποίο άλλαξε στην πορεία του εθνικοαπελευθερωτικού αγώνος.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί η τάση της εποχής να τίθενται στην πλώρη του εκάστοτε πλοίου ακρόπρωρα με ανθρώπινες μορφές που ταυτίζονταν με το όνομα του πλοίου, παραδείγματος χάριν "Θεμιστοκλής", "Άρης", "Σόλων" και λοιπά. Αυτή η τάση οδήγησε στο να αναπτρωθεί το ήδη ανασταινόμενο εθνικό φρόνημα και να λειτουργήσει ως γεφύρωμα ανάμεσα στο ένδοξο αρχαίο παρελθόν και τον αγώνα που έδωσαν οι Έλληνες τότε.

1,4 ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΠΡΟΣ ΟΦΕΛΟΣ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΕΩΣ

1,4,1 Πριν την Ελληνική Επανάσταση

Στα μέσα του 18ου αιώνα, το Οθωμανικό Ναυτικό διατηρούσε ίχνη μόνο από την παλιά του δόξα. Κάθε είδους πειρατές (Έλληνες, Αλγερινοί, Τυνησιοί κ.α.) λεηλατούσαν νησιά και παράλια της Μεσογείου, καθώς και εμπορικά πλοία. Το 1788, η Πύλη για να αντιμετωπίσει αυτή την κατάσταση, επέτρεψε στους Έλληνες ναυτικούς, να εξοπλίσουν επίσημα πλέον τα πλοία τους, ώστε να μπορούν να προστατευτούν αποτελεσματικά, αποκρούοντας τις πειρατικές επιθέσεις. Ο εξοπλισμός των πλοίων είχε άμεσο αποτέλεσμα τη μείωση των πειρατικών επιθέσεων και τη σωτηρία ανθρώπινων ζώων, πλοίων και εμπορευμάτων.

Αυτή η απόφαση, σηματοδότησε νέα ώθηση στη ναυτική ανάπτυξη και την ευημερία Ελληνικών περιοχών που οι κάτοικοί τους είχαν ως κύρια ασχολία τη ναυτιλία (Υδρα, Σπέτσες, Ψαρά, Πόρος, Κάσος, Γαλαξίδι Τρίκερι), περιοχών που μετέπειτα έγιναν επαναστατικές εστίες. Η επανάσταση της Γαλλίας και οι ευρωπαϊκοί πόλεμοι που ακολούθησαν, προκάλεσαν την αύξηση των κερδών – μέσω του εμπορίου – των ναυτικών και τους έδωσαν τη δυνατότητα να αυξήσουν τον αριθμό των πλοίων, να βελτιώσουν την κατασκευή τους ώστε να γίνουν πιο ταχύπλοα και να ταξιδεύουν με περισσότερα άτομα, από το συνηθισμένο πλήρωμα.



Ο Ιωάννης Λεοντής, γνωστός ως Βαρβάκης, ήταν ο πιο γνωστός πειρατής και ευεργέτης της χώρας

1,4,2 Στα Χρόνια της Ελληνικής Επανάστασης

Μέχρι και την έναρξη της Επανάστασης, όπως ήταν φυσικό, δεν υπήρξαν νομοθετικά κείμενα για την πάταξη της πειρατείας. Ωστόσο με την κήρυξη του Αγώνα, εκδόθηκε

από τα νησιά Ύδρα, Σπέτσες και Ψαρά, διάταξη για την διανομή των λειών (30 Μαρτίου 1821) με την οποία θεσπίστηκαν και οι πρώτες κυρώσεις κατά των πειρατών. Την ανωτέρω διάταξη, υιοθέτησε και το Υπουργείο των Ναυτικών, όταν συστήθηκε για πρώτη φορά στη Κόρινθο την 6 Μαρτίου 1822, αποτελούμενο από έναν αντιπρόσωπο από κάθε προαναφερθέν νησί. Τα λάφυρα μοιράζονταν στα τρία, ένα μέρος για τον Αγώνα, ένα για την Εκκλησία κι ένα για το πλήρωμα.

Ο Δημήτριος Υψηλάντης τον Ιούλιο του 1821, σε εγκύκλιο που εξέδωσε μεταξύ των άλλων καθόρισε και τις πρώτες διατάξεις περί καταδρομής. Σ' αυτή έλεγε : «όποιος θέλει να αρματώσει και να εκβή εις κούρσος, πρέπει να πάρει από τους εφόρους του τόπου του αποδεικτικόν της τιμότητος και αξιοότητός του και με το αποδεικτικόν τούτο, να έρχεται εις μίαν των τριών νήσων, Ύδρα, Σπέτζιες και Ψαρά προκειμένου να πάρουν την άδεια». Στη συνέχεια καθόριζε τις συνέπειες για κείνους που δεν εφάρμοζαν σωστά την εγκύκλιο και ρύθμιζε τα της διανομής της λείας. Σε εκτέλεση σχετικού ψηφίσματος του πρώτου Ελληνικού Συντάγματος της Επιδάουρου, δημιουργήθηκε για την διανομή των λειών και τιμωρία των πειρατών το «Θαλάσσιον Κριτήριον». Το δικαστήριο αυτό, απαρτιζόταν από πέντε μέλη και εκδίκασε από τις 17 Απριλίου 1823, τις ανωτέρω υποθέσεις και ήταν το πρώτο ελληνικό δικαστήριο. Αργότερα από τον Καποδίστρια, συστήθηκε και «Ανώτατο Συμβούλιο της ανακρίσεως των αποφάσεων» του «Θαλάσσιου Κριτηρίου», συγκροτημένο από τέσσερα μέλη και στο οποίο εκδικαζόντουσαν οι εφέσεις των υποθέσεων του «Θαλασσίου Κριτηρίου».

Ωστόσο όταν το 1822, η Προσωρινή Διοίκηση διακήρυξε τον αποκλεισμό των τουρκικών φρουριών, πολλά ευρωπαϊκά πλοία διασπούσαν τους αποκλεισμούς προμηθεύοντας τους πολιορκημένους Τούρκους. Έλληνες ναυτικοί ανέλαβαν να σταματήσουν αυτούς τους ανεφοδιασμούς, αλλά παράλληλα άδραξαν την ευκαιρία και ναυτικοί, οι οποίοι δρώντας ως κοινοί πειρατές, επιτίθεντο προς αναζήτηση λείας στα σκάφη που διεξήγαγαν εμπόριο στη Μεσόγειο. Όμως στις αρχές του Αγώνα, τα ευρωπαϊκά κράτη δεν είχαν αναγνωρίσει στους Έλληνες το δικαίωμα των εμπολέμων και έτσι δεν αναγνώριζαν τη νομιμότητα των καταδρομών χαρακτηρίζοντας αυτές σαν πράξεις πειρατικές.

Εδώ θα πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ πειρατών και κουρσάρων. Οι κουρσάροι ασκούσαν πολεμική πειρατεία ή κούρσεμα. Πρόκειται για πολεμικές πράξεις που είχαν την έγκριση και την υποστήριξη της κυβέρνησης του κράτους από το οποίο προέρχονταν οι κουρσάροι ή μιας άλλης. Αυτές οι πράξεις, απέβλεπαν στο να παρενοχλούν τις θαλάσσιες μεταφορές των εμπολέμων (επίθεση σε εχθρικές βάσεις και πλοία και αρπαγή φορτίων) και να ελέγχουν τις μεταφορές των ουδετέρων, ασκώντας νηογία. Αντίθετα η πειρατεία γινόταν χωρίς κυβερνητική έγκριση και μόνο για ληστεία. Στην πράξη όμως, τα πράγματα δεν ήταν τόσο ξεκάθαρα και πολλοί πειρατές αναγνωρίζονταν από τις κυβερνήσεις τους και έπαιρναν δίπλωμα κουρσάρου με τον όρο να επιτίθεντο σε εχθρικά πλοία. Σε περίπτωση ανάγκης, είχαν την έγκριση να εισέλθουν σε ουδέτερα λιμάνια για ανεφοδιασμό ή επισκευές.

Στα τέλη του δεύτερου έτους της Επανάστασης και στις αρχές του τρίτου, ακολούθησε η μεταστροφή της βρετανικής πολιτικής. Έτσι οι δηλώσεις του Υπουργού Εξωτερικών Κάνιγκ και του κυβερνήτη Χάμιλτον της φρεγάτας «Cambrian», περί της αναγνώρισης

από τα Ελληνικά πλοία του δικαιώματος της νηοψίας επί βρετανικών εμπορικών και της κατάσχεσης των λαθραίων εμπορευμάτων του πολέμου κάθε είδους το οποία προοριζόταν για τους εχθρούς, σήμαιναν δύο πράγματα.

Πρώτον, την αναγνώριση της Ελληνικής πλευράς ως εμπόλεμο μέρος και δεύτερον ότι οι Ελληνικές επιθέσεις κατά Οθωμανικών πλοίων θεωρούνταν πια, νόμιμες πράξεις πολέμου. Κατόπιν αυτών της δηλώσεων, πέντε Ελληνικά καταδρομικά που είχαν χαρακτηριστεί ως πειρατικά και είχαν προσδεθεί από τους Βρετανούς στα υπό βρετανική κατοχή τότε Επτάνησα, αφέθησαν ελεύθερα και απελευθερώθηκαν Έλληνες ναύτες που κρατούντο με το πρόσχημα ότι ενεργούσαν πειρατεία.

Οι υποχρεώσεις των Ελλήνων ναυτικών για σεβασμό στην ουδέτερη σημαία και την αμερόληπτο νηοψία, επισημοποιούνται και από την διακήρυξη των προκρίτων της νήσου Ύδρας, περί σεβασμού του Διεθνούς Δικαίου της 31 Ιανουαρίου 1823.

Όμως το 1824, η κατάσταση άρχισε να επιδεινώνεται με τη συμμετοχή στον πόλεμο του Αιγυπτιακού στόλου. Αυτό το γεγονός προξένησε την αύξηση των Ευρωπαϊκών πλοίων (κυρίως των Αυστριακών) τα οποία έσπευσαν να βοηθήσουν τους Αιγυπτίους. Η Ελληνική κυβέρνηση ωστόσο, τόνιζε στα καταδρομικά πλοία την ανάγκη τήρησης της ουδετερότητας κατά τις νηοψίες, σύμφωνα με τις αρχές του διεθνούς δικαίου. Οι ναύαρχοι όφειλαν να στέλνουν τα εχθρικά φορτία στην έδρα της κυβέρνησης και να φέρονται με φιλανθρωπία στα πληρώματα που συλλάμβαναν.

Οι καταδρομές στην αρχή, είχαν θετικά αποτελέσματα (οικονομική ωφέλεια απαραίτητη για τη συντήρηση του Αγώνα και την επιβίωση των ναυτικών, περιορισμός του Τουρκικού στόλου στα Στενά, με συνέπεια την χωρίς δυσκολίες εξάπλωση της Επανάστασης σε όλο τον Ελληνικό χώρο). Δυστυχώς όμως με τη πάροδο του χρόνου, η καταδρομή εξελίχθηκε σε ασύστολη πειρατεία στρεφόμενη όχι μόνο εναντίων Τούρκων και Ελλήνων αλλά και ξένων πλοίων (Αγγλικά, Γαλλικά, Ολλανδικά, Αυστριακά κ.α.)

Οι λόγοι είναι πολλοί αλλά ο κυριότερος είναι ότι η κεντρική διοίκηση δεν είχε τη δυνατότητα εφαρμογής των διατάξεων που εξέδιδε. Έτσι περιορίστηκε μόνο να τροποποιήσει τις διατάξεις, ώστε η άδεια καταδρομής να δίνεται όχι από τα Ναυαρχεία των τριών νησιών αλλά από τη Κεντρική Διοίκηση. Όμως η όλο και πιο συχνή έκδοση αδειών καταδρομής, συνέτεινε στην περαιτέρω εξάπλωση της πειρατείας, αφού πολλοί ναυτικοί χρησιμοποιούσαν τα έγγραφα αυτά όχι μόνο για τη νηοψία πλοίων αλλά και για την αρπαγή εμπορευμάτων. Στην πειρατεία, κατέφευγαν για να επιζήσουν και πολλοί πρόσφυγες από κατεστραμμένες περιοχές.

Ακόμα ένας από τους λόγους που ενίσχυσε την πειρατεία ήταν η δημιουργία Εθνικού Στόλου, όταν έπαψε η χρησιμοποίηση ιδιωτικών πλοίων και η ναυτολόγηση πληρωμάτων από τα αργούντα ιδιωτικά πολεμικά στα λιμάνια των τριών νησιών (Ύδρα, Σπέτσες, Ψαρά). Μέσα σε αυτή τη κατάσταση, τα νησιά θεωρούσαν ότι ήταν ανεξάρτητα από τη Κεντρική Διοίκηση και ότι ο στόλος τους θα μπορούσε να εξασκεί πειρατεία, η οποία αποτελούσε και την κυρία οικονομική πρόσοδο για την επιβίωση των νησιωτικών αυτών πληθυσμών. Στη πραγματικότητα τα πληρώματα ήταν επί της ουσίας προσμίξεις ναυτικών από διάφορα πληρώματα, καθώς δεν υπήρχε σταθερότητα σε κάθε πλοίο.

Το 1825, ο Αμερικανικός στόλος κατέπλευσε στο Αιγαίο. Επισκέφτηκε πρώτα τη Σμύρνη και στη συνέχεια το Ναύπλιο, όπου κατάπλευσε υψώνοντας την Ελληνική σημαία και χαιρετίζοντας τη με 21 βολές. Στη Σμύρνη ο Γάλλος μοίραρχος Δε Ριγνύ, επισκέφτηκε το Αμερικανικό ναύαρχο Ρότζερ και του παραπονέθηκε για τις πειρατείες των Ελλήνων. Τότε ο Αμερικανός ναύαρχος του απάντησε ότι «η πειρατεία με όλη την υπερβολή της, αποτελεί ένα από τα μέσα που έχουν απομείνει στους Έλληνες και η κοινή γνώμη θα τους συγχωρήσει». Αυτοί που ασχολήθηκαν περισσότερο με την πειρατεία ήταν οι Κασιώτες, οι Ψαριανοί και οπλαρχηγοί καταγόμενοι από τη Μακεδονία και τη Θεσσαλία (Ολύμπιοι).

1,5 Η ΠΟΝΗΡΙΑ ΣΤΟΝ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑ ΠΟΛΕΜΟ

Γρήγορα έγινε αντιληπτό στους ιθύνοντες των ελληνικών επαναστατικών ναυαρχείων πως μια κατά μέτωπο μάχη μεταξύ των γρήγορων, αλλά πιο αδύναμων ως προς την ισχύ πυρός, τέως εμπορικών και νυν πολεμικών πλοίων, και των πιο δυσκίνητων αλλά εξαιρετικά βαρέως οπλισμένων πλοίων του οθωμανικού στόλου, δε θα είχε το επιθυμητό αποτέλεσμα. Αυτό οδήγησε σε μια νέα τακτική ναυμαχίας που είχε σαν κύριο χαρακτηριστικό τον αιφνιδιασμό. Έτσι δημιουργήθηκαν τα γνωστά σε όλους πυρπολικά πλοία. Τα πυρπολικά ήταν παλιά πλοία, ή πλοία πολύ φτηνής κατασκευής, γεμάτα με εύφλεκτα υλικά. Χρησιμοποιούνταν για να βάλουν φωτιά σε εχθρικά πλοία ή να προκαλέσουν πανικό στο πλήρωμα τους. Αγκιστρώνονταν πάνω στα εχθρικά πλοία και κατόπιν το πλήρωμα έβαζε φωτιά με αποτέλεσμα να ακολουθήσει έκρηξη ή μεγάλη πυρκαγιά. Το πλήρωμα του πυρπολικού εγκατέλειπε το πλοίο λίγο πριν αυτό εκραγεί. Σε επίσημα έγγραφα και σε άλλα κείμενα της εποχής της Επανάστασης, τα πυρπολικά αναφέρονται και ως "ηφαίστεια". Είναι προφανές ότι σε τέτοια επιχείρηση εκτός του θάρρους, της αποφασιστικότητας αλλά και της ψυχραιμίας απαιτείτο και πλήρης συντονισμός ενεργειών Πλοιάρχου και πληρώματος. Το Πυρπολικό του 1821 οφείλει τη πρώτη του κατασκευή στον Παργινό Ιωάννη Δημουλίτσα με το παρωνύμιο «Πατατούκος», ο οποίος από μικρός δούλευε σε ψαριανά καράβια και στα ταξίδια του γνώρισε τα μυστικά της κατασκευής των πυρπολικών. Στον Κων. Νικόδημο το πυρπολικό πλοίο οφείλει την τελειοποίησή του.

