



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ & ΙΣΤΟΡΙΑΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ : «ΝΕΟΤΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ»

**«Η συμβολή της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας στην έκβαση του
Β' Παγκοσμίου Πολέμου»**

Εκπονητής: Τριάντος Δημήτριος

Α.Μ: 1116Μ029

Επιβλέπων Καθηγητής – Σύμβουλος σπουδών: Καλαφάτης Θανάσης

Καθηγητές μέλη τριμελούς: Θεοδοκάς Νίκος

Παπαγεωργίου Στέφανος

Αθήνα, Μάρτιος 2018

*Ως ελάχιστος φόρος τιμής, η εργασία αυτή, αφιερώνεται στους άγνωστους
ήρωες ναυτικούς του '40 που δε δίστασαν να θυσιάσουν τη ζωή τους για την
ελευθερία μας...*

«Τίποτ' αρχόντοι δεν φελά μονάχα το καράβι».

Αλέξανδρος Πάλλης

Η εργασία είναι προϊόν αποκλειστικά προσωπικής εργασίας και έχει γίνει σαφής αναφορά σε δουλειά τρίτων.

Πίνακας περιεχομένων

Εισαγωγή	7
Κεφάλαιο 1 – Η διαμορφωμένη κατάσταση στην εμπορική ναυτιλία στις αρχές της δεκαετίας του 1940	12
1.1 Διαμορφωμένες συνθήκες για την εμπορική ναυτιλία με το ξέσπασμα του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου	12
1.2 Η στρατηγική σημασία του ελέγχου των θαλάσσιων μεταφορών	14
1.3 Επίταξη του στόλου – χρονοναύλωση από την Αγγλία	16
Κεφάλαιο 2 – Οι Έλληνες ναυτικοί.....	18
2.1 Οι Έλληνες ναυτικοί απροετοίμαστοι απέναντι στους πολεμικούς κινδύνους.....	18
2.2 Η συμβολή των παραδοσιακά ναυτικών περιοχών της χώρας (περιπτώσεις Χίου - Οινουσσών, Σύμης και Κεφαλονιάς).....	20
2.3 Η έμμεση αλλά ουσιαστική υποστήριξη των χερσαίων ανταρτικών σωμάτων	25
2.4 Η οργανωμένη αντίσταση και η ριζοσπαστικοποίηση του ναυτεργατικού κινήματος	26
2.5 Η συμβολή των Ελλήνων ναυτικών	42
Κεφάλαιο 3 – Οι Έλληνες πλοιοκτήτες.....	44
3.1 Η στάση των εφοπλιστών.....	44
3.2 Η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία στην πρώτη γραμμή	46
3.3 Κανονιστικό πλαίσιο δραστηριοποίησης ελληνικής ναυτιλίας και υπηρεσίες προς την αγωνιζόμενη Χώρα.....	51
3.4 Πλεονεκτήματα και υπεροχή ελληνόκτητης ναυτιλίας	52
Κεφάλαιο 4 – Η φύση και οι κίνδυνοι του θαλάσσιου πολέμου	55
4.1 Υποβρυχιακός πόλεμος	55
4.2 Ο κίνδυνος των ναρκών – αθέατη απειλή	59
Κεφάλαιο 5 – Αποτελέσματα – Συνέπειες	61
5.1 Αποτύπωση με βάση αριθμούς	61
5.2 Απώλειες σε ανθρώπους και υλικό.....	62
5.3 Γερμανική κατοχή.....	63
5.4 Απώλειες λόγω της γερμανικής επίθεσης – επικρίσεις για μη εξασφάλιση μεταπολεμικών εγγυήσεων για λογαριασμό της πλοιοκτησίας, από τον βρετανικό παράγοντα.....	65
5.5 Η δημοσιονομική συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας για την εξόριστη κυβέρνηση.....	67
5.6 Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για το βορειοαφρικανικό μέτωπο	69
5.7 Συνέπειες του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου για την ελληνική ναυτιλία – η μεταπολεμική διαμορφωθείσα κατάσταση	72

5.8 Η εκ διαμέτρου αντίθετη αντιμετώπιση των Ελλήνων ναυτικών από την επίσημη πολιτεία σε σχέση με την αντίστοιχη των συναδέλφων τους Βρετανών	74
Συμπεράσματα	77
Βιβλιογραφία	78

Εισαγωγή

Βασική υπόθεση εργασίας αποτελεί η διερεύνηση της συμβολής της ελληνοκτητης εμπορικής ναυτιλίας στον αντιφασιστικό αγώνα κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, καθώς και του ενωτικού χαρακτήρα αυτού του αγώνα. Συγκεκριμένα, η παρούσα εργασία επιχειρεί να φωτίσει μία πτυχή του νικηφόρου αντιναζιστικού και αντιφασιστικού αγώνα που δεν έχει λάβει της ανάλογης προσοχής και δεν έχει τύχει της πρέπουσας μεταχείρισης και ανάδειξης της ιστορικής επιστήμης. Μέχρι σήμερα το αποτέλεσμα του πολέμου αποδίδεται σε στρατηγικούς σχεδιασμούς και ανδραγαθήματα που έλαβαν χώρα στα πεδία των μαχών, ενώ σπάνια παρουσιάζεται και σχεδόν ποτέ αποδίδεται η αιτιακή σχέση μεταξύ του ρόλου της ναυτιλίας και του έργου της, σε σχέση με το αποτέλεσμα των επιμέρους μαχών και συνολικά του πολέμου.

Χρέος κάθε νέου ερευνητή σε ανάλογη περίπτωση και εν προκειμένω του υπογράφοντος είναι μέσα από την μελέτη του να αναδείξει την προσφορά του απλού, ανώνυμου ναυτεργάτη που με κίνδυνο της ζωής του και προκειμένου να διασφαλίσει το μεροκάματό του δεν αρκέστηκε μόνο στην εκτέλεση της δουλείας του με τον καλύτερο τρόπο, αλλά προσέφερε ένα πραγματικό λειτούργημα στην πατρίδα και την ανθρωπότητα, άλλοτε ανεφοδιάζοντας τους πληγέντες από λιμό άμαχους πληθυσμούς και άλλοτε συνεισφέροντας στην τόσο ζωτική σημασία για την έκβαση των στρατιωτικών επιχειρήσεων εφοδιαστική αλυσίδα.

Στην εργασία αυτή, η αναφορά σε ελληνοκτητη και όχι ελληνική ναυτιλία μόνο τυχαία επιλογή δεν είναι. Ο λόγος είναι πως το διεθνοποιημένο περιβάλλον δράσης της ναυτιλίας και το παγκοσμιοποιημένο ανέκαθεν θεσμικό της πλαίσιο, επέτρεπε στους έλληνες πλοιοκτήτες να έχουν σε κάθε εποχή τα πλοία τους ανάλογα με τις

κύμαινες πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες σε διεθνή νηολόγια, υψώνοντας σημαίες ευκαιρίες, τελώντας υπό την διαχείριση εξωχώριων γραφείων και δηλώνοντας ως έδρα των ναυτιλιακών τους επιχειρήσεων φορολογικούς παραδείσους, αφήνοντας ένα μικρό μέρος του ναυτιλιακού κεφαλαίου υπό την άμεσο και γνήσια σχέση με το ελληνικό οικονομικό και φορολογικό σύστημα. Θέλοντας, επομένως, να μελετήσουμε τη στάση του έλληνα πλοιοκτήτη και του ελληνικού πλοίου κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, είμαστε υποχρεωμένοι να κάνουμε λόγο για ελληνόκτητη και όχι ελληνική ναυτιλία, ώστε να εξετάσουμε την ουσία του ζητήματος δίχως νομικούς, στατιστικούς, γεωγραφικούς και λοιπούς περιορισμούς.

Μία ακόμη απαραίτητη διευκρίνιση που πρέπει να γίνει από τον εκπονητή, είναι ότι παρά την ενασχόληση του με την ναυτιλία και την πλήρη γνώση των όρων πλοιοκτητής και εφοπλιστής, στην παρούσα εργασία, δεν επιχειρείται η διαφορετική χρήση τους, όπως ίσως επιβάλει η σύγχρονη εποχή. Έτσι, ενώ ο μεν πρώτος είναι ο ιδιοκτήτης και ο δεύτερος ο διαχειριστής, ο μάνατζερ, ο διοικητής, στην περίοδο που εξετάζουμε ήταν αδιανόητο την τέχνη του διοικείν να ασκήσει άλλος από τον ιδιοκτήτη, κάτοχο του κεφαλαίου και του πλοίου, συνεπώς οι δύο έννοιες για τη συγκεκριμένη περίοδο ταυτίζονται πλήρως.

Η προσέγγιση του ζητήματος συντελέστηκε βιβλιογραφικά και με την επεξεργασία αδημοσίευτων πρωτογενών πηγών από το Αρχείο του Εργατικού Κέντρου Πειραιά καθώς και η μελέτη πρωτογενών πηγών έντυπων εκδόσεων της εποχής όπως τα «Ναυτικά Χρονικά» που συμπληρώθηκαν φυσικά με τη μελέτη δευτερογενών πηγών και της απαραίτητης βιβλιογραφίας. Όπου κρίθηκε απαραίτητο γίνεται στατιστική επεξεργασία των αριθμητικών δεδομένων και γραφική τους απεικόνιση μέσω πινάκων και διαγραμμάτων.

Τα ερευνητικά ερωτήματα, συνοψίζονται στο ποιες ήταν οι διαμορφωμένες συνθήκες για τη ναυτιλία κατά την κήρυξη του μεγάλου αυτού πολέμου και πως μετεβλήθησαν αμέσως μετά. Επίσης, μελετάται ποια ήταν η στάση των Ελλήνων ναυτικών, των παραδοσιακών ναυτοτόπων, τι προστασίας και εκπαίδευσης έτυχαν τα πληρώματα, ποια τελικά η συμβολή τους και πως εκδηλώθηκε. Ακόμη, αντικείμενο έρευνας αποτελεί η στάση των ανθρώπων που κατείχαν το ναυτιλιακό κεφάλαιο και τι σήμαινε η εμπλοκή της ναυτιλίας στην πρώτη γραμμή του πολέμου. Εξετάζεται ακόμη, ποιο ήταν το κανονιστικό πλαίσιο της εποχής για τον κλάδο και που συνίστανται μέσα σε αυτό το επιχειρηματικό και επιχειρησιακό περιβάλλον οι συνθήκες εκείνες, που επέτρεψαν την υπεροχή του ελληνόκτητου πλοίου. Υπό μελέτη πρέπει να τεθούν το είδος και η φύση των απειλών στο ναυτιλιακό εργασιακό και συνάμα πολεμικό περιβάλλον. Ως προς τα αποτελέσματα και τις συνέπειες, εξετάζονται οι υλικές και βεβαίως οι έμψυχες απώλειες, οι συνέπειες της γερμανικής επίθεσης και κατοχής, οι επιπτώσεις για νικητές και ηττημένους από την επιχειρησιακή δράση της ναυτιλίας στο βορειοαφρικανικό μέτωπο. Επίσης, αναδεικνύεται η δημοσιονομική – οικονομική προσφορά της ναυτιλίας για την κάλυψη των αναγκών και των δαπανών της εξόριστης ελληνικής κυβέρνησης. Συνάμα, περιγράφεται η εικόνα της ναυτιλίας κατά τη λήξη του πολέμου, αναζητούνται εναλλακτικές προσεγγίσεις και ανάληψη δεσμεύσεων για επανόρθωση του κεφαλαίου στην προπολεμική του κατάσταση από τον βρετανικό παράγοντα.

Με βάση τα ερωτήματα αυτά και την προσπάθεια απάντησής τους, δομήθηκε η εργασία σε ανάλογους ερευνητικούς άξονες. Η μελέτη των αδημοσίευτων πρωτογενών πηγών, χρησιμοποιήθηκε ως υλικό τεκμηρίωσης των βασικών ερωτημάτων της έρευνας. Ενώ, το θεωρητικό πλαίσιο της εποχής περιγράφεται περιεκτικά με την ανάλυση του πολιτικού και συνδικαλιστικού πλαισίου, αφενός της

χώρας και αφετέρου του κλάδου, ώστε να ενταχθούν στο ιστορικό, κοινωνικό και πολιτικό πλαίσιο.

Η Μεσόγειος θάλασσα υπήρξε θέατρο σκληρών συγκρούσεων μεταξύ των αντιμαχόμενων δυνάμεων του άξονα και των συμμάχων. Η κυριαρχία της θάλασσας στην περιοχή αυτή αποδείχτηκε καθοριστική για τη μετακίνηση στρατευμάτων και εφοδίων για την κατάκτηση στόχων στρατηγικής σημασίας. Η επικράτηση των συμμαχικών δυνάμεων στη Μεσόγειο υπήρξε καθοριστική στην νικηφόρο έκβαση της μάχης της Ερήμου. Η οριστική συντριβή των δυνάμεων του Ρόμελ στο Ελ Αλαμείν υπήρξε σε μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα του ανεπαρκούς ανεφοδιασμού της γερμανικής πολεμικής μηχανής, στοιχίζοντας του την προέλαση προς την Αίγυπτο¹.

Ο εφοδιασμός της Αγγλίας και των συμμαχικών στρατευμάτων στην Ευρώπη αποτέλεσε κυρίαρχο μέλημα των συμμάχων. Ο Τσώρτσιλ χαρακτηριστικά αναφέρει «...για να συνεχίσουμε τον πόλεμο, για να μην πεθάνουμε, έπρεπε να διαφυλάξουμε την πλήρη κυριαρχία των θαλάσσιων οδών, να ελέγχουμε τις προσεγγίσεις και τις εισόδους των λιμανιών μας». Θανάσιμος κίνδυνος για τις συμμαχικές νηοπομπές υπήρξαν τα γερμανικά υποβρύχια τα οποία κατά το πρώτο τρίμηνο του 1941 καθελκύνονταν με ρυθμό 10 το μήνα και αργότερα έφτασαν τα 18 σε αντίστοιχο διάστημα. Η συνδρομή τους από αεροπορικές δυνάμεις που μπορούσαν όχι μόνο να ανιχνεύσουν αλλά και να πλήξουν καίρια τα πλωτά μέσα επέτεινε το μέγεθος του κινδύνου. Η κατάσταση αυτή και η αναγνώριση του ρόλου των πλοίων στην τελική έκβαση του πολέμου οδήγησε τον Τσώρτσιλ στην κήρυξη της «Μάχης του Ατλαντικού».

¹ Χαρλαύτη Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19^{ος} - 20^{ος} αιώνας*, σελ. 380, Νεφέλη 2001

Ο εκπονητής της συγκεκριμένης εργασίας αισθάνεται βαθιά την ανάγκη να ευχαριστήσει τον επιβλέποντα καθηγητή, κύριο Θανάση Καλαφάτη για τη συνεχή και επισταμένη καθοδήγησή του καθ' όλη την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Επίσης τα δύο ακόμη μέλη της τριμελούς επιτροπής, τον καθηγητή κύριο Στέφανο Παπαγεωργίου και τον καθηγητή κύριο Νίκο Θεοτοκά, για την όλη τους συμβολή στην πραγματοποίηση της συγκεκριμένης εργασίας.

Θερμές ευχαριστίες οφείλονται σε όλο το προσωπικό της Βιβλιοθήκης του Παντείου Πανεπιστημίου καθώς και στο αντίστοιχο του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, του Πανεπιστημίου Πειραιά, του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, των τμηματικών του βιβλιοθηκών της Γεωλογίας, Θεολογίας, Νομικής και Φιλοσοφικής. Επιπλέον ευχαριστίες οφείλονται στους ανθρώπους της Δημοτικής Βιβλιοθήκης του Δήμου Πύργου Ηλείας καθώς και στο ανθρώπινο δυναμικό του κληροδοτήματος της Κοργιαλένειου Βιβλιοθήκης στο Αργοστόλι Κεφαλονιάς. Επίσης, ένα μεγάλο ευχαριστώ στο προσωπικό του Εργατικού Κέντρου Πειραιά, για τις διευκολύνσεις που μου παρείχαν κατά τη μελέτη του αρχείου του. Ακόμη στους ανθρώπους του Επιμορφωτικού Κέντρου – Βιβλιοθήκη «Χαρίλαος Φλωράκης» καθώς και στο προσωπικό της βιβλιοθήκης της Βουλής των Ελλήνων στο παράρτημα του Καπνεργοστασίου.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ στη σύντροφο της ζωής μου Κωνσταντίνα Γιαννοπούλου που αποτέλεσε και αποτελεί πηγή έμπνευσης στις επιστημονικές μου αναζητήσεις και έρευμα στην επίπονη διαδικασία της δια βίου μάθησης.

Κεφάλαιο 1 – Η διαμορφωμένη κατάσταση στην εμπορική ναυτιλία στις αρχές της δεκαετίας του 1940

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται το πώς είχε διαμορφωθεί η κατάσταση στην εμπορική ναυτιλία κατά την έναρξη του Πολέμου. Υπογραμμίζεται η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την τελική του έκβαση, αλλά και επιμέρους πολεμικών σκηνικών όπως το ελληνο – ιταλικό μέτωπο. Ενώ, αναδεικνύεται ως σημαντική εξέλιξη της περιόδου, η επίταξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου και η χρονοναύλωσή του από την Αγγλία.

1.1 Διαμορφωμένες συνθήκες για την εμπορική ναυτιλία με το ξέσπασμα του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Η ισχύουσα πρακτική κατά την έναρξη του Πολέμου, σχετικά με την τύχη των εχθρικών εμπορικών πλοίων ορίζονταν με την παγιωμένη παγκόσμια ναυτική παράδοση τριών και περισσότερων αιώνων. Συγκεκριμένα, προβλέπονταν πως ένα εμπορικό πλοίο θα μπορούσε να αιχμαλωτιστεί από ένα αντίπαλο πολεμικό σκάφος, να οδηγηθεί σε αγκυροβόλιο και το πλήρωμά του να τύχει δίκαιης δίκης από ειδικό ναυτοδικείο, που θα καθόριζε μεταξύ άλλων και την τύχη του ίδιου του πλοίου και του φορτίου του. Ανάλογα ορίζονταν και η διαδικασία νηοψίας ουδέτερου εμπορικού πλοίου, η έρευνα για λαθρεμπόριο και η κατάσχεσή του με βάση τις ισχύουσες διατάξεις από το ναυτοδικείο.

Διεθνής πρακτική και πολεμική συνήθεια μέχρι τότε αποτελούσε και η διάσωση του πλοίου από την καταστροφή, μετά τη σύλληψη του πλοίου και με την προϋπόθεση πως δεν επεδείκνυε αντίσταση. Από τις πρώτες ημέρες του πολέμου και συγκεκριμένα την 3^η Σεπτεμβρίου 1939, οι Γερμανοί φανέρωσαν τις προθέσεις τους τορπιλίζοντας το επιβατηγό πλοίο “S/S Athenia”. Ταυτόχρονα ο σχηματισμός

συμμαχικών νηοπομπών από εμπορικά πλοία έδιδε το πρόσχημα στους Ναζί να θεωρήσουν την ενέργειά τους, πράξη αντίστασης και να επιδιώξουν την άμεση βύθισή τους δίχως προειδοποίηση².

Η κατάσταση που είχε διαμορφωθεί για την ελληνική ναυτιλία στην αυγή της δεκαετίας του 1940 περιγράφεται αποκαλυπτικά από το εκδοτικό σημείωμα των ναυτικών χρονικών του τεύχους της 15^{ης} Φεβρουαρίου του 1940. Έτσι παρά το γεγονός ότι είχε επιβληθεί απαγόρευση μεταβίβασης πλοίων σε αλλοδαπούς, είχαν αρχίσει να διαφαίνονται κερδοσκοπικές τάσεις στην αγορά πλοίων που ανέβαζαν συνεχώς την αξία τους. Η κατάσταση μάλιστα επιτείνονταν λόγω της περιορισμένης προσφοράς και της διαρκώς αυξανόμενης ζήτησης.

Κατά συνέπεια, οι ευκαιρίες που ανοίγονταν για τους Έλληνες εφοπλιστές προσέφεραν την επιλογή αφενός να πουλήσουν υπερήλικα πλοία εντελώς ακατάλληλα για πλεύση που υπό διαφορετικές οικονομικές και πολιτικές συνθήκες θα οδηγούνταν στα διαλυτήρια, σε ιδιαίτερα υψηλή τιμή στην αγορά πλοίων. Αφετέρου μπορούσαν να επιλέξουν την αγορά όσο το δυνατόν περισσότερων σκαφών προκειμένου να εκμεταλλευτούν τα ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα ναύλων. Ωστόσο αναγνωρίζονταν η παντελής έλλειψη οργάνωσης τόσο σε επίπεδο κλάδου όσο και από τη μεριά του επίσημου κράτους που άπτονταν και σε θέματα στελέχωσης των πλοίων καθώς και επιμόρφωσης και επαγγελματικής κατάρτισης αξιωματικών και πληρωμάτων. Μάλιστα ήταν διάχυτη η πεποίθηση ότι ακόμη και από το συντάκτη

² Lord Russel of Liverpool, μτφ. Δημητροπούλου Γ., επιμέλεια Σταυρόπουλος Δ. – Κοκκορόγιαννης Κ., *Η μάστιγα του ναζισμού – Τα εγκλήματα πολέμου του Γ'Ράιχ 1939 – 1945*, σελ. 95 – 97, εκδόσεις Ιωλκός, ελληνική έκδοση, Αθήνα 2007

του άρθρου πως η κατάρτιση των ναυτικών αφορούσε μόνο τα τεχνολογικά εξελιγμένα πλοία και όχι τα αντίστοιχα σκάφη πεπαλαιωμένης τεχνολογίας³.

1.2 Η στρατηγική σημασία του ελέγχου των θαλάσσιων μεταφορών

Εξετάζοντας τις θέσεις του ναυάρχου Ράιντερ από την αρχή ακόμη του πολέμου διαπιστώνεται η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών και του ελέγχου των θαλάσσιων δρόμων. Αναλυτικότερα σε γράμμα του στις 13 Φεβρουαρίου 1940 προς τον Χίτλερ τάσσεται υπέρ της κατάληψης της Μεσογείου ως μόνη επιλογή για την επιτυχή έκβαση των πολεμικών επιχειρήσεων υπέρ των ναζιστικών στρατευμάτων. Μεταξύ άλλων υποστήριζε ότι με τον έλεγχο της Μεσογείου άνοιγε ο δρόμος για τον ελεγχόμενο από τους Βρετανούς, Ινδικό Ωκεανό και τις εκεί αποικίες τους, θα παρέχονταν η πρόσβαση προς τα πετρέλαια της Μοσούλης, θα αποφεύγονταν η περιπέτεια για τους Γερμανούς του Ρωσικού Μετώπου, θα στέλνονταν ισχυρό μήνυμα στην αμφιταλαντευόμενη Τουρκία και τον αμέτοχο αραβικό κόσμο, θα ενοποιούνταν ο εναέριος και θαλάσσιος χώρος με τον έτερο σύνεταίρο του άξονα, την Ιαπωνία.

Ένα χρόνο αργότερα, την 20^η Φεβρουαρίου 1941, ο αρχινάυαρχος Ράιντερ επανέρχεται σε σύσκεψη αναγνωρίζοντας πως η κατάληψη του Σουέζ, της Αιγύπτου και γενικότερα της Βορείου Αφρικής απαιτεί μεγάλη υποστήριξη από άποψη εφοδιασμού, προσβλέποντας σε μεγάλη υποστήριξη από τον ιταλικό στόλο⁴. Ωστόσο οι ιταλικές αποτυχίες στο θαλάσσιο πεδίο αποθάρρυναν τον δικτάτορα φασίστα Φράνκο να εμπλέξει την Ισπανία στο πλευρό του Άξονα. Σε ραδιοφωνικό μήνυμά

³ Κοτάκης, Δ. *Ναυτικά Χρονικά*. Δεκαπενθήμερος εμποροναυτική επιθεώρησης. «Προ του διλήμματος». Έτος Ι. Αριθ. 220. Σελ 1-2. Πειραιάς 15 Φεβρουαρίου 1940

⁴ Ζολώτας Α., *Η Μεσόγειος κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (1939 – 1945) – Η συμβολή της Ελλάδος προς αποτροπή της καταλήψεως της Μεσογείου υπό της Γερμανίας*, σελ. 40 – 44, Ερωδιός, Θεσσαλονίκη, 2004

του, ο Βρετανός Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Philip Noel – Baker με αφορμή την επέτειο της 28^{ης} Οκτωβρίου στο μέσο του πολέμου το 1942 αναγνωρίζει τη συμβολή των Ελλήνων ως εξής: «...*Το έργο της άμυνάς μας στην Αίγυπτο θα γινόταν πολύ δυσκολότερο. Η Συρία, το Ιράκ και η Κύπρος θα κατελαμβάνοντο από τον Άξονα. Η Τουρκία θα εκκυλούτο. Οι πετρελαιοπηγές της Εγγύς Ανατολής θα ήσαν στη διάθεσί του. Η οπίσθια θύρα του Καυκάσου θα ηνοιγότο γι' αυτόν. Δεν δυσκολευόμεθα να πιστέψουμε ότι θα έχανε ολόκληρη την Μέση Ανατολή και ίσως και αυτόν τον πόλεμο... Εάν το Στάλινγκραντ και ο Καύκασος κρατούν σήμερα, αυτό δεν είναι άσχετο με την ελληνικήν αντίσταση από την οποία επωφελούμεθα έτσι και ύστερα από την πάροδο δύο ολόκληρων ετών...»⁵.*

Η σημασία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας για τη θετική έκβαση του Β' Παγκοσμίου Πολέμου για τη χώρα, φαίνεται από την ευχετήρια επιστολή που απεύθυνε με την ευκαιρία του νέου έτους, το 1940, ο υφυπουργός ναυτιλίας Αμβρόσιος Τζίφος. Διαπιστώνει καταρχήν ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι στον κλάδο συναισθάνονται την ευθύνη τους και έχουν παραμερίσει τις όποιες διαφωνίες τους. Από τη μεριά της επίσημης πολιτείας και ως προσωπικό του επίτευγμα προβάλλει την υπογραφή συλλογικής σύμβασης με την οποία πίστευε πως επιτυγχάνονταν η εργασιακή ειρήνη επί των πλοίων. Ολοκληρώνει το μήνυμά του με την διαπίστωση ότι η εμπορική ναυτιλία δεν είμαι μία οποιαδήποτε επιχείρηση και ούτε μπορεί να θεωρηθεί ιδιωτική υπόθεση. Αυτό μια και έχει προκύψει πλέον ο πόλεμος ο οποίος την κατέστησε υπόθεση εθνική και υψίστης σημασίας⁶.

