Αντί προλόγου

Με το πόνημα αυτό δεν φιλοδοξώ να ξαναγράψω την ιστορία. Φιλοδοξώ όμως, στο μέτρο των δυνατοτήτων μου να συγκεντρώσω και να καταγράψω σε μια όσο το δυνατό τηλεγραφική αλλά εμπεριστατωμένη περίληψη των κυριότερων γεγονότων από τη δράση και το ρόλο του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού για την επιτυχή έκβαση του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου 1943 – 1945, κάτι που δυστυχώς δεν έκανε το Ελληνικό κράτος δια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
Η ένωση Ναυτικών Λιτοχώρου και το Ναυτικό Μουσείο Λιτοχώρου απευθύνουν ένα μεγάλο ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ σε όλους όσους ασχολήθηκαν με την καταγραφή – μελέτη – δημοσίευση άρα και ΔΙΑΣΩΣΗ αυτών των ντοκουμέντων:

1) Επαμεινώντας Μπαμπουρής με τις έρευνες – μελέτες του 1947 και 1949.
2) Χρήστος Ντούνης Αντιναύαρχος Λ.Σ.
3) Δημήτριος Φωκάς Αντιναύαρχος Π.Ν.
4) Κων/νος Παΐσης – Παραδέλης Αντιναύαρχος Π.Ν.
5) Γιάννης ΜαΛακάσης καθηγητής Πανεπιστημίου Ιωαννίνων.
6) Τάσος Τζαμτζής
7) Γεώργιος Φουστάνος και άλλοι.
8) Καθώς και από τα αρχεία των Lloyd's για τις απώλειες του Β΄ Π.Π. από Γερμανικά – Ιταλικά και Ισπανικά υποβρύχια.
Συρραφή λοιπόν όλων των παραπάνω καθώς και από τα κατά καιρούς άρθρα του Ναυτιλιακού τύπου όπως Ναυτικά χρονικά, περίπλους ναυτικής ιστορίας, ναυτική επιθεώρηση και άλλα είναι το πόνημα που ακολουθεί.
68 χρόνια έχουν περάσει από τη λήξη της μεγαλύτερης ανθρωποσφαγής (που γνώρισε ποτέ ο πλανήτης) του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου 1939 – 1945 κατά τη διάρκεια του οποίου θυσιάστηκαν εκατομμύρια ανθρώπινες υπάρξεις και προξενήθηκαν ανυπολόγιστες υλικές καταστροφές.
Στον πόλεμο αυτό η Ελλάδα πολέμησε, αντιστάθηκε, υποτάχθηκε, αγωνίστηκε και τελικά επέζησε και μάλιστα ευρισκόμενη στη μεριά των νικητών.
Το τίμημα που πλήρωσε πολύ βαρύ. Η προσφορά της στο μάξιμουμ των δυνατοτήτων της. Δυστυχώς όμως αντιστρόφως ανάλογη υπήρξε η ανταμοιβή που εισέπραξε.
Ένα μεγάλο μέρος αυτής της συνεισφοράς για την επιτυχία της συμμαχικής προσπάθειας ανήκει στο Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό, σ' έναν αγώνα άνισο μεταξύ των άοπλων Ελληνικών Εμπορικών πλοίων και των εχθρικών πολεμικών πλοίων, υποβρυχίων, αεροπλάνων και ναρκών.
Οι θυσίες του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού ξεκίνησαν από την πρώτη μέρα της κήρυξης του Β΄ Π. Π. με τη βύθιση του φορτηγού «ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ» μέσα στο λιμάνι της Γδύνια στις 3 Σεπτεμβρίου 1939 και μία μέρα μετά στις 4 Σεπτεμβρίου 1939 με τη βύθιση του

Ελληνικού φορτηγού «ΚΩΣΤΗΣ» στη Βαλτική Θάλασσα και αυτό παρ' όλον που η Ελλάδα δεν είχε εμπλακεί στον πόλεμο και βρισκόταν σε ουδετερότητα.