Πρώτη επιτυχής χρήση του επανδρωμένου πυρπολικού έγινε στις 27 Μαΐου 1821 στην Ερεσό όπου οι Τούρκοι απώλεσαν ένα αξιόλογο πλοίο «γραμμής». Αναδειχθείς πρώτος Πυρπολητής ο Παπανικολής. Τότε ξένος παρατηρητής σημείωνε «...τελικά οι Έλληνες βρήκαν το όπλο της Επανάστασης!» Μετά από αυτό το γεγονός οι Πρόκριτοι ενέκριναν μετατροπές παλαιών ιστιοφόρων σε πυρπολικά εξαγοραζόμενα από τη τότε κυβέρνηση αντί 25.000 και 45.000 γρόσια με ισόποση περίπου δαπάνη για τη μετατροπή τους. Η μετατροπή γινόταν ως εξής: άνοιγαν κατα μήκος του καταστρώματος σε κάθε πλευρά κυκλικά ανοίγματα («ρούμπους») και κάτω από το καθένα έβαζαν πωματισμένα βαρέλια γεμάτα εκρηκτικά. Ακόμα και τα ιστία του πλοίου ήταν εμποτισμένα με πίσσα και νάφθα ώστε να μεταπηδήσει γρήγορα η φωτιά. Κατά μήκος των πλευρών του καταστρώματος και κάτω από αυτόν κατασκευάζονταν αγωγοί γεμάτοι με εύφλεκτα μίγματα, ονομαζόμενοι «μίνες του μπαρουτιού» για τη μετάδοση της φωτιάς από συγκεκριμένο σημείο (τη «μύνα της φωτιάς») στη πρύμη του σκάφους όπου και το άνοιγμα του «άβακα» (πηδαλίου). Από αυτό το σημείο γινόταν και η διαφυγή του πληρώματος (20-25 άνδρες) και η επιβίβασή τους σε ρυμουλκούμενη λέμβο όταν ο κυβερνήτης

παραμένοντας τελευταίος έθετε το «πυρ». Οι επιθέσεις των πυρπολικών δεν γίνονταν μόνο σε ακυροβλημένους στόχους αλλά και μεσοπέλαγα, λόγω μεγαλύτερης ταχύτητας. Μετά το περίφημο σήμα της επίθεσης «Με τη βοήθεια του Σταυρού επιτεθείτε!» πλησίαζαν τον εχθρό με τη πλώρη από τη προσήνεμη πλευρά -δηλαδή από εκεί που φύσαγε ή ήταν ο κυματισμός ώστε να βοηθηθεί η προσκόλλησι- και γρήγορα με «κόρακες» (γάτζους) εξασφάλιζαν την αγκίστρωση. Το πλήρωμα του εχθρικού σκάφους καταλαμβάνονταν συνήθως από πανικό και καμία αντίσταση δεν πρόβαλε αλλά έτρεχε να σωθεί. Από του 1824 όμως που άρχισε η παρέμβαση του αιγυπτιακού στόλου, οι συνθήκες χρήσης των πυρπολικών ήταν δυσμενέστερες και τούτο διότι τα αιγυπτιακά πληρώματα ήταν εκπαιδευμένα και συγκροτημένα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα κυρίως του γαλλικού στρατού και ναυτικού. Πάντως τα πυρπολικά εξακολούθησαν να χρησιμοποιούνται ακόμη και όταν η Ελλάδα απέκτησε τα πρώτα πραγματικά πολεμικά, τη φρεγάτα «Ελλάς» και το ατμοκίνητο «Καρτερία», τα οποία κατέστησαν το πυρπολικό δευτερεύον.



Κατά τη διάρκεια του Απελευθερωτικού αγώνα του 1821 έγιναν 59 επιθέσεις με πυρπολικά από τις οποίες οι 39 ήταν επιτυχείς, 19 απέτυχαν και 1 αμφισβητείται.

Επιτυχείς:

1. του Γέροντα (πλοίαρχος Γ. Βατικιώτης)
2. του Νταρ Μπογκάζ (πλοίαρχος Γ. Βατικιώτης)
3. της Σάμου (πλοίαρχος Γ. Βατικιώτης)
4. της Τενέδου (πλ. Γ. Βρατσάνος)

5. της Σούδας (πλ. Α. Βώκος)
6. Μεθώνης (Α. Δημαμάς)
7. Γέροντα (Γ. Θεοχάρης)
8. Μυτιλήνης (Δ. Καλογιάννης)
9. Αγ. Μαρίνας (Κ. Κανάρης)
10. Σάμου (Κ. Κανάρης)
11. Τενέδου (Κ. Κανάρης)
12. Χίου (Κ. Κανάρης)
13. Ιθάκης (Α. Καράβελας)
14. Μεσολογγίου (Α. Καράβελας)
15. Κάβο ντ' Όρο (Γ. Ματρώζος)
16. Καρπάθου (Γ. Ματρώζος)
17. Σάμου (Λέκας Ματρώζος)
18. Γέροντα (Λ. Μουσούς)
19. Κάβο ντ' Όρο (Λ. Μουσούς)
20. Μιλήτου (Λ. Μουσούς)
21. Σάμου (Λ. Μουσούς)
22. Αλεξάνδρειας (Μ. Μπούτης)
23. Κάβο ντ' Όρο (Μ. Μπούτης)
24. Μεσολογγίου (Μ. Μπούτης)
25. Στενά Μυτιλήνης (Κ. Νικόδημος)
26. Ερεσού (Δ. Παπανικολής)
27. Μεθώνης (Α. Παυλής ή Μπίκος)
28. Άθωνα (Α. Πιπίνος)
29. Γέροντα (Α. Πιπίνος)
30. Σπετσών (Α. Πιπίνος)
31. Χίου (Α. Πιπίνος)
32. Μεθώνης (Γ. Πολίτης)
33. Μεσολογγίου (Γ. Πολίτης)
34. Σάμου (Δ. Ραφαλιάς)
35. Αλεξάνδρειας (Μ. Σπαχής)
36. Μεθώνης (Μ. Σπαχής)
37. Μεσολογγίου (Μ. Σπαχής)
38. Μεθώνης (Μ. Σπαχής)
39. Νταρ Μπογκάζ (Δ. Τσάπελης)

Αποτυχούσες:

1. Κάβο-Μελέχα (Α. Βώκος)
2. Λέσβου (Θ. Βώκος)
3. Γκλαρέντζας (Θ. Βώκος)
4. Μεσολογγίου (Α. Δημαμάς)
5. Ερεσού (Γ. Θεοχάρης)
6. Ερεσού (Γ. Καλαφάτης)
7. Κρήτης (Γ. Ματρώζος)
8. Κάβο Μελέχα (Μιχ. Μπουντούρης)
9. Κάβο Ματαπά (Μιχ. Μπουντούρης)

10. Λέσβου (Θ. Μπρέσκας)
11. Φωκαίας (Θ. Μπρέσκας)
12. Μεθώνης (Α. Πιπίνος)
13. Χίου (Α. Ρομπόσης)
14. Σπετσών (Α. Ρομπόσης)
15. Σάμου (Α. Ρομπόσης)
16. Κρήτης (Α. Ρομπόσης)
17. Μυτιλήνης (Α. Ρομπόσης)
18. Σάμου (Π. Σπαχής)
19. Σάμου (Δ. Τσάπελης)

Αμφισβητήσιμες: Μία, κατά τη Ναυμαχία της Σούδας (Α. Δημαμάς)

Ευνόητο ότι στα επαναλαμβανόμενα παραπάνω μέρη οι επιχειρήσεις έγιναν σε διαφορετικές ημερομηνίες.

Από τους Πλοιάρχους των Πυρπολικών σκαφών περισσότερο τιμήθηκε ο Κωνσταντίνος Κανάρης ο οποίος και πέθανε ως Πρόεδρος της τότε Οικουμενικής Κυβέρνησης.

1,6 ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ

Ανάμεσα στην πληθώρα των πολυάριθμων πλοίων, κάποια κατάφεραν να παραμείνουν στην ιστορία. Σωζόμενες πληροφορίες έχουμε για τα εξής πλοία:

1) Άρης: Το βρίκιον «Άρης» (γνωστό και ως «Αθηνά» κατά την περίοδο 1829–1879) θεωρείται ένα από τα ενδοξότερα πλοία του ελληνικού ναυτικού στον αγώνα της ανεξαρτησίας της Ελλάδος, ήταν ιδιοκτησίας Αναστασίου Τσαμαδού. Ναυπηγήθηκε στη Βενετία το 1807 κατόπιν παραγγελίας του Αναστασίου Τσαμαδού και πήρε το όνομα του μυθικού θεού του πολέμου Άρη. Το Μάρτιο του 1821, εν όψει του αγώνα της ανεξαρτησίας της Ελλάδος, εξοπλίστηκε και στη συνέχεια εντάχθηκε στο στόλο της Ύδρας. Έλαβε μέρος σε πολλές ναυμαχίες, αλλά δοξάστηκε στις 8 Μαΐου [Π.Η. 26 Απριλίου] 1825, λίγο πριν την Πτώση της Σφακτηρίας, με τη διάσπαση κατά την πολιορκία του νησιού, όπου πέρασε με επιτυχία ανάμεσα από τον κλοιό των Αιγυπτιακών πλοίων του Ιμπραήμ στη Σφακτηρία διαφεύγοντας σώο από τον κόλπο του Ναυαρίνου μετά από πολύωρη μάχη.

Στις 5 Μαΐου(Π.Η.) του 1821 το βρίκιο «Άρης» βρέθηκε στον Παγασητικό και βοήθησε στο να επισπευθεί το αναφερόμενο ως κίνημα της Νοτιοανατολικής Θεσσαλίας, στη συνέχεια πήγε για περιπολία στα στενά μεταξύ Χίου και Ψαρών ως μέλος της μοίρας της Ύδρας μαζί με τη μοίρα των Σπετσών. Σύμφωνα με το ημερολόγιο του πλοίου περίμεναν την άφιξη μιας ισχυρής μοίρας του τουρκικού στόλου αποτελούμενη από οκτώ πλοία. Τελικά, εντοπίστηκε ένα τούρκικο δίκροτο της εμπροσθοφυλακής της, το οποίο βρήκε καταφύγιο στην Ερεσό, εκεί, στις 27 Μαΐου(Π.Η.) πήρε μέρος στην αποστολή για την πυρπόληση του τουρκικού δικρότου, την οποία πραγματοποίησε με επιτυχία ο Δημήτριος Παπανικολής.



το μπρίκι Άρης

Το βρίκιο «Άρης» ήταν σε αποστολή μεταφοράς πολεμικού υλικού με προορισμό την Πάτρα όταν διερχόμενο από το Νεόκαστρο (ή τη σημερινή Πύλο) στις 19 Απριλίου(Π.Η.) του 1825 ο κυβερνήτης του Αναστάσιος Τσαμαδός αυτεπαγγέλτως στάθμευσε και ζήτησε άδεια από τον Υπουργό Πολέμου της Κυβέρνησης να παραμείνει και να εφοδιάσει την άμυνα του λιμανιού λόγω του ότι ο Ιμπραήμ Πασάς ετοιμάζε εκεί απόβαση.

Έτσι και έγινε, μετά από συμβούλιο που διεξήχθη τελικά στο πλοίο «Άρης» υπό του υπουργού Πολέμου Αναγνωσταρά, όπου αποφασίστηκε να ενισχυθεί η άμυνα του νησιού με 500 ακόμα άνδρες και ναυτικούς, καθώς και να ζητήσουν επιπλέον ενισχύσεις. Στις 22 Απριλίου(Π.Η.) ο ελληνικός στόλος βρέθηκε εμπρός στο Νεόκαστρο, ενώ ο εχθρικός γύρω στις Οινούσες. Ο Ανδρέας Μιαούλης αφού συσκέφθηκε με τον Τσαμαδό, παρατάχθηκε για μάχη, αλλά όλη η μέρα πέρασε με ακροβολισμούς, ομοίως, και οι επόμενες δύο επιθέσεις του ελληνικού στόλου δεν κατάφεραν να παρασύρουν τον εχθρικό στόλο σε κάποια ναυμαχία. Κύριος στόχος του Ιμπραήμ ήταν η Σφακτηρία. Σύμφωνα με το σχέδιό του η πρώτη μοίρα, που αποτελείτο από 3 φρεγάτες, 4 κορβέτες και 39 άλλα μικρότερα πλοία, διατάχθηκε να εισδύσει στον κόλπο να βομβαρδίσει το νησί και να καλύψει την απόβαση. Η δεύτερη μοίρα, που αποτελείτο από τα μεγαλύτερα πλοία, θα ορμούσε εναντίον του ελληνικού στόλου που λοξοδρομούσε κάτω από το νησί Πρώτη. Συγχρόνως τα αιγυπτιακά στρατεύματα της ξηράς θα επιτίθονταν εναντίον του Παλαιοκάστρου.

Τη νύχτα της 25ης Απριλίου(Π.Η.) προς την 26η Απριλίου(Π.Η.) ο Αιγυπτιακός Στόλος, έχοντας πλέον ευνοϊκό άνεμο, εισέπλευσε στον όρμο του Ναυαρίνου συνοδεύοντας αποβατικό σώμα τριών χιλιάδων ανδρών για να καταλάβει τον όρμο και το φρούριό του. Ο εχθρός αρχικά κατέλαβε τη Σφακτηρία φονεύοντας 350 από τους 800 υπερασπιστές

της, μεταξύ των οποίων ήταν ο φιλικός και αρχηγός των Ελλήνων στη μάχη Αναγνωσταράς, ο Φρούραρχος της Σφακτηρίας Σταύρος Δ. Σαχίνης, ο φιλέλληνας Ιταλός κόμης Σαντόρε ντι Σανταρόζα και ο κυβερνήτης του βρικίου «Άρης», πλοίαρχος Αναστάσιος Τσαμαδός που βρισκόταν στην ξηρά στο πλευρό των αμυνομένων Ελλήνων μαζί με 200 περίπου αξιωματικούς και ναυτικούς που εγκατέλειψαν και αυτοί τις λέμβους τους για να βοηθήσουν στη μάχη. Το γεγονός ότι όχι μόνο αυτός αλλά και ο κυβερνήτης του πλοίου «Αθηνά», ο πλοίαρχος Νικόλαος Βότσης, δεν πρόλαβαν να επιβιβασθούν στα πλοία τους σημαίνει ότι ο είσπλους των Αιγυπτίων έγινε αιφνιδιαστικά. Όταν οι ναυτικοί μας τράπηκαν σε φυγή, επιστρέφοντας ατάκτως στις λέμβους τους, επέβησαν όπου ήταν δυνατόν ανεξαρτήτως αν ήταν το πλήρωμα του σκάφους ή όχι. Δύο από τα πέντε άλλα πλοία μας που ήταν στον όρμο πρόλαβαν να σαλπάρουν έγκαιρα και να εξέλθουν ανενόχλητα, με κυβερνήτες τον Θεόδωρο Σάντο Σπετσιώτη και τον Βασίλειο Σ. Βουδούρη. Το «Αθηνά» χωρίς τον κυβερνήτη του επιχείρησε και επέτυχε ηρωική έξοδο. Στο βρίκιο «Αχιλλεύς», ενώ απέπλεε από τον όρμο υπό των αδελφών Γεωργίου και Αντωνίου Ορλάνδου, κρεμάστηκαν τριάντα ναύτες στα πλευρά της λέμβου με το σώμα στη θάλασσα, όπως και σε άλλα πλοία. Επίσης, το τρικάρτο και βαριά οπλισμένο «Ποσειδών» υπό του Θεοφίλου Μουλά, απέπλευσε οριακά φορτωμένο με βαρέλια νερό στην πλώρη για να μοιάζει πυρπολικό και έτσι κατάφερε να διαφύγει χωρίς να προσπαθήσουν να το εμβολίσουν. Τελευταίο έμεινε το βρίκιο «Άρης» που είχε μείνει μέσα στον όρμο περιμένοντας τον κυβερνήτη του. Μόλις το πλήρωμα έμαθε για το θάνατό του απέπλευσε με τον Πλοίαρχο Νικόλαο Βότση, που πρόλαβε να επιβιβαστεί την τελευταία στιγμή σε αυτό μαζί με το Δημήτριο Σαχτούρη και τον Αλέξανδρο Μαυροκορδάτο.