⁵ Ζολώτας Α., *Η Μεσόγειος κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (1939 – 1945) – Η συμβολή της Ελλάδος προς αποτροπή της καταλήψεως της Μεσογείου υπό της Γερμανίας*, σελ. 97 -100, Ερωδιδός, Θεσσαλονίκη, 2004

⁶ Τζίφος, Α. *Ναυτικά Χρονικά*. Δεκαπενθήμερος εμποροναυτική επιθεώρησης. «*Επί τω νέω έτει: Αι ευχαί του κ. Τζίφου*». Έτος 1. Αριθ. 220. Σελ 2. Πειραιάς 15 Φεβρουαρίου 1940

1.3 Επίταξη του στόλου – χρονοναύλωση από την Αγγλία

Αμέσως μετά την έναρξη των εχθροπραξιών, η Βρετανία ακολούθησε πρώτη την πολιτική της επιτάξεως του εθνικού της στόλου, καταβάλλοντας προσπάθεια ναύλωσης όλων των πλοίων των ουδετέρων κρατών. Ο Βρετανός πρεσβευτής στην Αθήνα με έγγραφό του στο δικτάτορα Ιωάννη Μεταξά αιτήθηκε την «συμπαράστασή του» προκειμένου να δεχθούν οι Έλληνες εφοπλιστές τη χρονοναύλωση των ωκεανοπόρων πλοίων τους για όλη τη διάρκεια των πολεμικών συγκρούσεων. Ο Μεταξάς απέστειλε στο Λονδίνο τον υφυπουργό Ναυτιλίας Αμβρόσιο Τζίφο και εξομάλυνε τη διαπραγμάτευση προς όφελος κυρίως της βρετανικής πλευράς. Η επακόλουθη της εμπλοκής της χώρας μας στον πόλεμο τον Οκτώβριο του 1940, αγγλοελληνική συμφωνία επισημοποίησε την προς όφελος των Συμμάχων χρονοναύλωση ολόκληρου του εμπορικού στόλου. Έτσι οι συμμαχικές δυνάμεις είχαν πλέον στη διάθεσή τους το δίκαια και επονομαζόμενο και «Τέταρτο Όπλο» λόγω της καθοριστικής σημασίας και συμβολής του στην έκβαση του πολέμου⁷. Η στάση της Ελλάδας έναντι των βρετανικών και συμμαχικών απαιτήσεων για το ρόλο της αναφορικά με την παροχή ναυτιλιακών διεκδικήσεων θα πρέπει να αναζητηθεί στους συσχετισμούς που διαμορφώνονταν λίγο πριν το ξέσπασμα του Πολέμου. Συγκεκριμένα, ο κόσμος των μεγάλων συνασπισμών διαλύονταν και τα έθνη αναθεωρούσαν την εξωτερική τους πολιτική. Η χώρα μάταια αναζητούσε την αναθέρμανση της συμμαχικής σχέσεως με την Αγγλία και τη Γαλλία. Η Αγγλία προσέγγιζε τις διμερείς της σχέσεις με τη γνωστή ελεύθερη από δεσμεύσεις ευέλικτη εξωτερική της πολιτική. Η Γαλλία απέδιδε πρωτεύουσα σημασία στη Γιουγκοσλαβία καθιστώντας τη προπύργιό της στα βαλκάνια έναντι της αυξανόμενης ιταλικής επιρροής. Η Ελλάδα εκ των πραγμάτων είχε δευτερεύοντα ρόλο που επιτείνονταν από

⁷ Μιχαλόπουλος Δ., *Η εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο πέρασμα των αιώνων* σελ. 51, Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας, Πειραιάς 2014

την αδυναμία συνεννόησης των χωρών σε βαλκανικό επίπεδο. Έτσι η χώρα προσπαθούσε να βγει από τη διεθνή απομόνωση και να αναζητήσει συμμάχους απέναντι στην κλιμακούμενη ιταλική επιθετικότητα⁸.

⁸ Βερέμης Θ., *Ελλάδα – Ευρώπη – Από τον Πρώτο Πόλεμο ως τον Ψυχρό Πόλεμο*, σελ. 83, Πλέθρον

Κεφάλαιο 2 – Οι Έλληνες ναυτικοί

Στο δεύτερο κεφάλαιο, εξετάζονται επιμέρους θέματα που άπτονται των Ελλήνων ναυτικών, και ειδικότερα της πλημμελούς έως ανύπαρκτης εκπαίδευσης που έτυχαν. Επίσης, η συμβολή παραδοσιακών ναυτοτόπων, των απλών ανθρώπων και λαϊκών στρωμάτων τους, που όταν δεν βρίσκονταν σε μάρκο μάχονταν τον κατακτητή από διαφορετικά μετερίζια και υποφέροντας τις ανάλογες κάθε φορά συνέπειες της αντιστασιακής δράσης τους. Η επιλογή των συγκεκριμένων περιοχών, έγινε με τα κριτήρια της πλούσιας ναυτικής και ναυτιλιακής τους παράδοσης, και επιλέχθηκαν με γνώμονα τη γεωγραφική τους διασπορά: Ιόνιο Πέλαγος, Βόρειο Αιγαίο, Νότιο Αιγαίο – Δωδεκάνησα. Επίσης, εξετάζεται στο κεφάλαιο αυτό, κατά πόσο ο ένοπλος αντάρτικος αγώνας του βουνού, συνέβαλε στην επιτυχή λειτουργία και δράση της εμπορικής ναυτιλίας. Καθώς, και αναδεικνύεται, η ριζοσπαστικοποίηση του ναυτεργατικού κινήματος, η ταξική του αφύπνιση, οι αγώνες και οι μορφές δράσεις που ανέλαβε για την επίτευξη των εργασιακών δικαιωμάτων και την ολοκλήρωση των κοινωνικών του κεκτημένων, πρωτίστως όμως ενάντια στους κατακτητές και τη ναζιστική απειλή. Εύλογα το κεφάλαιο αυτό, συνοψίζει τη συνεισφορά των Ελλήνων ναυτικών.

2.1 Οι Έλληνες ναυτικοί απροετοίμαστοι απέναντι στους πολεμικούς κινδύνους

Μετά τη συνθηκολόγηση της Γαλλίας, οι Γάλλοι επέλεξαν την καταστροφή του στόλου τους για να μην περιέλθει στην κατοχή των Γερμανών. Έτσι οι Σύμμαχοι είχαν μεγαλύτερη ανάγκη από ποτέ τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο. Τα πολεμικά πλοία των Συμμάχων με έδρα την Αλεξάνδρεια προσπαθούσαν να προστατέψουν τις νηοπομπές, οι κίνδυνοι ωστόσο ήταν πολλοί και προέρχονταν από την αεροπορία και τα υποβρύχια του άξονα καθώς και από τις ποντισμένες νάρκες. Είναι

χαρακτηριστικό ότι το ποσοστό διάσωσης των πλοίων μιας νηοπομπής προσέγγιζε μόλις το 10%. Παράλληλα με τον ελληνικό πολεμικό στόλο που μάχονταν στη Μεσόγειο ο αντίστοιχος εμπορικός έδινε τη «μάχη του Ατλαντικού», με τον ανεφοδιασμό της Αγγλίας και των συμμαχικών στρατευμάτων στην Ευρώπη από την Αμερική να αποτελεί κύριο μέλημα της συμμαχικής στρατηγικής. Ο Ουίνστον Τσώρτσιλ γράφει σχετικά: «...μπορούσαμε να κερδίσουμε ή να χάσουμε μάχες, ή να επιτύχουμε ή όχι στις επιχειρήσεις μας, να κατακτήσουμε εδάφη ή να τα εγκαταλείψουμε. Αλλά απλώς για να συνεχίσουμε τον πόλεμο, για να μην πεθάνουμε, έπρεπε να διαφυλάξουμε την πλήρη κυριαρχία των θαλάσσιων οδών, να ελέγχουμε τις προσεγγίσεις και τις εισόδους των λιμανιών μας»⁹. Σε αντίθεση με τις περισσότερες ναυτιλιακές χώρες η Ελλάδα δεν είχε μεριμνήσει για την εκπαίδευση των πληρωμάτων σε συνθήκες πολέμου και ειδικά εναντίον του υποβρυχιακού πολέμου. Αρκέστηκε μόνο να παροτρύνει τους πλοιάρχους να συμμορφώνονται με τις οδηγίες που θα τους δίνονταν από την Αρχή κάθε χώρας¹⁰.

Ο εφοπλιστής Κουλουκουντής περιγράφει τους αυξημένους θαλάσσιους κινδύνους λόγω του πολέμου που αυξάνουν δραματικά τις πιθανότητες ενός θαλάσσιου ατυχήματος αναφέροντας ενδεικτικά τις συνθήκες ναυσιπλοΐας, τα ταξίδια των πλοίων δίχως φώτα, την έλλειψη φάρων, σημαντήρων, το συνωστισμό των πλοίων στα λιμάνια ελέγχου και το σχηματισμό νηοπομπών¹¹.

⁹ Θεοτοκάς Γ. – Χαρλαύτη Τ., *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, σελ. 56 – 58, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2007

¹⁰ Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, *Οδηγία προς τους πλοιάρχους των εμπορικών πλοίων*, 1939

¹¹ Κουλουκουντής, Μ. *Ναυτικά Χρονικά*. Δεκαπενθήμερος εμποροναυτική επιθεώρησης. «Υπό την πολεμικήν αναταραχήν: Αι εφοπλιστικάί κατευθύνσεις». Έτος Ι. Αριθ. 220. Σελ 3-4. Πειραιάς 15 Φεβρουαρίου 1940

2.2 Η συμβολή των παραδοσιακά ναυτικών περιοχών της χώρας

(περιπτώσεις Χίου - Οινουσσών, Σύμης και Κεφαλονιάς)

Μεγάλη υπήρξε η συμβολή της νήσου Χίου και της ναυτιλίας της η οποία πλήρωσε τεράστιο τίμημα. Από τα 109 χιώτικης πλοιοκτησίας πλωτά μέσα απωλέσθησαν κατά τις διάφορες εχθροπραξίες τα 91. *«Με ιδιαιτέραν λύσαν επετίθεντο εναντίον εμπορικών σκαφών, τα οποία ευρίσκοντο εις την υπηρεσίαν των Συμμάχων και τα εβύθιζον αύτανδρα. Επέπιπτον απ' αυτών και όταν ακόμη εταξίδευον κατά νηοπομπές υπό την προστασίαν πολεμικών σκαφών και τα ετορπίλιζαν»*¹². Γεγονός όμως που σε καμία στιγμή του πολέμου δεν πτόησε το υψηλό φρόνημα και ηθικό των Χιωτών ναυτικών που επεδείκνυαν αυταπάρνηση και ηρωισμό κατά την τέλεση του καθήκοντός τους. Ωστόσο τα μεγάλα χιώτικα ναυτιλιακά κέντρα του Βροντάδου, των Καρδάμυλων και των Οινουσσών δεν κατάφεραν να ανακάμψουν ποτέ και να αποκτήσουν την πρότερη αίγλη¹³. Βαρύ ήταν το τίμημα και για τα Καρδάμυλα. Ο ιστορικός ναυτότοπος έχασε τα 2/3 σχεδόν της δύναμής του σε πλοία αφού από τα 47 πλοία που ανήκαν σε καρδαμυλίτικη πλοιοκτησία κατά το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου τα 30 χάθηκαν συμπαρασύροντας μαζί τους 90 γηγενείς ναυτικούς. Στις απώλειες αυτές πρέπει να συνυπολογιστούν 32 συντοπίτες τους που χάθηκαν υπηρετώντας τον αντιστασιακό αγώνα μέσα από τα καΐκια¹⁴.

Καθ' όλη τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου τα οινουσιώτικα πλοία βρέθηκαν αντιμέτωπα με τα γερμανικά υποβρύχια και υπέστησαν τρομερές απώλειες σε ζωές και υλικό κεφάλαιο, ως συνέπεια των τορπιλισμών. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του βληθέντος από εχθρικό υποβρύχιο караβιού «Λεωνίδα» πλοιοκτησίας Χατζηπατέρα. Μετά τη βύθιση του σκάφους ο Πλοίαρχος του Ηλίας Μ.

¹² Λαϊμός Α., *Η εμπορική ναυτιλία της Χίου*, σελ. 368 – 384, Αθήνα 1963

¹³ Ανδρεάδης Σ., *Η Ναυτιλία των Ελλήνων - Ελληνικόν Ναυτιλιακόν Συνέδριον*, σελ. 85, Αθήνα 1964)

¹⁴ Μαδιάς Μ., *Για να μην τα πάρει το ποτάμι – Καρδάμυλα, Ελ Αλαμείν – Αντιτορπιλικά «Κρήτη» - «Βασίλισσα Όλγα» - Δεκεμβριανά*, σελ. 147 – 169, Αθήνα 1998

Χαλκιάς αιχμαλωτίστηκε από τους Γερμανούς ναύτες και οδηγήθηκε σε στρατόπεδο συγκέντρωσης όπου και παρέμεινε μέχρι και τη συνθηκολόγηση της ναζιστικής Γερμανίας και τη λήξη του πολέμου¹⁵. Ο Ανδρέας Λαιμός αναφέρει για τον απaráμιλλο ηρωισμό που επέδειξαν τα οινουσιώτικα πληρώματα κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου: *«Κατά δε την περίοδο του πολέμου υπηρέτησαν οι Αινουσιώτες πλοίαρχοι και ναυτεργάτες με αξιοθαύμαστον ηρωισμόν και πολλοί τούτων εγένοντο θύματα των τορπιλλισμών και έπεσαν δοξασμένοι εις το καθήκον»*¹⁶.

Κατά την περίοδο του πολέμου η Σύμη βομβαρδίστηκε επανειλημμένα τόσο από τους Γερμανούς όσο και από τους Συμμάχους. Οι βομβαρδισμοί πλοίων, σπιτιών, λιμανιών ερείπωσαν το νησί και μείωσαν κατά το 1/3 τον σπάνια αρχιτεκτονικής ομορφιάς οικοδομικό πλούτο. Η μετανάστευση των κατοίκων προς τις Η.Π.Α. που ήδη έχει αρχίσει τριάντα χρόνια νωρίτερα χαρακτηρίζεται από νέα κύματα, ενώ μετά την αποχώρηση των Γερμανών αρχικά και των Εγγλέζων στη συνέχεια, η ανεπίσημη ένωση της με την Ελλάδα την 31 - 3 - 1947, τη βρίσκει με κατεστραμμένες υποδομές ύδρευσης, ανεπαρκέστατο δίκτυο ηλεκτροφωτισμού και παροχής ενέργειας, με κατεστραμμένο οδικό δίκτυο και ανύπαρκτο αμαξωτό δρόμο που καθιστούσε αδύνατη την χερσαία εσωτερική επικοινωνία. Σε όλα αυτά να σημειωθεί και ο ιδιαίτερα υψηλός δείκτης θνησιμότητας των κατοίκων με επιπτώσεις στην φυσική εξέλιξη του πληθυσμού¹⁷.

Αντίστοιχα στον άλλο μεγάλο ναυτότοπο ης Ελλάδος, των Ιονίων νήσων, την Κεφαλονιά, η έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου τη βρήκε να κατέχει το ¼ της χωρητικότητας των ελληνόκτητων πλοίων σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατίθενται από τον Ν. Γ. Πινιατώρο.

¹⁵ Λαιμός Α., *Το χρονικό των Οινουσσών*, σελ. 228, Αθήναι, 1961

¹⁶ Λαιμός Α., *Το χρονικό των Οινουσσών*, σελ. 244, Αθήναι, 1961

¹⁷ Φιλεκπαιδευτική Εταιρεία Σύμης, *Περιφερειακή ανάπτυξη και εκπαίδευση*, σελ. 80 - 81, Σύμη 1989

Στο χώρο της κεφαλλονίτικης ακτοπλοΐας χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των αδελφών Αντώνιου και Αλέξανδρου Γιαννουλάτου, πλοιοκτητών των «Ελληνικών και Μεσογειακών γραμμών», που δραστηριοποιούνταν στο χώρο από το 1905. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο το γεγονός ότι είχαν επεκτείνει το ακτοπλοϊκό τους έργο παραμονές του πολέμου όχι μόνο στα μεγάλα εμπορικά και ναυτιλιακά κέντρα της χώρας όπως ήταν ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη και ο Βόλος αλλά και στα αντίστοιχα μεγάλα κέντρα της Μέσης Ανατολής. Η κήρυξη του πολέμου έφερε την εταιρία αντιμέτωπη με την επίταξη και τη βύθιση των πλοίων της. Από το σύνολο των πλοίων της διασώθηκε μόλις ένα, το ατμόπλοιο «Κορινθία», το οποίο ωστόσο απεδείχθη ικανό για την αναβίωση της ακτοπλοϊκής της δραστηριότητας στην Ανατολική και Δυτική Μεσόγειο¹⁸.

Συγκεκριμένα τα κεφαλλονίτικα καράβια στον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο σύμφωνα με τον Ν. Γ. Πινιατώρο έχουν ως εξής:

Πίνακας 1

Όνομα Πλοίου	Χωρητικότητα (σε κ.ο.χ.)	Όνομα Πλοίου	Χωρητικότητα (σε κ.ο.χ.)
Άγιος Γεώργιος	3883	Μάκης	3546
Άγιος Μάρκος	4514	Μαξ Βολβ	6694
Αιγαίον	5285	Μαραθών	7926
Αίνος	3554	Μαρία Σταθάτου	6603
Ανδρέας	6276	Μαρία Υ.	3836
Άννα	5173	Μεμάς	4459
Άννα Σταθάτου	5685	Μεμάς	1735
Βασίλειος Δεστούνης	3299	Μέντωρ	3050

¹⁸ Πινιατώρος, Ν., *Μηνιαία εικονογραφημένη επιθεώρησις ΗΩΣ*, Τεύχη 58 – 60, σελ. 173, 1962

Γερ. Βεργωτής	6343	Νεμέα	5101
Γεώργ. Ποταμιάνος	4044	Μαριόρα	5154
Δαμασκηνή	1136	Νήριτος	3854
Διον. Σταθάτος	5168	Ν. Δ. Λ.	5486
Εδαναήρις	2113	Νικόλαος	4540
Ελένη	5615	Νύμφη	4504
Ελ. Σταθάτου	5625	Οδυσσεύς	4577
Ελ. Μαζαράκη	3583	Παναγής	5187
Ελ. Ξύτη	2486	Περσεύς	5172
Ελ. Ντρέτη	2052	Πιπίνα	2709
Έλλη	1198	Πολύκτωρ	4077
Έλλη	3885	Ρόκκος	6429
Σγουρός	4769	Ρόκκος Βεργωτής	5637
Ιθακός	3916	Σπάρτη	1202
Ικάριον	4013	Σπύρος	6629
Καθαριώτοσσα	1877	Τάναις	1545
Καλιψώ Βεργωτή	5686	Τάσης	4706
Κάστορ	5497	Τηλέμαχος	3658
Κάτε	5197	Χάφη	4641
Κεραμιές	5085	Χρ. Μαρκέτος	5209
Κολχίς	2214	Αστήρ	722
Μαιωτής	1709	Δώρα	1781

Πηγή: Ηώς¹⁹

¹⁹ Πινιατώρος, Ν., *Μηνιαία εικονογραφημένη επιθεώρησις ΗΩΣ*, Τεύχη 58 – 60, σελ. 173, 1962

Η ναυτική εκπαίδευση της Κεφαλονιάς και συγκεκριμένα η Εμπορική Σχολή Αργοστολίου, κληροδότημα του Παναγή Βαλλιάνου, που επί δεκαετίες προσέφερε εξειδικευμένα στελέχη πληρωμάτων στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, πρωτοστάτησε σε μία μαθητική – σπουδαστική εξέγερση των νησιών της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης έναντι των Ιταλών κατακτητών. Συγκεκριμένα οι εκπαιδευόμενοι ναύτες, μηχανικοί και εμποροπλοίαρχοι της Σχολής αντιτάχθηκαν στα σχέδια των Ιταλών φασιστών κατακτητών για ολική ιταλοποίηση, φασιστοποίηση της παιδείας στο χώρο του Ιονίου που τελούσε υπό την κατοχή τους, με σκοπό τη χαλάρωση των δεσμών του γηγενούς πληθυσμού με τη δημοκρατία και την ελληνικότητα. Οι απόπειρες αυτές που εκδηλώθηκαν με αντικατάσταση του μέχρι τότε υπάρχοντος εορτολογίου με το ιταλικό, την υιοθέτηση φασιστικού χαιρετισμού, τη βίαιη εισαγωγή στη διδασκαλία της ιταλικής γλώσσας ως βασική, το διορισμό ιταλών εκπαιδευτικών με την παράλληλη εκδίωξη των Ελλήνων, την εισαγωγή ιταλικών εγχειριδίων διδασκαλίας, τη δραστική περικοπή των ωρών διδασκαλίας των Αρχαίων και Νέων Ελληνικών καθώς και της Ελληνικής Ιστορίας με την αντίστοιχη προώθηση των Λατινικών, προώθησαν την αντίδραση των σπουδαστών της Ναυτικής Ακαδημίας. Τέλη Οκτώβρη αρχές Νοέμβρη του 1942 η αντίδραση αυτή μετατράπηκε σε λαϊκή σπουδαστική εξέγερση που σύντομα μεταδόθηκε σε ολόκληρη τη μαθητική κοινότητα της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης με την καθοδήγηση της ηγεσίας του ΕΑΜΝ, της μετέπειτα ΕΠΟΝ και είχε ως αποτέλεσμα την παμμαθητική απεργία της 2ας Νοεμβρίου 1942 με καθολική συμμετοχή των μαθητών σε όλα τα Γυμνάσια αρρένων και θηλέων των νησιών. Οι μαθητές κατά την απεργία αυτή εισέβαλλαν στις κλειδωμένες σχολικές αυλές, έσπασαν τα φασιστικά σύμβολα και διέγραψαν τα αναγραφόμενα φασιστικά συνθήματα, ενώ στη θέση τους ανέγραψαν με μπογιές

μαχητικά συνθήματα για την ελευθερία και τη συνέχιση του αγώνα με πιο χαρακτηριστικά τα «Όχι» και «Αέρα»²⁰.

2.3 Η έμμεση αλλά ουσιαστική υποστήριξη των χερσαίων ανταρτικών σωμάτων

Μόνο προς το τέλος του πολέμου και λίγο πριν την απόβαση στη Σικελία, φαίνεται πως οι συμμαχικές νηοπομπές απολαμβάνουν σχετικής ασφάλειας και αυτό χάρη και στη συνδρομή των Ελλήνων ανταρτών που κρατούν συνεχώς απασχολημένους τους κατακτητές. Χαρακτηριστικό είναι το τηλεγράφημα του στρατηγού Ουίλσον στους Έλληνες αντάρτες την 18^η Ιουλίου 1944: «Χάρης εις λαμπράς επιχειρήσεις ανταρτών εν Ελλάδι, η προσοχή του Άξονος απεστράφη από μεγάλας νηοπομπάς και συγκεντρώσεις επιχειρήσεων Μεσογείου. Ενισχύσεις Άξονος ήσαν υποχρεωμένοι και είναι ακόμη να κινηθούν προς τα Βαλκάνια, επιτρεπομένων ούτω των επιχειρήσεων εν Σικελία να προχωρούν συμφώνως προς τα σχέδια... Η προσοχή του (Άξονος) εστράφη προς την Ελλάδα και μία μεγάλη νηοπομπή επέρασε ανενόχλητη μέσα εις την Μεσόγειον». ²¹Ωστόσο οι απώλειες για την ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία συνεχίστηκαν και μετά την απελευθέρωση της χώρας. Στις 9 Δεκεμβρίου του 1944 βυθίστηκε μετά από κανονιοβολισμό το Ελληνικό φορτηγό «ΙΛΙΣΣΟΣ» στον Ειρηνικό Ωκεανό και στις 22 Μαρτίου 1945 το Λίμπερτυ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ». Άξιο να σημειωθεί είναι και το γεγονός ότι οι απώλειες της ελληνικής ναυτιλίας εκτείνονταν μέχρι τη μακρινή Κίνα και τον ποταμό Γιανγκ Τσε όπου χάθηκαν 22 σκάφη. Επίσης μετά την προσχώρηση της Ρουμανίας στον Άξονα κατασχέθηκε το σύνολο της εκεί ελληνόκτητης ποτάμιας ναυτιλίας του Δούναβη, ως λεία πολέμου. 21 πλοία χάθηκαν

²⁰ Λουκάτος, Σ. *Οι παμμαθητικές απεργίες στην Κεφαλονιά – Ιθάκη στο: Το Μώλο*, Αύγουστος – Σεπτέμβριος 1988, σελ. 182

²¹ Κέδρος Α., *Η ελληνική αντίσταση 1940 – 1944, τόμος Α' -δ' έκδοση*, σελ. 349 – 350, Θεμέλιο, Αθήνα, 1983

αύτανδρα, τα 18 εξ αυτών από τη μάστιγα των υποβρυχίων, 1 από την αντίπαλη πολεμική αεροπορία, 1 από σύγκρουση και 1 από άγνωστη αιτία²².

