

ΠΑΝΗΓΥΡΙΚΟΣ από τον κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟ ΜΑΚΡΗ,

Αντιναύαρχο (ε.α) Π.Ν.

Επίτιμο Διευθυντή Δ΄ Κλάδου ΓΕΕΘΑ,

Θέμα: «Το Έπος του 1940 και ο Ελληνικός Ναυτικός Αγώνας 1940-1944».

Αξιότιμοι Κυρίες & Κύριοι,

Σεβαστά μέλη και φίλοι της Εταιρείας των Φίλων του Λαού,

Καταρχάς, επιτρέψτε μου να ευχαριστήσω τον Πρόεδρο του ΔΣ της Εταιρείας των φίλων του Λαού, Πρέσβη κ.Πουκαμισά, για την πρόσκληση να απευθυνθώ σήμερα προς υμάς, με την ευκαιρία του εορτασμού της ιστορικής επετείου του “ΟΧΙ”, με κεντρικό θέμα: **«Το έπος του 1940 & ο Ελληνικός Ναυτικός Αγώνας 1940-1944».**

Εν λόγω επετειακός εορτασμός, αποτελεί εκδήλωση:

- απόδοσης φόρου τιμής και σεβασμού, στους ηρωικά πεσόντες, τραυματίες, αγωνιστές και συντελεστές του Έπους,
- διατήρησης της ιστορικής μας μνήμης, ως Εθνικού πολλαπλασιαστού ισχύος,
- υπόμνησης της αξίας της υπεράσπισης της πατρίδας μας, Υπέρ βωμών & Εστιών,
- υπογράμμισης του χρέους μεταξύ των γενεών, για την παράδοση της πατρίδας, ελεύθερης, ανεξάρτητης, και κυρίαρχης, στην γεωγραφική έκταση, όπως την παραλάβαμε.

Το **Πολεμικό Ναυτικό**, διαχρονικά “παρών” σε κάθε Εθνική προσπάθεια, συνέβαλε ουσιαστικά, στην εθνική αντίδραση και την νικηφόρο αντιμετώπιση της Ιταλικής εισβολής με το **“έπος του 1940”**, σημείου αναφοράς ενός νέου μεγάλου κεφαλαίου στην Ελληνική ιστορία. Παραμένοντας στο ύψος των ιστορικών του παρακαταθηκών και παραδόσεων, ενός ναυτικού που ουδέποτε υπέστειλε την Σημαία, ανταποκρίθηκε στις ανατεθείσες επιχειρησιακές αποστολές και ρόλους, με σθένος, υψηλό φρόνημα, πίστη και αφοσίωση στα υψηλά εθνικά ιδανικά, όπως άλλωστε αποτυπώνεται στα επιχειρησιακά αποτελέσματα αλλά κυρίως στις ανθρώπινες θυσίες και απώλειες, μέσα από τις καταγεγραμμένες μικρές και μεγάλες πολεμικές ιστορίες.

Παράλληλα, η συμμετοχή του Πολεμικού Ναυτικού στον συμμαχικό ναυτικό αγώνα την περίοδο **1941-1944**, το κατέστησε παγκόσμιο δρώντα, “μεταφέροντας” το Ελληνικό έδαφος με την σημαία του σε μακρινούς ωκεανούς και θάλασσες, που όχι μόνο κατάφερε να επιβιώσει μέσα στην δίνη του Β΄ ΠΠ αλλά και μέσα από αυτή, να περάσει σε νέα εποχή, προβάλλοντας την ναυτοσύνη των απογόνων του Θεμιστοκλή, επικαιροποιώντας τις ιστορικές παρακαταθήκες στην περιοχή με προβολή το μέλλον. Ένα μέλλον που σήμερα το βιώνουμε ενεργά, στην ευρύτερη περιοχή της Αν.Μεσογείου.

Να επισημάνω ότι και σε αυτή την αναμέτρηση, η ποσοτική και ποιοτική κατάσταση του υλικού, υστερούσε της αναγκαιούσας με όρους σύγκρισης δυνάμεων, αναδεικνύοντας, πάλι το Ελληνικό “φιλότιμο”, “ευελιξία” και αναγκαία “καινοτομία”, για διατήρηση της επιχειρησιακής ετοιμότητας και ικανότητας των διατιθέμενων μέσων. **Το πνεύμα & η ψυχή ισχυρότερο της ύλης!”**

Σήμερα λοιπόν, θα προσπαθήσω να **σκιαγραφήσω** την συμβολή του Πολεμικού Ναυτικού στο έπος του 1940, καθώς και την εν συνεχεία συμμετοχή στις συμμαχικές επιχειρήσεις, μέχρι την απελευθέρωση της πατρίδας.

Ήταν λίγο μετά τις 3 τα ξημερώματα της 28ης Οκτωβρίου του 1940 που η τότε Ιταλική Κυβέρνηση επέδωσε στην Ελλάδα τελεσίγραφο, δια του Ιταλού Πρέσβη στην Αθήνα, απαιτούσα την ελεύθερη διέλευση του Ιταλικού στρατού από την Ελληνοαλβανική μεθόριο, προκειμένου στη συνέχεια να καταλάβει κάποια στρατηγικά σημεία του Βασιλείου της Ελλάδος, για ανάγκες ανεφοδιασμού και άλλους σκοπούς.

Ο Πρωθυπουργός Μεταξάς απάντησε: **“Λοιπόν, αυτό σημαίνει πόλεμο”**.

Ο Μεταξάς εκείνη τη στιγμή είχε εκφράσει το Ελληνικό λαϊκό συναίσθημα, την άρνηση της υποταγής, και αυτή η άρνηση πέρασε στον Ελληνικό Τύπο με την λέξη **«ΟΧΙ»** και επί του πεδίου στο σύνθημα: **“ΑΕΡΑ”**. Στις 05.30 ξεκίνησε ο Ελληνοϊταλικός Πόλεμος με την αιφνιδιαστική εισβολή των Ιταλικών στρατευμάτων στην Ήπειρο, οπότε **η Ελλάδα αμυνόμενη, εισήλθε στον πόλεμο**. Η ουδετερότητα και η πολυτέλεια του χρόνου προετοιμασίας τελείωσαν, και ξεκινούσε το **“νέο ιστορικό κεφάλαιο” της χώρας, ο Υπέρ Πάντων Αγών!**

Το Εξωτερικό περιβάλλον

Στο εξωτερικό περιβάλλον, το κενό ισχύος της κεντρικής Ευρώπης μετά την κατάρρευση της Αυστροουγγρικής, Ρωσικής και Οθωμανικής αυτοκρατορίας, προσέλκυσε την Ιταλικό ενδιαφέρον. Η καχυποψία του Μουσολίνι αναφορικά με τις Γερμανο-Σοβιετικές επιδιώξεις στα Βαλκάνια, η πιθανότητα ο Αγγλικός στόλος να καταφύγει στα Ελληνικά ύδατα, αποτελώντας κίνδυνο ασφάλειας για τον Ιταλικό μητροπολιτικό χώρο στην περίπτωση Αγγλο-Ιταλικής σύγκρουσης στη Μεσόγειο και ο προσανατολισμός της κυβέρνησης Μεταξά στην Αγγλική πολιτική, ωρίμασαν τις ιδέες περί επεκτατικών επιδιώξεων που έτρεφε από παλιά το φασιστικό καθεστώς της Ιταλίας εναντίον της χώρας μας, και οδήγησαν στην Ιταλική επίθεση της 28ης Οκτωβρίου 1940.