Το ημερολόγιο του πλοίου «Άρης» παραδόθηκε στους συγγενείς του Αλεξάνδρου Τσαμαδού και σώζεται μέχρι σήμερα από τους απογόνους του. Είναι γραμμένο με μολύβι και το παρακάτω απόσπασμά του αναφέρει συμβάντα της ημέρας της εξόδου του πλοίου, 8ης Μαΐου [Π.Η. 26ης Απριλίου] του 1825, μέχρι της στιγμής που το πλοίο ανοίγει τα πανιά του.

Ημερολόγιον βρικίου Άρης — Κυριακή, 26 Απριλίου(Π.Η.) 1825:

Έως εις τας 8 ώρας μ.μ. ο εχθρικός στόλος, γενόμενος εις δύο μοίρας, η μεν φυλάττουσα το Βλησίδι, εκανονιοβόλει το νησίον Σφακτηρία, ταυτοχρόνως δε και ο Ιμβραήμ πασάς δια ξη[ρ]άς την πόλιν. Ο κανονιοβολισμός διήρκεσεν ώραν 1 εις τας 5, όπου και έρριψαν τας βάρκας των οι εχθροί γεμάταις πολεμοφόδια να κάμουν απόβασιν· οι εν τω Νησίω έδωσαν το κατ' αρχάς αντίστασιν γενναίων και έτρεψαν ταις βάρκαις εις φυγήν και μία όμως εξ εκείνων μη δυνηθέντες να την εμποδίσωσιν έκαμεν απόβασιν και ταυτοχρόνως έκαμον και αι άλλαι και ούτως οι Έλληνες ετράπησαν εις φυγήν και άλλους εξώγησαν, άλλους εθανάτωσαν και άλλους έπνιξαν και ούτως εκυριεύθη το Νησίον από τους εχθρούς, τα δε ιδικά μας πλοία, ιδόντα τον κίνδυνον και αβεβαιότητα μη κλεισθώσιν, έκαμον αρχή να κόπτουν τας άγκυρας αφού άφησαν το[...] έξω εις το Νησίον, άλλους συντρόφους, αρκετούς θανατωμένους και ζωγησμένους· πρώτον το καράβι που έκαμε πανιά εστάθη το πλοίο του Βασιλείου Σ. Βουδούρη, και ακολούθως τα πλοία, ημείς δεν ηξήλθομεν και ο πλοίαρχός μας μετά του ναυκλήρου έξω και άλλοι σύντροφοι, ο δε Εκλαμπρότατος Μαυροκορδάτος έλλειπεν έξω εις το Νησίον· εστείλαμεν ταις βάρκαις μας δια να τους λάβωμεν, αλλά κατά δυστυχίαν ταις ανήγγειλον ότι εθανάτωθη ο

γενναίος πλοίαρχός μας, πολεμών μετά του ναυκλήρου Χριστοφίλου και λοιπών· τούτους επερίλαβον. Ο ναύκληρος Χριστόφιλος εσώθη κολυμβών εις το φρούριον.

Το 1829, αγοράστηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση και μετονομάστηκε σε «Αθηνά», αλλά το 1879 μετονομάστηκε εκ νέου σε «Άρης». Χρησιμοποιήθηκε ως Σχολή Ναυτικών Δοκίμων μέχρι το 1900, καθώς και σχολή για το κατώτερο προσωπικό το διάστημα 1863–1865 και 1882–1885. Μετά το 1900 το πλοίο έμεινε προσορισμένο στον Πόρο και λειτουργούσε ως Σχολή Ναυτοπαίδων. Διατηρήθηκε μέχρι τις 25 Μαρτίου 1921 οπότε και βυθίστηκε «τιμητικά», κατά τον εορτασμό των 100 ετών από την ελληνική επανάσταση, στα νερά του Σαρωνικού κοντά στη νησίδα «Κυρά Σαλαμίνας» του Ναυστάθμου, ουσιαστικά όμως λόγω οικονομικής αδυναμίας συντήρησης και επισκευής του. Το ακρόπρωρο του πλοίου, τοποθετήθηκε στο Εθνικό Ιστορικό Μουσείο στην Αθήνα. Ο ιστός του τοποθετήθηκε στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας και με τον καιρό ξεχάστηκε η προέλευσή του, εκεί βρίσκεται ακόμα και σήμερα σε χρήση για τις ανάγκες του σηματορείου.

2) Ηρακλής Ι: Ανήκε αρχικά στον Ανδρέα Γιαννίτση που ήταν κυβερνήτης του τη διάρκεια της επανάστασης και στη συνέχεια το πούλησε στην Ελληνική Κυβέρνηση αντί 7500 ταλίων. Πλοίο χωρητικότητας 298 τόνων. Οπλισμός: 2 πυρ. των 9 λιβρών και 10 καρρονάδες των 42 λιβρών. Χρησιμοποιήθηκε κυρίως σαν μεταγωγικό οπότε και του αφαιρέθηκε ο οπλισμός. Πουλήθηκε το 1840 σαν ανεπισκεύαστο στον παλιό ιδιοκτήτη του αντί 5255 δραχμών.

3) Θεμιστοκλής Ι: Στη δύναμη του στόλου από το 1830. Πλήρωμα 80 άτομα. Δεν αναφέρεται στη δύναμη του στόλου το 1833.

4) Τιμολέον: Εντάχθηκε στη δύναμη του Στόλου το 1830. Πλήρωμα : 140 άνδρες.

5) Ανδρομάχη: Το Βρικογολέτο Ανδρομάχη εντάχθηκε στη δύναμη του Στόλου το 1830.

6) Αντίζηλος: Το Βρίκιον Αντίζηλος εντάχθηκε στη δύναμη του Στόλου το 1830. Βυθίστηκε τον Αύγουστο του 1831 από τους κινηματίες του Ανδρέα Μιαούλη στον Αλμυρό Λακωνίας (στο κίνημα εναντίον του Κυβερνήτη Ιωάννη Καποδίστρια). Έφερε οπλισμό 10 πυροβόλων.

7) Αχιλλεύς: Το Βρίκιον Αχιλλεύς εντάχθηκε στη δύναμη του Στόλου το 1830. Βυθίστηκε τον Αύγουστο του 1831 από τους κινηματίες του Ναυάρχου Ανδρέα Μιαούλη στον Αλμυρό Λακωνίας (στο κίνημα εναντίον του Κυβερνήτη Καποδίστρια). Έφερε οπλισμό 4 πυροβόλων.

Πλην αυτών, που έχουμε πληροφορίες περισσότερες από το όνομα τους μόνο, γνωρίζουμε πως συμμετείχαν στην επανάσταση και τα εξής τέως εμπορικά πλοία:

ΠΛΟΙΑ ΥΔΡΑΣ

1. Αγαμέμνων του Δημ. Τσαμαδού
2. Αθηνά του Φραντζέσκου Βούλγαρη
3. Αθηνά των Λ.& Γ. Κουντουριωτών
4. Αθηνά των Λ.& Γ. Κουντουριωτών
5. Αινιάν του Δημ. Μαστρο-Αντωνίου
6. Αίολος του Ιωάννη Ορλάνδου
7. Αλέξανδρος των Στ.& Β. Βουδουραίων
8. Αλέξανδρος του Δημ. Τσαμαδού
9. Αμφιτίτη του Λαζάρου Μπούσκου
10. Άρης του Ανδρέα Μιαούλη
11. Άρης του Δημ. Τσαμαδού
12. Αριστείδης του Γεωργίου Γκιώνη
13. Αριστείδης του Αναγνώστη Θεοδώρου
14. Αχιλλεύς του Δημ. Βούλγαρη
15. Αχιλλεύς του Δημ. Τσαμαδού
16. Βατερλώ του Φραντζέσκου Βούλγαρη
17. Διομήδης των Ν.& Α. Οικονομαίων
18. Επαμεινώνδας του Θεοδ. Γκίκα
19. Επαμεινώνδας των Κριεζήδων
20. Ηρακλής του Νικολάου Βώκου
21. Ηρακλής του Αναγν. Παπα-Μανώλη
22. Ηρακλής του Ανδρέα Μιαούλη
23. Ηρακλής του Αναστάση Τσαμαδού

24. Θεμιστοκλής του Δημ. Βούλγαρη
25. Θεμιστοκλής του Θεόδ. Γκίκα
26. Θεμιστοκλής των Λ.& Γ. Κουντουριωτών
27. Θεμιστοκλής των Εμμ.& Ιακ. Τομπάζηδων
28. Θέτις του Ιωάννη Μαρούκα
29. Θρασύβουλος του Ιωάννη Ορλάνδου
30. Ιάσων των Στ.& Β. Βουδουραίων
31. Κέκροψ των Λ.& Γ. Κουντουριωτών
32. Κίμων του Αναστ. Θεοδωράκη
33. Κίμων του Αναγν. Κριεμάδη
34. Κίμων του Ανδρέα Μιαούλη
35. Κίμων των Εμ.& Ιακ. Τομπάζηδων
36. Λεωνίδα >>>>>>>>
37. Λυκομήδης των Βουδουραίων
38. Μέντωρ του Κωνστ. Μεθενίτη
39. Μιλτιάδης του Γεωργ. Σαχίνη
40. Νέρων των Λ.& Γ. Κουντουριωτών
41. Οδυσσεύς >>>>>>>>
42. Οδυσσεύς των Ν.& Α. Οικονομαίων
43. Πάραλος του Θεοχ. Παπα-Αντωνίου
44. Σκιπίων του Λαζάρου Μπρούσκου
45. Σκιπίων των Μ.Νέγκα & Δημ. Τσαμαδού
46. Μελπομένη του Φραντέσκου Παπα-Μανώλη
47. Τερψιχόρη των Ε. & Ιακ. Τομπάζηδων

48. Τηλέμαχος των Στ. & Β.Βουδουραίων

49. Τηλέμαχος >> Λ.& Γ. Κουντουριωτών

50. Τιμολέων >> Ιωάννη Ορλάνδου Λαζ. Πινότση



ΠΛΟΙΑ ΣΠΕΤΣΩΝ

1. Αγαμέμνων της Μπουμπουλίνας

2. Αθηνά του Δημ. Ι. Ορλώφ

3. Αλέξανδρος του Γ. Χ"Ανδρέου

4. Αλέξανδρος Α' του Ανδρ. Σκλιά

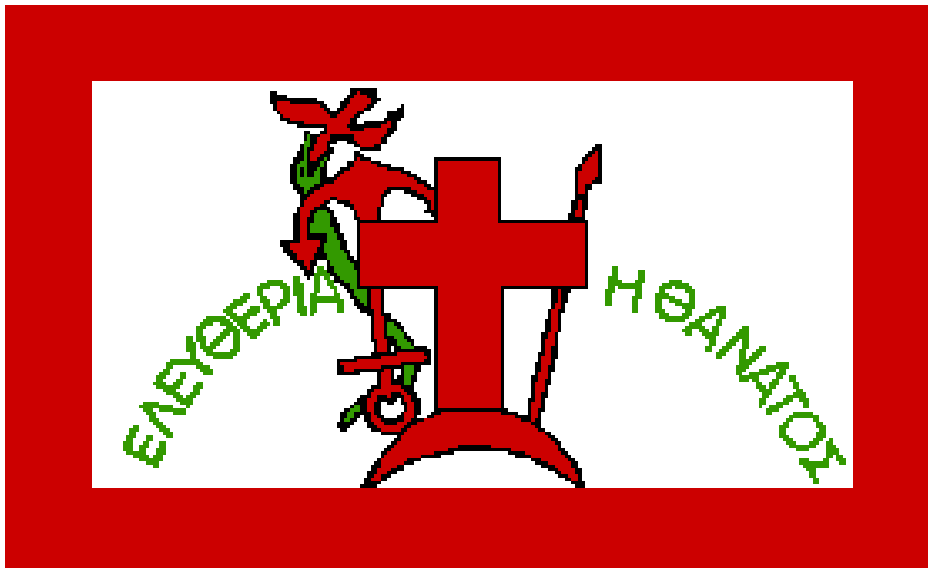
5. Αρχάγγελος Μιχαήλ Ν. Αδριανού

6. Αφροδίτη του Γ. Λάμπρου

7. Αχιλλεύς του Ηλ. Θερμισιώτη

8. Αχιλλεύς του Αναστ. Κυριακού
9. Αχιλλεύς του Θεόδ. Λαζάρου
10. Αχιλλεύς του Αναστ. Ματθαίου
11. Αχιλλεύς του Γκίκα Μπόταση
12. Διομήδης του Αντ. Δρίτσα
13. Διομήδης του Γκίκα Μπόταση
14. Διομήδης των Καλαφάτη Στεμνιτζώτη
15. Επαμεινώνδας του Κ. Μπάμπα
16. Επαμεινώνδας του Χ" Γιάννη Μέξη
17. Ηρακλής του Χριστόδουλου Κούτση
18. Θαλάσσιος Ίππος του Ι. Μπούκουρη
19. Θεμιστοκλής του Γ. Κούτση
20. Θεμιστοκλής του Χ" Γιάννη Μέξη
21. Ιερά Συμμαχία του Ν. Δ. Λαζάρου
22. Κίμων του Ανάργ. Λεμπέση.
23. Κόντε Μπένιξ του Γκίκα Τσούπα
24. Λεωνίδας του Χ" Γιάννη Μέξη
25. Λυκούργος του Θεοδ. Σάντου
26. Λυκούργος του Β. Λαζάρου Ορλώφ
27. Μπέλλα Πούλια του Ηλ. Μπάμπα
28. Νέμεσις του Μιχ. Οικονόμου
29. Ξενοφών του Δημ. Ν. Σκλιά
30. Παγκρατίων του Γ. Ανδρούτσου
31. Πελεκάνος του Ν. Α. Κυριακού

32. Περικλής του Κ. Μπουκουβάλα
33. Περικλής του Α. Χ" Αναργύρου
34. Περικλής του Ανδρ. Χ" Αναργύρου
35. Περικλής του Χ" Γιάννη Μέξη
36. Περσεφόνη του Χριστ. Ματθαίου
37. Ποσειδών του Αθ. Γουδή
38. Ποσειδών του Παύλου Χ"Αναργύρου
39. Σαλομώνης του Γ. Κούτση
40. Σκαρδαμούλα του Γ. Κλήσια
41. Σόλων του Γεωργίου Πάνου
42. Τιμολέων των Μωραϊτών Κυριακού
43. Φιλοκτήτης του Εμμ. Δ. Λαζάρου
44. Φωκίων του Νίκου Σύρμα