2.4 Η οργανωμένη αντίσταση και η ριζοσπαστικοποίηση του ναυτεργατικού κινήματος

Η έλευση του Πολέμου βρίσκει την ελληνική ναυτιλία οργανωμένη σε παραδοσιακές μορφές με χαρακτηριστικά που παραπέμπουν έντονα στο φεουδαρχικό στοιχείο παλαιότερων εποχών, στην αγροτική οικονομία των δυτικών κοινωνιών. Αν και οι κατακτήσεις που είχαν επιτύχει οι Βρετανοί συνάδελφοι των Ελλήνων ναυτικών είχαν αρχίσει να εφαρμόζονται δειλά στην ελληνόκτητη ναυτιλία, κυρίως με πρακτικές απλής μίμησης, δίχως να προσαρμόζονται στην ελληνική πραγματικότητα, εν τούτοις η λειτουργία των ελληνικών πλοίων βασιζόταν κύρια στο φιλότιμο, το ζήλο, την προθυμία και το ενδιαφέρον των ναυτικών. *«Δια της εργασίας των συνετήρουν τα πλοία και διέσωζαν από την καταφυγήν εις τα εργοστάσια προς επισκευάς, εξοικονομούντες έτσι πολλά κεφάλαια προς δαπάνην. Το ματσακόνι, η ρασκέτα, η ξύστρα, η βούρτσα, το μπογιάντισμα, το μινιάρισμα ήσαν εις καθημερινήν ημερησίαν διάταξιν. Οι μηχανικοί επεμελούντο των διαφόρων εξαρτημάτων της μηχανής και όλων εν γένει των μηχανημάτων, βαρούλκων κλπ. ώστε να αποφεύγονται αι επισκευαί του εργοστασίου»*²³.

Τα πληρώματα επεδείκνυν έμπρακτα την αλληλεγγύη τους προς την πλοιοκτησία σε βαθμό που σήμερα θα μιλούσαμε για εκμετάλλευσή τους από την τελευταία. *«Οι όροι εργασίας στα... βαπόρια κατά την περίοδο αυτήν ερυθμίζοντο από ένα άγραφον κανονισμόν αμοιβαίας φιλοτιμίας πλοιάρχου, συνιδιοκτητών και πληρωμάτων. Όλοι ειργάζοντο με ένθεον ζήλον και με πραγματική κοινοβιακήν αδελφότητα»*. Είναι

²² Βλαχόπουλος Ν., *Το ελληνικό ναυτικό κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο*, Ένωση Ναυτικών Λιτοχώρου και Ναυτικό Μουσείο Λιτοχώρου

²³ Λαϊμός Α., *Το χρονικό των Οινουσσών*, σελ. 239 - 240, Αθήναι, 1961

χαρακτηριστικό πως πριν το ξέσπασμα του μεγάλου πολέμου στις εποχικές διακυμάνσεις της ναυλαγοράς όταν το πλοίο παρέμενε παροπλισμένο, οι ναυτικοί παρέμεναν εργαζόμενοι εντός αυτού, αρκούμενοι στη σίτισή τους. Επεδείκνυαν δε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ναύλωσή του και την κερδοφορία του ταξιδιού, γεγονός που θα μπορούσε σήμερα να δικαιολογηθεί από την αγωνία του αν θα καταφέρουν τελικά να πάρουν το μεροκάματο και να θρέψουν την οικογένεια και τα εξαρτώμενα από εκείνους μέλη. Για υπερωρίες δεν γίνονταν λόγος, ενώ όταν το πλοίο βρίσκονταν σε λιμένα καταργούνταν οι βάρδιες και άπαντες ήσαν υπό τις διαταγές του πλοιάρχου. Η διατροφή τους αν και βελτιώθηκε κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου λόγω και της προόδου της τεχνολογίας και της ψύξης, ωστόσο διατηρήθηκαν στον τομέα αυτό οι ταξικές διακρίσεις στην ποιότητά της μεταξύ ανώτερων και κατώτερων πληρωμάτων. Η καθαριότητα και οι συνθήκες υγιεινής ήταν σε αρχέγονο επίπεδο, χαρακτηριστικά: «Το βαπόρι μόνον σάπωνα παρέχει»²⁴.

Ήδη από την περίοδο της ιστιοφορίας, ο οικογενειακός χαρακτήρας στη διαχείριση της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης ήταν πανταχού παρών. Αποτελούσε μάλιστα κανόνα μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο οι εφοπλιστές και τα αρσενικά μέλη των οικογενειών τους να ταξιδεύουν οι ίδιοι στα ιδιόκτητα πλοία της εταιρείας. Ως φυσικό επακόλουθο αναπτύσσονταν ιδιαίτεροι δεσμοί μεταξύ των πληρωμάτων και των πλοιοκτητών που συνήθως τους ένωνε και η κοινή καταγωγή. Οι συνθήκες αυτές αρχικά τουλάχιστον μπορεί να αποτελούσαν απαρχή και αφετηρία αρμονικών εργασιακών σχέσεων επάνω στο πλοίο²⁵. Η Ομοσπονδία των Ελληνικών Ναυτιλιακών Οργανώσεων χαρακτήρισε τον πόλεμο πάλι κατά του άξονα και του φασισμού και για αυτό ενθάρρυνε τα μέλη της να κρατήσουν τις υπερπόντιες γραμμές

²⁴ Λαϊμός Α., *Το χρονικό των Οινουσσών*, σελ. 240 - 244, Αθήναι, 1961

²⁵ Μιχαλόπουλος Δ., *Η εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο πέρασμα των αιώνων* σελ. 49 – 51, Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας, Πειραιάς 2014

ανοικτές αψηφώντας τους πιθανούς κινδύνους. Σύνθημά της : «κρατήστε τα πλοία εν κινήσει». Η έλλειψη προσωπικού ώθησαν την ελληνική και τη βρετανική κυβέρνηση στην υιοθέτηση συγκρατημένης συμπεριφοράς έναντι της ΟΕΝΟ²⁶. Είναι πολύ σημαντική η συμμετοχή της ΟΕΝΟ σε μια από τις πιο σημαντικές πολεμικές επιχειρήσεις, αυτή της απόβασης στην Νορμανδία. Στελέχη της επάνδρωσαν τέσσερα έμπορτα ελληνικών συμφερόντων πλοία και αποτέλεσαν τη γέφυρα της απόβασης των συμμαχικών στρατευμάτων. Το συμμαχικό στρατηγείο τίμησε με ημερησία διαταγή την ΟΕΝΟ²⁷.

Τα στελέχη της ΟΕΝΟ και του ναυτεργατικού κινήματος δραστηριοποιήθηκαν πολιτικά σε κάθε χώρα ανάλογα με τα περιθώρια που είχαν από τη θέση της χώρας έναντι των εμπολέμων. Η μέση Ανατολή λόγω και της παρουσίας δύναμης τριάντα χιλιάδων ανδρών του ελληνικού στρατού υπήρξε ευνοϊκό πεδίο δράσης. Αν και τελικά οι σύμμαχοι Άγγλοι δεν επεφύλαξαν την καλύτερη αντιμετώπιση του ελληνικού ναυτεργατικού κινήματος με πλήθος φυλακίσεων σε στρατόπεδα συγκέντρωσης. Στη Βρετανία η ΕΕΝΜΒ διεξήγαγε έρανο για τα υποσιτιζόμενα ελληνόπουλα τον Ιούνιο του 1942²⁸.

Στις 10 Μαρτίου 1944 ιδρύθηκε η Πολιτική Επιτροπή Εθνικής Απελευθέρωσης. Μαζί της συντάχθηκαν πολλοί άντρες των ενόπλων δυνάμεων, η ΟΕΝΟ και πρόσφυγες. Κοινό αίτημα αποτελούσε η παραίτηση της κυβέρνησης και η συγκρότηση νέας εθνικής ενότητας. Στις 3 Απριλίου, ο αρχηγός στόλου, Κ. Αλεξανδρής, συγκάλεσε σύσκεψη όλων των πλοιάρχων του ελληνικού πολεμικού ναυτικού υπό την παρουσία του ναυάρχου Τζων Κάνιγκαμ, αρχηγού των ναυτικών

²⁶ Χαρλαύτη Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19^{ος} - 20^{ος} αιώνας*, σελ. 393 - 394, Νεφέλη 2001

²⁷ Στεφανάτου Κ., *Ναυτεργατικό Κίνημα Ελλάδας*, σελ. 75, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1978

²⁸ Αμπατιέλος Α., *Μια ζωή στον αγώνα με μετερίζι το ελληνικό καράβι*, σελ. 153 – 154, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1996

δυνάμεων της Μεσογείου, με σκοπό να απομακρυνθούν από τα πλοία οι επικίνδυνοι υποκινητές που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο τον αγώνα. Ωστόσο οι διοικητές των πλοίων διαβεβαίωσαν πως δεν υπήρχαν τέτοιοι σε αυτά και η σύσκεψη κατέληξε στο συμπέρασμα πως η απόδημη κυβέρνηση και η ΠΕΑΑ θα εργάζονταν από κοινού για τη συνέχιση του αγώνα και την απελευθέρωση του πατρίου εδάφους. Μετά τις ατελέσφορες προσπάθειες για το σχηματισμό κυβέρνησης υπό τον Σοφοκλή Βενιζέλο, την εμμονή του βασιλιά για βίαιη καταστολή των όποιων ναυτεργατικών διεκδικήσεων, ο γενικός γραμματέας Ν. Καραγιάννης της ΟΕΝΟ Μέσης Ανατολής προκειμένου να πείσει προς την κατεύθυνση του σχηματισμού κυβέρνησης με συμμετοχή εκπροσώπων της ΠΕΑΑ κήρυξε γενική απεργία με σύνθημα «Τσιμινιέρα να μην καπνίσει». Πράξη που θεωρήθηκε ως σαμποτάζ κατά των πολεμικών μεταφορών και οδήγησε στη σύλληψη και φυλάκισή του²⁹.

Την 16/7/1941 με πρωτοβουλία του Κομμουνιστικού Κόμματος και της Ενωτικής Γενικής Συνομοσπονδίας συγκροτήθηκε το Εργατικό Εθνικό Απελευθερωτικό Μέτωπο. Οι ναυτεργάτες οργανωμένοι στις γραμμές του Εθνικού Λαϊκού Απελευθερωτικού Ναυτικού ανέπτυξαν πολύμορφη δραστηριότητα, συνδράμοντας στις επιχειρήσεις και τροφοδοσία του ΕΛΑΣ και σαμποτάροντας τις κατοχικές μεταφορές υλικού³⁰. Αντιστασιακή δράση ανέπτυξαν οι ναυτεργάτες οργανωμένοι στο Εθνικό Λαϊκό Απελευθερωτικό Μέτωπο. Με γρήγορα καΐκια και ανεμότρατες έπλητταν τα επιταγμένα από τους Γερμανούς καΐκια που μετέφεραν στρατεύματα και εφόδια στις φρουρές των νησιών. Καθυστερούσαν έτσι τις μεταφορές των κατακτητών, προκαλούσαν ζημιές στις μηχανές των πλωτών τους μέσων, έκαναν «αβαρίες», πετούσαν εμπορεύματα στη θάλασσα και φορτία σε λιμάνια που

²⁹ Τσουμάνης, Κωνσταντίνος, 2000, *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία και το ελληνικό ναυτεργατικό κίνημα στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου*, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, σελ. 332 – 334

³⁰ ΠΙΕΜΕΝ 1901 – 2001, *Οι ναυτεργάτες στο δρόμο της ταξικής πάλης*, σελ. 58, Αθήνα 2005

ελέγχονταν από τον ΕΛΑΣ. Η πειρατεία εναντίον των δυνάμεων των κατακτητών ήταν συνηθισμένη πρακτική για την αναζήτηση οπλισμού, ρουχισμού και σίτισης. Πολλά καΐκια με τα πληρώματά τους διέφευγαν στη Μέση Ανατολή και εντάσσονταν στην ειδική υπηρεσία των «κομάντος» του αγγλικού ναυαρχείου³¹.

Σπουδαίες ήταν οι υπηρεσίες που προσέφεραν τα ελληνικά καΐκια του Αιγαίου Πελάγους στην έρευνα και διάσωση έπειτα από τα πλήγματα που δέχονταν ο συμμαχικός πολεμικός στόλος κατά την επιχειρησιακή του δράση. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του ελληνικού αντιτορπιλικού Αδρίας και του αντίστοιχου βρετανικού Hurworth που την 22^α Οκτωβρίου 1943, κατά τη διάρκεια περιπολίας επλήγησαν από νάρκη. Είναι γνωστό πως το θρυλικό ελληνικό πλοίο διεσώθη παρά το γεγονός ότι έχασε την πλώρη του και κατάφερε να φτάσει στα ουδέτερα τουρκικά παράλια. Δεν είναι γνωστό ευρέως όμως ότι τα διασωθέντα μέλη πληρώματος αμφοτέρων των πλοίων που βρέθηκαν να παλεύουν με τα κύματα σώθηκαν από τα καΐκια των Ελλήνων νησιωτών οι οποίοι ανέλαβαν να κρύψουν στα σπίτια τους, στα κατεχόμενα νησιά τους ναυαγούς, να περιθάλλουν με κίνδυνο τους τραυματίες και στη συνέχεια να αναλάβουν και την ασφαλή μεταφορά τους στη Σμύρνη και τα ασφαλή μικρασιατικά παράλια³².

Ο εγγονός και συνονόματος του ήρωα της ελληνικής επανάστασης Ανδρέας Λόντος συνέλαβε πρώτος την ιδέα και ανέλαβε την υλοποίησή της, σχετικά με την αξιοποίηση του πλήθους των μικρών ψαροκάικων και των φορτηγών πλοίων με τα οποία οι Έλληνες είχαν διαφύγει από την κατεχόμενη χώρα και βρίσκονταν αγκυροβολημένα στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας. Το σχέδιο προέβλεπε την τοποθέτηση

³¹ Τσαμπής Σ., *Στο δρόμο του καθήκοντος και της τιμής*, σελ. 71, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 2001

³² Rogers A., μτφ. Μπιρλιράκη Μ., επιμ. Σταυρόπουλος Δ. – Κοκκορόγιαννης Κ., *Το ολίσθημα του Τσόρτσιλ – Οι Επιχειρήσεις στο Αιγαίο, Κως – Λέρος 1943*, σελ. 158 – 167, Εκδόσεις Ιωλκός, ελληνική έκδοση, Αθήνα, 2005

μηχανών τανκς Leyland στα καΐκια, γεγονός που θα επέτρεπε τη λιγότερο θορυβώδη πλεύση τους με τη λειτουργία τους σε χαμηλές στροφές που κατά την νυχτερινή πλεύση τους θα τα καθιστούσε σχεδόν αδύνατο να εντοπιστούν. Επίσης αποφασίστηκε ο εφοδιασμός τους με όπλα και καμουφλάζ. Με τη συνδρομή της Ειδικής Υπηρεσίας Σκαφών και των Ελλήνων Κομάντος του Ιερού Λόχου ήταν σε θέση να διεισδύσουν στο γερμανοκρατούμενο Αιγαίο, να επιτελούν περιπολίες και στρατιωτικές επιχειρήσεις ενάντια στα γερμανικά νησιωτικά φυλάκια. Αναγκάζονταν έτσι οι Γερμανοί να διατηρούν στον υπό κατοχή ελλαδικό χώρο πλήθος διαθέσιμων δυνάμεων, οι οποίες τους ήταν τόσο αναγκαίες στο ρωσικό και το νορμανδικό μέτωπο. Είναι χαρακτηριστικό ότι από τα 300 κατοικημένα νησιά του Αιγαίου οι Γερμανοί διατηρούσαν φυλάκια σε περισσότερα από 100 με δύναμη 50 – 100 άνδρες. Στόχος των επιθέσεων πάντα ήταν ο απόλυτος αιφνιδιασμός των Γερμανών, η πρόκληση σύγχυσης και η αποφυγή της αντίληψης του πόσο μικρή δύναμη προκαλεί τις επιθέσεις ώστε να πειστούν ότι επίκειται μεγάλη ναυτική απόβαση στο Αιγαίο. Η έλλειψη διαθέσιμου προσωπικού του Ναυτικού για τη στελέχωση των συγκεκριμένων σκαφών, οδήγησε στην αναζήτηση αξιωματικών με μόνο κριτήριο τη γνώση ιστιοπλοΐας. Αν και το εγχείρημα όπως και ο ίδιος ο Λόντος αντιμετωπίστηκαν με δυσπιστία τόσο από τη Βρετανική, όσο και από την Ελληνική στρατιωτική ηγεσία βαθμιαία η στάση τους μεταστράφηκε με την πρώτη να παρέχει απλόχερα την υποστήριξή της και τη δεύτερη να προσφέρει τη συνεργασία της.

Το προηγούμενο πλήρωμα των παροπλισμένων αυτών σκαφών ήταν συνήθως συνταξιούχοι ναυτικοί, ωστόσο λόγω της ηλικίας τους ήταν ιδιαίτερα έμπειροι και δεν απαιτούνταν ιδιαίτερη εκπαίδευση για τα νέα τους καθήκοντα. Οι περισσότεροι βρίσκονταν σε στρατόπεδα προσφύγων και ήταν πρόθυμοι να επιστρέψουν στη θάλασσα όπου είχαν περάσει το μεγαλύτερο μέρος της ζωής τους και να σαλπάρουν

με τα ίδια τους τα σκάφη, αντί να ζουν την ανιαρή ζωή του στρατοπέδου. Στο πλήρωμα περιλαμβάνονταν και ένας Βρετανός ασυρματιστής ο οποίος θα αναλάμβανε τις επικοινωνίες με τις Επάκτιες Δυνάμεις Ανατολικής Μεσογείου στην Αλεξάνδρεια από όπου θα δίνονταν οι σχετικές διαταγές. Ως προς τον εξοπλισμό, στα όργανα πλοήγησης περιλαμβάνονταν μια πυξίδα μικρού αεροσκάφους απαραίτητη για την εύρεση του προορισμού στο σκοτάδι, ειδικά όταν αυτός ήταν μια απόμερη παραλία ή ένας μικρός ορμίσκος. Ο οπλισμός βρισκόταν κρυμμένος κάτω από μουσαμάδες, πάντα όμως άμεσα προσβάσιμος για συναρμολόγηση και χρήση μετατρέποντας την ψαρόβαρκα ή το μικρό εμπορικό πλοiάριο σε ελάχιστο χρόνο σε πολεμικό σκάφος. Ένα αντιαρματικό Solothurn 22 χιλιοστών, δύο πυροβόλα Browning πάνω σε πτυσσόμενα τρίποδα και δύο πολυβόλα Vickers K1 αποτελούσαν τη δύναμη πυρός του καϊκιού. Επίσης, κάθε σκάφος ήταν εφοδιασμένο με δύο κιβώτια χειροβομβίδες Mills, τουφέκια Lanchaster, ρεβόλβερ, εκρηκτικά, απεριόριστα κουτιά με σφαίρες και μια σειρά από σετ ασυρμάτων. Ως ορμητήριο, καταφύγιο και σταθμός ανεφοδιασμού χρησιμοποιούνταν συχνά το λιμάνι του Ντερεμέν έναντι της Κω. Η Τουρκία παρέμενε τυπικά ουδέτερη καθ' όλη τη διάρκεια του πολέμου, ωστόσο οι Βρετανοί είχαν αποσπάσει τη σιωπηρή συμφωνία και την ανοχή κάποιων καλά αμειβόμενων Τούρκων αξιωματούχων³³.

Δεν ήταν λίγες οι φορές που τα ελληνικά καϊκια συνετέλεσαν στην επιτυχή έκβαση πολεμικών επιχειρήσεων ή στην απεμπλοκή και τη διάσωση ενόπλων σωμάτων. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της αποβίβασης της ελληνικής δύναμης του Ιερού Λόχου στη Σάμο και τη Λέρο, τον Οκτώβριο του 1943. Ο αρχικός σκοπός της αποστολής επετεύχθη και μετά τις αρχικές στρατιωτικές επιτυχίες ακολούθησαν κάποια ατυχή αποτελέσματα στις αναμετρήσεις με τις κατοχικές δυνάμεις. Ο Ιερός

³³ Πασπάτης Γ., *Τυφλή Πορεία – απομνημονεύματα από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στο Αιγαίο*, σελ. 163 – 168, 211 – 223, Εστία, Αθήνα, 2011

Λόχος μαζί με τις συνεπιχειρούσες βρετανικές δυνάμεις, πολλούς Ιταλούς που είχαν στο μεταξύ συνθηκολογήσει και πρόσφυγες κατέφυγε με καΐκια από τη Σάμο στα μικρασιατικά παράλια και από εκεί στη Χάιφα της Παλαιστίνης³⁴.

Ο Βρετανός Πρωθυπουργός Ουίνστον Τσόρτσιλ θεωρούσε πολύ σημαντική για την έκβαση του πολέμου την ύπαρξη ναυτικού αντάρτικου στο Αιγαίο μέσω μικρών εμπορικών σκαφών, μηχανότρατων και καϊκιών. Αυτό μια και θα μπορούσε να διατηρεί αδιάσπαστες τις αποβατικές δυνάμεις που συγκέντρωνε για την εισβολή στην ιταλική χερσόνησο, δημιουργώντας σύγχυση παράλληλα στους Γερμανούς για το πλήθος, την ποιότητα και το είδος των ναυτικών δυνάμεων που επιδίδονταν σε αυτόν τον ιδιότυπο θαλάσσιο κλεφτοπόλεμο στο Αιγαίο Πέλαγος και κρατούσαν ισχυρές δυνάμεις τους απασχολημένες επιφέροντας σημαντικά πλήγματα. Διαφωτιστικό των προθέσεων του είναι το τηλεγράφημά του που απευθύνεται στον Πρόεδρο των Η.Π.Α. Ρούζβελτ: *«Πιστεύω πως θα αποδειχθεί πως οι χερσόνησοι της Ιταλίας και των Βαλκανίων είναι στρατιωτικά και πολιτικά ενωμένες και ότι πραγματικά είναι ένα ενιαίο θέατρο επιχειρήσεων, με το οποίο χρειάζεται να ασχοληθούμε. Μπορεί μάλιστα να μην είναι δυνατό να διενεργηθεί επιτυχής εκστρατεία στην Ιταλία παραβλέποντας τι συμβαίνει στο Αιγαίο... Ποτέ δεν ήταν επιθυμία μου να στείλω στρατό στα Βαλκάνια, παρά μόνο με πράκτορες και καταδρομείς να ενθαρρύνω την έντονη αντάρτικη δράση που επικρατεί εκεί. Αυτό μπορεί να δώσει αποτέλεσμα ανυπολόγιστης σπουδαιότητας με πολύ μικρό κόστος για τις κύριες επιχειρήσεις»*³⁵.

Μετά την αποσκίρτηση των Ιταλών από τον άξονα το Σεπτέμβριο του 1943 υπήρξαν μεγαλύτερα περιθώρια για την ανάπτυξη του ναυτικού αντάρτικου. Μέχρι

³⁴ Γασπαρινάτος Σ., *Η Κατοχή – τόμος Α΄*, σελ. 549, Σιδερίς, Αθήνα 1998

³⁵ Rogers A., μτφ. Μπιρλιράκη Μ., επιμ. Σταυρόπουλος Δ. – Κοκκορόγιαννης Κ., *Το ολίσθημα του Τσόρτσιλ – Οι Επιχειρήσεις στο Αιγαίο, Κως – Λέρος 1943*, σελ. 139 – 140, Εκδόσεις Ιωλκός, ελληνική έκδοση, Αθήνα, 2005

τότε οι ναυτικές δυνάμεις του άξονα και κυρίως η γερμανική αεροπορία δεν επέτρεπαν μεγάλης κλίμακας αντιστασιακές δράσεις. Το Φεβρουάριο του 1944 ιδρύθηκε ο ΕΛΑΝ από το Σταύρο Κουτούπη και τον Αρτέμη Αμερικάνο. Στη δύναμή του περιλαμβάνονταν περί τα 800 σκάφη παντός είδους και μεγέθους όπως πετρελαιοκίνητα ιστιοφόρα, βάρκες μικρά και πολύ μικρά σκάφη. Τα πλοiάρια αυτά διέθεταν εξοπλισμό από ελαφρά και μερικές φορές βαρέα πολυβόλα. Οι Σύμμαχοι παρείχαν τον οπλισμό και τους κινητήρες. Το έντονο παράκτιο γεωμορφολογικό ανάγλυφο αποτελούσε το φυσικό καταφύγιο των σκαφών.