Ήταν το **φθινόπωρο του 1936** όταν ο Μεταξάς απευθυνόμενος εμπιστευτικά στο Ανώτατο Ναυτικό Συμβούλιο τοποθετήθηκε: **“Προβλέπω πόλεμον μεταξύ του Αγγλικού και του Γερμανικού συγκροτήματος. Πόλεμον πολύ χειρότερον από τον προηγούμενο. Εισ τον πόλεμο αυτό θα κάνω ότι μπορώ δια να μην εμπλακεί η Ελλάς αλλά τούτο δεν θα είναι δυνατόν.Είναι περιττό να σας είπω ότι η θέση μας στην σύρραξιν αυτή θα είναι**

παρά το πλευρό της Αγγλίας.” Δυσμενείς διπλωματικές εξελίξεις, όπως η Συνθήκη του Μοντρέ και η επαναστρατικοποίηση των Δαρδανελίων το **1936**, τα Σύμφωνα Φιλίας της Γιουγκοσλαβίας με την Ιταλία και τη Βουλγαρία το **1937** και ο επανεξοπλισμός της Βουλγαρίας με τη Συμφωνία της Θεσσαλονίκης το **1938**, ενίσχυσαν περαιτέρω την επιδίωξη στενότερων σχέσεων με την Αγγλία, με σκοπό τη διασφάλιση της εδαφικής ακεραιότητας της Ελλάδας.

Τα Σύννεφα του Πολέμου

Προνομιακός χώρος για την προετοιμασία και την εφαρμογή της επεκτατικής αυτής πολιτικής της Ιταλίας, αποτέλεσε το θαλάσσιο περιβάλλον, λόγω της άμεσης θαλάσσιας γειτνίασης, και επιχειρήθηκε με μια σειρά από αεροναυτικές προκλήσεις, ώστε η Ελλάδα αντιδρούσα δυναμικά, να προσφέρει το πρόσχημα μιας νομιμοποιημένης Ιταλικής επίθεσης. Προηγήθηκε η συστηματική δημοσίευση μέσω των Ιταλικών εφημερίδων, βίαιων ανθελληνικών άρθρων με χάρτες της Ιταλικής αυτοκρατορίας, εις τα όρια της οποίας περιλαμβάνονταν η Κέρκυρα, η Κρήτη και η Κύπρος!

Ενδεικτικά αναφερόμενος:

Η πρώτη από αυτές έλαβε χώρα στις **12 Ιουλίου 1940** όταν βομβαρδίστηκαν διαδοχικά από αέρος, το βοηθητικό πλοίο **«Ωρίων»** και το αντιτορπιλικό **«ΥΔΡΑ»**, ανοιχτά της Γραμβούσας στην Κρήτη.

Τέσσερις μέρες μετά, στις **16 Ιουλίου**, τέσσερα Ελληνικά Υ/Β βομβαρδίστηκαν από Ιταλικά αεροπλάνα, ενώ ήταν αγκυροβολημένα στον κόλπο της Ιτέας.

Στο τέλος του ίδιου μήνα, τα Ελληνικά Α/Τ «Β. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» και «Β. Όλγα», ό,τι καλύτερο είχε τότε το Ελληνικό Ναυτικό, καθώς και δύο Ελληνικά Υ/Β, δέχτηκαν αιφνιδιαστική επίθεση της Ιταλικής αεροπορίας, ενώ ήταν αγκυροβολημένα στην Ναύπακτο.

Στις **2 Αυγούστου**, βομβαρδίστηκε η τελωνειακή ακτοφυλακίδα Α5, την ώρα που έπλεε μεταξύ Σαλαμίνας και Αίγινας.

Οι προκλήσεις αυτές, ευτυχώς ήσαν χωρίς απώλειες προσωπικού & υλικού αλλά με ποικίλες επιπτώσεις στο ηθικό και συναισθήματα, τόσο των πληρωμάτων όσο και του πληθυσμού.

Στις **15 Αυγούστου**, η Ιταλική προκλητικότητα κορυφώθηκε με τον άνανδρο τορπιλισμό και βύθιση του ευδρόμου “ΕΛΛΗ” στο λιμάνι της Τήνου και ενώ το έθνος εόρταζε την Κοίμηση της Θεοτόκου. Ένα “άγνωστο” Υ/Β το οποίο αποδείχθηκε ως το Ιταλικό “DELFINO”, έβαλε τρεις Τ/Λ. Μία έπληξε το σημαιοστολισμένο “ΕΛΛΗ”, με τελικό αποτέλεσμα την βύθιση του, με τους **πρώτους** οκτώ νεκρούς και αριθμό τραυματιών, ενώ δύο, έπληξαν τον λιμενοβραχίονα, αστοχώντας να πλήξουν τα εκεί παραβεβλημένα εμπορικά πλοία. Το προκλητικό αυτό γεγονός,

παρέμεινε στην διεθνή ναυτική ιστορία ως μνημείο έλλειψης γενναιοφροσύνης και φιλοτιμίας αντιπάλου, στιγματίζοντας το φασιστικό καθεστώς της Ρώμης.

Όμως, η προσπάθεια εκφοβισμού πέτυχε τα ακριβώς αντίθετα αποτελέσματα. Χαλύβδωσαν τόσο τις ψυχές των ανδρών του Ναυτικού, όσο και όλων των Ελλήνων, συμβάλλοντας στην ηθική προετοιμασία, και όπως **εύστοχα παρατηρεί ο Γκράτσι**: «Η Ιταλική κυβέρνηση μπορούσε να υπερηφανεύεται, γιατί είχε κατορθώσει να συσπειρώσει σε μια αρραγή ψυχική ενότητα έναν λαό βαθιά διαιρεμένο, από αγεφύρωτες πολιτικές διαφορές και από βαθιά και παλιά πολιτικά μίσση, γιατί είχε εμπνεύσει τη γενναία και ακλόνητη απόφαση να πεθάνει εν ανάγκη για την πατρίδα του».