Σημαία Σπετσών

ΠΛΟΙΑ ΨΑΡΩΝ

1. Αγάπη του Αναγν. Δομεστίνη
2. Άγ. Νικόλαος του Κ. Χ"Κυριακού
3. Άγ. Νικόλαος του Ν. Μαυρογέννη
4. Αλέξανδρος του Ν. Χ"Αλεξανδρή
5. Αμερικάνα του Κ. Χ"Αγγελή
6. Απόλλων του Δημ. Μαρούκη
7. Αριστείδης του Ν. Κοτζιά
8. Ασπασία του Ανδρέα Μυτάρα
9. Αχιλλεύς του Αναγν. Βουρέκα
10. Αχιλλεύς του Δ.Γ. Παπαμικέ
11. Αχιλλεύς του Γ. Σαρρή
12. Επαμεινώνδας του Κ. Δομεστίνη
13. Επαμεινώνδας των Αφων Παπανικολή
14. Ηρακλής του Ανδρ. Γιαννίτση
15. Ηρακλής του Ιωάννη Μαρκή
16. Θεμιστοκλής του Αναγν. Καλημέρη
17. Θεμιστοκλής του Δ. Ν. Κοτζιά
18. Θεμιστοκλής των Αφων Ματθαίου
19. Θεμιστοκλής του Μαν. Μπαλαμπάνου
20. Θεμιστοκλής του Γ. Χ"Κοτζιά
21. Ιάσων των Αφων Βελισσαρίου
22. Καλλιόπη του Θεοδ. Καλάρη

23. Καμιλοστρώφ του Αντ. Σαρρή
24. Λεωνίδας του Ν. Αποστόλη
25. Λεωνίδας του Ν. Αργύρη
26. Λεωνίδας του Ν. Γιαννάρου
27. Λεωνίδας του Ι. Καλάρη
28. Λεωνίδας του Γ. Χ"Μικέ
29. Λεωνίδας του Αναγν. Τζώτζη
30. Λεωνίδας του Χ"Κωστ. καμπούρη
31. Μιλτιάδης του Γ. Αποστόλη
32. Μινέρβα του Δ. Ι. Κοτζιά
33. Νέα Καρχηδών του Γ. Καλαφάτη
34. Ξενοφών του Ν. Κωνσταντή
35. Πηνελόπη του Αναργ. Κοντού
36. Πηνελόπη του Γ. Κοτζιά
37. Ποσειδών του Δ. Λαίνου
38. Σεμίραμις του Ν. Μαμούνη
39. Σωκράτης του Γ. Αποστόλη
40. Φιλοκτήτης του Γ. Σκανδάλη
41. άγνωστο του Δ.Καραγιώργη



ΠΛΟΙΑ ΣΑΜΟΥ

Με την έναρξη του Αγώνα του 1821 αν και η Σάμος δεν είχε τα κατάλληλα πλοία εντούτοις οργανώθηκε και το 1824 διέθετε 35 πολεμικά πλοία διαφόρων ειδών. Ακολουθεί ένας κατάλογος των πλοίων και των πλοιάρχων τους, όπως τον έχει καταγράψει ο Γιάννης Ζαφείρης με μια μικρή συμπλήρωση. Παρουσιάζονται με τη σειρά το ονοματεπώνυμο του πλοιάρχου, το είδος του πολεμικού πλοίου και το όνομα πλοίου,όπου υπάρχει.

1. Κωνσταντής Λαχανάς Γολέτα (ημιολία, σκούνα) Πυθαγόρας
2. Σταμάτης Γεωργιάδης Μπρίκι (πάρων) Αχιλλέας
3. Μανώλης Χατζηγεωργίου Μαρτιγάνα Παναγία
4. Μανώλης Αγγελινίδης Μαρτίγος (μυοπάρων)
5. Παράσχος Τζακιρόπουλος Ζαμπέκο (ή σεμπέκ)
6. Αντώνιος Τσακμάκης Μαρτίγος
7. Γιάννης Γιαγιάς Τσερνίκι Στρίγλα
8. Δημήτριος Αντιάς Τσερνίκι Σκορδούλα
9. Θεόδωρος Φάκος Τσερνίκι-Μαρτίγος Άγιος Νικόλαος-Αρίσταρχος
10. Σωτήρης Κατσούλης Τσερνίκι Κατσούλενα
11. Γεώργιος Τραχηλάκης Μαρτίγος
12. Περής Ιωάννου Μαρτίγος
13. Μανώλης Σοφούλης Τσερνίκι
14. Μανώλης Φαράκλας Τσερνίκι
15. Κων/νος Παληός Γολέτα Χαρίκλεια
16. Μιχ. Πύρος Γολέτα
17. Κων/νος Μισιτζής Γολέτα
18. Κων/νος Κονταξής Γολέτα
19. Μιχαήλ Πήλιος Γολέτα
20. Κων/νος Κοντραφούρης Τσερνίκι
21. Παν. Βαλσάμος Μπρίκι (πάρων) Τριαντάφυλλο

22. Πα. Μαλαματένιας Τσερνίκι
23. Ασλάνης Τσακαλοφάς Γαλιώτα
24. Γ. Χατζή Κωνσταντίδενας Γαλιώτα
25. Δημ. Παπά Ανδρέα Μίστικο (σεμπέκι ή λιβυρνίς)
26. Ζαχαρίας Παναγιωτάκης Γαλιώτα
27. Παν. Καρλοβασίτης Μίστικο
28. Κων/νος Μανιάτης Μίστικο
29. Κων/νος Επιτρόπισας Τράτα
30. Ιωάν. Παράσχος Τράτα
31. Κων/νος Καραγιαννάκης Τσερνίκι
32. Ασλάνης Σαντορινιός Τράτα
33. Θεόδ. Τσακουμάκης Τσερνίκι
34. Μαν. Χατζή Ναλέτης Τσερνίκι
35. Στέφανος Χράπης Τσερνίκι

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ (με βάση τα Σαμακά του Επαμ. Σταματιάδη)

1. Αλέξανδρος Ραφαλιάς Γολέτα (Ημιολία)
2. Σπυράκης Χατζηδημητρίου Λιβυρνίς Ποσειδών
3. Παπαϊωάννου Ανδρέας Μαρτίγος
4. Νικόλας Καλός Γαλιώτα
5. Αλέξανδρος Σκροπίδης Γαλιώτα

1,7 ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ

Ανάμεσα στους μυριάδες των θαλασσινών ηρώων του θαλασσόβιου Έθνους μας, κάποιες μορφές ξεχώρισαν στην Επανάσταση του 1821, λόγω του θάρρους, της ευφύιας, της ναυτοσύνης ή της ηγετικής συμπεριφοράς τους. Ακολουθεί ένας μικρός κατάλογος των επιφανέστερων ναυτικών της τότε εποχής.

1. Νικολής Αποστόλης
2. Φραντζέσκος Βούλγαρης
3. Ιάκωβος Τομπάζης
4. Μαντώ Μαυρογένους
5. Ανδρέας Μιαούλης
6. Λασκαρίνα Μπουμπουλίνα
7. Αντώνης Οικονόμου
8. Γεώργιος Σαχίνης
9. Γεώργιος Σαχτούρης
10. Κυριάκος Σκούρτης
11. Αναστάσιος Τσαμαδός
12. Νικόλας Χατζημαυρουδής
13. Ιωάννης Γ. Βατικιώτης
14. Θεόδωρος Βώκος
15. Γεώργιος Ζέβλης
16. Κωνσταντίνος Ζέβλης

17. Γεώργιος Θεοχάρης
18. Κωνσταντίνος Κανάρης
19. Ιωάννης Ματρώζος
20. Λάζαρος Μουσιός
21. Δημήτριος Παπανικολής
22. Ανδρέας Πιπίνος
23. Γ. Πολίτης
24. Αναστάσιος Ρομπότσης
25. Δ. Τζάπελης
26. Χατζή Αντώνης Βισβίζης
27. Στρατής Σκάρδος
28. Στρατής Σκάρδος
29. Γιάννης Καράβελας
30. Λευτέρης Παλιός
31. Λευτέρης Παλιού
32. Γρηγόριος Κομνηνός
33. Γρηγόριος Κομνηνός .
34. Χατζηεμμανουήλ Τέρογλου
35. Αγγελής Αργυρίου
36. Δόμνα Βισβίζη



Ο Ναυάρχος Ανδρέας Μιαούλης

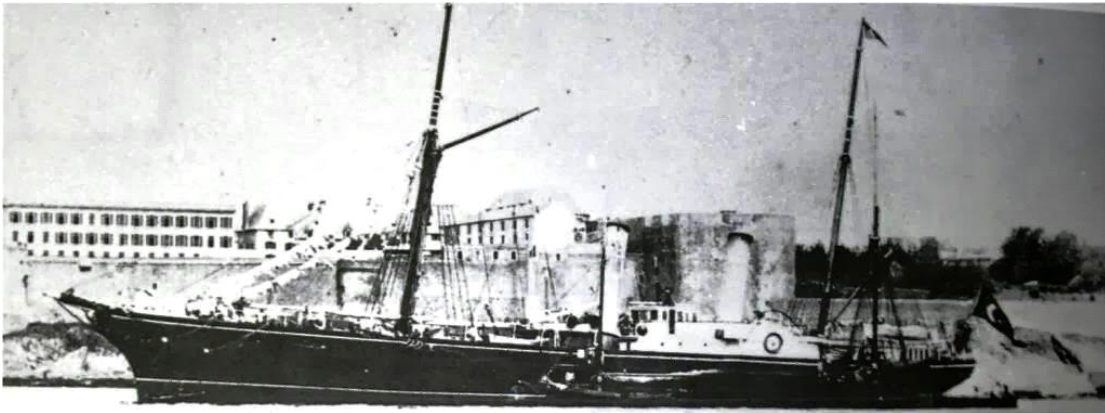
1,8 ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Η Επανάσταση ήταν μία κίνηση τρελή, όπως έλεγε και ο Γέρος του Μοριά, Στρατηγός Θεόδωρος Κολοκοτρώνης. Τα <<σιταροκάραβα βατσέλα>>, όπως έλεγαν οι φρόνιμοι, απεδείχθησαν βοήθεια, αλλά και μέσο, φοβερή για την εξασφάλιση της επιτυχίας του Αγώνα. Σήμερα, σχεδόν 200 χρόνια από την έναρξη της Επανάστασης του 1821, έχουμε τους Ήρωες αυτούς ως πυξίδα ηθικού προσανατολισμού και καμάρι για εμάς τους Έλληνες Ναυτικούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΙ ΠΟΛΕΜΟΙ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Από τα μέσα του 19ου αιώνα, η ατμήρης ναυτιλία των Ελλήνων είχε ήδη συνεισφέρει τις δυνάμεις της τόσο στη διάρκεια των προσπαθειών για τη διάσπαση του αποκλεισμού της Κρήτης από το Οθωμανικό Ναυτικό στην περίοδο 1866-1869, όσο και στον Ελληνοτουρκικό Πόλεμο του 1897. Εντούτοις, η ατυχής για τη χώρα έκβαση του τελευταίου δεν είχε επιτρέψει τη συνειδητοποίηση της προσφοράς της. Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι του 1912-1913 έμελλε να διαμορφώσουν μια εντελώς διαφορετική εικόνα.



Το Fuad στη Θεσσαλονίκη το 1909 ως τουρκική λεία πολέμου

2.2 ΠΡΟΟΙΜΙΟ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΩΝ

Στις αρχές του 1912, ο Ελευθέριος Βενιζέλος προχωρούσε ήδη στην υλοποίηση του οράματός για την επαναδημιουργία μιας μεγάλης Ελλάδας. Την ίδια εποχή, η υπό ελληνική σημαία ατμήρης ναυτιλία αριθμούσε περί τα 350 ατμόπλοια. Οι επικρατούσες συνθήκες εξακολουθούσαν να ενθαρρύνουν την περαιτέρω ανάπτυξή της, και έτσι τον Σεπτέμβριο του 1912, όταν η κήρυξη του Πολέμου βρισκόταν επί θύρας, 40 ακόμη περίπου ατμόπλοια ταξίδευαν με υψωμένη την ελληνική σημαία στην πρύμνη τους.

Αρκετές ημέρες πριν από την κήρυξη του Πολέμου και συγκεκριμένα στις 20 Σεπτεμβρίου 1912, η κυβέρνηση επέταξε τα εμπορικά πλοία που βρίσκονταν στον

Πειραιά. Η επίταξη συνεχίστηκε και σε άλλα λιμάνια της χώρας, ενώ παράλληλα τα πλοία που βρίσκονταν στο εξωτερικό λάμβαναν οδηγίες να πλεύσουν πάση δυνάμει στην Ελλάδα.

Η όλη διαδικασία όμως σκιάστηκε από ένα ατυχές περιστατικό. Κανένας αρμόδιος δεν σκέφτηκε να ειδοποιήσει έγκαιρα τα ατμόπλοια που βρίσκονταν σε λιμάνια υπό τον έλεγχο των Τούρκων. Το γεγονός εκμεταλλεύτηκαν οι τελευταίοι και παραβιάζοντας το Διεθνές Δίκαιο τα κατακράτησαν αρκετές ημέρες πριν κηρυχθεί ο Πόλεμος. Αποτέλεσμα ήταν όχι μόνο να στερηθεί η χώρα τη συμμετοχή τους στην εθνική προσπάθεια αλλά και να τεθούν στην υπηρεσία των εχθρικών δυνάμεων. Τελικά 40 από αυτά οδηγήθηκαν στην Κωνσταντινούπολη και παρέμειναν εκεί ανενεργά μέχρι το τέλος του Πολέμου.

2.3 ΑΠΟΡΡΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΟΥ Ε.Ε.Ν.

Οι νίκες στους Βαλκανικούς Πολέμους είχαν ως αποτέλεσμα και την ανάκτηση εδαφών της χώρας που βρίσκονταν επί αιώνες υπό τον οθωμανικό ζυγό. Μεταξύ αυτών ήταν και το νησί της Χίου, που μαζί με τις παρακείμενες Οινούσες έμελλε να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στην πορεία της ελληνικής ναυτιλίας. Τα δύο αυτά νησιά είχαν ήδη αναδείξει από τα μέσα του περασμένου αιώνα σπουδαίους ναυτικούς, πολλοί από τους οποίους μάλιστα εξελίχθηκαν σε κορυφαίους εφοπλιστές παγκοσμίου κύρους.

Η καθοριστική συνεισφορά του εμπορικού στόλου στην επιτυχή έκβαση του αγώνα χάρισε στη ναυτιλία δύο μεγάλους υποστηρικτές, οι οποίοι στη διάρκειά του είχαν βιώσει τον ανεκτίμητο ρόλο της, κυρίως με την ταχεία μεταφορά στρατευμάτων και εφοδίων σε όλα τα θέατρα του Πολέμου. Επρόκειτο για τον Ελευθέριο Βενιζέλο, αλλά και έναν από τους κορυφαίους συντελεστές της νίκης, το ναύαρχο Παύλο Κουντουριώτη.