Σκοπός του ΕΛΑΝ υπήρξε ο έλεγχος των κινήσεων των γερμανικών πλοίων και των φορτώσεων. Επίσης η τέλεση πράξεων δολιοφθοράς και η παθητική αντίσταση. Παρείχε ακόμη ναυτική υποστήριξη στον ΕΛΑΣ. Ελάμβανε τεχνογνωσία από ανώτερους αξιωματικούς και στελέχη των συμμαχικών ενόπλων δυνάμεων. Στην αποστολή του περιλαμβάνονταν ο ανεφοδιασμός του ΕΛΑΣ με έμψυχο και υλικό δυναμικό δια της θαλασσίας οδού. Μεγάλο μέρος της μεταφοράς τροφίμων, καυσίμων και ιματισμού, ειδικά από την Τουρκία διεκπεραιωνόταν από τα σκάφη του ΕΛΑΝ. Επίσης φυγαδεύονταν εξόριστοι και διευκολύνονταν η διείσδυση Ρώσων και Άγγλων πρακτόρων. Τα προς μεταφορά είδη ανεφοδιασμού μεταφορτώνονταν από τα συμμαχικά πλοία στα σκάφη του ΕΛΑΝ άλλοτε στην ανοικτή θάλασσα και άλλοτε σε καθορισμένες βάσεις και σημεία ελεγχόμενα από τον ΕΛΑΝ. Πάντοτε όμως λαμβάνονταν οι ανάλογες προφυλάξεις με κώδικα φωτεινών σημάτων. Για τον ίδιο λόγο δεν χαράσσονταν ευθεία πορεία αλλά πλήθος παραπλανητικών λοξοδρομήσεων. Στις περιπτώσεις εμπλοκής με τον εχθρό ακολουθούσαν σκληρές ναυμαχίες ακόμη και με ανορθόδοξες τακτικές όπως ο εμβολισμός αντιπάλων σκαφών. Οι απώλειες

εκατέρωθεν ήταν πολύ σημαντικές με την παρενόχληση των εχθρικών συγκοινωνιών να αποτελεί ιδιαίτερα σημαντική συμβολή του ΕΛΑΝ³⁶.

Δυστυχώς τα πλήγματα που δέχονταν τα μικρά σκάφη, τα καΐκια οι ναυτικοί και οι ψαράδες του Αιγαίου δεν προέρχονταν μόνο από τις δυνάμεις του Άξονα αλλά όταν η λογική του πολέμου το απαιτούσε και από τις συμμαχικές δυνάμεις. Χαρακτηριστική είναι η ναυμαχία που έλαβε χώρα μεταξύ Κρήτης και Μήλου τη νύχτα της 21^{ης} προς 22ας Μαΐου 1941. Οι Γερμανοί έχοντας επιτάξει διάφορα πλοιάρια, ατμόπλοια και καΐκια μετέφεραν δυνάμεις για απόβαση στην Κρήτη. Το βρετανικό ναυτικό εντόπισε τη νηοπομπή και η μοίρα των Ελλήνων ναυτικών ήταν προδιαγεγραμμένη, ο κυβερνήτης της βρετανικής μοίρας Γκλέννι γράφει σχετικά: *«Ρίξαμε φωτοβολίδες και είδαμε ότι ήταν γεμάτα στρατό και ότι έπλεαν υπό ελληνική σημαία. Τα πληρώματα, Έλληνες που είχαν υποχρεωθεί, προφανώς, να κάνουν αυτή τη δουλειά, είχαν ανέβει στα καταστρώματα και κουνούσαν λευκές σημαίες.*

Ήταν οδυνηρό για μας το ότι ήμασταν αναγκασμένοι να τους εξοντώσουμε μαζί με τους πιο σκληρούς κυρίους τους... Τα σκάφη ήταν ένα – δυο μηχανοκίνητα, τουλάχιστον δώδεκα καΐκια, ένα μικρό σκάφος αναψυχής και μια μικρή θαλαμηγός. Τα βυθίσαμε όλα ή τα αφήσαμε να καίγονται»³⁷.

Το Σεπτέμβριο του 1942 ενοποιήθηκε η Ένωση Ελλήνων Ναυτεργατών Μεγάλης Βρετανίας με την αντίστοιχη της Νέας Υόρκης και της Αλεξάνδρειας, επιτυγχάνοντας με τον τρόπο αυτό τον διεθνή συντονισμό του Ελληνικού ναυτεργατικού κινήματος. Μάλιστα κατά τον Αμπατιέλο η δύναμη της EENMB ήταν τόσο μεγάλη ώστε « ...η κυβέρνηση και όλοι οι ενδιαφερόμενοι για την ομαλή διεξαγωγή των πολεμικών

³⁶ Ενεπεκίδη Π., *Η Ελληνική Αντίσταση 1941 – 1944 – μια νεοελληνική τραγωδία*, σελ. 208 – 212, Εστία, Αθήνα, 1964

³⁷ Χατζής Θ., *Οι ρίζες της Εθνικής Αντίστασης*, σελ. 423 – 424, φιλίστωρ, Αθήνα 1996

μεταφορών... συμβιβάστηκαν» αν και γνώριζαν πως «... οι κομμουνιστές είχαν το επάνω χέρι στο ελληνικό ναυτεργατικό κίνημα». Ιδιαίτερα σημαντική για τη συνεργασία των ναυτεργατικών οργανώσεων υπήρξε η δημιουργία των Συνεργαζόμενων Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων που υπήρξε πρόδρομος της δημιουργίας ομοσπονδίας. Κατά τον Αμπατιέλο η συστέγαση των οργανώσεων στον Οίκο Ναύτου συνέβαλε στη στενότερη σύσφιξη της συνεργασίας και στην ανύψωσή της σε ανώτερο επίπεδο. Ως φυσικό επόμενο τον Μάρτιο του 1943 ιδρύεται η Ομοσπονδία Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων με πλούσια αντιστασιακή αναγνωρισμένη δράση. Παρόλο που διατηρήθηκαν οι κλαδικές οργανώσεις των αξιωματικών και η ενιαία μορφή συνδικαλιστικής οργάνωσης των κατώτερων πληρωμάτων, η ομοσπονδιακή οργάνωση έφερε πολύ κοντά τα πληρώματα και τους αξιωματικούς. Η συνεργασία εντός του πλοίου βελτιώθηκε ενώ η έκδοση της εφημερίδας «Ελεύθερος Έλληνας» προώθησε όχι μόνο ναυτεργατικά ζητήματα αλλά και γενικότερα θέματα του ΕΑΜ και του εθνικοαπελευθερωτικού αγώνα³⁸.

Το 1943 οι σύμμαχοι αναγκάστηκαν για την ασφάλεια των караβιών και τη μεταφορά των φορτίων τους, να εφαρμόσουν νηοπομπές, που θα περνούσαν τα στενά με ισχυρή συνοδεία πολεμικών σκαφών. Έτσι οι τορπιλισμοί αραίωσαν κατά πολύ. Με την ελάττωση της δράσης των υποβρυχίων, ελαττώνονται και οι νηοπομπές για λόγους οικονομίας των συμμάχων, οπότε μεγαλώνει πάλι η δράση των υποβρυχίων. Το φαινόμενο αυτό συνεχίστηκε για καιρό και απέβη μοιραίο για πλήθος караβιών³⁹.

Η πολυετής διάρκεια του πολέμου και οι κακουχίες που συνεπάγονταν η υπηρεσία στα πλοία κατά τη διάρκειά του, καταπόνησε σωματικά και ψυχικά τους Έλληνες ναυτεργάτες. Δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις που απουσίαζαν από τα σπίτια και την

³⁸ ΠΕΜΕΝ 1901 – 2001, *Οι ναυτεργάτες στο δρόμο της ταξικής πάλης*, σελ. 61 - 66, Αθήνα 2005

³⁹ Στεφανάτος Κ., *ναυτεργάτες*, σελ. 160, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1981

οικογένειά τους για περισσότερα από 4 και 5 έτη χωρίς να έχουν νέα από τα οικεία τους πρόσωπα. Οι θάνατοι, οι τραυματισμοί, οι πνιγμοί ήταν αλληλένδετα δεμένοι με το ναυτικό επάγγελμα. Παράλληλα η επιστράτευση των νεότερων ηλικιών στα μέτωπα του πολέμου αποστερούσε την εμπορική ναυτιλία από την ανανέωση σε νεότερο ηλικιακό δυναμικό⁴⁰.

Προπολεμικά ένα μέσου μεγέθους για τα δεδομένα της εποχής πλοίο κόστιζε 4000 – 5000 λίρες. Η κήρυξη του πολέμου και τα πολεμικά συμβάντα που ακολούθησαν εκτόξευσαν την τιμή του έως και είκοσι φορές. Αντίστοιχα οι ναύλοι σημείωναν ραγδαία άνοδο. Όμως η μισθοδοσία, η διατροφή, οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης μέσα στο πλοίο απείχαν από το επίπεδο του ανεκτού. Οι ναύτες εργάζονταν δύο βάρδιες, οι υπερωρίες που τους προσφέρονταν ήταν λιγοστές και η τιμή τους ιδιαίτερα χαμηλή. Οι διορισμένοι εκπρόσωποι της ΠΝΟ είχαν συμφωνήσει σε Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας κατά τις οποίες προβλέπονταν 45% αύξηση του βασικού μισθού σε μη εμπόλεμες περιοχές και στις εμπόλεμες περιοχές τετραπλασιασμός του μισθού γεγονός που σήμαινε ημερομίσθιο 30 Λίρες Αγγλίας. Το Κάρντιφ αναδεικνύεται λόγω της γεωγραφικής του θέσης και της παρουσίας πλήθους Ελλήνων ναυτικών ως κοιτίδα κινητοποιήσεων προκειμένου να επιτευχθεί ημερομίσθιο 50 Λιρών. Το γεγονός όμως ότι το αντίστοιχο ημερομίσθιο στα βρετανικά πλοία ήταν 22 Λίρες θορύβησε όχι μόνο τις ελληνικές αρχές και τους Έλληνες πλοιοκτήτες, αλλά και τις αντίστοιχες βρετανικές που θέλησαν να αποθαρρύνουν τους Άγγλους ναυτικούς από αντίστοιχες κινητοποιήσεις. Οι Άγγλοι προκειμένου να μη χάσουν το πολύτιμο για τις πολεμικές τους επιχειρήσεις δυναμικό των Ελλήνων ναυτικών προσέγγισαν το ζήτημα με φυλακίσεις των απεργών, αποστολή τους στην Αίγυπτο και από εκεί στην Ελλάδα ώστε να δικαστούν από

⁴⁰ Τσουμάνης, Κωνσταντίνος, 2000, *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία και το ελληνικό ναυτεργατικό κίνημα στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου*, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, σελ. 357

στρατοδικεΐα. Οι Έλληνες ναυτεργάτες αντέτειναν απεργΐα και άρνηση να ναυτολογηθούν με το επίσημο μισθολόγιο. Συλλήψεις, συγκρούσεις και φυλακίσεις ήταν στην ημερήσια διάταξη. Προκειμένου να αποφύγουν την κατηγορία ότι αρνούνται να υπηρετήσουν την πατρίδα οι ναυτεργάτες ζήτησαν την επιστροφή τους στην Ελλάδα και την επιστράτευσή τους στα διάφορα μέτωπα⁴¹.

Ως ιδιαίτερες αντιστασιακές ενέργειες, που επηρέασαν άμεσα τη δράση των δυνάμεων του Άξονα και τη γενικότερη εξέλιξη του πολέμου συγκαταλέγονται οι δολιοφθορές σε πλοΐα, με σοβαρές συνέπειες στον ομαλό εφοδιασμό του εχθρού. Στις 28 Ιουνίου 1941 κάτοικοι του Πειραιά πυρπόλησαν πέντε πλοΐα φορτωμένα με στρατιωτικό υλικό και προορισμό την Τεργέστη. Η αντιστασιακή δράση όλων των μορφών διατήρησε ακμαίο το εθνικό φρόνημα του λαού. Παρά την πείνα που τον μάστιζε, τις ομαδικές εκτελέσεις και τους εξευτελισμούς της προσωπικότητας, οι σκλαβωμένοι Έλληνες συμμετείχαν ενεργά στον παγκόσμιο αγώνα με μόνη επιδίωξη την ανάκτηση της ελευθερίας τους. Το γεγονός ότι η εθνική αντίσταση ήταν υπόθεση του ελληνικού λαού και εκδηλωνόταν ακόμη και στα πλοΐα και τη θάλασσα, δέσμευε μεγάλες στρατιωτικές δυνάμεις από την πολεμική μηχανή του Άξονα αποστερώντας τες ταυτόχρονα από τα πολεμικά μέτωπα. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην Ελλάδα οι δυνάμεις κατοχής διέθεταν 300.000 άνδρες τη στιγμή που στην πολλαπλάσια σε μέγεθος και πληθυσμό Γαλλία απαιτούνταν 800.000 στρατιώτες και στη Γιουγκοσλαβία 500.000. Η αποτελεσματικότητα και η επιτυχία του αντιστασιακού κινήματος εξαρτιόταν από το λαϊκό του έρεισμα, την απήχισή του στις πλατιές λαϊκές μάζες και την αξιοποίηση του έμψυχου δυναμικού.

⁴¹ Αμπατιέλος Α., *Μια ζωή στον αγώνα με μετερίζι το ελληνικό καράβι*, σελ. 82 – 83, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1996

Το κόστος των καταστροφών των υποδομών στις οποίες συγκαταλέγονται εμπορικά πλοία και λιμάνια υπολογίστηκε σε 17.870.764.100 δολάρια. Η Ελλάδα υπήρξε η μόνη βαλκανική χώρα που στάθηκε στο αδιάλειπτα στο πλευρό των Συμμάχων της από την αρχή έως το τέλος του πολέμου χάρη στη ναυτιλία της. Πεντακόσια σαράντα ένα ατμόπλοια υπό ελληνική σημαία, εκατόν είκοσι τέσσερα υπό ξένη σημαία και εξακόσια τριάντα ιστιοφόρα⁴².

Χαρακτηριστική των κινδύνων που αντιμετώπιζαν τα πλοία και της σημασίας τους για την έκβαση του πολέμου είναι η μελέτη της κατάστασης που επικράτησε έπειτα από τη συνθηκολόγηση και την παράδοση της Ιταλίας στους Συμμάχους. Συγκεκριμένα στα ιταλοκρατούμενα μέχρι τότε Δωδεκάνησα και με σχεδόν βέβαιη την επερχόμενη γερμανική επίθεση, η άμυνα των νησιών και ιδιαίτερα της Ρόδου περιελάμβανε και το λιμάνι ως στρατηγικής σημασίας στόχο. Τα όπλα και τα τρόφιμα των παροπλισμένων πλοίων έγιναν αντικείμενο επίταξης από τις ιταλικές αρχές, καθώς και το προσωπικό των πλοίων επρόκειτο να χρησιμοποιηθεί για την άμυνα των νησιών. Ακόμη και οι όροι παράδοσης στους Γερμανούς έθεταν σε κίνδυνο πληρώματα και πλωτά μέσα που βρίσκονταν υπό την απειλή καταγισμού πυρών από τις υπάρχουσες ακόμη ιταλικές φρουρές που αποσκοπούσαν στην τήρηση των όρων της συμφωνίας. Έτσι οποιαδήποτε απόπειρα διαφυγής ακόμη και με μηχανοκίνητες λέμβους κρίνονταν άκρως επικίνδυνα. Ωστόσο η διαφορετική προσέγγιση μεταξύ των Ιταλών επιτελαρχών, για τη στάση που όφειλαν να κρατήσουν έναντι των Γερμανών που κυμαίνονταν μεταξύ ολοκληρωτικής υποταγής και παράδοσης και πλήρους απειθαρχίας και συνασπισμού με τις συμμαχικές δυνάμεις έδωσε τα περιθώρια διαφυγής. Αναλυτικά, πολλά εμπορικά όπως και στρατιωτικά πλοία ανεφοδιάστηκαν με καύσιμα και διέφυγαν προς τη Λέρο, το Καστελόριζο και τα μικρασιατικά

⁴² Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Η συμβολή της Ελλάδας στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο*, σελ. 145 – 156, Γενικό Επιτελείο Στρατού, Αθήνα, 2009

παράλια. Αν και έγιναν προσπάθειες να σχηματιστεί νηοπομπή και να γίνει οργανωμένα η όλη διαδικασία εκκένωσης επικράτησε πανικός και έλλειψη συντονισμού⁴³.

Η Ναυτεργατική Ένωση Ελλάδος απευθυνόμενη στον αντιπρόεδρο της εξόριστης κυβέρνησης Κανελλόπουλο επισημαίνει την καταπάτηση των νομίμων δικαιωμάτων των ναυτεργατών. Τονίζει την προσφορά τους στον αντιφασιστικό αγώνα κάτω από ιδιαίτερα αντίξοες συνθήκες εργασίας οι οποίες επιτείνονται από την αντίληψη και την εν γένει στάση των εφοπλιστών. Έτσι οι Έλληνες ναυτεργάτες ήταν αναγκασμένοι να εργάζονται στα παλαιά και βραδυκίνητα πλοία ενώ οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούσαν να αυξάνουν την περιουσία τους συνεπικουρούμενοι από πλοιάρχους πράκτορες και λιμενικούς υπαλλήλους οι οποίοι παραβίαζαν συχνά τη νομοθεσία προς όφελος των δεύτερων⁴⁴.

Στις 18 Αυγούστου 1941, με το υπ' αριθμ. 33770 έγγραφο του Υπουργείου Εργασίας η δωσίλογη κατοχική κυβέρνηση καλούσε τις επαγγελματικές, βιοτεχνικές και εργατοϋπαλληλικές οργανώσεις τις χώρες να προβούν στην αγορά του τεύχους «Λόγος Αδόλφου Χίτλερ» στη γερμανική και ελληνική γλώσσα, έναντι αντιτίμου 10 δραχμών. Μάλιστα συνιστούσε την αγορά ικανού αριθμού αντιτύπων προς διάθεση των στα μέλη της διοίκησης και το προσωπικό⁴⁵.

Το ίδιο έτος οι μηχανικοί του εμπορικού ναυτικού με έγγραφό τους στο Εργατικό Κέντρο Πειραιά ζητούν να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες για τη χορήγηση άδεια συγκεντρώσεως, για τη διενέργεια ελεύθερων εκλογών προς αντικατάσταση της

⁴³ Levi A., Fioravanzo G., *Το ιταλικό ναυτικό στο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο – γεγονότα στο Αιγαίο μετά την ανακωχή, τόμος 16^{ος}, 2^η έκδοση*, σελ. 41 – 46, Ιστορικό Γραφείο Ιταλικού Πολεμικού Ναυτικού, Ρώμη, 1972

⁴⁴ Τσουμάνης, Κωνσταντίνος, 2000, *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία και το ελληνικό ναυτεργατικό κίνημα στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου*, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, σελ. 306

⁴⁵ Εργατικό Κέντρο Πειραιά, *έγγραφο Υπουργείου Εργασίας 33770/18-8-1941*, Φάκελος 9, Υποφάκελος 2 – 6

κηρυχθείσας έκπτωτης από το 1939 διοίκησης που όμως παρέμεινε στη θέση της για διαφόρους λόγους. Όπως αναφέρεται στο έγγραφο «... ήδη όμως οπότε ουδείς λόγος και αφορμή συντρέχει να διατηρηθή η κατάσταση αυτή εφ' όσον μάλιστα πολλάκις παρημελήθηκαν τα καθήκοντα της οργανώσεως η δε διοίκησης εις τας εμφανιζόμενας επαγγελματικές ανάγκας ουδαμού εμφανίζεται, συντρέχει εξαιρετικώς περίπτωσις διενέργειας αρχαιρεσιών προς προστασίαν της δοκιμαζόμενης επαγγελματικής τάξεως ημών». Επομένως, παρά το γεγονός ότι η θητεία της προηγούμενης διοίκησης είχε λήξει εκείνη παρέμενε στη θέση της, πιθανότατα αφού εξυπηρετούσε τα συμφέροντα των κατακτητών και σίγουρα όχι των εργαζομένων μηχανικών του εμπορικού ναυτικού. Οι τελευταίοι πάντως βρίσκουν το σθένος να αντιταχθούν στη γερμανική κατοχή και να διεκδικήσουν το δικαίωμα του ελεύθερα συνέρχεσθαι, εκλέγειν και εκλέγεσθαι⁴⁶.

Σε εγκύκλιο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος προς τις Ομοιοεπαγγελματικές γραμματείες και τα Εθνικά Εργατοϋπαλληλικά κέντρα αναφέρεται: «...Και όσες βιομηχανίες δουλεύουν ακόμα, και αυτές αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της ελλείψεως των πρώτων υλών. Η βιοτεχνία και το εμπόριο έσβησαν, η εμπορική μας Ναυτιλία, η μεγάλη αυτή πλουτοπαραγωγική πηγή χάθηκε, τα προϊόντα της χώρας κατεστράφησαν, η ανεργία ανεβαίνει καθημερινά, η καταναλωτική δύναμις του κοινού αδυνατίζει μέρα με την ημέρα, κι ο υποσιτισμός άρχισε να αφήνη στα πρόσωπά μας τη σφραγίδα του». Η Ε.Σ.Ε.Ε. «εζήτησε... για τους Ναυτεργάτας προστασίαν κατά της ανεργίας δια της χορηγήσεως βοηθημάτων και απορρόφησιν των ανέργων ναυτεργατών δια της αναπτύξεως κατά το δυνατόν της

⁴⁶ Εργατικό Κέντρο Πειραιά, *έγγραφο μηχανικών εμπορικού ναυτικού προς την Διοίκησιν του Εργατικού Κέντρου Πειραιώς - 1941*, Φάκελος 10, Υποφάκελος 1 – 2

ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας με παντός είδους πλωτά μέσα ως και εις παρεμφερείς προς το επάγγελμα της εργασίας»⁴⁷.

Ανάλογα περιγράφεται η κατάσταση ένα μήνα αργότερα: «... η Εθνική καταστροφή, η έλλειψις πρώτων υλών, μεταφορικών μέσων είναι αιτίες που προκάλεσαν και προκαλούν καθημερινώς το σταμάτημα των Βιομηχανιών και Βιοτεχνών με τάσιν η ανεργία να προσλάβη καθολικήν μορφήν»⁴⁸. Την ίδια περίοδο οι αρχές κατοχής προειδοποιούν με έγγραφο της υποδιεύθυνσης Γενικής Ασφάλειας Αθηνών ότι κάθε απεργία θεωρείται από αυτές ως σαμποτάζ, καθιστώντας παράνομη και επικίνδυνη οποιαδήποτε προσπάθεια αντίδρασης εντός του κατεχόμενου ελλαδικού χώρου⁴⁹.

2.5 Η συμβολή των Ελλήνων ναυτικών

Οι Έλληνες ναυτικοί αποτέλεσαν το σημαντικότερο παράγοντα επιτυχίας του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου. Για το διαχρονικό περιορισμό διάθεσης κεφαλαίων της ελληνικής οικονομίας, η ανάπτυξη αξιόλογου ναυτιλιακού τομέα ήταν ιδιαίτερα δύσκολη υπόθεση, με δεδομένο ότι η ναυτιλία αποτελεί βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου. Η υποκατάσταση του συντελεστή κεφαλαίου από το συντελεστή εργασία έγινε χάρη στο φιλότιμο των Ελλήνων ναυτικών οι οποίοι μετέτρεψαν τα πεπαλαιωμένα, υψηλού λειτουργικού κόστους, χαμηλής εξειδίκευσης και αξίας πλοία σε ανταγωνιστικά. Με επισκευές στη θάλασσα, με υπερωριακή απασχόληση αλλά όχι ανάλογη αμοιβή και συνθήκες εργασίας εφάρμοσαν την τεχνογνωσία και

⁴⁷ Εργατικό Κέντρο Πειραιά, *έγγραφο Εθνικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος*, 11 – 6 - 1941, Φάκελος 10, Υποφάκελος 3 – 6

⁴⁸ Εργατικό Κέντρο Πειραιά, *έγγραφο Εθνικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος*, 11 – 6 - 1941, Αριθμ. Εγκυκλίου 18, Φάκελος 10, Υποφάκελος 3 – 6

⁴⁹ Εργατικό Κέντρο Πειραιά, *έγγραφο Εθνικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος προς ΕΚΠ*, 1942, Φάκελος 11, Υποφάκελος 2 – 6

την καινοτομία και κατέστησαν αξιόπλοα τα πλοία εκείνα που για άλλες ναυτιλίες ήταν ασύμφορα και τεχνολογικά απαξιωμένα⁵⁰.

Είναι συγκλονιστική η κυνική ομολογία της πολιτικής ηγεσίας του τόπου όπως αποτυπώνεται μέσα από τις συνεδριάσεις των πλέον επισήμων οργάνων της εποχής, για το πώς έβλεπαν την ελληνική ναυτιλία και μέσα από αυτή τους Έλληνες ναυτικούς. *«Το ελληνικόν πλοίον κινούμενον εις τα περιθώρια των διεθνών μεταφορών, εκτοπιζόμενον διαρκώς από τους προστατευτισμούς των άλλων χωρών και μη έχον άλλην τινά υπέρ αυτού προστασίαν, παρά την ανταγωνιστικήν του ικανότητα είναι υποχρεωμένον:*

A) να είναι μικράς αξίας και επομένως παλαιόν, ηλικίας δηλαδή κατά την οποίαν θεωρείται άχρηστον πλέον δια τους άλλους.

B) να ταξιδεύει παραβλέπον, κατά το δυνατόν, τους κανόνες ασφαλείας ως προς το μεταφερόμενον βάρος, το είδος του φορτίου, την αναγκαίαν συντήρησιν και κάποτε – κάποτε την επαρκή κάλυψιν της αξίας του υπό της ασφαλείας»⁵¹.