Η δυναμική των προκλήσεων και η αυξημένη πιθανότητα επιθετικού αιφνιδιασμού, ενισχύοντο από το γεγονός ότι **το 1940** η Ελλάδα συνόρευε με Ιταλικό χερσαίο ή θαλάσσιο χώρο όχι μόνον προς τα **Δυτικά** όπως συμβαίνει σήμερα αλλά και με Ιταλική παρουσία **Βόρεια** στην Αλβανία, **Νότια** στην Λιβύη και **Ανατολικά** στα Δωδεκάνησα.

Ο Ελληνο-Ιταλικός Πόλεμος

Επομένως, ο τρομακτικός ήχος των σειρήνων το πρωινό της 28ης Οκτωβρίου 1940, μεταφέρει την είδηση ενός «προαναγγελθέντος» πολέμου, με την Ελλάδα να εισέρχεται ως ένας εκ των πρωταγωνιστών, στην σκηνή της μεγάλης τραγωδίας του Β' ΠΠ.

Η προετοιμασία του Πολεμικού μας Ναυτικού

Στο εξελισσόμενο αυτό πλαίσιο, η Ελληνική κυβέρνηση ενέτεινε τις προσπάθειες για ολοκλήρωση της στρατιωτικής και πολιτικής προετοιμασίας της χώρας. Το επιτελικό πρόγραμμα της χώρας και η ναυτική πολεμική προπαρασκευή της, είχε την κατεύθυνση να προετοιμάσει ναυτικά την Ελλάδα ως σύμμαχο της Μ.Βρετανίας και να την καταστήσει ικανή να προσφέρει στην συμμαχία σοβαρή επιχειρησιακή συνδρομή, αξιοποιώντας και την γεωγραφική της θέση. **Θα έλεγα τον Εθνικό γεωπολιτικό θησαυρό!**

Οι Βασικές ενέργειες προετοιμασίας του Πολεμικού Ναυτικού με δεδομένη την προτεραιότητα εξοπλισμών του **ΣΞ**, περιελάμβαναν-εν μέσω προβληματισμού και επαμφοτερίζουσας στάσης των εμπλεκόμενων στο “ναυτικό πρόγραμμα εξοπλισμών” της περιόδου, **και την σκοπιμότητα** συγκρότησης του στόλου με βάση Ελαφρές (πολιτική ηγεσία) ή Θωρηκτές μονάδες(ναυτική ηγεσία):-

- Την παραγγελία στην Αγγλία δύο Αντιτορπιλικών- Α/Τ Β.ΓΕΩΡΓΙΟΣ & Β.ΟΛΓΑ- παράλληλα με την εντατικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης και οργάνωσης του στόλου.
- Την ματαίωση κατασκευής δύο επιπλέον πανομοιότυπων “Α/Τ -Β. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ & Β. ΣΟΦΙΑ”, με διοχέτευση των αντιστοίχων πόρων σε άλλους κρίσιμους τομείς-υλικών μάχης και υποστήριξης.

- Οχύρωση ακτών για την δημιουργία ασφαλών εσωτερικών θαλασσίων γραμμών επικοινωνιών και βάσεων. **Βασικός Σκοπός** ,“η αναβάθμιση της επιχειρησιακής αξίας για τους Άγγλους”, ώστε αφενός **να καταστεί** ελκυστική η συμμετοχή της Ελλάδος στην συμμαχία, αφετέρου **να εξασφαλιστεί** περιβάλλον ασφαλείας, για την υλοποίηση των απαραίτητων / κρίσιμων θαλασσίων μεταφορών, που απαιτούντο για την κινητοποίηση και συγκέντρωση του στρατού ξηράς αλλά και τον εφοδιασμό της χώρα”.
- Κατασκευή δικτύου παράκτιων ναυτικών οχυρών:•
 - Βόρειο & Νότιο Οχυρό Αίγινας,
 - Οχυρό Φλεβών,
 - Οχυρό Αράξου,
 - Οχυρά Βορείου & Νοτίου Ευβοϊκού,
 - Οχυρά Καραμπουρνού και Τούζλα στην περιοχή του Μεγάλου Εμβόλου στο Θερμαϊκό Κόλπο.

Η Έκθεση του Αντιναυάρχου & Ακαδημαϊκού Δ.Φωκά του 1953, αναφέρει επί του θέματος της προπαρασκευής του Πολεμικού μας Ναυτικού ότι, **υπήρξε επαρκής και επιμελής** στην βάση των διατεθέντων πόρων καθώς περιορίζοντο από την εξοπλιστική προτεραιότητα του ΣΞ.

Αλλά ποια η σύγκριση των αντιπάλων Ναυτικών δυνάμεων Ελλάδος-Ιταλίας ?

- Ο μικρός και πεπαλαιωμένος Ελληνικός Στόλος, **“το ναυτικό του 1918”** όπως το χαρακτήρισε ο ΑΣ Ναύαρχος Καββαδίας, συνολικής χωρητικότητας **14.000 t**, κλήθηκε να αντιμετωπίσει τον πανίσχυρο και σύγχρονο Ιταλικό, συνολικής χωρητικότητας **658.000 t** -**ήτοι αναλογία 1:45 υπέρ του Ιταλικού- με την ακόλουθη σύνθεση:**
- **Ιταλικός Στόλος:** 8 θωρηκτά, 8 καταδρομικά μάχης, 26 ελαφρά καταδρομικά, 61 αντιτορπιλικά, 69 торπιλοβόλα και 119 υποβρύχια **έναντι Ελληνικού: 1 παλαιού Θ/Κ, 2 συγχρόνων και 8 παλαιών Α/Τ, 6 παρωχημένων Υ/Β, 12 Τorπιλοβόλα και κάποιες παλαιότερες μονάδες επιφανείας. Επίσης, 3 Αεροπορικές Μοίρες Ναυτικής Συνεργασίας,** που δρούσαν υπό την επιχειρησιακή διοίκηση του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού.
- **Στον κρίσιμο αεροπορικό τομέα** η κατανομή ήταν: **Ελλάδα 160 α/φ-Ιταλία 463** (αεροναυτικές επιχειρήσεις).
- Εν λόγω ανισορροπία δυνάμεων, αμβλύνετο κάπως από την αναπόφευκτη διάσπαση των δυνάμεων του Ιταλικού στόλου, λόγω της παρουσίας του Βρετανικού στόλου της Μεσογείου.

Για να γίνει αντιληπτό το έργο που αναλάμβανε το Ναυτικό το πρωί της 28ης Οκτωβρίου 1940, θα ήθελα να παραθέσω την Αποστολή του Πολεμικού Ναυτικού:

«Η διεξαγωγή των αναγκαίων αεροναυτικών επιχειρήσεων και έργων εν ειρήνη και εν πολέμω, δια την εξασφάλιση ανοικτών των θαλασσιών οδών επικοινωνιών προς χρήση υπό των ημετέρων δυνάμεων και απαγόρευση των αντιστοίχων ευκολιών στον αντίπαλο. Η παράλληλη ανάληψη έργων προβολής δυνάμεως στην ξηρά προς υποβοήθηση των επιχειρήσεων του Στρατού, **επί τω σκοπώ:** συμβολής στην αποτροπή εχθρικής επιθέσεως, στην διατήρηση της ακεραιότητας της χώρας και στην εν γένει προάσπιση των εθνικών συμφερόντων.»