Την ίδια στιγμή, οι εμπειρίες από τα γεγονότα της εποχής προβλημάτιζαν έντονα τους εφοπλιστές, ορισμένοι από τους οποίους -με επικεφαλής τον υδραίο Γκίκα Κουλούρα- προέβαλαν την ανάγκη δημιουργίας σωματείου για την αποτελεσματικότερη προάσπιση των συμφερόντων του κλάδου. Δεν ήταν όμως απλή υπόθεση. Οι περισσότεροι από τους εφοπλιστές ήταν συγχρόνως πλοίαρχοι των ατμόπλοιων τους, ενώ τα ελάχιστα ναυτιλιακά γραφεία που είχαν μέχρι εκείνη την εποχή ιδρυθεί από Έλληνες βρίσκονταν ως επί το πλείστον στο Ηνωμένο Βασίλειο, και συγκεκριμένα στο Λονδίνο, το Κάρντιφ και το Νιούκαστλ. Έτσι, τίποτα δεν άλλαξε μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1914 οπότε ξέσπασε ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος, πέρα από το γεγονός ότι στη δύναμη του ελληνικού νηολογίου είχαν προστεθεί περίπου 100 ατμόπλοια ακόμη.

2.4 ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

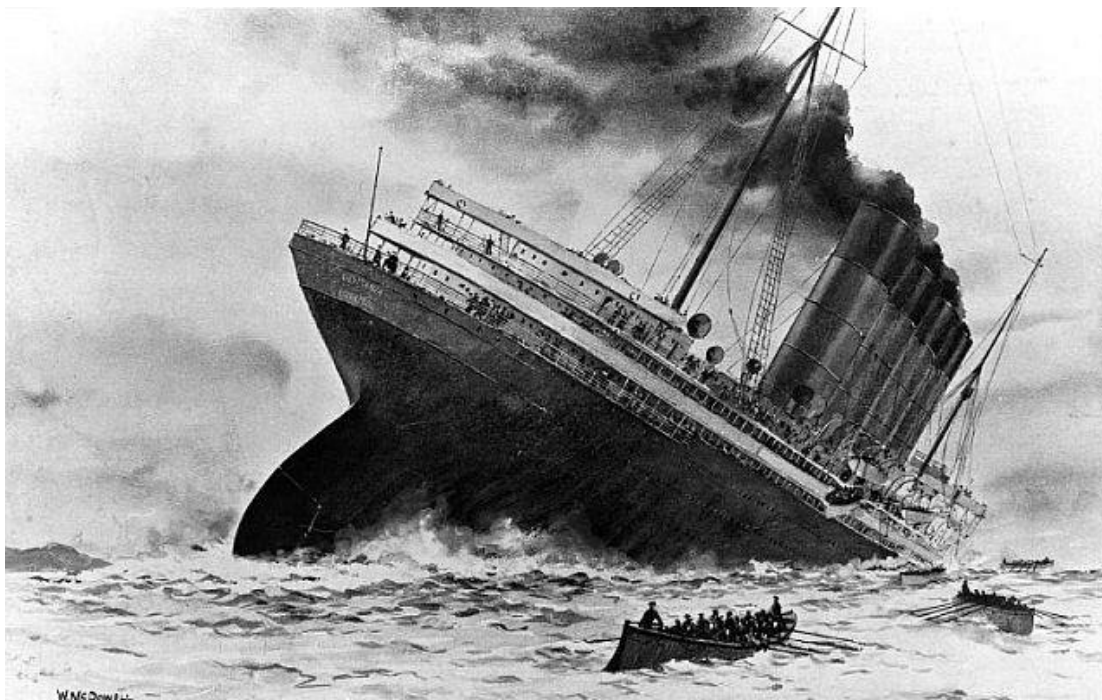
Δυστυχώς, αν και η συμμετοχή του Ε.Ε.Ν. στους Βαλκανικούς Πολέμους είναι ιστορικά τεκμηριωμένη, ελάχιστα είναι γνωστά για αυτό το τμήμα της πολεμικής ιστορίας του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού. Αυτό αιτιολογεί την έλλειψη πληροφοριών στο συγκεκριμένο κεφάλαιο του παρόντος πονήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Α' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, γνωστού και ως <<Μεγάλου Πολέμου>>, το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό έχασε τουλάχιστον 153 ατμόπλοια, 50 ιστιοφόρα, 55 σλέπια και 47 ατμόπλοια (τα οποία 47 πουλήθηκαν σε αλλοδαπούς).

Παρά τις τεράστιες απώλειες, το Ε.Ε.Ν. έδωσε πάλι το παρόν και σε αυτόν τον αγώνα για την ελευθερία.



Εμπορικό πλοίο βυθίζεται από γερμανικό υποβρύχιο το 1915

3.2 ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η διαφωνία μεταξύ του Βασιλέα Κωνσταντίνου και του πρωθυπουργού Ελευθερίου Βενιζέλου είχε ως αποτέλεσμα η χώρα να παραμείνει σε ουδετερότητα. Τον Μάρτιο του 1915, με στόλο που πλησίαζε τα 500 ατμόπλοια, η ναυτιλία των Ελλήνων αποτελούσε

πλέον την ενδέκατη κατά σειρά δύναμη στην παγκόσμια κατάταξη, και μάλιστα με εξαιρετικές προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης.

Από εκείνη την εποχή όμως, η εικόνα άρχισε να διαφοροποιείται με δραματικούς ρυθμούς. Χωρίς την αίσθηση ουσιαστικού ενδιαφέροντος από πλευράς ενός κράτους στο οποίο κυριαρχούσε η πολιτική αστάθεια, και με την απουσία ενός συλλογικού οργάνου που θα βοηθούσε στην αντιμετώπιση των πρωτόγνωρων καταστάσεων που καθημερινά διαμόρφωνε ο Πόλεμος, πολλοί Έλληνες εφοπλιστές, επηρεασμένοι και από τη συνεχή άνοδο των αξιών των πλοίων, άρχισαν να πωλούν το ένα μετά το άλλο τα ατμόπλοιά τους. Την απόφασή τους αυτή ενίσχυσε ακόμα περισσότερο η απειλή του γερμανικού υποβρυχίου που είχε αρχίσει να βάζει ακόμα και κατά του ουδέτερου ελληνικού πλοίου. Μέσα σε λίγους μήνες, προτού η κυβέρνηση αντιληφθεί την τεράστια ζημιά και απαγορεύσει τις πωλήσεις, το ελληνικό νηολόγιο είχε απωλέσει περισσότερα από 100 ατμόπλοια.

Εν τω μεταξύ, η εκρηκτική άνοδος των ναύλων λόγω του Πολέμου επέφερε τεράστια κέρδη στους εφοπλιστές. Συγχρόνως όμως, η σημαντική αύξηση του μεταφορικού κόστους επηρέασε υπέρμετρα τις τιμές των εισαγόμενων αγαθών με αποτέλεσμα τη δημιουργία -για πρώτη φορά- κλίματος δυσφορίας για τους Έλληνες εφοπλιστές στην ίδια τους την πατρίδα. Αυτή η εξέλιξη οδήγησε στην αναθέρμανση της ιδέας για τη σύσταση οργάνου με σκοπό τη συλλογική αντιμετώπιση των ζητημάτων που αφορούσαν τη ναυτιλία. Έτσι, στις 16 Φεβρουαρίου 1916, ιδρύθηκε στον Πειραιά η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών με πρώτο πρόεδρο τον Λεωνίδα Α. Εμπειρικό. Το σύνολο των ιδρυτικών της μελών αποτελούσαν μέρος του σκληρού πυρήνα των υποστηρικτών του κόμματος του Βενιζέλου, τον οποίο μάλιστα ακολούθησαν στη Θεσσαλονίκη όπου σχημάτισε την κυβέρνηση του.

Με την είσοδο της χώρας στον Πόλεμο το 1917, το επίκεντρο του ναυτιλιακού ενδιαφέροντος μεταφέρθηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπου λειτουργούσε ένας αξιόλογος αριθμός ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων. Το σύνολο των ελληνικών πλοίων ναυλώθηκαν από τη βρετανική κυβέρνηση με σαφώς χαμηλότερους ναύλους από αυτούς που επικρατούσαν την εποχή εκείνη. Συγχρόνως, τέθηκαν περιορισμοί στο ύψος των ασφαλιστικών αποζημιώσεων που θα καταβάλλονταν σε περίπτωση πολεμικής απώλειας των σκαφών. Μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, η ελληνική ναυτιλία, τα πλοία της οποίας διατέθηκαν από τις συμμαχικές δυνάμεις στις πλέον επικίνδυνες μεταφορές - γαιανθράκων από το Ηνωμένο Βασίλειο στη Μεσόγειο και μεταλλευμάτων από τη Μεσόγειο στο Ηνωμένο Βασίλειο- γνώρισε τον αποδεκατισμό από τη δράση των γερμανικών υποβρυχίων. Με τη λήξη του Πολέμου, ο εμπορικός στόλος των Ελλήνων, έχοντας καταγράψει τις μεγαλύτερες απώλειες συγκριτικά με άλλες ναυτιλίες, είχε συρρικνωθεί σε βαθμό που δεν θύμιζε ούτε κατ' ελάχιστο τον κραταιό στόλο του 1915.

Παρόλα αυτά, ο ελληνικός εφοπλισμός είχε πραγματοποιήσει στο σύνολό του εξαιρετικά κέρδη από πωλήσεις, αποζημιώσεις, αλλά και από την εκμετάλλευση των ατμόπλοιων στη διάρκεια του Πολέμου, ιδιαίτερα κατά τα έτη 1915 και κυρίως 1916. Υπήρχε, επομένως, η δυνατότητα πραγματοποίησης επενδύσεων για την απόκτηση πλοίων, με τα οποία οι εφοπλιστές θα μπορούσαν -κατά την κρίση τους- να επανέλθουν ανταγωνιστικά στις διεθνείς αγορές.

Η ελληνική κυβέρνηση όμως είχε άλλες σκέψεις. Τον Νοέμβριο του 1917 επέβαλε έκτακτη βαριά φορολογία -και μάλιστα με αναδρομική ισχύ- επί όλων των κερδών που είχε πραγματοποιήσει η ναυτιλία από τη διαχείριση των πλοίων από το 1915, καθώς και επί της υπεραξίας που είχε δημιουργηθεί είτε από την πώληση είτε από την ασφαλιστική αποζημίωση των απολεσθέντων σκαφών. Ατυχώς, ο Βενιζέλος -ο οποίος ανέλαβε εκ νέου την πρωθυπουργία- στην αγωνία του να ανακτήσει η χώρα έναν αξιόλογο εμπορικό στόλο το συντομότερο δυνατό, για καθαρά αμυντικούς λόγους, συμπεριέλαβε στο νόμο μια ειδική διάταξη. Μέσω αυτής θα επιστρεφόταν ο φόρος στους πλοιοκτήτες που εντός πενταετίας από τη λήξη του Πολέμου θα προέβαιναν στην αγορά ή στη ναυπήγηση πλοίων προς αντικατάσταση αυτών που είχαν πουληθεί ή αποζημιωθεί από τους ασφαλιστές. Η διάταξη αυτή, η χρονική διάρκεια της οποίας μειώθηκε το 1919 από πενταετία σε διετία, οδήγησε πολλούς εφοπλιστές στη βεβιασμένη απόφαση να επενδύσουν το μεγαλύτερο μέρος των κερδών τους σε εντελώς λανθασμένο χρόνο, με καταστροφικά αποτελέσματα για τους περισσότερους, αλλά και την ποιοτική υποβάθμιση της ναυτιλίας τα αμέσως επόμενα χρόνια.

3.3 ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος διαφέρει ως προς την Επανάσταση του 1821 και τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όσον αφορά βεβαίως το Ε.Ε.Ν., ως προς μια λεπτομέρεια. Οι καταστροφές του εμπορικού στόλου της χώρας στις πρώτες δύο περιπτώσεις έγιναν από εχθρικά πυρά, ενώ στην περίπτωση του Α' Π.Π., οι καταστροφές οφείλονται κυρίως, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν κατεστράφησαν πλοία μας από εχθρικά πλοία, σε στις διεθνείς αλλαγές αξίας του χρήματος. Σε αυτό το κεφάλαιο, τα πλοία χάνονται αλλάζοντας χέρια με υπογραφές χαρτιών, χωρίς να οδηγηθούν στις "υδάτινες ειρκτές". Παρόλα αυτά, και αυτά τα πωληθέντα πλοία, είναι εθνικές απώλειες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό (ΕΕΝ) μαζί με το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό (ΠΝ), τότε ονομαζόμενο Βασιλικό Ναυτικό (ΒΝ), έπαιξαν από κοινού σημαντικούς ρόλους στο πλευρό των Συμμάχων στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο (Β' ΠΠ). Σκοπός αυτής της παρουσιάσεως είναι να συνοψισθούν τα πλέον σημαντικότερα στοιχεία, μερικά των οποίων είναι λιγότερο γνωστά, τα οποία αναφέρονται στη συμβολή και τις θυσίες ΕΕΝ σε προσωπικό και υλικό κατά τον Β' ΠΠ.

Στην ειρήνη οι ρόλοι του ΕΕΝ και του ΠΝ είναι χωριστοί. Στην πολεμική όμως περίοδο ΕΕΝ και ΠΝ συνεργάζονται στενότερα. Προσωπικό του ΕΕΝ αποτελεί πολύτιμο έμψυχο δυναμικό για την επάνδρωση μονάδων του ΠΝ, ενώ οι μεταφορές με πλοία του ΕΕΝ ελέγχονται και προστατεύονται από το ΠΝ.

Παρά το ότι η Ελλάδα έμεινε ουδέτερη από την έναρξη την 1-9-39 του Β΄ ΠΠ μέχρι την εναντίον της απρόκλητη Ιταλική επίθεση την 28-10-40, η τότε Ελληνική Κυβέρνηση Ι. Μεταξά έθεσε αμέσως στη διάθεση των Συμμάχων τον υπό Ελληνική Σημαία Εμπορικό μας Στόλο από την πρώτη ημέρα του πολέμου. Το ΕΕΝ συνέχισε να υπηρετεί τις συμμαχικές ανάγκες όχι μόνο μέχρι την απελευθέρωση της Ελλάδας τον Οκτώβριο 1944, αλλά και μέχρι την ολοκληρωτική συντριβή του Άξονα τον Αύγουστο 1945. Έτσι το ΕΕΝ συνέβαλε στον Συμμαχικό αγώνα σε όλη τη διάρκεια του Β΄ ΠΠ, από αρχής μέχρι τέλους.

Ενδεικτικό των θυσιών του ΕΕΝ κατά την περίοδο της Ελληνικής ουδετερότητας, είναι ότι μόνο στο διάστημα αυτό, εκ των 350 περίπου εμπορικών πλοίων ουδετέρων χωρών που βυθίστηκαν από πολεμικές ενέργειες, περί τα 100, δηλαδή το 28%, ήταν του ΕΕΝ. Το ΒΝ ήταν επίσης θύμα πολεμικών ενεργειών πριν από την Ιταλική επίθεση κατά της Ελλάδας την 28-10-40. Είναι γνωστός ο ύπουλος τορπιλισμός από Ιταλικό Υποβρύχιο και η βύθιση του Β/Π ΕΛΛΗ στις τελετές της Τήνου την 15-8-40. Λιγότερο ίσως γνωστές είναι διάφορες ανεπιτυχείς Ιταλικές αεροπορικές επιθέσεις κατά πλοίων του ΒΝ κατά την ίδια περίοδο.