⁵⁰ Θεοτοκάς Γ. – Χαρλαύτη Τ., *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, σελ. 117, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2007

⁵¹ Δροσόπουλος Γ. – Βουλευτής Κυκλάδων, *Εισηγητική έκθεσις προς την διακομματικήν επιτροπήν επί της εμπορικής ναυτιλίας – Το ζήτημα της φορολογίας των πλοίων*, σελ. 34, Αθήναι, 10 -5 – 1949

Κεφάλαιο 3 – Οι Έλληνες πλοιοκτήτες

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο, εξετάζεται η θέση που έλαβαν οι Έλληνες κάτοχοι του ναυτιλιακού κεφαλαίου, τι σήμανε η ύπαρξη της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας στην πρώτη γραμμή του πολέμου, γεγονός βέβαια που συντελέστηκε χάρη στη συμμετοχή των ελληνικών πληρωμάτων που στελέχωσαν τα βαπόρια στις πιο κρίσιμες φάσεις του πολέμου. Ακόμη, μελετάται το κανονιστικό πλαίσιο εντός του οποίου έλαβε χώρα η ναυτιλιακή δραστηριότητα και οι ωφέλειες που προέκυψαν για την πατρίδα. Επιπλέον, αντικείμενο μελέτης αποτελούν τα πλεονεκτήματα της ελληνικής ναυτιλίας και κατά πόσο αυτά της προσέδιδαν επιχειρησιακό πλεονέκτημα.

3.1 Η στάση των εφοπλιστών

Πολλές είναι οι περιπτώσεις Ελλήνων Εφοπλιστών που αν και ζούσαν στο εξωτερικό και μπορούσαν να αποφύγουν τη στράτευση, επέλεξαν όμως να καταταγούν στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις και να πολεμήσουν στο πεδίο της μάχης τον Άξονα. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Σταύρου Νιάρχου που κατά τη διάρκεια της κατοχής πήγε στη Μέση Ανατολή και κατατάχθηκε στο Πολεμικό Ναυτικό μέχρι την απελευθέρωση⁵². Στη μακρά λίστα των συνεπών προς το καθήκον και την πατρίδα περιλαμβάνονται οι Λαιμός Μ., Λως Μ, Εμπειρικός Ν., Βεργωτής Π., Ευσταθίου Μ., Λιβανός Π., Ιγγλέσης Ν., Βερνίκος Ε., Λυκιαρδόπουλος Φ.

Η κήρυξη του Πολέμου είχε ως επίπτωση τη διακοπή των όποιων προσπαθειών ανανέωσης του στόλου από τους Έλληνες εφοπλιστές και ευνόησε την κερδοσκοπία. Συνετή εμφανίζεται η στάση του Μανώλη Κουλουκουντή ο οποίος με άρθρο του τάσσεται κατά της ανάληψης υπέρμετρων κινδύνων και οικονομικών ρίσκων και επιλέγει για τον όμιλό του να συνεχίσει τις ναυπηγήσεις πλοίων με κεφάλαια που

⁵² Καββαδίας Ε., *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940 όπως τον έζησα*, σελ. 646 – 647

προέρχονται από την εκμετάλλευση των ήδη υφισταμένων και από ασφαλιστικές αποζημιώσεις που προκύπτουν από τυχούσες απώλειες. Εμφανίζεται επίσης επιφυλακτικός για την εκμετάλλευση των πλοίων υπό την αγγλική σημαία και δεν αναμένει παρά πολύ περιορισμένα κέρδη. Η σημαντική διαφορά του από τη συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων εφοπλιστών έγκειται ότι διαβλέπει στην περίοδο αυτή την ευκαιρία για αντικατάσταση των πλοίων και ανανέωση του στόλου⁵³.

Αμέσως μετά την κατάληψη της Αθήνας από τους Γερμανούς, άμεση προτεραιότητά τους υπήρξε ο έλεγχος της διαχείρισης των Ελληνικών φορτηγών ατμόπλοιων. Για το λόγο αυτό ο διορισμένος από τους Γερμανούς πρωθυπουργός Γεώργιος Τσολάκογλου με επιστολή του της 5^η Μαΐου 1941 προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ζητούσε να δοθούν εντολές στα πληρώματα των πλοίων μελών, με τις οποίες θα τίθονταν υπό τον έλεγχο της γερμανικής διοίκησης. Η αντίδραση της ΕΕΕ υπήρξε άμεση και με εντολή του νομικού της συμβούλου Γεωργίου Δανιόλου κάηκε όλο το αρχείο προκειμένου να μην καταστεί εφικτό από τις αρχές κατοχής η ταυτοποίηση εφοπλιστών και πλοίων που βρίσκονταν εν κινήσει⁵⁴.

Επόμενη απόπειρα των Γερμανών κατακτητών ήταν η προσπάθειά τους να αγοράσουν τα ελληνόκτητα πλοία προσφέροντας ιδιαίτερα υψηλό τίμημα ακόμη και για τα επίπεδα που είχε διαμορφωθεί την περίοδο εκείνη η αγορά πλοίων. Οι Έλληνες εφοπλιστές ωστόσο αρνήθηκαν την παράδοση των πλοίων τους μέσω συμβολαιογραφικής πράξης σε ουδέτερα λιμάνια, στις δυνάμεις του Άξονα,

⁵³ Κουλουκουντής, Μ. *Ναυτικά Χρονικά*. Δεκαπενθήμερος εμποροναυτική επιθεώρησης. «Υπό την πολεμικήν αναταραχήν: Αι εφοπλιστικάί κατευθύνσεις». Έτος Ι. Αριθ. 220. Σελ 3-4. Πειραιάς 15 Φεβρουαρίου 1940

⁵⁴ Φουστάνος, Γ. 2014. Ο αποδεκατισμός της ναυτιλίας (1940 – 1945). Διαδικτυακό μουσείο για τη ναυτιλία. Greek Shipping Miracle. <http://www.greekshippingmiracle.org/el/>

επικαλούμενοι το θολό νομικό πλαίσιο που διέπει διαχρονικά τον ναυτιλιακό κόσμο και εμφανιζόμενοι οι ίδιοι ως απλοί διαχειριστές και όχι ως πλοιοκτήτες. Οι γερμανικές αρχές κατοχής δεν πείστηκαν από το τέχνασμα αυτό και αντέτειναν φυλακίσεις ως απάντηση⁵⁵.

3.2 Η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία στην πρώτη γραμμή

Την 30-9-1939 εκδόθηκε η κάτωθι πολεμική διαταγή προς τα γερμανικά υποβρύχια : «...επειδή οι Έλληνες έχουν πωλήσει και μισθώσει πολυάριθμα (εμπορικά) πλοία στους Άγγλους, τα ελληνικά πλοία πρέπει να θεωρούνται εχθρικά... κατά τις επιθέσεις τα Υποβρύχια να παραμένουν αθέατα». Κατά τη διάρκεια των Ιταλικών επιθέσεων κατά της Ελλάδας, πλοία του ΕΕΝ, υπό την προστασία του Πολεμικού μας Ναυτικού μετέφεραν ασφαλώς περί το 80% του πολεμικού υλικού και των στρατευμάτων σε λιμένες πλησίον του μετώπου, χρησιμοποιώντας περί τα 140 φορτηγά, 47 επιβατηγά και 56 ρυμουλκά⁵⁶. Οι ναυτεργάτες βρεθήκαν με το ξέσπασμα του ελληνοϊταλικού πολέμου αντιμέτωποι με τον κίνδυνο σε καθημερινή βάση. Τα ακτοπλοϊκά ανέλαβαν το έργο της μεταφοράς εφοδίων, στρατιωτών, της επιστροφής και περίθαλψης των τραυματιών, του εφοδιασμού της ηπειρωτικής και νησιωτικής ενδοχώρας με τρόφιμα⁵⁷.

Κατά το πρώτο έτος του Πολέμου και πριν ακόμη η χώρα εισέλθει επίσημα σε εμπόλεμη κατάσταση, πλοία και πληρώματα βρέθηκαν αντιμέτωπα με σημαντικούς κινδύνους και διαφαινόμενες καταστροφές. Συγκεκριμένα τα ελληνόκτητα πλοία βρέθηκαν ενώπιον κατασχέσεων από τις Γερμανικές αρχές στα γερμανικά λιμάνια.

⁵⁵ Φουστάνος, Γ. 2014. Ο αποδεκατισμός της ναυτιλίας (1940 – 1945). Διαδικτυακό μουσείο για τη ναυτιλία. Greek Shipping Miracle. <http://www.greekshippingmiracle.org/el/>

⁵⁶ Γεωργιάδης Σ., *Ελληνική προπαρασκευή και συμβολή στη συμμαχική νίκη στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο*, Ελεύθερη Ζώνη Ημερησία Ηλεκτρονική Εφημερίδα Α.Φ. 2466/20-6-2017

⁵⁷ Μαλακάσης Ι.Θ, *Το Ναυτικό στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Τόμος 1, σελ. 25 – 102, Ιωάννινα, 1995

Ανάλογα προβλήματα προέκυπταν στις υπό γερμανική κατοχή χώρες και συγκεκριμένα στα βελγικά, γαλλικά λιμάνια καθώς και στα ισπανικά λιμάνια λόγω του φιλικά διακείμενου φασιστικού ισπανικού καθεστώτος στις δυνάμεις του Άξονα. Να σημειωθεί ότι μετά την πτώση της Γαλλικής Δημοκρατίας, την επιβολή δωσίλογης κυβέρνησης και την κατοχή της χώρας από τις ναζιστικές δυνάμεις, προβλήματα προέκυπταν για τα ελληνικά πλοία και σε ολόκληρο το δίκτυο των μέχρι πρότινος γαλλικών αποικιών όπως η Σενεγάλη⁵⁸. Επιγραμματικά η διακύμανση του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου καθ' όλη τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου περιγράφεται στον κάτωθι πίνακα 2 .

Πίνακας 2

Απώλειες ελληνικής ναυτιλίας κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο		
Η μεταβολή σε απόλυτους αριθμούς πλοίων και χωρητικότητας συναρτήσει των κυριότερων φάσεων του πολέμου		
Φάσεις πολέμου	Πλοία	Χωρητικότητα σε Κ.Ο.Χ
Κατά την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου	538	1.819.253
Κατά την εκδήλωση της ιταλικής επιθέσεως	418	1.357.521
Μετά τις απώλειες κατά την περίοδο του ελληνοϊταλικού πολέμου	382	1.231.143
Μετά τη γερμανική επίθεση και κατά τη διάρκεια αυτής	245	1.004.716
Κατά τη συνέχιση του αγώνα και μέχρι τη λήξη του πολέμου	114	469.436

Πηγή: Μαλακάσης Ι.Θ⁵⁹

⁵⁸ Μαλακάσης Ι.Θ, *Το Ναυτικό στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Τόμος Α, σελ. 112 – 117, Ιωάννινα, 1995

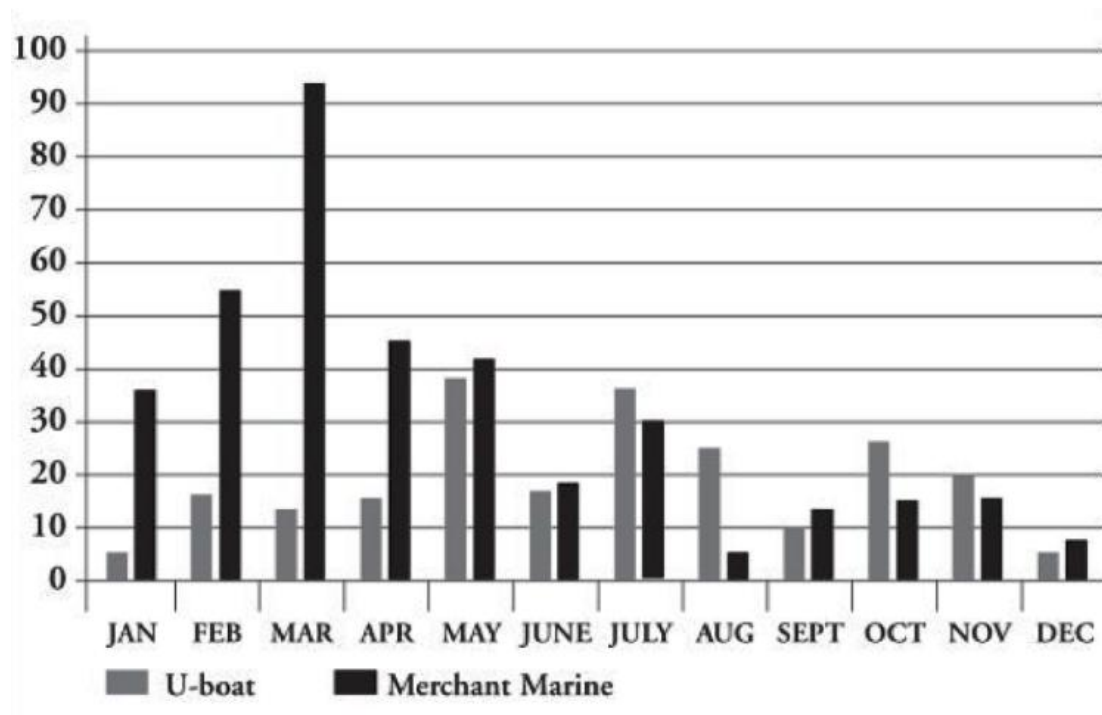
⁵⁹ Μαλακάσης Ι.Θ, *Το Ναυτικό στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Τόμος Α', σελ. 107, Ιωάννινα, 1995

Οι συμμαχικές δυνάμεις τελικά επικράτησαν της Μάχης του Ατλαντικού, με ένα υπερβολικό και ίσως εκ των πραγμάτων αχρείαστο κόστος. Οι σχετικοί δείκτες απωλειών του βρετανικού εμπορικού ναυτικού φανερώνουν το μέγεθος του κινδύνου με το οποίο βρίσκονταν διαρκώς αντιμέτωποι οι ναύτες. Συγκεκριμένα από τους 185.000 υπηρετούντες ναύτες οι 32.952 απώλεσαν τη ζωή τους, ποσοστό 17% του συνόλου. Μάλιστα το ποσοστό αυτό απωλειών είναι συγκριτικά το μεγαλύτερο έναντι των τριών βρετανικών στρατιωτικών σωμάτων, ξηράς, θάλασσας και αέρα. Η μέριμνα του πολεμικού σχεδιασμού των στρατιωτικών επιτελείων άφηνε αδικαιολόγητα ακάλυπτο το συμμαχικό εμπορικό ναυτικό έναντι του υποβρυχιακού πολέμου, παρά το γεγονός ότι υπήρχε το προηγούμενο του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Όταν η απειλή από τα υποβρύχια κατέστη τόσο έντονη που έθετε σε κίνδυνο την έκβαση του ίδιου του πολέμου, έγιναν προσπάθειες για τη λήψη μέτρων με τρόπο βιαστικό και συνάμα απεγνωσμένο.

Η απειλή του φάσματος λιμού για το βρετανικό άμαχο πληθυσμό μετά την απώλεια μεγάλου πλήθους πλοίων που μετέφεραν εφόδια και πρώτες ύλες, ανάγκασε την πολιτική και τη στρατιωτική ηγεσία των Συμμάχων και ιδιαίτερα των Βρετανών να ενσκήψουν σοβαρά πάνω από το πρόβλημα. Η αεροπορική κάλυψη των νηοπομπών στον κεντρικό Ατλαντικό ωκεανό από το 1942 – 1943 και έπειτα είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση των απωλειών, όμως μέχρι τότε εξαιτίας πολιτικής ατολμίας των Συμμαχικών δυνάμεων είχαν χαθεί εκατοντάδες πλοία και πολύ περισσότερες ανθρώπινες ζωές. Παράλληλα από το 1943 και έπειτα, τα τεχνολογικά επιτεύγματα που υιοθετήθηκαν από το βρετανικό ναυαρχείο και τους ναυάρχους Percy Noble και Max Horton, υπέρμαχους των νέων τεχνολογιών και ναυτικών καινοτομιών, επέτρεψαν την προστασία των νηοπομπών από τον υποβρυχιακό πόλεμο και πλέον φάνηκε πως έκριναν οριστικά την τελική έκβαση του πολέμου.

Επομένως η γενναιότητα των ναυτών του εμπορικού ναυτικού και το θάρρος που επέδειξαν να επανδρώσουν τα συμμαχικά πλοία παρά τις δύσκολες συνθήκες στο Βόρειο Ατλαντικό και τις μεγάλες απώλειες που υπέστησαν οι νηοπομπές αποτέλεσε τη θρυαλλίδα για την τελική έκβαση του πολέμου υπέρ των Συμμαχικών δυνάμεων⁶⁰. Ιδιαίτερα οι απώλειες σε γερμανικά υποβρύχια εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα 3.

Πίνακας 3: «Οι απώλειες των γερμανικών υποβρυχίων σε σχέση με εκείνες των συμμαχικών πλοίων στο Βόρειο Ατλαντικό το 1943»



Πηγή: Paul Kennedy⁶¹

⁶⁰ Williamson Murray & Allan Reed Millett. *A War To Be Won: fighting the Second World War*. p. 260-261. Third edition, 2001. The Belknap press of Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London, England

⁶¹ Paul Kennedy, *Engineers of Victory. The problem solvers who turned the tide in the Second World War*. Penguin Random House. UK. 2013

Από τα στοιχεία του πίνακα επιβεβαιώνεται η δραματική αύξηση στις απώλειες γερμανικών υποβρυχίων και η αντίστοιχη μείωση στις απώλειες των Συμμαχικών εμπορικών πλοίων κατά τους κρίσιμους μήνες του 1943.

Ωστόσο επρόκειτο για μία μάχη γενναίων ανδρών που ελάμβαναν βεβαίως τη βοήθεια από όργανα και συσκευές που τους παρείχε η επιστήμη αλλά κυρίως διακρίνονταν από τις ικανότητες, την αντοχή τους, το ψυχικό σθένος και τις αρετές που τους ενέπνεαν. Σε ολόκληρη τη μακρά ιστορία των θαλάσσιων πολέμων δεν υπήρξε ανάλογη μάχη που το πεδίο της να εκτείνονταν σε τέτοια έκταση χιλιάδων τετραγωνικών μιλίων ωκεανών και να περιορίζονταν από χωρικό ή χρονικό περιορισμό⁶². Παραθέτουμε ενδεικτική εικόνα της πάλης των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων μετά τον τορπιλισμό τους.

Εικόνα 1



Πηγή: John Bunker⁶³

⁶² Roskill, S. The war at Sea, 1939 – 1945, οπ. Αναφ. Paul Kennedy, Engineers of Victory. *The problem solvers who turned the tide in the Second World War*. Penguin Random House. UK. 2013

⁶³ John Bunker, *Heroes in Dungarees: The Story of the American Merchant Marine in World War II*, Naval Institute Press Annapolis, Maryland, 1995

3.3 Κανονιστικό πλαίσιο δραστηριοποίησης ελληνικής ναυτιλίας και υπηρεσίες προς την αγωνιζόμενη Χώρα

Στις 24 Μαΐου 1940 η Ελληνική Κυβέρνηση και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών κατέληξαν στο Συμφωνητικό Ναυλώσεων με το οποίο καθορίζονταν οι όροι επίταξης των εμπορικών πλοίων. Συγκεκριμένα οι Έλληνες πλοιοκτήτες αναλάμβαναν την υποχρέωση να μεταφέρουν γαιάνθρακες και σιτηρά με έκπτωση των ναύλων της τάξεως του 15% υπέρ του δημοσίου. Τα κέρδη που προέκυπταν από την παρεχόμενη αυτή έκπτωση διατίθεντο αναλόγως από το φορτίο προέλευσης στο Ταμείο Άρτου, στους οργανισμούς δημόσιων συγκοινωνιών ή για την εκτέλεση του προϋπολογισμού⁶⁴.

Σκοπός του ανωτέρω συμφωνητικού ήταν καταρχήν η εξασφάλιση φθηνότερης, κανονικότερης και ταχύτερης διενέργειας δια των θαλάσσιων μεταφορών, των εκ του εξωτερικού εισαγομένων σιτηρών, γαιανθράκων και πρώτων υλών. Επιπλέον επιτυγχάνονταν η δικαιότερη συμμετοχή όλων των Ελλήνων Εφοπλιστών και η εκπλήρωση της υποχρέωσης έναντι της πατρίδος για την προσφορά των πλοίων τους στην εξυπηρέτηση των μεταφορών αυτών. Με δεδομένο ότι σε πολεμική περίοδο τα ποντοπόρα εμπορικά πλοία εξασφαλίζουν όχι μόνο τις μεταφορικές ανάγκες της χώρας αλλά κυρίως τον εφοδιασμό της από το εξωτερικό αποτελώντας παράλληλα πηγή πόρων και συναλλάγματος λήφθηκαν οι ανάλογες αποφάσεις από την τότε κυβέρνηση. Η σημασία τους υπήρξε ιδιαίτερα σημαντική, αφού οι περισσότερες οικονομικές δραστηριότητες βρίσκονταν σε παρακμή. Έτσι με το διάταγμα της 8^{ης} Απριλίου 1939 (ΦΕΚ 149 ^Α/ 14-4-1939) απαγορεύτηκε η πώληση ελληνικών πλοίων σε ποσοστό μεγαλύτερο του 50% σε αλλοδαπούς. Ενώ με τον αναγκαστικό νόμο

⁶⁴ Τσουμάνης, Κωνσταντίνος, 2000, *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία και το ελληνικό ναυτεργατικό κίνημα στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου*, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, σελ. 139 – 140

2288/40, άρθρο 5 (ΦΕΚ 118^Α/ 6-4-1940) «Περί επιβολής εκτάκτου προσωρινού φόρου επί των κερδών των φορτηγών πλοίων» δίνονταν χρονικό περιθώριο συμμόρφωσης στους εφοπλιστές τεσσάρων μηνών για επαναπατρισμό των πλοίων τους στην εθνική σημαία στην περίπτωση που είχαν προηγούμενα αποχωρήσει από αυτή, αλλά και για τα νεότευκτα⁶⁵.

Το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού αμέσως μετά την εμπλοκή της χώρας στον Πόλεμο εκπόνησε και εφάρμοσε το σχέδιο «θαλάσσιων μεταφορών», επιτάσσοντας τις τέσσερις πρώτες ημέρες της ιταλικής επίθεσης 47 ακτοπλοϊκά πλοία στην υπηρεσία των στρατιωτικών μεταφορών. Τρία εξ αυτών μετασκευάστησαν σε νοσοκομειακά, ενώ δύο ακόμη σε πλοία διακομιδής χωρίς τα σήματα του Ερυθρού Σταυρού, γεγονός που φανερώνει και τους κινδύνους που προέκυπταν για τα πλοία αυτά αφού δεν καλύπτονταν από το ειδικό καθεστώς προστασίας που απολαμβάνουν με βάση τις συνθήκες, όταν βέβαια τυγχάνουν σεβασμού από τους εμπολέμους. Τον επόμενο μήνα, Νοέμβριο 1940, ο Ελληνικός Στρατός πέτυχε να κινητοποιήσει δυνάμεις της τάξεως των πεντακοσίων χιλιάδων ανδρών, το 80% εξ αυτών έχει υπολογιστεί πως μετακινήθηκαν χάρη στα ελληνικά εμπορικά και επιβατηγά πλοία. Την ίδια στιγμή οι μεταφορικές ανάγκες του δοκιμαζόμενου άμαχου πληθυσμού καλύπτονταν κυρίως δια της θαλάσσιας οδού, όπου εκτός των εκτάκτων στρατιωτικών αναγκών λαμβάνονταν ιδιαίτερη μέριμνα για τον επισιτισμό του άμαχου αστικού πληθυσμού⁶⁶.

3.4 Πλεονεκτήματα και υπεροχή ελληνόκτητης ναυτιλίας

Η επιμονή των Βρετανών να προσεταιριστούν την ελληνική ναυτιλία, ερμηνεύεται από την κατάσταση του στόλου τους το 1939, έτος έναρξης του Β΄ Παγκοσμίου

⁶⁵ Ντούνης Χ., *Ναυτιλιακά Δρώμενα – περίοδος 1919 - 1945*, σελ.207 - 213, Τζει & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 2004

⁶⁶ Τζαμτζής Α., *Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία – χρονικό 1921 – 2001, ένα ταξίδι σε ήρεμα και φουρτουνιασμένα νερά*, σελ. 77 - 78, επετειακή έκδοση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Εκδόσεις Μίλητος, Πειραιάς, 2002

Πολέμου. Το τυπικό βρετανικό ελεύθερο φορτηγό πλοίο ήταν ατμόπλοιο, κινούμενο με κάρβουνο και μέση επιχειρησιακή ταχύτητα 9 κόμβους. Η προ του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου αλαζονεία και η νοοτροπία ανωτερότητας που διακατείχε τη βρετανική ναυτιλία δεν επέτρεπε την αναπροσαρμογή της σύμφωνα τις νέες τεχνολογικές, κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες που αναπτύσσονταν στο διαρκώς μεταβαλλόμενο κόσμο κατά τον Μεσοπόλεμο. Οι επιχειρούμενες συγχωνεύσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία είχαν επιφέρει υποβάθμιση υπηρεσιών στις ανάγκες των φορτωτών οι οποίοι διαπίστωναν πως ξένοι πλοιοκτήτες όπως οι Έλληνες μπορούσαν να ανταποκριθούν με μεγαλύτερη ευελιξία στις ανάγκες τους. Η αποτυχία έκφρασης του επιχειρηματικού πνεύματος μέσα στη βρετανική ναυτιλιακή βιομηχανία, η παρείσφρηση της αμερικάνικης ναυτιλίας σε είδη εμπορίου που μέχρι τότε εξυπηρετούνταν από βρετανικά πλοία, οι πολιτικές επιδοτήσεων και προνομίων άλλων χωρών, η σταδιακά ελαττούμενη συμμετοχή του βρετανικού στο παγκόσμιο εμπόριο είχε αρνητικές συνέπειες και στο ποσοστό ενασχόλησης της βρετανικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο εμπόριο. Με την θεώρηση της παρακμής του βρετανικού εμπορίου άνθρακα και την επίτευξη χαμηλού λειτουργικού κόστους από τα ελληνικά ελεύθερα φορτηγά πλοία και την εσφαλμένη έκφραση πολιτικής προστατευτισμού στα αντίστοιχα βρετανικά, με υψηλούς μισθούς σε μια παγκόσμια αγορά πλεονάζουσας χωρητικότητας είναι αρκετά πλήρης η εικόνα, για να αντιληφθεί κανείς τους λόγους της παραπαίουσας βρετανικής ναυτιλίας και τη δεσπόζουσα θέση που θα διαδραμάτιζε κατά τη διάρκεια των εχθροπραξιών το ελληνικό πλοίο⁶⁷.