Αποστολή που σε γενικές γραμμές ισχύει και σήμερα.

Επιχειρησιακή Δράση ΠΝ

Σύμφωνα με την αποστολή, για λόγους προσέγγισης θα κωδικοποιήσω τα επιχειρησιακά έργα, ως ακολούθως:

• Άμυνα ακτών:

- Εγκατάσταση περιπολιών από 2 Υ/Β στο Ιόνιο με έμφαση τον Πατραϊκό κόλπο και κύριο γεωγραφικό άξονα: Λευκάδα-Κεφαλονιά-Ζάκυνθος.
- Πόντιση ναρκοπεδίων στις κρίσιμες για τις θαλάσσιες επικοινωνίες περιοχές του Σαρωνικού-B&N Ευβοϊκού-Πατραϊκού, και μετά την κατάληψη των Αγ.Σαράντα στις 6/12/40, Κέρκυρας-Ηπειρωτικής ακτής. Το έργο της ποντίσεως, υπήρξε επίμονο και επίμονο, λόγω παλαιότητας των μέσων, υπό πίεση χρόνου και ενίοτε υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

• Προστασία μεταφορών συγκεντρώσεως και εφοδιασμού.

- Αμέσως μετά τον τορπιλισμό του "ΕΛΛΗ" και όταν διεφάνη ότι ο πόλεμος είναι προ των πυλών, εκτελέστηκε μεταφορά συμπλήρωσης, στην Θράκη, των στρατιωτικών τμημάτων της Μεραρχίας Αρχιπελάγους από τα Ανατολικά νησιά του Αιγαίου, και με τον φόβο πάντα, επιθετικής αιφνιδιαστικής κίνησης από τις Ιταλικές ναυτικές μονάδες, που ναυλοχούσαν στα Δωδεκάνησα και παράλληλα της Ιταλικής αεροπορίας. Έκτελέστηκαν 13 νυχτερινά δρομολόγια επιβατηγών πλοίων με συνοδεία, στις 7,14 & 24 Σεπτεμβρίου 1940.
- **Με την κήρυξη του πολέμου, κύρια αποστολή του ναυτικού προσδιορίστηκε η :** "προστασία των θαλασσιών μεταφορών συγκέντρωσης" καθώς η επιτυχής υλοποίηση της, ήταν προϋπόθεση για την επιτυχή αντιμετώπιση της Ιταλικής επίθεσης. Το λιμάνι του Πειραιά κατέστη το σημαντικότερο κέντρο επιβίβασης και ανεφοδιασμού.Συνολικά το διάστημα **28/10/40-28/2/41**, μεταφέρθηκαν 85.289 άνδρες, 30.195 κτήνη.
- Χαρακτηριστική επιχείρηση κρίσιμης μεταφοράς, αποτέλεσε αυτή της "V μεραρχίας Κρητών" στην Θεσσαλονίκη από **17 έως 26 Νοεμβρίου**, λόγω του όγκου αλλά και της απειλής επί του δρομολογίου. Ενδεικτικά αφορούσε 532 αξιωματικούς,17309 οπλίτες, 7000 κτήνη, 5.424 φόρτους κτηνών, 30 ορειβατικά πυροβόλα και πλέον των 100 αυτοκινήτων.

- Επισημαίνεται, ότι μεγάλος αριθμός εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών με μικρότερα μέσα και ποικίλο υλικό προς μεταφορά, τελούσε υπό την προστασία διατιθέμενων ναυτικών δυνάμεων, ικανοποιώντας σημαντικές ανάγκες του αγώνα σε προσωπικό και μέσα, επιβίωσης και μάχης.

Επιθετικές επιχειρήσεις επιφανείας.

Από την έναρξη των επιχειρήσεων, η διατήρηση της κύριας χερσαίας επιθετικής προσπάθειας των Ιταλικών δυνάμεων στην Αλβανία, απαιτούσε συνεχή εφοδιαστική γραμμή, η οποία ξεκινούσε από το Μπάρι και το Μπρίντζι και κατευθυνόταν στα Αλβανικά λιμάνια του Δυρραχίου, των Αγίων Σαράντα και της Αυλώνας. Οποιαδήποτε λοιπόν επιθετική προσπάθεια εκ μέρους του Ναυτικού, έπρεπε να προσανατολισθεί στην παρεμπόδιση και κυρίως στην διακοπή αυτής της γραμμής.

Αλλά η ποσοτική και ποιοτική υπεροχή των Ιταλικών μονάδων επιφανείας και οι ελλείπουσες βασικές επιχειρησιακές δυνατότητες των Ελληνικών μονάδων, δεν επέτρεπαν την σχεδίαση ανάληψης επιθετικών ενεργειών τέτοιου είδους, ενώ τέτοιο εγχείρημα δεν είχε επιχειρήσει ούτε ο Βρετανικός Στόλος, με πολύ μεγαλύτερες δυνάμεις από τον Ελληνικό. Έτσι, η μεγάλη πίεση που υφίστατο στην αρχή ο Ελληνικός στρατός στην Αλβανία, αλλά αργότερα και οι νίκες του, δημιούργησαν ένα κλίμα δυσμενές για το Ναυτικό, αφενός γιατί δεν μοιραζόταν την αρχική πίεση μαχόμενο δίπλα στον στρατό, αφετέρου, γιατί δεν είχε κατορθώσει κάτι το λαμπρό, κάτι το ξεχωριστό, όπως ο Στρατός.

Ενδεικτικό του κλίματος αυτού αποτελούν καταγεγραμμένες απόψεις από την σύγκλιση του Ανωτάτου Πολεμικού Συμβουλίου της **11ης Νοεμβρίου**, όπου ο Υφυπουργός των Στρατιωτικών, πρώην Υποστράτηγος Παπαδήμας, σε μια έξαρση προσβλητικής για το Ναυτικό στάσης αλλά ενδεικτικής του επιπέδου γνώσης στα περί του ναυτικού πολέμου δήλωσε ότι **«επέστη ο καιρός, όπως επί τέλους το “όπλο πολυτελείας”, το Ναυτικόν, δείξει εις τον κόσμον την παρουσία του και εάν δεν μπορεί να βγεί ανοικτά στην Αδριατική και να σταματήσει τας Ιταλικάς μεταφοράς της Αλβανίας, του είμεθα τελείως περιττοί»**, όπως αναφέρει στο βιβλίο του ο **Α/ΓΕΝ Σακελλαρίου**, τοποθέτηση την οποία ευτυχώς απέρριψε ο Πρωθυπουργός!