4.2 ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΟΧΗΣ

Το ΒΝ, σε συνεργασία με το ΕΕΝ συνέβαλαν στην άμυνα της πατρίδας μας κατά την 7μηνη Μάχη της Ελλάδας, αρχικά κατά των επιτιθεμένων Ιταλών και ακολούθως και κατά των Γερμανών, που ήλθαν από την 6-4-41 να βοηθήσουν τους ηττώμενους Ιταλούς. Ακολούθως το ΒΝ δεν παραδόθηκε κατά την κατάληψη της Ελλάδας από τη Γερμανία, αλλά έπλευσε στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, όπου κατέφυγαν ο Βασιλιάς Γεώργιος Β' και η Κυβέρνηση Τσουδερού, από όπου συνέχισε μαχόμενο κατά των κοινών εχθρών στο πλευρό των Συμμάχων, όχι μόνο μέχρι την απελευθέρωση της Πατρίδας την 12-10-44, αλλά μέχρι τη λήξη του Β΄ ΠΠ στην Ευρώπη στις 9-5-45. Μεγάλο μέρος των δημοσίων δαπανών που κάλυψε η κατά την κατοχή της Πατρίδας μας εξόριστη Ελληνική Κυβέρνηση, χρηματοδοτήθηκαν από το ΕΕΝ.

4.3 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΣΤΟ ΒΑΣΙΛΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

Σημαντικός αριθμός νεαρών μελών εφοπλιστικών οικογενειών, αξιωματικών και ναυτών του ΕΕΝ, που βρέθηκαν στο εξωτερικό ενώ η Ελλάδα στέναζε υπό ξενική κατοχή, προσήλθε εθελοντικά και υπηρέτησε στο ΒΝ. Μία τέτοια τυπική περίπτωση ήταν αυτή του Φώτη Λυκιαρδόπουλου, της γνωστής εφοπλιστικής οικογενείας, που γεννημένος και μεγαλωμένος στην Αγγλία, κατετάγη σε ηλικία 19 ετών το 1943 στο ΒΝ και φοίτησε στην Αγγλική Σχολή Δοκίμων, ενώ τον Ιούνιο του 1944 πήρε μέρος στις Επιχειρήσεις για την κατάληψη της Νορμανδίας από τους Συμμάχους, επί του Βρετανικού πολεμικού πλοίου HMS CHELMER. Ενδεικτικά πάλι μπορεί να σημειωθεί ότι ο εφοπλιστής Σταύρος Νιάρχος, 35 ετών τότε, κατετάγη οικειοθελώς στο ΒΝ και υπηρέτησε σε διάφορες θέσεις, μεταξύ των οποίων στην Κορβέτα ΚΡΙΕΖΗΣ και ακολούθως στο Αντιτορπλικό ΣΑΛΑΜΙΣ, που επιχειρούσαν από Αγγλικές Βάσεις. Ο επίσης εφοπλιστής

Δημήτρης Μαρής, υπηρέτησε στην Κορβέτα ΤΟΜΠΑΖΗΣ, που κι' αυτή επιχειρούσε από Αγγλικές Βάσεις

4.4 ΑΠΟΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΝΟΡΜΑΝΔΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Στη συμμαχική απόβαση στην Νορμανδία τον Ιούνιο 1944, μαζί με τις 2 Κορβέτες του ΒΝ ΚΡΙΕΖΗΣ και ΤΟΜΠΑΖΗΣ, πήραν μέρος και 4 φορτηγά πλοία του ΕΕΝ, ήτοι: Το «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» με πλοίαρχο το Γεώργιο Σαμοθράκη, το «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.» υπό την πλοιαρχία του Δημητρίου Παρίση, το «ΑΜΕΡΙΚΗ» υπό την διακυβέρνηση του Σπυρίδωνα Θεοφιλάτου και το «ΕΛΛΑΣ» υπό την πλοιαρχία του Γεωργίου Τριλίβα. Δυστυχώς πολλές φορές τα υπάρχοντα στοιχεία για το ΕΕΝ της περιόδου του Β' ΠΠ δεν συμπίπτουν και κατ' ανάγκη η εδώ μεταφορά τους γίνεται κατά προσέγγιση.

Το ΕΕΝ κατά τον Β' ΠΠ θρήνησε πάνω από 2.000 άνδρες και περισσότερα από 60% των ωκεανοπόρων πλοίων του, ενώ το ΒΝ είχε απώλειες περισσότερων των 700 ανδρών και άνω του 32% των μαχίμων μονάδων του. Οι Σύμμαχοι αναπλήρωσαν και συμπλήρωσαν τα πλοία του ΒΝ διαρκούντος του Β' ΠΠ, αναγνωρίζοντας εμπράκτως την ουσιαστική του συμβολή στον κοινό αγώνα. Παράλληλα στο ΕΕΝ διατέθηκαν 15 νεότευκτα φορτηγά πλοία τύπου LIBERTY, χωρητικότητας 10.000 κόρων, για μερική αναπλήρωση των μεγάλων απωλειών του. Με την ιδιάζουσα περίπτωση των Liberties, θα ασχοληθούμε σε επόμενο υποκεφάλαιο.

Οι θυσίες σε πλοία και προσωπικό του ΕΕΝ συνεχίστηκαν για μακρό χρονικό διάστημα ακόμη και μετά το τέλος του Β' ΠΠ, μέχρι να εκκαθαριστούν οι νάρκες που είχαν ποντιστεί σε μεγάλους αριθμούς στις διάφορες θάλασσες.

Οι μεγαλύτερες απώλειες του ΕΕΝ οφείλονται στη δράση Γερμανικών Υποβρυχίων, κυρίως στον Ατλαντικό Ωκεανό. Κατά το πρώτο έτος του Β' ΠΠ, οι τορπίλες που έριξαν τα Γερμανικά Υποβρύχια απέτυχαν να πλήξουν τα συμμαχικά πλοία σε ποσοστό άνω του 25%, λόγω σοβαρών τεχνικών προβλημάτων των μηχανισμών πυροδοτήσεως των εν λόγω τορπιλών. Είναι αξιοσημείωτο ότι κατά το ίδιο διάστημα επιχειρούσαν κατά μέσο όρο μόνο περί τα 6 Γερμανικά Υποβρύχια, τα οποία βύθισαν περισσότερα από 1.000 συμμαχικά φορτηγά πλοία, που μετέφεραν άνω των 4 εκατομμυρίων τόνων παντοειδούς πολυτίμου φορτίου. Η Γερμανική Διοίκηση Υποβρυχίων υπολόγιζε ότι εάν οι τορπίλες τους δεν παρουσίαζαν τα προαναφερόμενα σοβαρά τεχνικά προβλήματα, θα μπορούσαν στο ίδιο διάστημα να είχαν βυθίσει το διπλάσιο αριθμό συμμαχικών πλοίων.

Είναι επίσης αξιόλογο, ότι με βάση εξακριβωμένα Γερμανικά στοιχεία: α) δεν υπήρχε μέχρι το τέλος του 1938 σχεδιασμός εχθροπραξιών με την Αγγλία, ούτε από τη Γερμανική Κυβέρνηση, ούτε από το Γερμανικό Ναυτικό, β) το Γερμανικό Πολεμικό Ναυτικό κατά την έκρηξη του Β' ΠΠ διέθετε μόνο 57 Υποβρύχια, εκ των οποίων 46 σε πολεμική ετοιμότητα, ενώ η Γερμανική Διοίκηση Υποβρυχίων υπολόγιζε ότι τότε χρειαζόνταν 300, γ) το τεράστιο Πρόγραμμα Ναυπηγήσεων πολεμικών πλοίων διαρκούντος του Β' ΠΠ, που οδήγησε στην ενεργοποίηση 1.153 καινούργιων Υποβρυχίων και την κατασκευή περισσότερων, δεν επέτρεπε στη Γερμανία να δράσει αποτελεσματικά κατά των Αγγλικών και των άλλων συμμαχικών πλοίων.

4.5 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ Ε.Ε.Ν.

Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων του ΕΕΝ κατά την έναρξη του Β΄ ΠΠ ήταν περί το 2,6% εκείνης της παγκόσμιας. Το ΕΕΝ διέθετε περί τα 600 ωκεανοπόρα ατμοκίνητα πλοία και περί τα 700 πετρελαιοκίνητα καΐκια. Από τα ατμοκίνητα πλοία του ΕΕΝ, τα 90% περίπου ήταν φορτηγά. Εν τούτοις η ολική χωρητικότητα των πλοίων του ΕΕΝ ήταν τότε μεγαλύτερη των αντιστοίχων εμπορικών ναυτικών της Σουηδίας, Σοβιετικής Ενώσεως, Καναδά, Δανίας και Ισπανίας.

Η Μ. Βρετανία, παρά το ότι το 1939 διέθετε το 26.11% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είχε ανάγκη κάθε διαθέσιμου πρόσθετου εμπορικού πλοίου, προκειμένου να καλύψει τις αυξημένες λόγω του πολέμου μεταφορικές ανάγκες όχι μόνο της μητροπολιτικής Αγγλίας, αλλά και εκείνες σε παγκόσμια κλίμακα. Περί τα μέσα του 1940 το Βρετανικό Βασιλικό Ναυτικό διέθετε καύσιμα για 2 μόνο μήνες. Περί τον Σεπτέμβριο του 1941 είχαν απολεσθεί γύρω στα 25% των Βρετανικών Εμπορικών πλοίων. Το ΕΕΝ, με πολιτική απόφαση της Ελληνικής Κυβερνήσεως και τη συνεργασία Εφοπλιστών και Πληρωμάτων, ήρθε αρωγό στη κάλυψη των εν λόγω αναγκών, αμέσως από την έναρξη του Β΄ ΠΠ.

Τα περισσότερα των πλοίων του ΕΕΝ ήταν καρβουνοκίνητα. Οι συνθήκες διαβίωσης των πληρωμάτων του ΕΕΝ ήταν πολύ σκληρές έως άθλιες. Ναυτιλιακά βοηθήματα ήταν υποτυπώδη, περιοριζόμενα στην απλή μαγνητική πυξίδα και τις οπτικές παρατηρήσεις των ακτών την ημέρα και των άστρων τη νύκτα. Πολλοί Φάροι δεν λειτουργούσαν λόγω του πολέμου.

Τα αργοκίνητα πλοία του ΕΕΝ ήταν εύκολοι στόχοι των Γερμανικών Υποβρυχίων και των πολεμικών επιφανείας. Οι Διεθνείς Κανόνες δεν τηρούνταν συνήθως, κάτι που απέβαινε εις βάρος της ζωής των πληρωμάτων. Σύμφωνα με αυτούς τους Κανόνες τα φορτία πλοίων ουδετέρων κρατών έπρεπε να ελέγχονται και εάν διαπιστωνόταν ότι μετέφεραν υλικά για πολεμικές ανάγκες, επιτρεπόταν να βυθιστούν, αφού προηγουμένως αποβιβαζόταν το πλήρωμά τους. Εν τούτοις πολλές φορές όχι μόνο τορπιλίστηκαν και βυθίστηκαν εμπορικά πλοία μόλις έγιναν αντιληπτά, αλλά και όσοι από τα πληρώματά τους προσπάθησαν να διαφύγουν, πολυβολήθηκαν και εξοντώθηκαν, για να μην υπάρξουν ίχνη. Επισημαίνεται ότι διαταγές προς τα Γερμανικά Υποβρύχια, που εκδόθηκαν ήδη από τον πρώτο μήνα του Β΄ ΠΠ την 30-9-39, περιείχαν, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: «...επειδή οι Έλληνες έχουν πωλήσει και μισθώσει πολυάριθμα (εμπορικά) πλοία στους Άγγλους, τα Ελληνικά πλοία πρέπει να θεωρούνται ως εχθρικά Κατά τις επιθέσεις τα Υποβρύχια να παραμένουν κρυμμένα»

Κατά τον Β΄ ΠΠ από το σύνολο των 500 περίπου ωκεανοπόρων φορτηγών ατμόπλοιων του ΕΕΝ βυθίστηκαν από πολεμικές ενέργειες περί τα 211. Επιπροσθέτως 107 φορτηγά μας απωλέστηκαν από άλλες αιτίες. Επίσης από τα 55 επιβατηγά πλοία, βυθίστηκαν τα 52. Ακόμη από τα 700 καΐκια χάθηκαν περί τα 500. Οι μεγαλύτερες απώλειες σημειώθηκαν στον Ατλαντικό κατά το έτος 1941. Μέχρι τότε πολλά βραδυκίνητα φορτηγά πλοία διέσχιζαν τον ωκεανό μόνα, ενώ οι νηοπομπές προσέφεραν περιορισμένη

προστασία. Μετέπειτα οι ετήσιες απώλειες συμμαχικών πλοίων έβαιναν μειούμενες, με την ενίσχυση της παρεχομένης καλύψεως από πολεμικά πλοία και αεροπλάνα. Οι απώλειες του EEN πρέπει να συγκριθούν με εκείνες του συνόλου των απωλειών των συμμαχικών εμπορικών πλοίων διαρκούντος του Β΄ ΠΠ. Κατά τα Βρετανικά στοιχεία, που αποκαλύφθηκαν μετά τον πόλεμο, οι Σύμμαχοι έχασαν συνολικά περί τα 2.600 εμπορικά πλοία, τα 95% των οποίων στον Ατλαντικό. Κατά συνέπεια οι απώλειες του EEN σε φορτηγά και επιβατηγά, ανήλθαν στο 14% του συνολικού αριθμού των βυθισθέντων συμμαχικών εμπορικών πλοίων κατά τον Β΄ ΠΠ.

Τα κυριότερα όπλα που χρησιμοποιήθηκαν κατά πλοίων περιελάμβαναν τορπίλες και νάρκες. Το σύνολο των ναρκών που ποντίστηκαν κατά τον Β΄ ΠΠ υπολογίστηκαν σε άνω των 700.000. Από αυτές περί το 70% ποντίστηκαν από Αγγλία και Γερμανία. Οι νάρκες, μέχρι να εξουδετερωθούν μετά την λήξη του Β΄ ΠΠ, εξακολούθησαν να βυθίζουν πλοία για μεγάλο ακόμη διάστημα.

Κατά τη διάρκεια των Ιταλικών επιθέσεων κατά της Ελλάδας, πλοία του EEN, υπό την προστασία του ΒΝ 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.

4.6 ΑΞΙΕΠΑΙΝΑ ΚΑΤΟΡΘΩΜΑΤΑ ΤΟΥ Ε.Ε.Ν.

Δεν είναι εφικτό στη συνοπτική αυτή αναφορά να μνημονευτούν όλα τα δράματα και τα επιτεύγματα του EEN κατά τον Β΄ ΠΠ. Γι' αυτό γίνεται ενδεικτικά μνεία σε δύο ιδιαίτερα σημαντικά περιστατικά. Το πρώτο αφορά το πλοίο «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ», το οποίο υπό την πλοιαρχία του Κωνσταντίνου Πανώργιου, επέτυχε παρά τους κινδύνους και τις δυσκολίες, να εισέλθει την 2-2-43 στο λιμένα της Λιβύης και να εκφορτώσει πολύτιμα καύσιμα για το 8ο Βρετανικό Στράτευμα που πολεμούσε στη Βόρεια Αφρική. Ο Βρετανός Πρωθυπουργός Winston Churchill επισκέφτηκε το πλοίο στις 4-2-43 και το συνεχάρη προσωπικά. Το δεύτερο αφορά σε παρόμοιο εγχείρημα. Το φορτηγό «ΕΛΠΙΣ», υπό την πλοιαρχία του Νικολάου Κουβαλιά, πλησίασε υπό σφοδρότατο βομβαρδισμό την Λιβύη και εκφόρτωσε καύσιμα για τα Βρετανικά στρατεύματα, επισύροντας τις επιδοκμασίες του Βασιλιά της Αγγλίας.