Παράλληλα οι προπολεμικά διαμορφωμένες οικονομικές σχέσεις γύρω από το ελληνικό πλοίο αν και έχουν μεταβληθεί μετά από το 1933 και δεν χαρακτηρίζονται πλέον από την παντελή έλλειψη φορολογική επιβάρυνσης, έχουν όλα εκείνα τα

⁶⁷ Χαρλαύτη Τ., *Ιστορία και Ναυτιλία 16^{ος} – 20^{ος} αιώνας*, σελ. 361 – 363, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2005

χαρακτηριστικά που επιτρέπουν τη συμπίεση του κόστους και το καθιστούν ελκυστική οικονομική τοποθέτηση κεφαλαίου. Συγκεκριμένα, η ανυπαρξία εξόδων διοικήσεως των μικρών οικογενειακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες λόγω του οικογενειακού τους χαρακτήρα ήσαν απαλλαγμένες αναλόγων δαπανών εξαρτημένης σχέσεως εργασίας, εγκαταστάσεων και άλλων σχετικών για τη διαχείριση του πλοίου επιβαρύνσεων τις καθιστούσαν ιδιαίτερα ανταγωνιστικές. Επιπλέον οι εργασίες επί του πλοίου εκτελούνταν υπό την αυτεπιστασία της πλοιοκτησίας. Η άριστη απόδοση της εργασίας των απασχολούμενων πληρωμάτων, τα οποία συν τοις άλλοις επιφορτίζονταν και με τη διαρκή συντήρηση πλοίου και μηχανής, δεν είχε τον ανάλογο αντίκτυπο στη μισθοδοσία τους. Οι εξαιρετικά περιορισμένες δαπάνες πληρώματος, δεν επιμερίζονταν μόνο στο χαμηλό μισθολόγιο των ελληνικών πληρωμάτων, αλλά στις ανύπαρκτες υπερωρίες την απουσία αδειών και στην πενιχρή σίτιση των Ελλήνων ναυτικών⁶⁸.

⁶⁸ Γεωργαντόπουλος Ε., *Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική και η τελευταία ναυτιλιακή κρίσις*, σελ. 18 – 19, Διδακτορική διατριβή Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών, Αθήνα, 1962)

Κεφάλαιο 4 – Η φύση και οι κίνδυνοι του θαλάσσιου πολέμου

Στο τέταρτο κεφάλαιο, παρουσιάζονται η φύση και το είδος των κινδύνων, με τα οποία βρίσκονταν αντιμέτωπα καθημερινά τα πληρώματα των πλοίων, σε αυτό το ναυτιλιακό πολεμικό εργασιακό περιβάλλον, με τα υποβρύχια και τις νάρκες να εγκυμονούν διαρκώς κινδύνους για την ανθρώπινη ζωή και περιουσία.

4.1 Υποβρυχιακός πόλεμος

Το άρθρο 22 του Ναυτικού Συμφώνου του Λονδίνου του 1930 όριζε ρητά ότι τα υποβρύχια όφειλαν να υπακούουν στο σύνολο των κανόνων του διεθνούς δικαίου, όπως και τα πλοία επιφανείας σε ό,τι αφορούσε τα εμπορικά πλοία. Μάλιστα προχωρούσε στην πρόβλεψή του ακόμη περαιτέρω αναφέροντας πως σε περίπτωση που συναντούσαν αντίσταση κατά τη διαδικασία διενέργειας νηοψίας θα μπορούσαν να προχωρήσουν σε επιθετικές ενέργειες βύθισης ή περιορισμού της πλευστότητας και πηδαλιούχησης του πλοίου μόνο εφόσον προηγούμενα είχαν διασώσει επιβάτες, πλήρωμα και έγγραφα του πλοίου. Οι σωστικές λέμβοι δε θεωρούνταν ασφαλές μέρος, παρά μόνο εφόσον το συμβάν ελάμβανε χώρα πλησίον της ακτής, σε υπήνεμα ύδατα ή με την παρουσία τρίτου πλοίου που θα αναλάμβανε τη διάσωσή των⁶⁹.

Την 22^α Σεπτεμβρίου 1939 οι ναύαρχοι του γερμανικού στόλου Ρέντερ και Ντένιτς ενθάρρυναν με την έκδοση ημερήσιας διαταγής τη βύθιση αντίπαλων συμφερόντων εμπορικών πλοίων υπό τον όρο ότι: «... η βύθιση ενός εμπορικού πλοίου δικαιολογείται στο Πολεμικό Ημερολόγιο μόνο εξαιτίας πιθανής σύγχυσης με ένα πολεμικό ή ένα εξοπλισμένο εμπορικό καταδρομικό»! Λίγες ημέρες αργότερα, τον Οκτώβριο του 1939 ο Ναύαρχος Ρέντερ και το Γερμανικό Επιτελείο Ναυτικού δημοσιοποίησαν υπό τον τίτλο «Πιθανότητες ενός Μελλοντικού Ναυτικού Πολέμου»

⁶⁹ Lord Russel of Liverpool, μτφ. Δημητροπούλου Γ., επιμέλεια Σταυρόπουλος Δ. – Κοκκορόγιαννης Κ., *Η μάστιγα του ναζισμού – Τα εγκλήματα πολέμου του Γ'Ράιχ 1939 – 1945*, σελ. 96, εκδόσεις Ιωλκός, ελληνική έκδοση, Αθήνα 2007

τις θέσεις τους για τη θαλάσσια στρατηγική. Ανέφερε ρητά πως στις επιθέσεις ενάντια στις συμμαχικές θαλάσσιες συγκοινωνίες έπρεπε να χρησιμοποιηθούν οι πιο άσπλαχνες μέθοδοι, ακόμη και αν δεν καλύπτονταν από το Διεθνές Δίκαιο, φτάνει να θεωρούνταν απαραίτητα από στρατιωτική άποψη και να υπόσχονταν μια αποφασιστική νίκη. Ο Αδόλφος Χίτλερ τον Ιανουάριο του 1941 δήλωσε: «κάθε πλοίο που εμφανίζεται μπροστά στους τορπιλοβλητικούς σωλήνες μας... είτε πλέει σε νηοπομπή είτε μόνο του θα βυθίζεται». Αργότερα μετά την είσοδο των Η.Π.Α. στον πόλεμο στο πλευρό των συμμάχων, οι Γερμανοί κυβερνήτες των υποβρυχίων διατάχτηκαν όχι μόνο να μη διασώζουν πληρώματα, αλλά και να τα εξοντώνουν

Η γερμανική στάση και οι απηχούσες αυτές απόψεις σκληραίνουν διαρκώς όσο ο πόλεμος πλησίαζε προς τη λήξη του και η ήττα φάνταζε αναπόφευκτη για τους ναζί. Ο Ντένιτς προκειμένου να ενεργοποιήσει τα πιο ταπεινά ένστικτα των υφισταμένων του σε απόρρητη διαταγή προς τους κυβερνήτες υποβρυχίων γράφει: «...δεν πρέπει να γίνεται καμία απολύτως προσπάθεια διάσωσης των πληρωμάτων των βυθιζόμενων πλοίων. Η απαγόρευση περιλαμβάνει την περισυλλογή ανθρώπων από τη θάλασσα και τη μεταφορά τους σε σωστικές λέμβους, την επαναφορά στη σωστή θέση τους των αναποδογυρισμένων λέμβων και τη διανομή φαγητού και νερού. Η διάσωση αντίκειται στις στοιχειώδεις απαιτήσεις του πολέμου για την εξόντωση εχθρικών πλοίων και πληρωμάτων... Να είστε σκληροί, έχοντας κατά νου ότι ο εχθρός δε λογαριάζει τα γυναικόπαιδα όταν ρίχνει βόμβες σε γερμανικές πόλεις».

Ενώ ο ίδιος την ίδια ημέρα γράφει στο Πολεμικό Ημερολόγιο: «Επιστήσαμε ξανά την προσοχή όλων των κυβερνητών στο γεγονός ότι όλες οι προσπάθειες διάσωσης μελών πληρωμάτων των πλοίων που βυθίστηκαν, αντιτίθενται στις πιο στοιχειώδεις απαιτήσεις για τη διεξαγωγή ενός πολέμου: Αυτές του αφανισμού των πλοίων και των πληρωμάτων τους». Ο ναύαρχος Ντένιτς είχε νωρίτερα δείξει δείγματα των απόψεων

του όταν τον Οκτώβριο του 1942 επιθεωρώντας τη 2^η Εκπαιδευτική Μεραρχία Υποβρυχίων σημείωνε με νόημα πως πολλοί από τους ναύτες των συμμαχικών εμπορικών πλοίων είχαν βιώσει τη φρίκη του τορπιλισμού περισσότερο από μία φορά. Πλέον ο φόβος διακατείχε τα συναισθήματά τους, αρνούσαν να υπηρετήσουν ξανά στη θάλασσα θεωρώντας τον διάπλου του Ατλαντικού επικίνδυνο. Προέτρεπε σε ολοκληρωτικό πόλεμο θέτοντας ως στόχο πλοία και πληρώματα ώστε να μην υπάρχουν διασωθέντες που θα επανδρώνουν εκ νέου τα εμπορικά πλοία. Σεπτέμβριο του 1942 η αντιφατική διαταγή “Laconia” πιστοποιούσε τις πιο σκοτεινές προθέσεις του. Ο κυβερνήτης που είχε βυθίσει το “Laconia” πλωτάρχης Χαρτενστάιν διέσωσε ορισμένους επιζήσαντες δεχόμενος στη συνέχεια την οργή του γερμανικού επιτελείου. Κατηγορήθηκε εντελώς άδικα ότι εξέθεσε το σκάφος του σε κίνδυνο με τον Αρχινάυαρχο να αναφέρει : *«Το περιστατικό είναι μία ακόμη απόδειξη για το τι μπορεί να είναι τελικά ένα προβληματικό ανθρώπινο συναίσθημα απέναντι στον εχθρό»*⁷⁰.

Κατά τις δίκες που ακολούθησαν το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο το θέμα των εγκλημάτων πολέμου στη θάλασσα ανέκυψε σχεδόν αποκλειστικά σε σχέση με τον υποβρύχιο πόλεμο. Το Διεθνές Στρατιωτικό Δικαστήριο της Νυρεμβέργης που καταδίκασε σε θάνατο τους κορυφαίους ναζιστές εγκληματίες πολέμου, απάλλαξε τους Γερμανούς ναυάρχους Raeder και Doenitz ως προς τη συγκεκριμένη κατηγορία, παρά το γεγονός ότι οι υπό τις διαταγές τους το γερμανικό πολεμικό ναυτικό παραβίαζε καθ’ όλη τη διάρκεια του πολέμου το Διεθνές Δίκαιο και το Πρωτόκολλο του Λονδίνου (6^η Νοεμβρίου 1936). Η παραδοχή του Αμερικανού ναυάρχου Νίμιτς ότι προέβη σε ανάλογες πρακτικές στον Ειρηνικό Ωκεανό εναντίον των ιαπωνικών

⁷⁰ Lord Russel of Liverpool, μτφ. Δημητροπούλου Γ., επιμέλεια Σταυρόπουλος Δ. – Κοκκορόγιαννης Κ., *Η μάστιγα του ναζισμού – Τα εγκλήματα πολέμου του Γ΄Ράιχ 1939 – 1945*, σελ. 98 – 111, εκδόσεις Ιωλκός, ελληνική έκδοση, Αθήνα 2007

εμπορικών πλοίων προσέδωσε στη νομική υπεράσπιση των Γερμανών ναυάρχων το νομικό επιχείρημα ‘tu quoque’, «και εσύ επίσης».

Ωστόσο δικαιοσύνη αποδόθηκε, δικαιώνοντας και το κοινό αίσθημα στην υπόθεση του ελληνικού φορτηγού πλοίου “Peleus”. Στις 13 Μαρτίου 1944, τορπιλίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο. Στη συνέχεια σε μια ύψιστη πράξη πολεμικής βαρβαρότητας το υποβρύχιο αναδύθηκε και πέρα από κάθε έννοια ανθρωπιάς, τιμής και δικαίου πολέμου, αντί να περισυλλέξει τους ναυαγούς, εκτέλεσε με πολυβόλο τους 37 επιζήσαντες. Το υποβρύχιο εξόκειλε πενήντα ημέρες αργότερα στις ακτές της Σομαλίας και το πλήρωμα συνελήφθη από το αντίστοιχο αγγλικό πολεμικού πλοίου. Τρεις Έλληνες ναυτικοί που διασώθηκαν της σφαγής που ακολούθησε τη βύθιση του πλοίου τους, αναγνώρισαν τους εκτελεστές και μετά το τέλος του πολέμου οι υπαίτιοι καταδικάστηκαν από το Βρετανικό Στρατοδικείο του Αμβούργου. Οι ποινές δύο αξιωματικών ήταν εις θάνατον και εκτελέστηκαν. Δύο ακόμη κατηγορούμενοι καταδικάστηκαν σε φυλάκιση. Το δικαστήριο απέρριψε τα αιτήματα των κατηγορουμένων περί «επιχειρησιακής ανάγκης» και «υπακοής σε διαταγές ανωτέρων» με το σκεπτικό της Απόφασης να ορίζει ότι «το καθήκον υπακοής περιορίζεται στην τήρηση διαταγών που είναι νόμιμες»⁷¹. Ο Ουίνστον Τσόρτσιλ αναφέρει σχετικά με τον υποβρυχιακό κίνδυνο: *«Οι πιστοί συνεργάτες μου και εγώ, τοποθετημένοι στην κορυφή της μάχης και απόλυτα πληροφορημένοι για την κατάσταση, δεν μέναμε ήσυχoi. Το φάσμα του υποβρυχιακού αποκλεισμού έριχνε κιόλας τη σκιά του επάνω μας. Όλα μας τα σχέδια αφορούσαν την εξουδετέρωση του*

⁷¹ Πουλαντζάς Ν., *Το Δίκαιο της Θάλασσας*, σελ. 82 – 84, Σταμούλης, Αθήνα, 1998

κινδύνου αυτού. *Η Μάχη της Γαλλίας είχε χαθεί, η Μάχη της Αγγλίας είχε κερδηθεί, μας απέμενε τώρα να δώσουμε την Μάχη του Ατλαντικού*»⁷².

4.2 Ο κίνδυνος των ναρκών – αθέατη απειλή

Τη χρήση υποβρύχιων ναρκών διαπραγματεύεται η Η΄ Σύμβαση της Χάγης του 1907. Επιτρέποντας την τοποθέτηση αγκυροβολημένων ναρκών, αλλά μόνο εφόσον γίνονται ακίνδυνες μόλις κοπούν από την πρόσδεση που τις συγκρατεί. Αντίθετα, οι νάρκες που δεν είναι αγκυροβολημένες και ενεργούν αυτόματα με κρούση απαγορεύονται. Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου η παραβίαση της ανωτέρω συνθήκης υπήρξε κατάφορη ειδικά από τη μεριά της Γερμανίας. Η τελευταία μάλιστα εισήγαγε τις μαγνητικές και ακουστικές νάρκες, που εξαιτίας της προηγμένης τεχνολογίας τους δεν προβλέπονταν από τη Σύμβαση, αλλά παραβίαζαν το πνεύμα αυτής. Αποτέλεσμα ήταν οι θανάσιμοι κίνδυνοι που συχνά γίνονταν πραγματικότητα για το εμπορικό ναυτικό⁷³.

Ο Τσώρτσιλ γράφει σχετικά με τους κινδύνους των θαλάσσιων μεταφορών: *«Ένας ακόμη μεγαλύτερος κίνδυνος ήλθε να προστεθεί σε όλα αυτά τα προβλήματα. Το μόνο πράγμα που μου προκάλεσε αληθινά φόβο στο διάστημα του πολέμου υπήρξε ο υποβρυχιακός κίνδυνος... Τώρα όμως οι ζωτικές γραμμές συγκοινωνιών μας ευρίσκοντο σε κίνδυνο, ακόμη και στις απέραντες εκτάσεις των ωκεανών και ιδιαίτερος στις εισόδους προς τη Νήσο μας. Ανησυχούσα για τη μάχη αυτήν περισσότερο από ό,τι είχα ανησυχήσει για την ένδοξη αεροπορική Μάχη της Αγγλίας*»⁷⁴.

⁷² Τσώρτσιλ Ο., *Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος*, μτφ. Σαμαράκης Α., Τόμος Β΄ *Η τραγική ώρα – η μεγάλη συμμαχία*, σελ. 204, Ελληνική Μορφωτική Εστία, Αθήνα

⁷³ Πουλιαντζάς Ν., *Το Δίκαιο της Θάλασσας*, σελ. 80 – 81, Σταμούλης, Αθήνα, 1998

⁷⁴ Τσώρτσιλ Ο., *Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος*, μτφ. Σαμαράκης Α., Τόμος Β΄ *Η τραγική ώρα – η μεγάλη συμμαχία*, σελ. 186 - 187, Ελληνική Μορφωτική Εστία, Αθήνα

Έτσι κάθε θαλάσσιο ταξίδι αποτελούσε εκ των πραγμάτων μια πολύ επικίνδυνη κατάσταση. Οι θαλάσσιες νάρκες που ποντίζονταν από αμφότερα τα αντιμαχόμενα στρατόπεδα είχαν ως αποτέλεσμα την αιφνίδια και ολοσχερή εξαφάνιση των πλωτών μέσων. Άλλοτε όταν ο παράγοντας τύχη εμφανίζονταν περισσότερο γενναιόδωρος με τη μοίρα των πληρωμάτων επέτρεπε την πλεύση συντριμμιών των ναυαγίων που αποδεικνύονταν κυριολεκτικά σανίδα σωτηρίας για τους απελπισμένους ναυαγούς. Πολλά σκάφη υφίσταντο ζημιές στα συστήματα διεύθυνσης και παρέμεναν ακυβέρνητα μεσοπέλαγα στο αφιλόξενο θαλάσσιο περιβάλλον, στο έλεος των καιρικών φαινομένων και των πολεμικών εχθροπραξιών⁷⁵.

⁷⁵ Rogers A., μτφ. Μπιρλιράκη Μ., επιμ. Σταυρόπουλος Δ. – Κοκκορόγιαννης Κ., *Το ολίσθημα του Τσόρτσιλ – Οι Επιχειρήσεις στο Αιγαίο, Κως – Λέρος 1943*, σελ. 158, Εκδόσεις Ιωλκός, ελληνική έκδοση, Αθήνα, 2005

Κεφάλαιο 5 – Αποτελέσματα – Συνέπειες

Στο κεφάλαιο αυτό, παρατίθενται στατιστικά στοιχεία για υλικές και ανθρώπινες απώλειες, με γραφική απεικόνιση, για την καλύτερη επόπτευση και κατανόηση του θέματος. Παρουσιάζονται οι συνέπειες της γερμανικής επίθεσης και κατοχής, η σημασία της ναυτιλίας για την τύχη του βορειοαφρικανικού μετώπου και η προσφορά της ναυτιλίας σε οικονομικούς όρους κατά την περίοδο του πολέμου. Τέλος, περιγράφεται η εικόνα του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου μετά τη λήξη του πολέμου και διατυπώνονται επικρίσεις για τη μη ανάληψη επαρκών δεσμεύσεων από τον βρετανικό παράγοντα κατά την προπολεμική περίοδο.

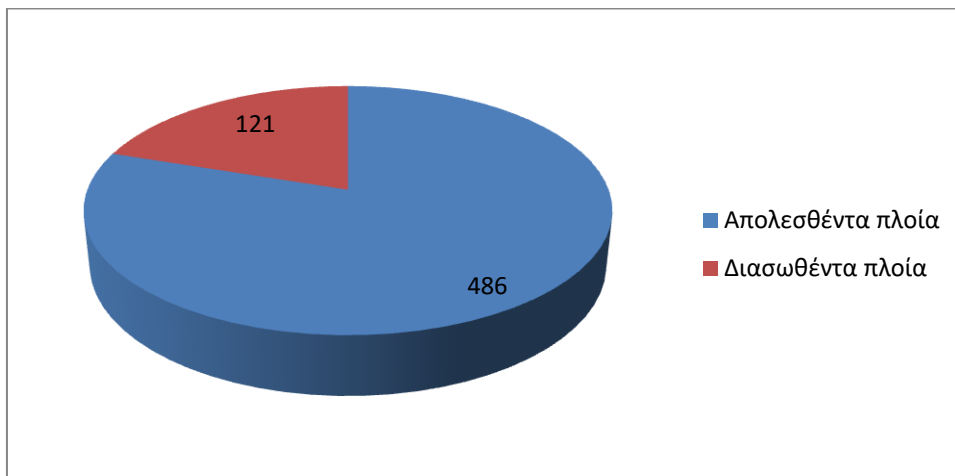
5.1 Αποτύπωση με βάση αριθμούς

Εκατοντάδες υπήρξαν τα φορτηγά πλοία που μετέφεραν σιτάρι και πολεμικό υλικό από τις Η.Π.Α. στην Αγγλία και βυθίστηκαν με εκατοντάδες ναυαγούς να περιπλανώνται με τις σωστικές λέμβους στις αντίξοες συνθήκες του Ατλαντικού. Το τίμημα για τον ελληνόκτητο στόλο υπήρξε ιδιαίτερα βαρύ. Η έναρξη του πολέμου τον βρίσκει στην ένατη θέση της κατάταξης από πλευράς μεγέθους. Η λήξη του τον βρίσκει με απώλειες της τάξης του 72% και πιο συγκεκριμένα έχοντας απωλέσει τα 486 από τα 607 φορτηγά πλοία της δύναμής του. Ως προς το ανθρώπινο δυναμικό από τους 19.000 υπηρετούντες Έλληνες ναυτικούς, 2.000 ήταν οι νεκροί, 2.500 οι ανάπηροι και 150 οι παραφρονήσαντες. Ατλαντικός, Ινδικός, Ειρηνικός, Μεσόγειος και Βόρειος Θάλασσα ήταν οι κύριες θαλάσσιες διαδρομές. Είναι αξιοσημείωτο ότι το 57% των απωλειών σημειώθηκαν κατά την πρώτη διετία του πολέμου⁷⁶. Στα παρακάτω σχήματα 1 και 2 δίνονται οι απώλειες σε πλοία και ναυτικούς αντίστοιχα.

⁷⁶ Χαρλαύτη Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19^{ος} - 20^{ος} αιώνας*, σελ. 381 - 384, Νεφέλη 2001

Σχήμα 1: Απώλειες του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου

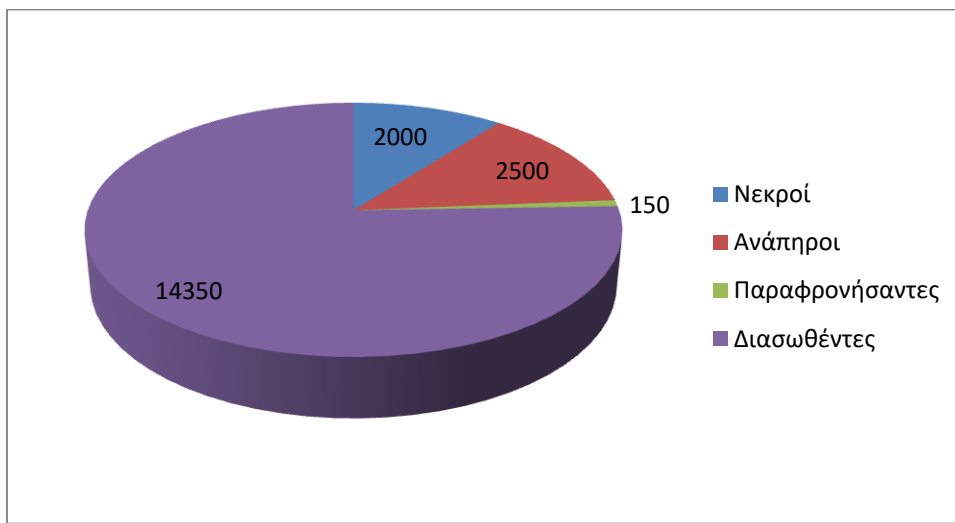
Πολέμου



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από πίνακες Χαρλαύτη Τ.

Σχήμα 2: Κόστος απωλειών σε ανθρώπινες ζωές ναυτικών κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου

Πολέμου



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από πίνακες Χαρλαύτη Τ.⁷⁷

5.2 Απώλειες σε ανθρώπους και υλικό

Είναι χαρακτηριστικό ότι από την πρώτη ημέρα του πολέμου την 1^η Σεπτεμβρίου 1939 σημειώνεται η πρώτη απώλεια της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Το πλοίο

⁷⁷ Χαρλαύτη Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19^{ος} - 20^{ος} αιώνας*, σελ. 381 - 384, Νεφέλη 2001

«Σπυρίδων» βυθίστηκε στην είσοδο του λιμανιού της Γδύνιας για να εμποδιστεί η μεταφορά γερμανικών στρατευμάτων από τη θάλασσα. Δύο ακόμη πλοία βυθίστηκαν έπειτα από αεροπορικούς βομβαρδισμούς των Γερμανών μέσα στο λιμάνι. Την 20/11/1941 σημειώνεται κινητοποίηση από την ΠΕΜΕΝ έναντι της κατοχικής κυβέρνησης Τσολάκογλου που καταλήγει σε εκπλήρωση των οικονομικών αιτημάτων των μηχανικών⁷⁸.