Οι θυσίες βέβαια συνεχίστηκαν και μετά την απελευθέρωση της και τη λήξη του πολέμου στις 9 Δεκεμβρίου του 1944 βυθίστηκε μετά από κανονιοβολισμό το Ελληνικό φορτηγό «ΙΛΙΣΣΟΣ» στον Ειρηνικό Ωκεανό και στις 22 Μαρτίου 1945 του Λίμπερτυ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ».
Για μια πληρέστερη εικόνα του αναγνώστη παραθέτω πολύ συνοπτικά τα ακόλουθα ιστορικά ντοκουμέντα.
Η δύναμη του Ελληνικού Εμπορικού ναυτικού την 1/9/1939 έχει ως εξής:
Φορτηγά υπό την Ελληνική σημαία 518 ποντοπόρα.
Ελληνόκτητα ή με συμμετοχή Ελληνικών συμφερόντων με ξένη σημαία 124.
Ελληνικά ή Ελληνικών συμφερόντων απασχολούμενα στον ποταμό Γιάνγκ Τσε (Κίνα) = 22.
Ικανό αριθμό ποταμόπλοιων Ελληνικών που δραστηριοποιούντο στον Δούναβη.
Ιστιοφόρα και πετρελαιοκίνητα (Π.Κ.) άνω των 30 κ.ο.χ. = 711.
Άγνωστος παραμένει ο αριθμός των ιστιοφόρων με ή χωρίς μηχανή κάτω των 30 κ.ο.χ. που με τους πλέον συντηρητικούς υπολογισμούς είναι πάνω από 500 πλοία.
Όσον αφορά των αριθμό των Ελλήνων Ναυτεργατών καθώς και των περιστασιακά απασχολούμενων Ελλήνων και αλλοδαπών υπερβαίνει τις 20.000.
Ολόκληρη η δύναμη της ποντοπόρου Ελληνικής εμπορικής Ναυτιλίας χρονοναυλώθηκε (ομαδική χρονοναύλωση) για τις ανάγκες του πολέμου με τους ίδιους όρους χρονοναύλωσης της αντίστοιχης Αγγλικής ναυτιλίας αλλά και των άλλων συμμαχικών χωρών.
Εξαιρέθηκαν της χρονοναύλωσης 20+10 πλοία που ήταν ήδη χρονοναυλωμένα από την Ελβετική κυβέρνηση.
Μέρος των χρημάτων αυτών διατίθεντο για τη συντήρηση της εις το εξωτερικό (Κάϊρο – Αιγύπτου) ευρισκόμενη ελεύθερης Ελληνικής κυβέρνησης. Το ποσό αυτό υπολογίζεται σε 7 εκατομμύρια λίρες.
Απώλειες του Ελληνικού εμπορικού Ναυτικού την περίοδο 1/9/1939 έως 31/9/1945:
Ποντοπόρος Ναυτιλία:
Από πολεμικές αιτίες = 334
Αιχμαλωτισθέντα εις εχθρικούς λιμένας = 32
Θαλάσσια ατυχήματα = 31
Διαγραφέντα = 42
Σύνολο = 429 πλοία
Σ' αυτά πρέπει να προστεθούν τα 22 του ποταμού Γιανγκ Τσε και ολόκληρη η ποτάμια Ελληνική ναυτιλία του Δούναβη, που κατασχέθηκε ως λεία πολέμου μετά την προσχώρηση της Ρουμανίας στον άξονα.
Απώλειες ιστιοφόρων και πετρελαιοκινήτων Ελληνικών πλοίων:
Ιστιοφόρα και Π/Κ άνω των 30 κ.ο.χ. από πολεμικές αιτίες χάθηκαν 483 πλοία. Σ' αυτά δεν συμπεριλαμβάνονται τα Ι/Φ και Π/Κ κάτω των 30 κ.ο.χ.(κόροι ολικής χωρητικότητας) γιατί δεν έγινε ποτέ καταμέτρηση.