Χαρακτηριστικό είναι και ένα απόσπασμα της εισήγησης του Αρχηγού του ΓΕΝ Ναυάρχου Σακελλαρίου, στο **πολεμικό συμβούλιο της 12ης Δεκεμβρίου**, το οποίο εμπεριέχει και την αξιολόγηση των μαχίμων μονάδων του Ναυτικού: **“Όταν ο Στρατός μας μαχόμενος γράφει με το αίμα του τις ωραιότερες σελίδες της Εθνικής μας Ιστορίας, είναι σκληρό για το Βασιλικό Ναυτικό να αναγκάζεται να δικαιολογεί την περιορισμένη συμμετοχή του στον πόλεμο αυτό. Ποτέ Ναυτικό και Επιτελείο δεν βρέθηκαν σε πιο δυσχερή θέση. Να βαρύνεται με τόσες υποχρεώσεις και να μην έχει τα μέσα...”**.

Μέσα σε αυτό το κλίμα, και παρά την σύσταση του Βρετανού αρχηγού των ναυτικών δυνάμεων Μεσογείου Ναυάρχου Cunningham, ότι τα πλοία επιφανείας δεν προσφέρονταν για επιχειρήσεις στην Αδριατική, αλλά μόνο για δράση υποβρυχίων, αποφασίστηκε η εμφάνιση

των Ελληνικών πλοίων στα παράλια της Αλβανίας - Ηπείρου και εν συνεχεία στα στενά του Οτράντο.

Στα πλαίσια αυτά, το ναυτικό εξετέλεσε τις ακόλουθες κύριες επιχειρήσεις:

- Το πρωί της **31ης Οκτωβρίου** τα Αντιτορπιλικά «ΨΑΡΑ» και «ΣΠΕΤΣΑΙ» με επηρμένο τον μικρό σημαιοστολισμός τους, βομβάρδισαν συγκεκριμένους εχθρικούς στόχους επί της ξηράς, **με σκοπό** να επιφέρουν πλήγματα στον αντίπαλο, και να συμβάλλουν έτσι στην Ελληνική άμυνα. Η κοινή γνώμη και ο Τύπος υποδέχθηκαν την επιδρομή των ελληνικών αντιτορπιλικών με χαρά και ενθουσιασμό, ενισχύοντας το ηθικό, ενώ στους συμμαχικούς κύκλους άφησε πολύ καλές εντυπώσεις, και οι Άγγλοι την χαρακτήρισαν “ακραίως ορμητική και ριψοκίνδυνη”.
- Την **14 προς 15 Νοεμβρίου**, επιθετική ενέργεια με νυκτερινή επιδρομή από ομάδα 4 Α/Τ και επικεφαλής τον ΑΣ Ναύαρχο Καββαδίας.
- Την **15 προς 16 Δεκεμβρίου**, επιθετική ενέργεια με νυκτερινή επιδρομή από ομάδα 3 Α/Τ και επικεφαλής τον ΑΣ.
- Την **5η Ιανουαρίου 1941**, επιθετική ενέργεια με νυκτερινή επιδρομή από ομάδα 5 Α/Τ και επικεφαλής τον ΑΣ.

Οι επιδρομές αυτές, αν και δεν επέφεραν κάποιο σοβαρό επιχειρησιακό αποτέλεσμα, λόγω περιορισμένου χρόνου και αραιής ναυτιλιακής συγκοινωνίας Ιταλίας-Αλβανίας, **αφενός** ώθησαν τις Ιταλικές γραμμές επικοινωνιών βορειότερα πλησίον των ακτών Αδριατικής-Δαλματίας-Αλβανίας, μακράν της αντίληψης για “Ιταλική Μεσογειακή λίμνη”, αφετέρου, έδειξαν δύο κύρια πράγματα: **Πρώτον**, ότι το Ναυτικό δεν φοβόταν να διακινδυνεύσει και **δεύτερον**, ότι η πολιτικοστρατιωτική ηγεσία της χώρας, είχε περιορισμένη αντίληψη του κατά θάλασσα πολέμου.

Επιθετικές επιχειρήσεις Υποβρυχίων.

Τα Ελληνικά Υ/Β, αποτέλεσαν ουσιαστικά την αιχμή του δόρατος του Ναυτικού την εν λόγω περίοδο, καθώς η φύση του όπλου το κατέστησε, συνεκτιμημένων των συνθηκών, το πλέον αποτελεσματικό, τόσο έναντι της φθοράς του αντιπάλου όσο και ως μέσο ενίσχυσης του Εθνικού ηθικού και ψυχολογίας λόγω των επιτυχιών. Όμως το τίμημα ήταν απώλειες, προσωπικού και υλικού.

Ναύαρχος Σακελλαρίου, Αρχηγός ΓΕΝ 12/12/40 στο Πολεμικό Συμβούλιο:...“Τα 6 υποβρύχιά μας σε οποιοδήποτε άλλο κράτος θα ήταν εκτός υπηρεσίας. Εμείς τα χρησιμοποιούμε εντατικά, αν και η ζωή τους έχει φθάσει στο όριο..”.

Από 28 Οκτωβρίου 1940 μέχρι 19 Απριλίου 1941, με βάση την αποστολή του ναυτικού για επιθετική εστίαση στις γραμμές επικοινωνιών των Ιταλών στον άξονα Πρίντεζι-Μπάρι-Αυλών, οργανώθηκαν 23 επιθετικές περιπολίες των Υ/Β, στην ευρύτερη περιοχή της

Αδριατικής, συνολικής διάρκειας 146 ημερών- 63 εντός τομέων περιπολίας- επιτυχάνοντας την βύθιση 4 πλοίων και ενός πετρελαιοκίνητου.

Αναφερόμενος στον ένδοξο **“ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ”**, με κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Ιατρίδη, την **24η Δεκεμβρίου** το μεσημέρι, επιτίθεται σε νηοπομπή αποτελούμενη από 12 εμπορικά, 6 αντιτορπιλικά και πλήθος αεροσκαφών, βομβαρδιστικών και αναγνωριστικών, βυθίζοντας το Ιταλικό ατμόπλοιο **“Firenze”** (4000τ) με βολή δέσμης 4 τορπιλών.

Ο φόρος αίματος, ήταν η μετά εμβολισμό, αύτανδρη απώλεια του Υ/Β **“ΠΡΩΤΕΥΣ”** την **29 Δεκεμβρίου 1940**, με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Μ.Χ”κωσταντή και 47 μέλη του πληρώματος. Προηγούμενως, το **“ΠΡΩΤΕΥΣ”** είχε επιτεθεί με τορπίλες κατά νηοπομπής και είχε βυθίσει το Ιταλικό μεταγωγικό **“Sardegna”** (11.500τ).