Όταν ο Μουσολίνι κήρυξε τον πόλεμο στην Ελλάδα, είχαν ήδη αιχμαλωτιστεί και κατασχεθεί 46 ελληνικά φορτηγά πλοία, με 350 ναυτεργάτες. Από αυτούς μόνο 200 επέζησαν και επέστρεψαν στις οικογένειες τους. Αξίζει να τονιστεί πως το 99% των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου ήταν ατμοκίνητα, μεγάλης ηλικίας, μικρής χωρητικότητας και θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως κάτεργα. Το πρώτο έτος του πολέμου μια και η χώρα δεν ήταν εμπόλεμη τα σκάφη δεν έφεραν πολεμικό εξοπλισμό. Από τον Οκτώβριο του 1940 κάποια απέκτησαν πυροβόλο στην πρύμνη, αντιαεροπορικά πυροβόλα στη γέφυρα, ενώ ορισμένα έφεραν εγκαταστάσεις εκτόξευσης βομβών βυθού και μαγνητικό περίζωμα για την απόκρουση ναρκών. Ωστόσο τα αμυντικά αυτά μέσα δεν στάθηκαν ικανά να αποτρέψουν απώλειες της τάξης 1.800.000 συνολικού τονάζ⁷⁹.

5.3 Γερμανική κατοχή

Λίγο πριν την κατάρρευση του Μετώπου και την κατάληψη της χώρας από τις γερμανικές δυνάμεις, η κυβέρνηση Κορυζή είχε προβεί στην αγορά από την Αυστραλία 370.000 τόνων σίτου. Ένα μέρος αυτών και συγκεκριμένα 8.000 τόνοι βρίσκονταν στο Πορτ – Σάιντ λόγω του συμμαχικού αποκλεισμού και της απαγόρευσης προώθησής του στη Χώρα. Για την άρση του αποκλεισμού από τους

⁷⁸ ΠΕΜΕΝ 1901 – 2001, *Οι ναυτεργάτες στο δρόμο της ταξικής πάλης*, σελ. 57, Αθήνα 2005

⁷⁹ Πυθαρούλης Μ., *Είκοσι χιλιάδες λεβέντες*, σελ. 57 – 58, Αθήνα 1992

Συμμάχους, αλλά και προς τις δυνάμεις κατοχής προκειμένου να καταστεί δυνατό στα πλοία να φθάσουν δίχως κίνδυνο στους ελληνικούς λιμένες δραστηριοποιήθηκαν αντίστοιχα ο Βασιλιάς Γεώργιος και η εξόριστη κυβέρνηση Τσουδερού προς τη συμμαχική πλευρά. Προς αμφότερες τις αντιμαχόμενες πλευρές κινήθηκε το Βατικανό, η κυβέρνηση Τσολάκογλου, ο Αρχιεπίσκοπος Δαμασκηνός και ο Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός. Τελικά παρά τις δυσκολίες επιτράπη αρχικά η αποστολή μικρής σχετικά ποσότητας εφοδίων από το φθινόπωρο του 1941⁸⁰.

Ο ακτοπλοϊκός ελληνικός στόλος αφού προσέφερε πολύτιμες υπηρεσίες στο ελληνοϊταλικό μέτωπο και συνέβαλε στην θετική έκβαση των πολεμικών επιχειρήσεων υπέρ του ελληνικού στρατού, βγαίνοντας συνάμα αλώβητος και δίχως απώλειες, δέχτηκε συντριπτικά πλήγματα κατά τη διάρκεια της γερμανικής επίθεσης στο διάστημα 6 Απριλίου έως 31 Μαΐου 1941 που επέφεραν τη σχεδόν ολοσχερή καταστροφή του. Τα στοιχεία είναι αποκαλυπτικά με 9 πλοία να χάνονται εντός του λιμένα του Πειραιά, 88 σε διάφορες ακτές της ελληνικής επικράτειας, 17 στην Κρήτη, ενώ 13 κατελήφθησαν από τους Γερμανούς κατακτητές και βυθίσθηκαν αργότερα από συμμαχικές ενέργειες. Ειδικά στο χώρο της επιβατικής ναυτιλίας κατά τη διάρκεια του Πολέμου απωλέσθηκε το 94% των πλοίων και το 88% της χωρητικότητας⁸¹.

Μετά την εισβολή των Γερμανών στη χώρα η ελληνική κυβέρνηση Τσουδερού με έδρα την Κρήτη με το Ν.Δ. 3009/1941 επέταξε όλα τα πλοία και στη συνέχεια τα χρονοναύλωσε στη Βρετανία. Οι Σύμμαχοι έχοντας δαπανήσει τεράστια ποσά στις θαλάσσιες μεταφορές κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, επέλεξαν στη συγκεκριμένη

⁸⁰ Γασπαρινάτος Σ., *Η Κατοχή – τόμος Α΄*, σελ. 49 – 51, Σιδεράς, Αθήνα 1998

⁸¹ Τζαμτζής Α., *Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία – χρονικό 1921 – 2001, ένα ταξίδι σε ήρεμα και φουρτουνιασμένα νερά*, σελ. 78 - 80, επετειακή έκδοση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Εκδόσεις Μίλητος, Πειραιάς, 2002

συγκυρία τη χρονοναύλωση με ναύλο καθορισμένο, ως πρακτική. Η εξόριστη ελληνική κυβέρνηση εκμεταλλεύονταν εικοσιεπτά νεότευκτα επιταγμένα πλοία, τα οποία απέφεραν το κυριότερο ποσό των εσόδων της. Η διαχείριση των επιταγμένων πλοίων δόθηκε σε τρία ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία με έδρα το Λονδίνο⁸².

Η θέση των Ελλήνων εφοπλιστών στη διαφαινόμενη από το 1939 διάθεση της αγγλικής κυβέρνησης να εξασφαλίσει επιπλέον χωρητικότητα για τις πρόσθετες μεταφορικές ανάγκες που θα δημιουργούσε ο πόλεμος εκφράστηκαν από το γραφείο Rethymnis & Kulukundis (R&K) το οποίο είχε την έδρα του στο Λονδίνο και διαχειρίζονταν το μεγαλύτερο αριθμό ελληνικών πλοίων. Συγκεκριμένα ζητούσαν ικανοποιητικούς όρους χρονοναύλωσης και την παροχή επαρκούς ασφαλιστικής κάλυψης έναντι πολεμικών κινδύνων. Ο Άγγλος Σερ Vernon Thompson εκπρόσωπος του Υπουργείου Πολεμικών Μεταφορών πειθανάγκασε τους Έλληνες εφοπλιστές να περιορίσουν τις αξιώσεις τους απειλώντας πως σε περίπτωση μη συμμόρφωσής τους θα βρίσκονταν αντιμέτωποι με την αδυναμία ασφάλισης στην αγγλική ασφαλιστική αγορά, προμήθειας καυσίμων, επισκευών και δεξαμενισμών σε αγγλικά και συνεπώς και σε συμμαχικά λιμάνια⁸³.

5.4 Απώλειες λόγω της γερμανικής επίθεσης – επικρίσεις για μη εξασφάλιση μεταπολεμικών εγγυήσεων για λογαριασμό της πλοιοκτησίας, από τον βρετανικό παράγοντα

Το μεγαλύτερο μέρος των επιταγμένων ακτοπλοϊκών πλοίων χάθηκε κατά την εκδήλωση της γερμανικής επίθεσης στη χώρα μας το διάστημα 10 – 21 Απριλίου 1941, εξαιτίας των αεροπορικών βομβαρδισμών. Δυστυχώς ελλείψει συντονισμού

⁸² Χαρλαύτη Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19^{ος} - 20^{ος} αιώνας*, σελ. 385 - 387, Νεφέλη 2001

⁸³ Ντούνης Χ., *Ναυτιλιακά Δρώμενα – περίοδος 1919 - 1945*, σελ.235 - 236, Τζει και Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 2004

και υπό το κράτος του πανικού, τα πλοία παρέμειναν έμφορτα ή άφορτα στα λιμάνια αναμένοντας οδηγίες από την κυβέρνηση και έτσι έγιναν εύκολος στόχος της γερμανικής πολεμικής αεροπορίας. Ο σχετικός αριθμός των επιβατηγών πλοίων που βυθίστηκαν μόνο το συγκεκριμένο διάστημα ανήλθε στα 36, από τα 40 που χάθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου, 37.695 τόνων συνολικής χωρητικότητας⁸⁴.

Η Γερμανική επίθεση είχε ως αποτέλεσμα τεράστιες απώλειες επιβατικών πλοίων, μεσογειακών μεγέθους σκαφών και ορισμένων ανοικτής θάλασσας φορτηγών πλοίων που συνέπεσε κατά την εκδήλωση των πρώτων γερμανικών αεροπορικών βομβαρδισμών να βρίσκονται ελλιμενισμένα στην ελληνική επικράτεια. Πολλά μικρότερου μεγέθους σκάφη κατόρθωσαν να διαφύγουν προς την Αίγυπτο κάτω από ιδιαίτερα επικίνδυνες και αντίξοες συνθήκες. Η απόφαση της κυβέρνησης Τσουδερού να χρονοναυλώσει τα πλοία στη Βρετανική κυβέρνηση θα μπορούσε να δικαιολογηθεί από τον κίνδυνο λόγω της Γερμανικής κατοχής και του εγκλωβισμού κάποιων εκ των εφοπλιστών στην κατεχόμενη Ελλάδα να αναγκάζονταν να εκχωρήσουν τα ιδιοκτησιακά τους δικαιώματα στη Γερμανική διοίκηση. Ωστόσο κάτι τέτοιο δε φαινόταν νομικά εφικτό αφού η συντριπτική πλειοψηφία της ελληνόκτητης ναυτιλίας είχε έδρα το Λονδίνο και το νομικό της καθεστώς όπως και η διαχείριση των πλοίων δεν είχαν καμία σχέση με τα ελληνικά πράγματα. Η μεγαλύτερη ίσως παράλειψη της εξόριστης πλέον κυβέρνησης ήταν ότι δεν διαπραγματεύτηκε με τους Βρετανούς την πλήρη αποκατάσταση των απολεσθέντων πλοίων, την επιστροφή των χρησιμοποιούμενων εν καιρώ πολέμου σκαφών στην πρότερη κατάστασή τους και την προνομιακή μεταχείριση των Ελλήνων πλοιοκτητών μετά τη λήξη του πολέμου

⁸⁴ Παπαμιχαλόπουλος Δ., *Εμπορική Ναυτιλία*, σελ. 33, Τύποις «Πυρσού», Αθήναι, 1947

κατά την απόδοση των πολεμικών αποζημιώσεων και τη διασφάλιση σχετικής τους προτεραιότητας στη ναυπήγηση νεότευκτων πλοίων⁸⁵.

Παράλληλα το γεγονός ότι η χώρα βγήκε οικονομικά πλήρως κατεστραμμένη από τον πόλεμο και το γεγονός ότι το Ειδικό Ταμείο ασφάλισης των επιταγμένων πλοίων δεν είχε χρηματοδοτηθεί με τα ανάλογα κεφάλαια κατά την ίδρυσή του, δεν επέτρεπε την καταβολή ασφαλιστικών αποζημιώσεων για τα απολεσθέντα εξαιτίας πολεμικών ενεργειών πλοία. Έτσι αν και σύμφωνα με το νόμο 4442/1929 «περί στρατιωτικών και ναυτικών εισφορών και ναυλώσεων» και με το 3140/1943 «περί επιτάξεως και διαχειρίσεως εμπορικών πλοίων» κάθε ελληνικό πλοίο υπό ελληνική σημαία τελούσε υπό την εξουσία του κράτους, με παράλληλο δικαίωμά του να διαθέτει το επιτασσόμενο πλοίο και πλήρωμα κατά την κρίση του, μετά τη λήξη του πολέμου το ελληνικό κράτος δεν ήταν σε θέση να τηρήσει την υποχρέωσή του ως ασφαλιστής. Έτσι η αποζημίωση υπήρξε μερική και όχι πλήρης⁸⁶.

5.5 Η δημοσιονομική συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας για την εξόριστη κυβέρνηση

«Από τα επιταγμένα πλοία η ελληνική κυβέρνηση εισέπραττε 350.000 λίρες ετησίως. Από τα ελεύθερα 1.200.000 λίρες ετησίως. Αργότερα και τα ελεύθερα πλοία ναυλώθηκαν από το βρεταννικό υπουργείο Μεταφορών, αλλ' η Αγγλία κατέβαλε πλέον 1.000.000 λίρες ετησίως, πέραν από τον συμφωνημένο ναύλο. Έτσι μπόρεσε η Ελληνική κυβέρνηση να καλύψει τις δαπάνες της. Και σε όλην αυτή την προσπάθεια, η Τράπεζα της Ελλάδος υπήρξε ο ταμίας του Δημοσίου... Η διαφορά – με συμφωνία των πλοιοκτητών - περιερχόταν ολόκληρη στο κράτος... Και από την πάλη με τις τορπίλες, τις βόμβες και τα κύματα ξεπήδησε η νέα γενιά εφοπλιστών που προίκισε

⁸⁵ Τσουμάνης, Κωνσταντίνος, 2000, *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία και το ελληνικό ναυτεργατικό κίνημα στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου*, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, σελ. 221 – 232

⁸⁶ Παπαμιχαλόπουλος Δ., *Εμπορική Ναυτιλία*, σελ. 29 - 38, Τύποις «Πυρσού», Αθήναι, 1947

την ελληνική αστική τάξι με τον δυναμικότερον κλάδο της». Είναι αναγκαίο να τονιστεί και στο σημείο αυτό ιδιαίτερα, η συμβολή των Ελλήνων ναυτεργατών οι οποίοι με το σύνθημα « κρατάτε τα πλοία σε κίνηση» μπόρεσε να συμβάλλει κατά τρόπο αποφασιστικό στις μεταφορές του πολέμου, έχοντας έτσι αποφασιστική συμβολή στο μερίδιο της νίκης ενάντια στο φασισμό⁸⁷.

Η εξόριστη κυβέρνηση κατά την τριετία 1941 – 1944 κάλυψε τα έξοδα της, συμπεριλαμβανομένων εκείνα των κρατικών αξιωματούχων και δημοσίων λειτουργών που συνεπικουρούσαν το έργο της με κύρια πηγή εσόδων τα κέρδη από την εκμετάλλευση των πλοίων. Κατά δήλωση του Εμμανουήλ Τσουδερού στις 20 Φεβρουαρίου 1944, τα διαθέσιμα του έτους ανέρχονται σε 5.361.000 Λίρες Αγγλίας εκ των οποίων οι 3.296.000 προέρχονται από την ναυτιλία⁸⁸.

Στο διάστημα 1-4-1941 έως 31-12-1946 η βρισκόμενη στο Λονδίνο ελληνική κυβέρνηση τροποποίησε με τον Αναγκαστικό Νόμο 3074/1941 την κλιμακούμενη φορολογική κλίμακα με βάση τη συνολική χωρητικότητα φορτίου, επί των κερδών των ελληνικών φορτηγών πλοίων. Ο φόρος αυτός αυξήθηκε κατά 50% δύο φορές από την 1^η Ιουλίου 1945, την πρώτη για να αποζημιωθούν δύο πλοία που χάθηκαν κατά την απόβαση των Συμμαχικών Στρατευμάτων στη Νορμανδία (Α.Ν. 382/945) και τη δεύτερη ως έκτακτη εισφορά (431/945)⁸⁹.

⁸⁷ Γρηγοριάδης Σ. στο Βουρνάς Τ., *Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας*, σελ. 295 – 296, Αφων Τολίδη, Αθήνα, 1980

⁸⁸ Τσουδερός Ε., *Γνώμες και Λόγοι*, σελ. 87 – 88, Αθήνα, 1946

⁸⁹ Δροσόπουλος Γ. – Βουλευτής Κυκλάδων, *Εισηγητική έκθεσις προς την διακομματικήν επιτροπήν επί της εμπορικής ναυτιλίας – Το ζήτημα της φορολογίας των πλοίων*, σελ. 20, Αθήνα, 10 -5 – 1949

5.6 Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για το

βορειοαφρικανικό μέτωπο

Ο ίδιος ο Διοικητής των Γερμανών στο αφρικανικό μέτωπο Ρόμελ, προσπαθώντας και αυτός να αντιληφθεί το λόγο της απρόσμενης παρακώλυσης της προέλασής του στο Ελ Αλαμείν, απαίτησε στις 2 Σεπτεμβρίου 1942 από τον Στρατάρχη Kesselring «ριζική βελτίωση της κατάστασης του ανεφοδιασμού». Αρχές Οκτωβρίου σε γράμμα του στον Stume κατόπιν συνάντησης του με τον Χίτλερ στο Βερολίνο γράφει : «Τόσο ο Φύρερ όσο και ο Ντούτσε έχουν συμφωνήσει με την πρόθεσή μου να διατηρήσουμε τις θέσεις που έχουμε κερδίσει μέχρι σήμερα στη Βόρεια Αφρική», ανέφερε, «και να μην επαναλάβουμε την επίθεσή μας μέχρις ότου οι στρατιώτες μας εφοδιαστούν καλά και ξεκουραστούν, και μας σταλούν ενισχύσεις». Συνεχίζοντας αναφέρει « Ο Φύρερ μου έχει υποσχεθεί ότι θα φροντίσει ώστε η στρατιά Panzer να λάβει κάθε δυνατή ενίσχυση, και πάνω από όλα τα καινούρια και μεγαλύτερα άρματα μάχης, εκτοξευτές ρουκετών και αντιαρματικά πυροβόλα». Ο Ρόμελ είχε ζητήσει επίσης μεγάλους αριθμούς ρουκετών, όλμους των 260 mm, τον νέο μεγάλο πολλαπλό εκτοξευτή ρουκετών Nebelwerfer 42 και τουλάχιστον πεντακόσιες γεννήτριες προπετάσματος καπνού. Συνεχίζοντας την απαρίθμηση προβλημάτων ανεφοδιασμού και επιμελητείας των δυνάμεων του Άξονα ανέφερε πως οι Ιταλοί στρατιώτες δεν διέθεταν μαγειρεία εκστρατείας και πολύ συχνά εκλιπαρούσαν για τρόφιμα και νερού από τους Γερμανούς συντρόφους τους.

Εξήγησε τη βύθιση όλων εκείνων των πλοίων, που θα τον τροφοδοτούσαν με βενζίνη, επιμένοντας ότι προδότες στην Ιταλία θα πρέπει να είχαν εκπέμψει ραδιοσήματα για τις κινήσεις των νηοπομπών στον εχθρό. Κλείνοντας την επιστολή του ανέφερε: «Δώστε μου τρία φορτία με βενζίνη για τα τεθωρακισμένα μου και σε σαράντα οκτώ ώρες θα βρίσκομαι στο Κάιρο». Ωστόσο ο έλεγχος της Μάλτας από

τους Βρετανούς και η συνακόλουθη παρενόχληση των οδών ανεφοδιασμού, είχαν αποδιοργανώσει τη διοικητική μέριμνα της στρατιάς Panzer.

Την 20^η Οκτωβρίου με τη βοήθεια του συστήματος αποκωδικοποίησης Ultra τα βρετανικά αεροπλάνα και υποβρύχια είχαν τεθεί σε επιφυλακή για μια ιταλική νηοπομπή ανεφοδιασμού και την αφάνισαν. Μεγαλύτερη απώλεια υπήρξε η βύθιση του δεξαμενοπλοίου Panuco, ενώ μετέφερε 1.650 τόνους βενζίνης και εφοδίων για τον Ρόμελ. Ο Συνταγματάρχης Westphal είχε απαιτήσει την άμεση αποστολή ενός άλλου δεξαμενοπλοίου και επέμεινε να τον ενημερώσουν για την ακριβή στιγμή της άφιξης του στο Τομπρούκ. Η λεπτομερής απάντηση μεταδόθηκε μέσω ασυρμάτου, όπως πάντα με την ασφαλή συσκευή Enigma: «Δεξαμενόπλοιο Poserpina σαλπάρει βράδυ 21^{ης} με 2.500 τόνους βενζίνης, άφιξη στο Τομπρούκ ξημερώματα της 26^{ης}. Δεξαμενόπλοιο Luisiana έτοιμο να αποπλεύσει με 1.500 τόνους την 25^η. Αν δεξαμενόπλοιο Poserpina αφιχθεί, δεξαμενόπλοιο Luisiana σαλπάρει με δεξαμενόπλοιο Portofino από τον Τάραντα απόγευμα 27^{ης}, άφιξη στο Τομπρούκ κατά προσέγγιση την 31^η. Portofino μεταφέρει 2.200 τόνους βενζίνης». Καθώς ο Ρόμελ είχε επιστρέψει ήδη στο μέτωπο της Βορείου Αφρικής ο Westphal τον ενημέρωνε ότι είχαν απομείνει οι τρεις τελευταίες παρτίδες βενζίνης και η μία από αυτές βρισκόταν στη Βεγγάζη, πεντακόσια μίλια μακριά.

Την 24^η Οκτωβρίου οι συμμαχικές δυνάμεις εκδήλωναν πλήρως την αντεπίθεσή τους στο Ελ Αλαμείν. Τρεις μέρες αργότερα οι γερμανικές δυνάμεις βρίσκονται σε ιδιαίτερα δυσάρεστη για αυτές κατάσταση. Μια λύση τακτικής για εκείνες θα ήταν η υποχώρηση μερικών μιλίων – εκτός βεληνεκούς του εχθρικού πυροβολικού – ώστε στη συνέχεια να έχουν την ευκαιρία να παρασύρουν τα συμμαχικά άρματα σε μία μάχη εκ του συστάδην, όπου θα βρίσκονταν εκτεθειμένα δίχως αεροπορική κάλυψη. Όμως ο Ρόμελ δεν διέθετε την απαιτούμενη βενζίνη για αυτό το εγχείρημα. Είχε

πληροφορηθεί τη συνταρακτική είδηση ότι το δεξαμενόπλοιο Proserpina, που μετέφερε 2.500 τόνους βενζίνης, είχε επίσης μόλις βυθιστεί, όπως και το μεταγωγικό Tergeste με 1.000 τόνους βενζίνης και άλλους τόσους πυρομαχικών. Το πρωινό της 28^{ης} Οκτωβρίου γράφει στη σύζυγό του Λούσι: «Η μάχη μαίνεται... Όμως, η υπεροχή του εχθρού είναι συντριπτική και τα εφόδια μας ελάχιστα, σε απελπιστικό βαθμό».

Τις δύο τελευταίες μέρες του Οκτωβρίου, ένα ιταλικό πλοίο έφτασε με εξακόσιους τόνους βενζίνης – ποσότητα που έφθανε μόνο για μία μέρα. Το ηθικό του Ρόμελ αναπτερώθηκε και άρχισε να ελπίζει ότι ίσως θα μπορούσε να τα καταφέρει. Στις 30 Οκτωβρίου έφτασε ο Στρατάρχης Kesselring με νέες υποσχέσεις για αερομεταφερόμενη βοήθεια: μοίρες μεταγωγικών της Λουφτβάφε είχαν αρχίσει να καταφθάνουν από το ρωσικό μέτωπο. Την επόμενη ημέρα ο Ρόμελ εξέφρασε την πικρία του στη Λούσι: «Είναι τραγικό όταν τέτοιου είδους βοήθεια αρχίζει να φτάνει, τη στιγμή που ουσιαστικά κάθε ελπίδα έχει χαθεί».

Την 1^η Νοεμβρίου ο Ρόμελ δεν είχε άλλη επιλογή από την σύμπτυξη των γραμμών του. Η ειρωνεία ήταν ότι πλέον διέθετε 1.200 τόνους βενζίνης και καθημερινά έφτανε περισσότερη. Ήταν επίσης φανερό ότι στα μετόπισθεν συγκεντρώνονταν πυρομαχικά. Το Μάρτιο του 1943 ο Kesselring είπε σαρκαστικά σε έναν άλλο στρατηγό: «Ακόμα θυμάμαι την κατακραυγή στη διάρκεια της μάχης του Αλαμείν, επειδή δεν είχαν πυρομαχικά. Όταν όμως υποχώρησαν υπήρχαν 12.000 τόνοι που έπρεπε να ανατιναχθούν!» Αυτό που έλειπε πλέον από το στρατό του Ρόμελ ήταν φορτηγά μεταφοράς, αλλά περισσότερο από όλα έλειπε το ηθικό.

Κατά την επακόλουθη υποχώρηση ο Ρόμελ εκπέμπει μανιώδεις ερωτήσεις για τις κινήσεις των νηοπομπών και δεν φαίνεται να συνειδητοποιεί ότι τα ραδιοσήματα που στέλνει με τον κώδικα “Enigma” συνδέονται με τη βύθιση των πλοίων. Έτσι

αποκρυπτογραφώντας τον κώδικα οι Σύμμαχοι με τα υποβρύχια τους ήταν αδύνατο να αφήσουν αναξιοποίητη την πληροφορία για την μεγάλη προσπάθεια ανεφοδιασμού που επιχειρούσαν οι δυνάμεις του άξονα το διήμερο 17 – 18 Νοεμβρίου. Συγκεκριμένα το γερμανικό εμπορικό πλοίο Hans Arp, τα πλοία Algerino, Maraudi, Salon και Genari, τα δεξαμενόπλοια Giordani και Sirio καθώς και δύο αντιτορπιλικά κατευθύνονταν έμφορτα με καύσιμα στη Βεγγάζη και την Τρίπολη. Ο Waldau συνοψίζει στο ημερολόγιο τις τύχες τους; « Όλα τα δεξαμενόπλοια έχουν βυθιστεί. Είναι μυστήριο πως ο Ρόμελ θα μπορέσει να συνεχίσει»⁹⁰.