Η πρόβλεψη για τον επερχόμενο Β΄ ΠΠ, η απόφαση για την προπαρασκευή της χώρας να αμυνθεί και η θέση της στο πλευρό των Συμμάχων, σε περίπτωση που θα ήταν εξαναγκασμένη να εγκαταλείψει την ουδετερότητά της, ανακοινώθηκε στο Ανώτατο Ναυτικό Συμβούλιο από τον Πρωθυπουργό Ι. Μεταξά το Φθινόπωρο του 1936. Όλες οι προετοιμασίες έγιναν μεταξύ 1937 και 1940, μέσα στα στενά πλαίσια των δυνατοτήτων του Κρατικού Προϋπολογισμού και κατά το μεγαλύτερο μέρος από Ελληνικά χέρια και μυαλά. Το ΒΝ ναυπήγησε 2 Αντιτορπιλικά στην Αγγλία. Συγχρόνως παρήγγειλε δύο πακέτα υλικών, για τη ναυπήγηση 2 ακόμη πανομοιότυπων Αντιτορπιλικών στην Ελλάδα, στα υπό ίδρυση τότε από το ΒΝ Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τα οποία προορίζονταν για την κάλυψη και αναγκών του EEN. Τα πυροβόλα των 4 Αντιτορπιλικών παραγγέλθηκαν στη Γερμανία. Στην έκδοση του 1939 του παγκοσμίου καταλόγου “Jane’s Fighting Ships”, αναγράφεται ότι το ΒΝ είχε πρόγραμμα ναυπηγήσεως 12 Αντιτορπιλικών και 2 Υποβρυχίων.

Είναι ίσως ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι, μόνο η Γερμανία κατά την περίοδο εκείνη δεχόταν παραγγελίες πολεμικού υλικού με ανταλλαγή Ελληνικών προϊόντων (clearing), ενώ η Αγγλία, Γαλλία και Αμερική απαιτούσαν πληρωμές σε ξένο συνάλλαγμα, που δεν διέθετε σε επάρκεια η Ελλάδα. Η Γερμανία επίσης απορροφούσε τις περισσότερες από τις Ελληνικές εξαγωγές, στα πλαίσια της προσπάθειας που κατέβαλε να προσεταιριστεί την Ελλάδα.

4.7 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΑΠΟ ΣΥΜΜΑΧΟΥΣ ΚΙ ΕΧΘΡΟΥΣ

Η ουσιαστική συμβολή της Ελλάδας στο πλευρό των Συμμάχων κατά το Β΄ ΠΠ, αναγνωρίστηκε από κορυφαίους παράγοντες της περιόδου εκείνης. Ο Χίτλερ, μιλώντας με ιδιαίτερος κολακευτικά λόγια για τους Έλληνες πολεμιστές του 1940, είτε μεταξύ άλλων στη διάσημη κινηματογραφίστρια και φίλη του Leni Riefenstahl, όταν την είχε προσκαλέσει στην κατοικία του την 30 Μαρτίου 1944: «Η είσοδος της Ιταλίας στον πόλεμο, αποδείχτηκε καταστροφική για μας. Αν οι Ιταλοί δεν είχαν επιτεθεί στην Ελλάδα και δεν χρειάζονταν τη βοήθειά μας, ο πόλεμος θα είχε πάρει διαφορετική τροπή. Θα είχαμε προλάβει να κατακτήσουμε το Λένινγκραντ και τη Μόσχα, πριν μας πιάσει το ρωσικό ψύχος». Ο Ζούκωφ, Ρώσος Στρατάρχης, ευγνωμονώντας στα απομνημονεύματά του τους Έλληνες, για την ηρωική τους αντίσταση στα Γερμανικά στρατεύματα, σημειώνει μεταξύ άλλων: «Αν ο Ρωσικός Λαός κατόρθωσε ν' ανορθώσει το κουρασμένο κορμί του μπροστά στις πόρτες της Μόσχας, να συγκρατήσει και να ανατρέψει τον Γερμανικό χείμαρρο, το οφείλει στον Ελληνικό Λαό, που καθυστέρησε τις Γερμανικές Μεραρχίες όλο τον καιρό που θα επέτρεπε να μας γονατίσει. Η γιγαντομαχία της Κρήτης υπήρξε το αποκορύφωμα της Ελληνικής προσφοράς.»

4.8 ΜΕΤΑ ΤΟ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Το ΕΕΝ βγαίνοντας από το Β΄ ΠΠ βαριά τραυματισμένο, έκανε μια καινούργια αρχή και επέτυχε να κερδίσει τη σημερινή του πρωτοποριακή θέση στη παγκόσμια ναυτιλία. Η Αμερικανική Κυβέρνηση, που κατά την διάρκεια του Β΄ ΠΠ είχε ναυπηγήσει περί τα 2.742 φορτηγά τύπου LIBERTY, πούλησε στο ΕΕΝ, με εγγύηση της Ελληνικής Κυβερνήσεως, 100 πλεονάζοντα πλοία αυτού του τύπου. Τα εν λόγω 100 φορτηγά, που περιελάμβαναν τα 15 που είχαν ήδη διατεθεί διαρκούντος του πολέμου στο ΕΕΝ, απετέλεσαν τη ραχοκοκαλιά της αναγεννώμενης μεταπολεμικά Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Λίγο αργότερα, το 1948, η Αμερική πούλησε επίσης σε Έλληνες πλοιοκτήτες 7 πετρελαιοφόρα πλοία τύπου T2, που δημιούργησαν τον πυρήνα του περίφημου ελληνόκτητου στόλου πετρελαιοφόρων, ο οποίος αναπτύχθηκε κατά τα επόμενα χρόνια. Τα ελληνόκτητα ποντοπόρα εμπορικά πλοία κατά το 1989 έφθασαν παγκοσμίως στην πρώτη θέση, την οποία έκτοτε διατηρούν. Έτσι κατά το έτος 2000 η ελληνόκτητη ναυτιλία διαθέτει άνω του 17% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας, ενώ τα ποντοπόρα πλοία της υπερβαίνουν σε αριθμό τα 3.500, με συνολική χωρητικότητα άνω των 90 εκατομμυρίων κόρων.

Η αναγέννηση των κατεστραμμένων από τον Β΄ ΠΠ Ναυπηγείων της βορείου Γερμανίας, αρχικά στηρίχθηκε σημαντικά από πολλές αξιόλογες παραγγελίες προς αυτά Ελλήνων Εφοπλιστών, αμέσως μετά τη λήξη του πολέμου. Εκ των πρώτων που εμπιστεύτηκαν τα εν λόγω Ναυπηγεία με παραγγελίες κατασκευής καινούργιων εμπορικών πλοίων ήταν ο Αριστοτέλης Ωνάσης, ακολουθούμενος από τους αδελφούς Λύρα, τον Διαμαντή Πατέρα και άλλους.

Αργότερα ο Σταύρος Νιάρχος αγόρασε περί το 1955 από το ΠΝ τα κατεστραμμένα από το 1944 συνεπεία συμμαχικών βομβαρδισμών Ναυπηγεία Σκαραμαγκά και τα ανέδειξε στην μεγαλύτερη επιτυχημένη Ελληνική επισκευαστική και κατασκευαστική βιομηχανική μονάδα πλοίων, υπό την εταιρική μορφή «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ», που έκτοτε ναυπηγούσαν και επισκεύαζαν πλοία για το ΕΕΝ και για το ΠΝ. Από το 1985 τα εν λόγω Ναυπηγεία περιήλθαν στον έλεγχο του Δημοσίου, ενώ τελευταία έχουν ιδιωτικοποιηθεί και πωληθεί σε ξένους.

Η Ελλάδα δεν στάθηκε τόσο τυχερή όσο όλες οι άλλες δυτικοευρωπαϊκές συμμαχικές χώρες, που αμέσως μετά την με τη βοήθεια των Συμμάχων απελευθέρωσή τους το 1944, αποδύθηκαν στην ανασυγκρότησή τους. Αντιθέτως προς αυτές, η Ελλάδα αντιμετώπισε από το τέλος του 1944 μέχρι το τέλος περίπου του 1949 συστηματικές και αλλεπάλληλες ένοπλες προσπάθειες, προκειμένου να συρθεί πίσω από το σιδηρούν παραπέτασμα, στο οποίο είχαν ήδη βρεθεί υπό τον πλήρη έλεγχο της Σοβιετικής Ενώσεως όλες οι προς βορρά μας Χώρες, με τις οποίες συνορεύουμε.

Κατά την περίοδο αυτή η Ελλάδα έπαθε μεγαλύτερες καταστροφές και υπέστη εκτενέστερες αιματοχυσίες από τους δύο πολέμους που προηγήθηκαν το 1940-44. Η Ελλάδα τελικά επέτυχε μαχόμενη σκληρά, να παραμείνει μια ελεύθερη δημοκρατική χώρα, χάρις στην σθεναρή της αντίσταση και τη βοήθεια του αμερικανικού «Δόγματος Τρούμαν», βάσει του οποίου δόθηκε οικονομική και στρατιωτική βοήθεια στην Τουρκία και την Ελλάδα. Έτσι η ανασυγκρότηση της Ελλάδας άρχισε καθυστερημένα από το 1950 και μετά. Σ' αυτή συνέβαλε οικονομικά και το αμερικανικό «Σχέδιο Μάρσαλ», που διέθεσε δωρεάν βοήθεια προς όλα τα ευρωπαϊκά κράτη και την Τουρκία, για να ανασυγκροτηθούν μετά το Β΄ ΠΠ. Όταν ιδρύθηκε το ΝΑΤΟ το 1949, η Ελλάδα δεν έγινε αμέσως δεκτή σ' αυτό, παρά το ότι είχε συμβάλει σημαντικά στη νίκη των Συμμάχων. Χρειάστηκε να περιμένει μέχρι να ετοιμασθεί και η Τουρκία για να μπουν αργότερα ταυτοχρόνως οι δύο αυτές χώρες στην Ατλαντική Συμμαχία.

4.9 LIBERTIES

Το 1939 καθελκύστηκε στα ναυπηγεία "J.L. Thomson and Son" του Σάντερλαντ της Αγγλίας, σε σχέδια του Προέδρου του ναυπηγείου R.C. Thomson ένας πρωτοποριακός, τότε, ναυπηγικός τύπος πλοίου εκτοπίσματος 10.000 τόν. d.w. και ολικής χωρητικότητας 5.300 περίπου κόρων, ατμοκίνητο, με υπερυψωμένο μεσόστεγο και χαμηλά το πρόστεγο και το επίστεγο, ισχύος παλινδρομικής μηχανής 2.500 HP που του έδινε ταχύτητα, πλήρους φόρτου, 10 κόμβους και που ονομάστηκε "Dorington Court". Ο ναυπηγικός αυτός πρωτοποριακός τύπος με τα δύο πρωραία ενιαία κύτη (αμπάρια) και ένα πρυμναίο έμελλε να διαδραματίσει τον σημαντικότερο ρόλο εμπορικού πλοίου στη διάρκεια του επερχόμενου πολέμου.

Όμως από την έναρξη του πολέμου και μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1940, πριν ακόμα η Ελλάδα μπει στον πόλεμο, η Αγγλία είχε χάσει 150 περίπου φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου συνολικής αυτών χωρητικότητας 800.000 κόρων. Έτσι η αναζήτηση και ναυπήγηση φορτηγών πλοίων έπρεπε να γίνει "με κάθε θυσία" το ταχύτερο δυνατόν ώστε όχι μόνο να καλυφθεί το κενό αλλά και η συχνότητα βύθισης τους από τα γερμανικά υποβρύχια, που αλώνιζαν τις θάλασσες. Τέτοιες δυνατότητες ναυπήγησης δεν είχαν τα βρετανικά ναυπηγεία που ακόμη δεν προλάβαιναν τις επισκευές των πολεμικών πλοίων ή τις νέες ναυπηγήσεις ομοίων. Η διάσταση του προβλήματος αποκαλύπτεται στα λόγια του Ουίνστον Τσόρτσιλ μέσα στη Βουλή «Πρέπει να αποκλεισθεί κάθε ηλιθιότητα στο να χαθεί οποιαδήποτε ευκαιρία απόκτησης πλοίων».

Σ' εκείνη την κατάσταση το Βρετανικό Ναυαρχείο συγκρότησε ομάδα από τον υφυπουργό R.P. Powell, τον ναυπηγό R.C. Thomson, αρχιμηχανικό H. Hunter και δύο επιθεωρητές του Lloyd's Register (Βρετανικού Νηογνώμονα) με την εντολή να βρουν ναυπηγεία στις ΗΠΑ και Καναδά που να μπορούν ν' αναλάβουν παράδοση 60 πλοίων ετησίως, εκτοπίσματος 10.000 τον. ακριβώς του ναυπηγικού τύπου Τόμσον. Η επιτροπή αυτή στις 3 Οκτωβρίου 1940 φθάνει στην Αμερική και έρχεται σε επαφή με τον ναύαρχο E.S. Land, Πρόεδρο της Ναυτιλιακής Επιτροπής που επόπτευε τις αμερικανικές ναυπηγήσεις. Υπ' όψη ότι τότε και η αμερικανική ναυπηγοβιομηχανία ήταν σε άσχημη κατάσταση, αφού από το 1922 μέχρι το 1937 (15ετία) είχαν ναυπηγηθεί μόνο 2 φορτηγά, κάποια δεξαμενόπλοια και 9 επιβατηγά-φορτηγά.

Παρά ταύτα, επειδή η Ναυτιλιακή Επιτροπή προγραμματιζόταν σε μεγαλόπνοη σειρά ναυπηγήσεων νέας τεχνολογίας πλοίων, θεώρησε πως θα ήταν σπατάλη χρόνου και πολύτιμων πρώτων υλών η ναυπήγηση των ζητούμενων "τόσο βραδυκίνητων" πλοίων, της Επιτροπής Τόμσον, συνδυαζόμενο τούτο και με το γεγονός ότι ήδη όλα τα ναυπηγεία ήταν κατειλημμένα με νέες παραγγελίες πολεμικών πλοίων, το αίτημα απορρίφθηκε.

Η Επιτροπή Τόμσον καταφεύγει στο Καναδά και καταφέρνει να εξασφαλίσει τη ναυπήγηση 25 μόνο πλοίων. Τελικά στις 1 Νοεμβρίου 1940 επιστρέφει στη Νέα Υόρκη και σε νέα συνάντηση ο ναύαρχος Land και πάλι θα εισηγηθεί στη Ναυτιλιακή Επιτροπή: «Δεν μπορούμε να επιδείξουμε ενδιαφέρον γι αυτόν τον ναυπηγικό τύπο που προτείνουν οι Βρετανοί, που προορίζεται μόνο για έκτακτες ανάγκες!».

Το αδιέξοδο εκείνο ανέλαβε να εκμεταλλευθεί ένα πανέξυπνος επιχειρηματίας ο Χένρυ Κάιζερ, τελείως άγνωστος μέχρι τότε στο ναυπηγικό κλάδο, που θαμπωμένος από τη μεγάλη βρετανική παραγγελία στις 20 Δεκεμβρίου 1940, χωρίς να έχει δικά του ναυπηγεία υπογράφει δύο ναυπηγικά συμβόλαια για παράδοση 60 πλοίων συνολικά. Είχε όμως προηγουμένως "κλείσει" όχι ναυπηγεία αλλά μεγάλα παραλιακά οικόπεδα που θα έφτιαχνε ναυπηγεία.

Έτσι το πρώτο πλοίο του τύπου αυτού κατελκύστηκε στις 15 Οκτωβρίου 1941 στην Καλιφόρνια με το όνομα "Ocean Vanguard" (=Ωκεάνια εμπροσθοφυλακή). Εβδομήντα όμως μέρες νωρίτερα στις 23 Αυγούστου 1941 στο ναυπηγείο Νόρθ Σαντς στο Σάντερλαντ της Αγγλίας κατελκύστηκε το πραγματικό πρωτότυπο του τύπου αυτού των πλοίων με το όνομα "Εμπάιρ Λίμπερτυ" (= Ελεύθερη Αυτοκρατορία) και που τελικά ήταν αυτό που έδωσε το διεθνές όνομα στο ομώνυμο ναυπηγικό τύπο.