Λοιπές Υπηρεσίες

Επίσης θα πρέπει να αναφερθεί, η διακεκριμένη επιχειρησιακή συμβολή και απόδοση της υπηρεσίας ναρκαλιείας παρά τα παλαιά σκάφη της, η υπηρεσία αεράμυνας με 60 περίπου καταρρίψεις, αλλά και η ΣΝΔ, η οποία και συνέχισε την λειτουργία της κανονικά, εξασφαλίζοντας την απαραίτητη ροή στελέχωσης του Στόλου με άρτια εκπαιδευμένα στελέχη.

Με την έναρξη της **Γερμανικής επίθεσης την 6η Απριλίου 1941** και μέχρι την πλήρη κατάληψη της χώρας, ο Ελληνικός Στόλος, έχοντας υποστεί ισχυρότατες Γερμανικές, κυρίως αεροπορικές επιθέσεις, είχε απομειωθεί σημαντικά, περιορίζοντας έτι περαιτέρω την επιχειρησιακή του ικανότητα, με τις ακόλουθες απώλειες μάχιμων μονάδων του:

- **1 Θωρηκτό** (ΚΙΛΚΙΣ 24/4/41)
- **4 Αντιτορπιλικά** (Β. ΓΕΩΡΓΙΟΣ 24/4/41-ΨΑΡΑ 20/4/41-ΥΔΡΑ 22/4/41-ΛΕΩΝ 15/5/41)
- **10 Τορπιλλοβόλα** (ΚΙΟΣ 23/4/41-ΘΥΕΛΛΑ 22/4/41-ΠΡΟΥΣΑ 4/4/41-ΚΥΖΙΚΟΣ 25/4/41-ΠΕΡΓΑΜΟΣ 25/4/41-ΚΥΔΩΝΙΑΙ 26/4/41- ΔΩΡΙΣ 23/4/41-ΑΛΚΥΟΝΗ 23/4/41-ΑΙΓΛΗ 24/4/41-ΑΡΕΘΟΥΣΑ 25/4/41)
- **4 Ναρκαλιευτικά** (ΑΞΙΟΣ 26/4/41-ΑΛΙΑΚΜΩΝ 21/4/41-ΝΕΣΤΟΣ 26/4/41-ΣΤΡΥΜΩΝ 24/4/41)
- **2 Τορπιλάκατοι**

Τα διασωθέντα Πολεμικά μας Πλοία, **“δεν υπέστειλαν την Σημαία”** και “έπλευσαν στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου μετά την κατάληψη και της Κρήτης, όπου άρχισε η ανασυγκρότηση/αναδιοργάνωση του στόλου, ενώ συνέχισαν μαχόμενα στο πλευρό των συμμάχων, μέχρι την τελική νίκη το 1945. 210 Αξκοί, 493 Υπεξκοί & 2180 ναύτες. **Ακατάλυτος η “Ψυχή των Σαλαμίνων”**.

Κατά την Δράση του Ελληνικού Στόλου την **περίοδο 1941-44**, με κύρια Βάση τη Μέση Ανατολή, **κυρία αποστολή** του Στόλου μας, αποτέλεσε η συνοδεία και προστασία από

εχθρικές επιθέσεις, νηοπομπών συμμαχικών Εμπορικών Πλοίων στη Μεσόγειο και στον Ατλαντικό, που διακινούσαν πολύτιμο πολεμικό και άλλο υλικό, και οι επιθετικές περιπολίες των Υ/Β. Ελληνικά Πολεμικά έδρασαν επίσης στον Ατλαντικό, από την Αγγλία μέχρι το Κέηπ Τάουν και από το Γιβραλτάρ μέχρι τις Αζόρες, ενώ το “ΑΒΕΡΩΦ” επιχείρησε μέχρι τον Ινδικό ωκεανό.

Η δράση του Ναυτικού στην υποδουλωμένη Ελλάδα, κάλυψε κυρίως τους ακόλουθους τομείς:

- Διαφυγή του προσωπικού του Ναυτικού στη Μ.Ανατολή.
- Διοχέτευση πληροφοριών στους Συμμάχους.
- Μέριμνα των οικογενειών του προσωπικού του Ναυτικού, που υπηρετούσε στην Μ.Ανατολή.
- Ενώ, μεμονωμένοι άνδρες και Πολεμικά Πλοία, στάλθηκαν κατά καιρούς στην κατεχόμενη Ελλάδα για επιχειρήσεις, συγκέντρωση πληροφοριών, μεταφορά ασυρμάτων και άλλου απαραίτητου υλικού, ή εκτέλεση επιδρομών.

Σημαντική ήταν η συμμετοχή του Ελληνικού Στόλου στις **ακόλουθες καθοριστικές συμμαχικές επιχειρήσεις:**

- στην απόβαση στην **Σικελία**, που άρχισε στις **10 Ιουλίου 1943** και οδήγησε λίγο αργότερα στη συνθηκολόγηση της Ιταλίας στις 8 Σεπτεμβρίου 1943, με 6 Α/Τ και 2 Τ/Βόλα.
- στη αποβατική επιχείρηση στο **Άνζιο** της Ιταλίας, την **21 Ιανουαρίου 1944**, με 2 Α/Τ και 3 Α/Γ.
- στην απόβαση στη **Νορμανδία** στις **6 Ιουνίου 1944**, την μεγαλύτερη συνδυασμένη στρατιωτική επιχείρηση όλων των εποχών, με τις Κορβέτες “ΚΡΙΕΖΗΣ” & “ΤΟΜΠΑΖΗΣ”.
- στην αποβατική επιχείρηση στην Νότιο Γαλλία στις **15 Αυγούστου 1944**, με συμμετοχή 4 Α/Τ.
- Ενώ τα Ελληνικά Υ/Β, εξετέλεσαν συνολικά 66 επιθετικές περιπολίες, 17 ειδικές αποστολές αποβίβασης κομάντο, βύθισαν 11 εμπορικά, 21 ιστιοφόρα και 3 εχθρικά πολεμικά.

Γεμάτες ηρωισμό, συγκλονιστικά τραγικές και πανομοιότυπες οι δράσεις και απώλειες τόσο του Υ/Β ΤΡΙΤΩΝ στις 16/11/1942 στο στενό του ΚΑΦΗΡΕΑ με Κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο Κοντογιάννη, όσο και του Υ/Β “ΚΑΤΣΩΝΗΣ”, στις 14/9/1943 στο διάυλο της Σκιάθου, με κυβερνήτη τον **Αντιπλοίαρχο Βασίλειο Λάσκο**, όπου στα πλαίσια επιθετικών περιπολιών, ενεπλάκησαν με Γερμανικά καταδιωκτικά υποβρυχίων. Όταν αναγκάστηκαν να αναδυθούν, μετά από καταιγισμό βομβών βάθους που δέχτηκαν, συνέχισαν ηρωικά τον μέχρις εσχάτων αγώνα με εξόρμηση δια του πυροβόλου. Όμως τα γερμανικά πυρά, είναι

σαρωτικά και από τις ομοχειρίες των πυροβόλων, σκοτώθηκαν όλοι πολύ γρήγορα. Παράδειγμα αυτοθυσίας & αφοσίωσης στο καθήκον.