5.7 Συνέπειες του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου για την ελληνική ναυτιλία – η μεταπολεμική διαμορφωθείσα κατάσταση

Παρά την ανυπαρξία ολοκληρωμένης και σαφούς κρατικής ναυτιλιακής πολιτικής, η λήξη του πολέμου βρήκε τους Έλληνες εφοπλιστές να έχουν καλύψει μέσω των κερδών που αποκόμισαν κατά τη διάρκειά του και ανάλογων ασφαλιστικών αποζημιώσεων, τα ύψους δύο εκατομμυρίων λιρών προπολεμικά χρέη τους. Τα επιπλέον συσσωρευθέντα κεφάλαια θα μπορούσαν να αναβαθμίσουν ποιοτικά την ελληνική ναυτιλία, να την απαλλάξουν από τις παθογένειες του παρελθόντος και να συμβάλλουν στην οργάνωσή της με όρους σύγχρονους και καινοτόμους. Αντί αυτού οι μεταπολεμικές κυβερνήσεις δεν αντελήφθησαν την αλλαγή της εποχής που επήλθε στον μεταπολεμικό κόσμο. Συνέχισαν να βλέπουν με όρους προπολεμικούς την ναυτιλία ως πεδίο παρεμβατισμού και ελέγχου. Η πίεση της ασφυκτικής δημοσιονομικής κατάστασης σε συνδυασμό με την έλλειψη συναλλαγματικών αποθεμάτων ώθησε σε περεταίρω προσπάθεια ποδηγέτησης της ναυτιλιακής

⁹⁰ Irving D., *Ρόμελ – η αλεπού της ερήμου*, σελ. 285 – 286, 291 – 292, 297 – 301, 305 – 306, 319 – 326, Γκοβόστη, Αθήνα, 2005

δραστηριότητας ωθώντας σε μεγαλύτερη φυγή το ναυτιλιακό κεφάλαιο, τη στιγμή μάλιστα που μπροστά του ανοίγονταν ευκαιρίες σε έναν διαρκώς διεθνοποιούμενο, παγκοσμιοποιημένο ναυτιλιακό χώρο. Την κατάσταση επέτεινε η άρνηση των διεθνών κεφαλαιαγορών και των αλλοδαπών πιστωτικών ιδρυμάτων να πιστοδοτήσουν την εγχώρια ναυτιλία σε ένα ασφυκτικά ελεγχόμενο θεσμικό πλαίσιο.

Επιπλέον το γεγονός ότι πλέον είχε διαμορφωθεί και ζυμωθεί μέσα από τους κοινωνικούς αγώνες μια ναυτική εργατική τάξη που είχε περάσει μέσα από τη φωτιά και το μολύβι του πολέμου είχε αρχίσει να προβληματίζει την ελληνική πλοιοκτησία που δεν ήταν διατεθειμένη να μοιραστεί τα κέρδη της, έχοντας συνηθίσει στο παρελθόν να μη βρίσκεται αντιμέτωπη με κινητοποιήσεις και απεργίες, μην επιθυμώντας παράλληλα οποιεσδήποτε παραχωρήσεις ή καλύτερευση στις συνθήκες και τους όρους εργασίας. Ο διάχυτος φόβος δε του ελληνόκτητου ναυτιλιακού κεφαλαίου για βαριά φορολογία του υπό την επιτακτική ανάγκη για ανασυγκρότηση των ολοσχερώς κατεστραμμένων υποδομών της χώρας και στήριξη της εθνικής οικονομίας αν και ουδέποτε επιβεβαιώθηκε, ήταν αρκετός για να πυροδοτήσει τη φυγή από την εθνική σημαία και την αναζήτηση νηολογίων ευκαιρίας που επέτρεπαν ελαστικές μορφές εργασίας, με περιορισμένα επίπεδα ασφαλείας και διαβίωσης των εργαζόμενων ανθρώπων επί των σκαφών. Έτσι δεν επετεύχθη ουδέποτε η ουσιαστική σύνδεση της ελληνόκτητης ναυτιλίας με την εγχώρια οικονομία και χάθηκε η ευκαιρία για βιώσιμη ανάπτυξη και γενικότερη άνοδο του βιοτικού επιπέδου. Η μεταπολεμική κατάσταση θα χαρακτηριζόνταν από τα εμβάσματα που εισέρεαν για ορισμένους στη θνησιγενή ελληνική εθνική οικονομία.

Στο τέλος της ταραγμένης δεκαετίας, το 1949 η ελληνική ναυτιλία υπολογίστηκε σε 1.335.370 κόρους ολικής χωρητικότητας έναντι 1.837.315 το 1939. Η ελληνική ναυτιλία δεν είχε επιτύχει να φτάσει στα προπολεμικά επίπεδα, λόγω των

αναμφισβήτητα σημαντικότερων πληγμάτων που είχε υποστεί έναντι και των άλλων εθνικών ναυτιλιών. Ωστόσο θα πρέπει να αναγνωριστεί στο ελληνικό κράτος η πολιτική βούληση που επέδειξε μέσω εγγυοδοσίας για τη στήριξη των Ελλήνων εφοπλιστών μέσω του αναπτυξιακού νόμου 747/1945 και του νομοθετικού διατάγματος 150/1946 με τους οποίους παρέχονταν εγγύηση στο αμερικάνικο δημόσιο για αγορά μέσω πίστωσης από τους Έλληνες πλοιοκτήτες 100 πλοίων τύπου Liberty, με πίστωση της τάξης του 75%. Χάρη σε αυτό το εγχείρημα μειώθηκε η ναυτική ανεργία και απασχολήθηκαν άμεσα 3.500 – 4.000 άνεργοι ναυτικοί. Με το νομοθετικό διάταγμα 469/47 ρυθμίστηκαν οι πολεμικές επανορθώσεις στους δικαιούχους των επιταγμένων πλοίων, με τη δυνατότητα απόκτησης από μέρους τους, επί πιστώσει σε ποσοστό 50%, των πλοίων που είχαν περιέλθει στο ελληνικό δημόσιο ως πολεμικές επανορθώσεις. Σημαντική για την ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυτιλίας υπήρξε και η μεσολάβηση της ελληνικής κυβέρνησης έναντι της αντίστοιχης των Ηνωμένων Πολιτειών για την αγορά 7 δεξαμενοπλοίων 16.500 τόνων νεκρού βάρους, από Έλληνες πλοιοκτήτες⁹¹.

5.8 Η εκ διαμέτρου αντίθετη αντιμετώπιση των Ελλήνων ναυτικών από την επίσημη πολιτεία σε σχέση με την αντίστοιχη των συναδέλφων τους Βρετανών

Από το 1939 και την επόμενη ημέρα της κηρύξεως του πολέμου το βρετανικό εμπορικό ναυτικό κηρύχθηκε μαχόμενη δύναμη. Ο βασιλιάς Γεώργιος ΣΤ΄ ανέλαβε το αξίωμα του Ναυάρχου και του αρχηγού του εμπορικού ναυτικού, όπως και την ηγεσία του Σώματος των Πλοιάρχων. Σε κάθε δημόσια ομιλία του φρόντιζε να τονίζει την προσφορά του βρετανικού εμπορικού ναυτικού στη συμμαχική νίκη και τη συνεισφορά του στην έκβαση του πολέμου. «Δεν ανεγνώσθη ποτέ μέχρι σήμερα

⁹¹ Γεωργαντόπουλος Ε., *Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική και η τελευταία ναυτιλιακή κρίσις*, σελ. 20 – 28, Διδακτορική διατριβή Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών, Αθήνα, 1962

λόγος του Θρόνου προς το Κοινοβούλιον, ο οποίος να μη περιέχει συγκεκριμένην, ευμενή μνησίαν του Εμπορικού Ναυτικού, δεν ωμίλησε κατά τον πόλεμον υπεύθυνος άρχων της πολιτείας, χωρίς να διακηρύξη ευγνωμόνως του Εμπορικού Ναυτικού την πολύτιμον συμβολήν, και δε θα υπάρχουν πολλοί Βρετανοί άνίκανοι να εκτιμήσουν τον πρωτεύοντα ρόλον του Εμπορικού Ναυτικού προς επίτευξιν της νίκης εν πολέμω του επισιτισμού και εφοδιασμού δια πρώτων υλών και της προωθήσεως του εξωτερικού εμπορίου εν ειρήνη. Διαρκούντος του τελευταίου πολέμου όχι ολιγώτεροι των 62 πλοιάρχων του Εμπορικού Ναυτικού κατέστησαν Ιππότες (Knights)προσλαβόντες τον τίτλο Sir, 512 έτυχον ανωτέρων παρασήμων, ενώ 2108 αξιωματικοί και πληρώματα ετιμήθησαν επ' ανδραγαθία – εις το εν γένει δε ναυτιλόμενον προσωπικόν του Εμπορικού Ναυτικού απενεμήθησαν εν η πλείονα των οκτώ πολεμικών μεταλλίων, κατά λόγον συμμετοχής εις τα καθέκαστα επιχειρήσεις.

Οι ηρωικοί άθλοι των Βρεταννών ναυτικών κατά ο επταετές έπος του Ατλαντικού, εκείνο του Αρκτικού, του Ινδικού και του Ειρηνικού, της Δουγκέρκης, Μάλτας, Αλγερίας, Ιταλίας και Νορμανδίας, και τα οποία εστοίχησαν την απώλειαν 46.000 εκ του προσωπικού του Εμπορικού Ναυτικού, δικαιώνουν επαρκώς τον ευρύν κλήρον αυτού. Ανέζησαν αι ημέραι των θρύλων τους οποίους έγγραφαν εις το μέτωπον της ναυτικής ιστορίας Βρεταννοί πλοίαρχοι του Εμπορικού Ναυτικού ως οι Hawkins, Frobisher, Gilbert, Drake, Cavis, Grenville, Baffin, Hudson, Cavedish, Vancouver, Flinders και άλλοι πολλοί, των οποίων την μνήμην τιμούν θάλασσαι, πόλεις, κόλποι και υπέρ πάντας άλλους οι ιπποτικοί Βρεταννοί»⁹².

«Η παρά πάσαν προσδοκίαν τυχόν και σήμερον άρνησις αναγνωρίσεως της φυσικώτατης του επιδιώξεως, η οποία από πολλού ήδη έχει αναγνωρισθεί εις το

⁹² Φαφουντάκη Ι. Ι. Π., Το βρεταννικόν Εμπορικόν Ναυτικόν εν συγκρίσει με το ελληνικόν, σελ. 21 – 22, Αθήναι, 1954

Εμπορικών Ναυτικών πάσης πολιτισμένης χώρας, θα εσήμανε όχι μόνον συνέχισιν της βεβηλώσεως των ιεροτέρων των ιερών, αλλά και μεταχείρισιν αντιστρόφως ανάλογον των προς το έθνος εκδουλεύσεών του – δεινήν δηλαδή ύβριν των αγώνων, θυσιών και ολοκαυτωμάτων του υπέρ της Ελληνικής Ανεξαρτησίας και εις αλληπαλλήλους έκτοτε πολεμικάς περιπέτειας, ως και της παγκοσμίως ομολογηθείσης συμβολής του εις την πρόσφατον δευτέραν εθνικήν αποκατάστασιν – θα αποστέρει δε την χώραν πάσης πλέον ελπίδος ναυτιλιακού μέλλοντος»⁹³.

Μετά τη λήξη του πολέμου η πρώτη ελληνική κυβέρνηση θέλοντας να αποτίσει φόρο τιμής στην ελληνική εμπορική ναυτιλία αναβάθμισε το ομώνυμο μέχρι τότε υφυπουργείο για πρώτη φορά στην ιστορία του ελληνικού κράτους σε υπουργείο, αναγνωρίζοντας με τον τρόπο αυτό την πολύτιμη συνεισφορά του κλάδου αυτού στον αντιναζιστικό αγώνα⁹⁴.

Η απάντηση της ελληνικής ναυτιλίας στην επίθεση του Άξονα στη χώρα μας αναβίωσε την άποψη των αρχαίων Αθηναίων κατά την περσική εισβολή πως όσο διαθέτουν πλοία, έχουν και πατρίδα. Είδαν την ευκαιρία στα λόγια του Κολοκοτρώνη πως στα μέρη μας από παντού φεύγουν οι στεριές και μένουν οι θάλασσες.

⁹³ Φαφουτάκη Ι. Ι. Π., *Το βρεταννικόν Εμπορικόν Ναυτικόν εν συγκρίσει με το ελληνικόν*, σελ. 87, Αθήναι, 1954

⁹⁴ Φουστάνος, Γ. 2014. Ο αποδεκατισμός της ναυτιλίας (1940 – 1945). Διαδικτυακό μουσείο για τη ναυτιλία. Greek Shipping Miracle. <http://www.greekshippingmiracle.org/el/>

Συμπεράσματα

Από την προηγούμενη ανάλυση αποδεικνύεται η καίρια σημασία της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας στην αίσια έκβαση του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου όχι μόνο για τη χώρα αλλά συνολικότερα για τις συμμαχικές δυνάμεις. Αυτό μια και τα ελληνικά εμπορικά πλοία δραστηριοποιήθηκαν όχι μόνο στην περιοχή της Μεσογείου και των ελληνικών θαλασσών, αλλά προσέφεραν υπηρεσίες σε όλα τα μεγάλα και σημαντικά μέτωπα, σε διαφορετικά μήκη και πλάτη της υδρογείου. Το βορειοαφρικανικό μέτωπο, η μάχη του Ατλαντικού, ο ανεφοδιασμός της Αγγλίας, η απόβαση στη Νορμανδία είναι μερικές από τις ένδοξες σελίδες της πανανθρώπινης ιστορίας κατά του ολοκληρωτισμού που συμμετείχαν οι Έλληνες ναυτικοί, δημιουργώντας τη δική τους εποποιία.

Ταυτόχρονα στα δύσκολα χρόνια της προέλασης των δυνάμεων του Άξονα, η ελληνική ναυτιλία παρείχε τη μόνη πρόσοδο για την εξόριστη ελληνική κυβέρνηση, επιτρέποντας της να καλύπτει τις άμεσες και ανελαστικές λειτουργικές της δαπάνες.

Ο αντιναζιστικός αγώνας είχε ενωτικό χαρακτήρα, παρά το γεγονός ότι ναυτεργάτες και εφοπλιστές συνιστούσαν διαφορετικούς κόσμους, από αντίθετες κοινωνικές προελεύσεις, διαφορετική πολιτική ιδεολογία, εκ διαμέτρου αντίθετο πολιτικό προσανατολισμό και σαφείς ταξικές διαφορές.

Στο σημείο αυτό να υπογραμμίσουμε την ανάπτυξη ενός ισχυρού ναυτικού κινήματος που εκτός από τον εθνικό σκοπό, αγωνίστηκε για καλύτερες συνθήκες εργασίας με όρους κοινωνικής δικαιοσύνης. Ωστόσο αυτές του οι διεκδικήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του πολέμου συντελέστηκαν με βαθύ αίσθημα ευθύνης από τον ναυτικό κόσμο, δίχως μεγάλες οξύνσεις και χωρίς έτσι να θέσουν σε καμία στιγμή του Πολέμου σε κίνδυνο, τη θετική έκβασή του για την Πατρίδα και τους συμμάχους της.

Βιβλιογραφία

Α. Αρχεία

Αρχείο Εργατικού Κέντρου Πειραιά 1941-1944

Αρχείο Επιμορφωτικού Κέντρου – Βιβλιοθήκη «Χαρίλαος Φλωράκης» 1939-1945

Β. Έντυπος Τύπος

Μηνιαία εικονογραφημένη επιθεώρησης ΗΩΣ

Ναυτεργάτης

Ναυτικά Χρονικά. Δεκαπενθήμερος εμποροναυτική επιθεώρησης

Ναυτιλιακή ναυτεργατική. Οικονομικό και ναυτιλιακό περιοδικό

Ναυτιλιακή ναυτεργατική. Μεγάλη εφημερίς του ελληνικού ναυτικού κόσμου

Ναυτικά νέα. Όργανον των ελλήνων ναυτικών

Ναυτική Επιθεώρησης

Γ. Διαδικτυακές πηγές

Ελεύθερη Ζώνη Ημερησία Ηλεκτρονική Εφημερίδα

Διαδικτυακό μουσείο για τη ναυτιλία. Greek Shipping Miracle.

<http://www.greekshippingmiracle.org/el/>

Δ. Βιβλία

Αμπατιέλος Α., *Μια ζωή στον αγώνα με μετερίζι το ελληνικό καράβι*, σελ. 153 – 154, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1996

Ανδρεάδης Σ., *Η Ναυτιλία των Ελλήνων - Ελληνικών Ναυτιλιακών Συνέδριον*, Αθήναι 1964

Βερέμης Θ., *Ελλάδα – Ευρώπη – Από τον Πρώτο Πόλεμο ως τον Ψυχρό Πόλεμο*, Πλέθρον

Βλαχόπουλος Ν., *Το ελληνικό ναυτικό κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο*, Ένωση Ναυτικών Λιτοχώρου και Ναυτικό Μουσείο Λιτοχώρου

Γασπαρινάτος Σ., *Η Κατοχή – τόμος Α΄*, Σιδέρης, Αθήνα 1998

Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, *Οδηγία προς τους πλοιάρχους των εμπορικών πλοίων*, 1939

Γεωργαντόπουλος Ε., *Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική και η τελευταία ναυτιλιακή κρίσις*, Διδακτορική διατριβή Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών, Αθήνα, 1962

Γεωργιάδης Σ., *Ελληνική προπαρασκευή και συμβολή στη συμμαχική νίκη στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο*, Ελεύθερη Ζώνη Ημερησία Ηλεκτρονική Εφημερίδα Α.Φ. 2466/20-6-2017

Γρηγοριάδης Σ. στο Βουρνάς Τ., *Ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας*, Αφων Τολίδη, Αθήνα, 1980

Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, *Η συμβολή της Ελλάδας στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο*, Γενικό Επιτελείο Στρατού, Αθήνα, 2009

Δροσόπουλος Γ. – Βουλευτής Κυκλάδων, *Εισηγητική έκθεση προς την διακομματική επιτροπή επί της εμπορικής ναυτιλίας – Το ζήτημα της φορολογίας των πλοίων*, Αθήναι, 10 -5 – 1949

Ενεπεκίδη Π., *Η Ελληνική Αντίσταση 1941 – 1944 – μια νεοελληνική τραγωδία*, Εστία, Αθήνα, 1964

Ζολώτας Α., *Η Μεσόγειος κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (1939 – 1945) – Η συμβολή της Ελλάδος προς αποτροπή της καταλήψεως της Μεσογείου υπό της Γερμανίας*, Ερωδιός, Θεσσαλονίκη, 2004

Θεοτοκάς Γ. – Χαρλαύτη Τ., *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2007

Καβαβιάδης Ε., *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940 όπως τον έζησα*

Κέδρος Α., *Η ελληνική αντίσταση 1940 – 1944, τόμος Α΄ -δ΄ έκδοση*, Θεμέλιο, Αθήνα, 1983

Κοτάκης, Δ. *Ναυτικά Χρονικά*. Δεκαπενθήμερος εμποροναυτική επιθεώρησις. «Προ του διλήμματος». Έτος Ι. Αριθ. 220. Πειραιάς 15 Φεβρουαρίου 1940

- Κουλουκουντής, Μ. *Ναυτικά Χρονικά*. Δεκαπενθήμερος εμποροναυτική επιθεώρησης. «Υπό την πολεμικήν αναταραχήν: Αι εφοπλιστικάί κατευθύνσεις». Έτος Ι. Αριθ. 220. Πειραιάς 15 Φεβρουαρίου 1940
- Λαιμός Α., *Η εμπορική ναυτιλία της Χίου*, Αθήνα 1963
- Λαιμός Α., *Το χρονικό των Οινουσσών*, Αθήναι, 1961
- Λουκάτος, Σ., *Οι παμμαθητικές απεργίες στην Κεφαλονιά – Ιθάκη στο: Το Μώλυ*, Αύγουστος – Σεπτέμβριος 1988.
- Μαδιάς Μ., *Για να μην τα πάρει το ποτάμι – Καρδάμυλα, Ελ Αλαμίν – Αντιτορπιλικά «Κρήτη» - «Βασίλισσα Όλγα» - Δεκεμβριανά, Τροχαλία*, Αθήνα 1998
- Μαλακάσης Ι.Θ, *Το Ναυτικό στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Τόμος 1, Ιωάννινα, 1995
- Μιχαλόπουλος Δ., *Η εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο πέρασμα των αιώνων*, Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας, Πειραιάς 2014
- Ντούνης Χ., *Ναυτιλιακά Δρώμενα – περίοδος 1919 - 1945*, Τζει και Τζέι Ελλάς, Πειραιάς, 2004
- Παπαμιχαλόπουλος Δ., *Εμπορική Ναυτιλία*, Τύποις «Πυρσού», Αθήναι, 1947
- Πασπάτης Γ., *Τυφλή Πορεία – απομνημονεύματα από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο στο Αιγαίο*, Εστία, Αθήνα, 2011
- ΠΕΜΕΝ 1901 – 2001, *Οι ναυτεργάτες στο δρόμο της ταξικής πάλης*, Αθήνα 2005.
- Πινιατώρος, Ν., *Μηνιαία εικονογραφημένη επιθεώρησης ΗΩΣ*, Τεύχη 58 – 60, 1962.
- Πουλαντζάς Ν., *Το Δίκαιο της Θάλασσας*, Σταμούλης, Αθήνα, 1998
- Πυθαρούλης Μ., *Είκοσι χιλιάδες λεβέντες*, Αθήνα 1992.
- Στεφανάτου Κ., *Ναυτεργατικό Κίνημα Ελλάδας*, σελ. 75, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1978.
- Στεφανάτος Κ., *Ναυτεργάτες*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1981

- Τζαμτζής Α., *Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία – χρονικό 1921 – 2001, ένα ταξίδι σε ήρεμα και φουρτουνιασμένα νερά*, επετειακή έκδοση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Εκδόσεις Μίλητος, Πειραιάς, 2002.
- Τζίφος, Α. *Ναυτικά Χρονικά*. Δεκαπενθήμερος εμποροναυτική επιθεώρησης. «*Επί τω νέω έτει: Αι ευχαί του κ. Τζίφου*». Έτος Ι. Αριθ. 220. Πειραιάς 15 Φεβρουαρίου 1940
- Τσαμπής Σ., *Στο δρόμο του καθήκοντος και της τιμής*, σελ. 71, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 2001.
- Τσουδερός Ε., *Γνώμες και Λόγοι*, σελ.87 – 88, Αθήνα, 1946
- Τσουμάνης, Κωνσταντίνος, 2000, *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία και το ελληνικό ναυτεργατικό κίνημα στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου*, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων
- Τσώρτσιλ Ο., *Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος*, μτφ. Σαμαράκης Α., Τόμος Β΄ *Η τραγική ώρα – η μεγάλη συμμαχία*, Ελληνική Μορφωτική Εστία, Αθήνα
- Φαφουτάκη Ι. Ι. Π., *Το βρετανικόν Εμπορικόν Ναυτικόν εν συγκρίσει με το ελληνικόν*, Αθήναι, 1954
- Φιλεκπαιδευτική Εταιρεία Σύμης, *Περιφερειακή ανάπτυξη και εκπαίδευση*, Σύμη 1989
- Φουστάνος, Γ. 2014. Ο αποδεκατισμός της ναυτιλίας (1940 – 1945). Διαδικτυακό μουσείο για τη ναυτιλία. Greek Shipping Miracle. <http://www.greekshippingmiracle.org/el/>
- Χαρλαύτη Τ., *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19^{ος} - 20^{ος} αιώνας*, Νεφέλη 2001
- Χαρλαύτη Τ., *Ιστορία και Ναυτιλία 16^{ος} – 20^{ος} αιώνας*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2005
- Χατζής Θ., *Οι ρίζες της Εθνικής Αντίστασης*, φιλίστωρ, Αθήνα 1996
- Bunker J., *Heroes in Dungarees: The Story of the American Merchant Marine in World War II*, Naval Institute Press Annapolis, Maryland, 1995
- Irving D., *Ρόμελ – η αλεπού της ερήμου*, Γκοβόστη, Αθήνα, 2005
- Kennedy P., *Engineers of Victory. The problem solvers who turned the tide in the Second World War.* Penguin Random House. UK. 2013

- Levi A., Fioravanzo G., *To ιταλικό ναυτικό στο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο – γεγονότα στο Αιγαίο μετά την ανακωχή, τόμος 16^{ος}, 2^η έκδοση*, Ιστορικό Γραφείο Ιταλικού Πολεμικού Ναυτικού, Ρώμη, 1972
- Lord Russel of Liverpool, μτφ. Δημητροπούλου Γ., επιμέλεια Σταυρόπουλος Δ. – Κοκκορόγιαννης Κ., *Η μάστιγα του ναζισμού – Τα εγκλήματα πολέμου του Γ'Ράιχ 1939 – 1945*, εκδόσεις Ιωλκός, ελληνική έκδοση, Αθήνα 2007
- Murray W.& Millett. A. R. *A War To Be Won: fighting the Second World War*. p. 260-261. Third edition, 2001. The Belknap press of Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London, England
- Rogers A., μτφ. Μπιρλιράκη Μ., επιμ. Σταυρόπουλος Δ. – Κοκκορόγιαννης Κ., *Το ολίσθημα του Τσόρτσιλ – Οι Επιχειρήσεις στο Αιγαίο, Κως – Λέρος 1943*, Εκδόσεις Ιωλκός, ελληνική έκδοση, Αθήνα, 2005
- Roskill, S. *The war at Sea, 1939 – 1945*, οπ. Αναφ. Paul Kennedy, *Engineers of Victory. The problem solvers who turned the tide in ths Second World War*. Penguin Random House. UK. 2013