Στις απώλειες των Ι/Φ και Π/Κ Ελληνικών πλοίων συνέβη και το εξής τραγικό.
Πολλά εξ αυτών αλλά και αριθμός ναυτεργατών (άγνωστο πόσοι) χάθηκαν από ενέργειες συμμαχικών υποβρυχίων και αεροπλάνων (στην κατηγορία αυτή ανήκουν και τα παρακάτω Λιτοχωρίτικα:
1) Μικρό Ι/Φ με μηχανή (χωρίς όνομα) που έκανε εμπόριο (είδος με είδος) βυθίστηκε αύτανδρο το 1942 στις ανατολικές ακτές του Πηλίου.
Θύματα: Ανδριάς Κωνσταντίνος και Τουλιόπουλος Χρήστος.

2) Μικρό Ι/Φ με μηχανή (χωρίς όνομα) χάθηκε το 1942 στις ανατολικές ακτές του Πηλίου.
Θύματα: Τσικρικάς Δ., Τσικρικάς Θ.
3) Ι/Φ – Π/Κ «ΕΡΜΗΣ» Πέραμα: εβλήθη από Υποβρύχιο στην περιοχή Ζαγορά του Πηλίου το 1943.
Θύματα: Σδούγκος Δημ., Παπασωτηρίου Δρόσος, Παπασωτηρίου Ευάγγελος.
4) Ι/Φ – Π/Κ «ΝΙΚΗ» Καραβόσκαρο: εβλήθη από υποβρύχιο στην περιοχή Νέα Μουδανιά το 1943.
Θύματα: Τσίντζας Δημ., Τσίντζας Μ., Τσίντζας Γεώργιος, Τσίντζας Νικ.
5) Ι/Φ – Π/Κ «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» Βαρκαλάς: εβλήθη από υποβρύχιο στην περιοχή της Ζαγοράς του Πηλίου το 1944΄.
Θύματα: Γκουντέλιας Ι., Γκουντέλιας Δ., Φαργκάνης Αριστείδης
6) Ι/Φ – Π/Κ «ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ» Βαρκαλάς: εβλήθη από υποβρύχιο στην περιοχή της Κασάνδρας Χαλκιδικής το 1944.
Θύματα: Μπαλανίκας Γεώργιος και δύο ακόμη που δεν έχουμε τα ονόματα.
7) Ι/Φ – Π/Κ «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Βαρκαλάς: εβλήθη από υποβρύχιο στο Βόρειο Αιγαίο. Το πλήρωμα μπήκε στη βάρκα και ρυμουλκήθηκε από το υποβρύχιο μέχρι το λιμάνι του «Πόρτο Κουφό» στη Χαλκιδική.
8) «ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» Βαρκαλάς: Επιτάχθηκε από τους Γερμανούς και διαμορφώθηκε σε πλωτό νοσοκομείο. Τέλος του 1943 με αρχές του 1944 έκανε το τελευταίο του ταξίδι από Καβάλα προς Χαλκίδα μεταφέροντας Γερμανούς αξιωματικούς και στρατιώτες. Εκεί εκδιώχθηκε ο πλοιοκτήτης και το πλήρωμα και κατασχέθηκε από τους Γερμανούς. Εδώ χάνονται και τα ίχνη του. Σύμφωνα με το Υ.Ε.Ν. το βουλιάξανε φεύγοντας οι Γερμανοί στην περιοχή της Νάξου.
Αυτά σαν ελάχιστο φόρο τιμής και μνημόσυνο στους συντοπίτες μας ναυτικούς).
Όσον αφορά τις απώλειες σε ανθρώπινες ζωές:
Από τις 20.000 περίπου άνδρες Έλληνες και αλλοδαποί πληρώματα των Ελληνικών Φ/Γ πλοίων στην περίοδο του Β΄ Π. Π. ο αριθμός των απολεσθέντων κυμαίνεται μεταξύ 2700 και 3000 ανδρών.