Χαρακτηριστική της ποιότητας και του ηθικού του προσωπικού, αποτελεί η περίπτωση του Α/Τ **ΑΔΡΙΑΣ**, το οποίο επιχειρώντας στη θαλάσσια περιοχή πλησίον της Καλύμνου, μαζί με άλλα συμμαχικά πλοία, προσέκρουσε σε νάρκη την **22/10/43** και έχασε την πλώρη του. Ο Κυβερνήτης Αντιπλοίαρχος Ι.Τούμπας & το πλήρωμα διέσωσαν το πλοίο, το οποίο μετά από πρόχειρες επισκευές κινήθηκε αυτοδύναμα προς την Αλεξάνδρεια, όπου κατέπλευσε την ημέρα εορτασμού του Αγίου Νικολάου στις **6/12/43**, υπό τις επευφημίες όλων των εκεί ορμούντων Συμμαχικών Πλοίων.

Συνολικά την **επιχειρησιακή περίοδο 1941-1944**, διανύοντας περί τα 2 εκατομμύρια ναυτικά μίλια και με 185.000 περίπου ώρες εν πλω, ο Ελληνικός Στόλος συνεισέφερε σημαντικά επιχειρησιακά, αλλά κατέβαλε και βαρύ τίμημα, με **απώλειες προσωπικού και υλικού**:

- **2 Α/Τ** Β. ΟΛΓΑ 26/9/43 - ΑΔΡΙΑΣ 22/10/43. (71+21=92 στελέχη)
- **3 Υ/Β** ΓΛΑΥΚΟΣ 12/5/42 - ΤΡΙΤΩΝ 16/11/42 - ΚΑΤΣΩΝΗΣ 14/9/43) -60 στελέχη
- **2 Ν/Α** ΚΩΣ-ΚΑΣΟΣ

Όμως, ήταν η επιχειρησιακή απόδοση των μονάδων του στόλου την περίοδο **1941-1944**, που συνέβαλε ουσιαστικά στην απόφαση των συμμάχων να τον ενισχύσουν με την διάθεση επιπλέον μονάδων, αυξάνοντας τον ρόλο και την συμβολή στις συμμαχικές προσπάθειες μέχρι την λήξη του πολέμου, ενώ παράλληλα, εξασφάλιζαν ένα βασικό κορμό σύνθεσης του Στόλου στην επόμενη Εθνική ημέρα.

Χαρακτηριστική η δήλωση του Άγγλου Ναυάρχου Αρχηγού του στόλου της Μεσογείου **Cunningham** :

«Δεν είναι ταπεινωτικό για την Βρετανική σημαία να υποστέλλεται όταν στη θέση της πρόκειται να έπαρθε ή Έλληνική. Αύξηση του στόλου σας αποτελεί και δική μας ενίσχυση γιατί χρησιμοποιείται καλά τα πλοία σας.»

Σε ανάλογη δήλωση, ο Άμερικανός πρόεδρος **Ρούσβελτ**, τίμησε το Ελληνικό Ναυτικό με λόγια:

«...Είμαι πεπεισμένος ότι το ΓΕΩΡΓΙΟΣ II, θα αποδειχθεί άξιο των ενδόξων παραδόσεων ενός λαού, που επί σειρά αιώνων αγάπησε και δάμασε την θάλασσα.»

Παράδειγμα αυτής της αναγνώρισης από τους συμμάχους, αποτέλεσε και η τιμητική συμμετοχή του Ναυτικού στις **10/9/1943** με τα Α/Τ “ΟΛΓΑ” και “ΑΔΡΙΑΣ”, στην επίβλεψη της παράδοσης του Ιταλικού στόλου στην Μάλτα, με τον Κυβερνήτη του “ΑΔΡΙΑΣ” να σημειώνει στο ημερολόγιο του πλοίου: ‘Παραπλέω έν σημαιοστολισμῶ πενθηφοροῦντα Ἴταλικὸν Στόλον’ ὁ ὁποῖος εἶχε ἐπηρμένους τοὺς μαύρους ἐπισείοντες τῆς συντριβῆς καὶ τῆς θλίψης’.

Εν συνεχεία, στις **16/9/1943**, ο ΑΣ επιβαίνων επί του Ν/Α ΚΑΡΤΕΡΙΑ συμμετείχε στην εν Αλεξανδρία παράδοση 2 Θ/Κ, 4Κ/Δ, 4 Α/Τ, του Ιταλικού στόλου, κίνηση σαφούς υπογράμμισης του κύρους του Ελληνικού στόλου. Ανέφερε στο σήμα του ο ΑΣ:..”Ζώμεν μεγάλας και ιστορικής ημέρας// Ας συνεχίσωμεν όλοι τα προσπάθειάς μας δια να δυνηθώμεν να είδωμεν συντόμως την πτώσιν και του ετέρου, του κυριότερου εχθρού”,

Αλλά, σημαντικό γεγονός αποτέλεσε και η “Στάση του Ναυτικού” τον Μάρτιο του 1944 και η βίαιη καταστολή της στις **23/4/1944**, που πλέον του **αρνητικού αντίκτυπου** στην Ελληνική ναυτική επιχειρησιακή προσπάθεια και τις αναμφίβολες κοινωνικοπολιτικές τους προεκτάσεις, **κατέδειξε** τα αντανάκλαστικά του Ελληνικού ναυτικού να ξεπερνά τις εσωτερικές κρίσεις, ανάλογες των οποίων εκδηλώθηκαν σε αρκετά Ευρωπαϊκά ναυτικά το πρώτο μισό του 20ου αιώνα.