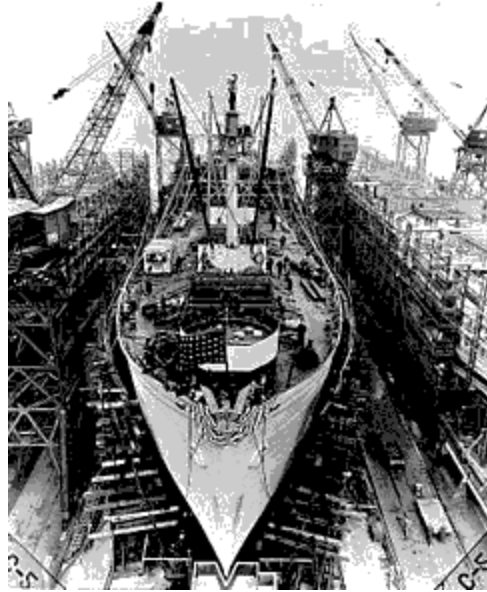
Στο μεταξύ ήδη τα δεδομένα αρχίζουν να μεταβάλλονται ραγδαία. Οι ΗΠΑ εισέρχονται στο πόλεμο, η Ναυτιλιακή Επιτροπή αναγκάζεται ν' αναθεωρήσει τις αρχικές απόψεις της, οι αυξανόμενες ανάγκες εκ του πολέμου θα υποχρεώσουν και αυτόν τον ναύαρχο Land να διατάξει: «Αντιγράψτε τους Βρετανούς!», για ν' ακολουθήσει και η ραδιοφωνική ανακοίνωση ότι ο Πρόεδρος Ρούσβελτ ζήτησε και εγκρίθηκε η (αμερικανική πλέον) παραγγελία των 200 πλοίων τύπου EC-2.

Στις 27 Σεπτεμβρίου 1941 που ορίστηκε ως "ημέρα στόλου της ελευθερίας" ("Liberty fleet day") ο Πρόεδρος Ρούσβελτ στο ραδιοφωνικό του διάγγελμα προς τον αμερικανικό λαό παρατηρεί: «εξ αντικειμένου έχει όψη φοβερή!» (δανειζόμενος για το Λίμπερτυ, στίχο του ελληνικού εθνικού Ύμνου προς την Ελευθερία). Ο πρώτος που ονόμασε τα πλοία "Liberty Ships" ήταν ο Αμερικανός ναύαρχος Land.

Στις 20 Αυγούστου 1945, μόλις έξι ημέρες μετά την παράδοση της Ιαπωνίας στους Συμμάχους, η Ναυτιλιακή Επιτροπή ακύρωσε όλα τα συμβόλαια περαιτέρω ναυπήγησης Λίμπερτυ. Μέχρι εκείνη την ημέρα είχαν καθελκυστεί 2.710 αμερικανικά Λίμπερτυ που αν προστεθούν και τα αρχικά 60 για λογαριασμό της Βρετανίας και τα 25 από τον Καναδά ο συνολικός αριθμός τους έφθασε τα 2795 πλοία.

Είναι γεγονός πως τα πλοία αυτά σήκωσαν όλο το βάρος των μεταφορών κατά τη διάρκεια του πολέμου. Τα αργοκίνητα αυτά πλοία των 10 κόμβων ταχύτητας ήταν εκείνα που μετέφεραν εκατομμύρια τόνους πυρομαχικά, εφόδια υλικά, άρματα, τρόφιμα, πετρέλαια και κάρβουνο, ατμομηχανές, στρατιωτικά οχήματα, ζώα και ζωοτροφές, φαρμακευτικό υλικό και πάσης φύσεως ειδών μέριμνας σε όλα τα μέτωπα του πολέμου από τη Βόρεια θάλασσα μέχρι τη Μεσόγειο. Κάποια επίσης από αυτά με το περιορισμένο πολεμικό εξοπλισμό τους (πρωραία και πρυμναία πυροβόλα) κατάφεραν και κατέρριψαν γερμανικά αεροσκάφη και με βόμβες βυθού βύθισαν και υποβρύχια ενώ κάποια άλλα μετέφεραν αιχμαλώτους.

Όταν η παραζάλη του πολέμου τελείωσε επιδόθηκαν σε λαμπρότερες ειρηνικές αποστολές, τον εφοδιασμό των καταστρεμμένων περιοχών. Σε πολύ σύντομο διάστημα η γνώριμη πλέον σιλουέτα τους φιγουράριζε σε όλους σχεδόν τους λιμένες του κόσμου. Ήταν η εποχή που βλέποντάς τα πρώτοι οι Έλληνες άνεργοι ναυτικοί να περνούν κάποια εξ αυτών σε ελληνικά χέρια, αντί Λίμπερτυ τα αποκάλεσαν ευλογημένα πλοία.



Libertyστο ναυπηγείο περί το 1943

4.10 ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Η Ελλάδα, το ΕΕΝ και το ΒΝ έπαιξαν σπουδαίους ρόλους κατά τον Β΄ ΠΠ, συμβάλλοντας ουσιαστικά στο μέτρο των δυνατοτήτων τους στο πλευρό των Συμμάχων και πληρώνοντας ακριβά με μεγάλες θυσίες αίματος και υλικών αγαθών. Το μοναδικό Ελληνικό Ναυπηγείο που ήταν κατάλληλο για κατασκευές πλοίων και είχε ιδρυθεί μεταξύ 1937 και 1939, βομβαρδίστηκε και καταστράφηκε τελείως από τους Συμμάχους κατά τον τελευταίο χρόνο που η Ελλάδα βρισκόταν υπό κατοχή, με αποτέλεσμα να μη είναι σε θέση μετά την απελευθέρωση να αναλάβει αναγκαίες κατασκευές καινούργιων πολεμικών και εμπορικών πλοίων. Το Ε.Ε.Ν. πλήρωσε ακριβά το αντίτιμο της Ελευθερίας, της Τιμής και της Δόξας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΤΟ Ε.Ε.Ν. ΣΗΜΕΡΑ **ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΕΣ**

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Αν και η Ελλάδα δε χρειάστηκε την πολεμική συμβολή του εμπορικού στόλου από το 1945 έως σήμερα, από τη μελέτη της ιστορίας, αλλά και της διεθνούς πολιτικής, είναι ευκόλως εννοούμενο πως το Ε.Ε.Ν. πρέπει να βρίσκεται πάντα σε κατάσταση ετοιμότητας για πιθανή χρήση του σε κάποιον επικείμενο πόλεμο. Λόγω της φύσης αυτών των πληροφοριών, γίνεται άμεσα αντιληπτός ο λόγος που οι λεπτομέρειες αυτές θεωρούνται απόρρητες.

5.2 ΘΗΤΕΙΑ

Σύμφωνα με τον Νόμο, αλλά και το ελληνικό Σύνταγμα, κάθε άρρεν Έλληνας Πολίτης έχει το δικαίωμα και την υποχρέωση να μεριμνά για την ασφάλεια της χώρας. Η εκπαίδευση επ'αυτού γίνεται το πρώτο διάστημα της θητείας, ανάλογα τον Κλάδο και το Όπλο, Σώμα ή Υπηρεσία που υπηρετεί ο κληρωτός. Πιο συγκεκριμένα, η Θητεία για τους κατέχοντες δίπλωμα Πλοιάρχου Ε.Ν. γίνεται αυτεπάγγελα στο Πολεμικό Ναυτικό, με την ειδικότητα του Μαχίμου Σημαιοφόρου Εφέδρου Αξιωματικού (Σ.Ε.Α.).

Η θητεία είναι διάρκειας 17 μηνών και πραγματοποιείται σε πλοία επιφανείας του Στόλου, αφού προηγηθεί βασική εκπαίδευση και Ορκωμοσία. Αμέσως μετά την άδεια ορκωμοσίας, οι υποψήφιοι Σ.Ε.Α. παρουσιάζονται στο Κέντρο Εκπαίδευσης Παλάσκας (Κ.Ε.ΠΑΛ.) ώστε να φοιτήσουν στο Σχολείο Επίκουρων Αξιωματικών (Μάχιμων) (Σ.Ε.Α./Μ) το οποίο διαρκεί περίπου σαράντα (40) ημέρες. Οι επιτυχόντες Σ.Ε.Α./Μ δίνουν κατάλληλο όρκο και πλέον ονομάζονται Επίκουροι Σημαιοφόροι (Μάχιμοι).

Οι απολυθέντες από τη Θητεία τους Πλοίαρχοι Ε.Ν. ονομάζονται Σημαιοφόροι, και με το πέρασμα του χρόνου, ο βαθμός εφεδρείας τους ανεβαίνει, θεωρητικά μέχρι το βαθμό του Πλοιάρχου Π.Ν., ανάλογα πάντα με τις ανάγκες του Πολεμικού Ναυτικού, κατά την κρίση των ιθυνόντων.

Επίσης, θητεία Σ.Ε.Α. ως Κυβερνήτη Ρυμουλκού (Ρ/Κ), προσμετρείται ολόκληρη στο Ναυτικό Φυλλάδιο, ενώ θητεία ως απλού Αξιωματικού προσμετρείται ως μισή του πραγματικού χρόνου. Αύτη η υπηρεσία είναι προαγωγήσιμη για το Εμπορικό Ναυτικό.

5.3 ΕΠΙΣΤΡΑΤΕΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΤΑΞΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εν καιρώ πολέμου, το κράτος, προκειμένου να ικανοποιήσει τις αυξημένες ανάγκες του Πολεμικού Ναυτικού, μπορεί να επιστράτευση ναυτικούς, με βαθμό ανάλογα τον χρόνο απόλυσης του από το Πολεμικό Ναυτικό.

Για τον ίδιο λόγο, της ικανοποίησης των πολεμικών αναγκών, το κράτος δύναται να επιτάξει εμπορικά πλοία, προς μεταφορά καυσίμων, εμπύχου υλικού, πολεμικού υλικού, πολεμοφοδίων, στρατιωτικών οχημάτων και λοιπά.

Κατά την επίταξη, το κράτος δεν υποχρεούται να αποζημιώσει άμεσα την ζημιωμένη διαχειρίστρια εταιρεία, η οποία όμως υποχρεούται να συνεργαστεί με το κράτος, προς επίτευξη της ανακούφισης από τις πολεμικές φροντίδες.

5.4 ΦΑΚΕΛΟΣ T ΚΑΙ CD NATO

Σε κάθε υπό ελληνική Σημαία πλοίο βρίσκονται δύο άκρως απόρρητα αρχεία, ο Φάκελος T και το CD NATO. Αυτά τα δύο αρχεία ορίζουν ακριβώς το τι πρέπει να κάνει το πλοίο, αν έρθει εντολή από το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, διά μέσω Υπουργείου Ναυτιλίας.

Αυτά τα δύο αρχεία παραδίδονται στον πρώτο Πλοίαρχο του πλοίου σφραγισμένα από τον πρώτο Έλληνα λιμενάρχη ή Ναυτιλιακό Ακόλουθο. Όταν ο Πλοίαρχος απολυθεί από του πλοίου, τα παραδίδει σφραγισμένα στον αντικαταστάτη του με επίσημο έγγραφο παράδοσης-παραλαβής. Αν το πλοίο πουληθεί ή αλλάξει Σημαία ή καταστραφεί, τα αρχεία αυτά πρέπει να παραδοθούν από τον Πλοίαρχο στο πρώτο λιμεναρχείο, αν αυτό γίνει εντός Ελλάδος, ή στον πιο κοντινό Ναυτιλιακό Ακόλουθο, αν είναι στο εξωτερικό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ: ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Οι Έλληνες, ως θαλασσόβιος λαός ταυτιστήκαμε με τη θάλασσα από τις απαρχές ακόμα της μακραίωνης ιστορίας μας, σε σημείο τέτοιο, που κάποτε ο Ναύαρχος Μιαούλης είπε αστεειεύομενος στον Ναύαρχο Νέλσων της βρετανικής αυτοκρατορίας πως "μπορεί η αφεντιά σας να έχει πολλά καράβια, αλλά οι ναυτικοί σας έχουν κόκκινο αίμα. Εμείς, είμαστε φτωχοί, με λίγα πλοία, αλλά το αίμα μας είναι γαλάζιο".

Από το σιτάρι και το πετρέλαιο, μέχρι τα όπλα και τις βόμβες, από τα λιμάνια φόρτωσης κι εκφόρτωσης έως τις μεταγγίσεις πετρελαίου σε πολεμικά πλοία και την τροφοδότηση τους με πολεμικό υλικό, από την μετακίνηση τουριστών στα νησιά της χώρας, έως την απόβαση στρατιωτών σε εμπόλεμες παραλίες, το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό πάντα είναι έτοιμο να υπηρετήσει την Πατρίδα, σε βαθμό μεγαλύτερο από τις προσδοκίες της.

Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό μας απέδειξε στους αιώνες πως, όντως, είναι ο τέταρτος κλάδος του Στρατού και πλέον έχει το δικαίωμα να χαρακτηρίζεται "ένδοξο".



Σύγχρονο φορτηγό πλοίο

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ

- Υποναύαρχου Ε. Καββαδία, Αρχηγού Στόλου 1939-42 και Υφυπουργού Αμύνης 1942-43 «Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΟΥ 1940 ΟΠΩΣ ΤΟΝ ΕΖΗΣΑ – ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΑΠΟ 2-3-35 ΕΩΣ 25-3-45», 1952
- Ναύαρχου Χ. Ντούνη "η ελληνική ναυτιλία κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο", Αθήνα 1991
- UK MINISTRY OF DEFENCE (NAVY), "GERMAN NAVAL HISTORY – THE U-BOAT WAR IN THE ATLANTIC 1939-45"
- Αντιναύαρχου Δ. Φωκά ΒΝ «ΕΚΘΕΣΙΣ ΔΡΑΣΕΩΣ ΒΝ 1940-44», 1957
- ROGER JORDAN, "THE PARTICULARS AND WARTIME FATES OF 6.000 SHIPS - THE WORLD'S MERCHANT FLEETS 1939" EDITION 1998

ΑΡΘΡΑ

- Άρθρο Αντιναύαρχου Λιμενικού Σώματος Χρήστου Ντούνη, στο περιοδικό του ΠΝ «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ», «Ο μεγάλος Σιωπηλός. Το Εμπορικό Ναυτικό στον Ελληνο-Ιταλικό Πόλεμο, Κατοχή και στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο», Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 19963
- Άρθρο Σπ. Αρμενιάκου στο περιοδικό του ΠΝ «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ», «Η συμβολή του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού στη Μάχη του Ατλαντικού και της Μεσογείου», Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 19994
- Έκθεση των Ελληνικών Θυσιών κατά τον Β' Π.Π. του Ελληνικού Υπουργείου Ανασυγκροτήσεως, 1945
- US NAVAL INSTITUTE MAGAZINE "NAVAL HISTORY", ARTICLE BY JEROME O'CONNOR, JUNE 2000

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΙ ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

- BLOGSPOT «ΠΕΡΙ ΑΛΛΟΣ», ΑΡΘΡΟ «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ, ΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ ΟΠΛΟ», Του Αντιναύαρχου (ε.α.) Ιωάννη Παλούμπη Π.Ν.
- BLOGSPOT «ΠΕΡΙ ΑΛΛΟΣ», ΑΡΘΡΟ «ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ», του Υποναύαρχου Ε. Βλάση Π.Ν. ε.α.
- BLOGSPOT ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΑΡΘΡΟ «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ»
- BLOGSPOT «ΑΡΧΑΙΩΝ ΤΟΠΟΣ», ΑΡΘΡΟ «Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟ 1821 ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ», του Κολοβού Γεωργίου