Στις **17 Οκτωβρίου του 1944**, ολοκληρωνόταν η **επιχείρηση “MANNA”**, όπου ο Ελληνικός Στόλος, μεγαλύτερος και κραταιότερος, με 1 Θωρηκτό, 15 Α/Τ, 5 Υ/Β, 4 Κορβέτες 1 καταδιωκτικό Υ/Β, 13 Ν/Α, 1 Πλωτό συνεργείο, κατέπλεε στο Φάληρο, με την εξόριστη Ελληνική Κυβέρνηση επί του Θωρηκτού “ΑΒΕΡΩΦ”. Όπως χαρακτηριστικά μας θυμίζει ο Άντιναύαρχος (έ.ά.) και Άκαδημαϊκός Δ. Φωκάς:

‘Τò φωτεινò άπόγευμα τής 17ης Όκτωβρίου 1944, ή ιστορική Έλληνική ναυαρχίδα, ό ΑΒΕΡΩΦ, έπλεε πρòς τò Φάληρο, για νά τερματίσει τήν θητεία του στην αίγλη μίας άκόμα καλλίνικης έπιστροφής. Τόν άκολουθοῦσαν όλα τὰ πλοία του Έλληνικοῦ στόλου, που μετὰ άπό μακρά, άλλά ένδοξη, άπουσία έπανέρχονταν ύπερήφανα στὰ έλεύθερα τώρα Έλληνικά άκρογιάλια. Με τήν άθρόα άγκυροβολία τών νικηφόρων πλοίων σκίρτησαν τὰ δοξασμένα νερά τής Σαλαμίνας και ή ώς χθές ύποδουλωμένη χώρα ύποδεχόταν με δάκρυα εύγνωμοσύνης τούς Έλληνες ναῦτες του Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. Είχαν φανεϊ, για μία άκόμα φορά, άξιοί της Πατρίδας.’

Εμπορικό μας Ναυτικό

Θα ήταν παράλειψη η μη αναφορά στο εμπορικό ναυτικό, βασικό συστατικό της Εθνικής Θαλάσσιας Ισχύος, το οποίο ανταποκρίθηκε στην κάλυψη των αυξανόμενων μεταφορικών αναγκών. Κατά την διάρκεια του **Ελληνο-Ιταλικού** πολέμου, πλοία του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού, υπό την προστασία του Πολεμικού μας Ναυτικού μετέφεραν ασφαλώς περί το 80% του πολεμικού υλικού και των στρατευμάτων, σε λιμένες πλησίον του μετώπου, χρησιμοποιώντας περί τα 140 φορηγά, 47 επιβατηγά και 56 ρυμουλκά. Παράλληλα, η Ελληνική Σημαία και η αλληλεγγύη στους συμμάχους, ιδιαίτερα στην πίεση και απώλειες της μάχης του Ατλαντικού, ήταν πάλι παρούσα, στέλνοντας το μήνυμα της “συλλογικής πολεμικής προσπάθειας”, με όλα τα διατιθέμενα μέσα. Από τον **Σεπτέμβριο του 1939**, οι Έλληνες ναυτικοί διέσχισαν τις θάλασσες της υδρογείου και πλήρωσαν βαρύτατο φόρο αίματος με 2.500 περίπου νεκρούς και απώλειες του 74% των φορηγών και του 94% των επιβατηγών πλοίων Ελληνικής πλοιοκτησίας.

Αποφώνηση

Κυρίες & Κύριοι,

Σήμερα τιμούμε την Εθνική αξιοπρέπεια, τον αγώνα για Ελευθερία, Ανεξαρτησία, Εδαφική Ακεραιότητα, την συνέπεια λόγων και έργων, καθώς το “ΟΧΙ” ήταν και “ΝΑΙ” στο τίμημα του πολέμου.

Κάθε τέτοιος ιστορικός σταθμός, αποτελεί και ενίσχυση των θεμελίων της πατρίδας και παρακαταθήκη για το μέλλον. Προηγήθηκαν η επανάσταση του 1821 & οι νικηφόροι πόλεμοι και ναυμαχίες του 1912-1913, Ακολούθησε το ΟΧΙ στην Γερμανική εισβολή, ακολούθησε η επιχειρησιακή δράση και η επίδειξη σημαίας του ΠΝ σε εγγύς και μακρινά γεωγραφικά μήκη και πλάτη και ο **νικηφόρος επανάπλους** στην Ελεύθερη Ελλάδα. Λαμπρά επιτεύγματα αλλά και πολλές θυσίες. **Αλλά τότε δεν είχαμε θυσίες στις Εθνικές προσπάθειες, αλλά και τότε μας “φόβισε” και μας “απέτρεψε” αυτό το ενδεχόμενο που προέβαλε ως βεβαιότητα?**

Η επιβίωση της χώρας είναι Εθνική υπόθεση και χρέος προς στις επόμενες γενιές. Είναι το νόημα των “ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ”, του μεγάλου Αλεξανδρινού.

Το **Πολεμικό Ναυτικό**, όπως αποτυπώνεται στην μακραίωνη ιστορία του και στον ρόλο του στην Εθνική εξέλιξη, ήταν, είναι και θα παραμείνει κρίσιμος συντελεστής της Εθνικής θαλάσσιας ισχύος, παράγων αποτροπής αλλά και υπερασπιστής των Εθνικών δικαίων και συμφερόντων, αν η αποτροπή αποτύχει, ως σύγχρονοι Σαλαμινομάχοι! **“Μέγα το της Θαλάσσης Κράτος”**.

Η γεωγραφική διαμόρφωση του Εθνικού χώρου με την τεράστια ακτογραμμή του, αλλά και τα Εθνικά συμφέροντα, που διαχέονται στον περιβάλλοντα τον **“θαλάσσιο πνεύμονα”** ευρύτερο γεωγραφικό χώρο, επιβάλλουν την ύπαρξη **ΣΤΟΛΟΥ** με κατάλληλες δυνάμεις και μέσα, με εκπαιδευμένο και υψηλού ηθικού προσωπικό, με ικανή φυσική Ηγεσία, αλλά και πολιτική Ηγεσία, έχουσα πλήρη αντίληψη της αξίας και επιρροής της **Ναυτικής Ισχύος** της χώρας. Προς τούτο λοιπόν, απαιτείται ολιστικός, μακροπρόθεσμος, συνεπής και αξιόπιστος αμυντικός σχεδιασμός, ο οποίος να αντιμετωπίζει τις Εθνικές προκλήσεις και απειλές, σε μία υπό διαμόρφωση περίοδο του διεθνούς συστήματος, όπου ο ρόλος της σκληρής Ισχύος, επανερχεται δυναμικά.

Είναι κάτι δαπανηρό, αλλά καθώς αποτελεί παράγοντα επιβίωσης της χώρας, είναι Εθνική επιταγή. Δεν πρόκειται για σχήμα λόγου. Αυτό έχει διδάξει το παρελθόν και αυτό πρέπει να έχουμε πάντα κατά νου, η εκάστοτε πολιτική ηγεσία του τόπου και οι Έλληνες πολίτες, καθώς κάθε απόκλιση από αυτή την αρχή θα έχει, αναπόδραστα, τις αρνητικές συνέπειες της.

Βασική Προϋπόθεση: “Η Εθνική ενότητα, Εθνική ομοψυχία, Εθνική αυτοπεποίθηση”.

ΖΗΤΩ το “Έπος το 1940”

ΖΗΤΩ το “ΕΘΝΟΣ”

ΖΗΤΩ το “Πολεμικό Ναυτικό”