Είναι αυτοί που θυσιάστηκαν στον βωμό της ελευθερίας.
Είναι αυτοί που έφυγαν από τη ζωή αφίλητοι, άκλαυτοι, ασυντρόφευτοι αστόλιστοι, ακήδευτοι, μακριά από την πατρώα γη και τους προσφιλείς τους ανθρώπους.
Γι' αυτούς θα μπορούσαν να γραφτούν ολόκληρα βιβλία με δραματικές ιστορίες.
Αναφέρω μόνο μερικά τραγικά χαρακτηριστικά γεγονότα.
Έχουν καταγραφεί 21 αύτανδρες απώλειες:
18 από αυτές είναι από τορπιλισμούς υποβρυχίων.
1 από την πολεμική αεροπορία.
1 από σύγκρουση.
1 από άγνωστη αιτία.
47 Ελληνικά εμπορικά πλοία κατασχέθηκαν σε διάφορα εχθρικά λιμάνια, σαν λεία πολέμου.
Παραμένει άγνωστο πόσοι εκ των πληρωμάτων επέστρεψαν στην πατρίδα, εάν επέστρεψαν και πόσοι χάθηκαν στα διάφορα στρατόπεδα συγκέντρωσης ή όπου αλλού.
Είναι ακόμη και εκείνοι που επέστρεψαν στην Ελλάδα σακατεμένοι, κουβαλώντας σαν μοναδικό παράσημο της προσφοράς τους, τα αγιάτρευτα σωματικά και ψυχικά τους τραύματα που θα τους συνοδεύουν στο υπόλοιπο της ζωής τους.
Και η κορύφωση του δράματος ανήκει σ' αυτούς που μετά τη βύθιση του πλοίου βρέθηκαν στις σωσίβιες βάρκες. Γι' αυτούς αρχίζει ένας άλλος άνισος αγώνας διάσωσης κάτω από τις

πιο αντίξοες συνθήκες. Άλλοι στα παγωμένα νερά και το ψύχος του Β. Ατλαντικού. Άλλοι στους καύσωνες των τροπικών περιοχών, με έλλειψη τροφίμων και νερού. Άλλοι πέθαναν μέσα στις βάρκες της σωτηρίας, άλλοι τρελάθηκαν, άλλοι αυτοκτόνησαν και έγιναν βορά των καρχαριών.
Μερικοί στάθηκαν πιο τυχεροί και η σωτηρία τους ήρθε σε λίγες ώρες ή μερικές ημέρες. Για μερικούς η σωτηρία ήρθε μετά από μεγάλο χρονικό διάστημα.
Όπως συνέβη με τον πλοίαρχο και τον ανθυποπλοίαρχο Φ/Γ ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ που βρέθηκαν στον Ινδικό Ωκεανό μετά από 19 μέρες αλλά και με τους τρείς ναυαγούς του Φ/Γ Πηλεύς που διασώθηκαν ύστερα από 37 μέρες στον Ατλαντικό Ωκεανό τελείως εξαντλημένοι.
Για άλλους πάλι δεν ήρθε ποτέ η πολυπόθητη γι' αυτούς σωτηρία.
Αυτός ήταν ο ρόλος και η συμβολή του Ελληνικού εμπορικού ναυτικού στη συλλογική προσπάθεια ν' αποτραπεί η επικράτηση του ολοκληρωτισμού στην Ευρώπη.
Ερώτηση: Έχουν πραγματοποιηθεί άραγε μέχρι σήμερα 68 χρόνια μετά τα όνειρα και οι ελπίδες όλων αυτών που θυσιάστηκαν:
Για ελευθερία – Δημοκρατία – Ισονομία – Αξιοκρατία;
Δυστυχώς ΟΧΙ.
Από μεν τους «συμμάχους» εισπράττουμε τους χαρακτηρισμούς:
Τεμπέληδες – κλέφτες – μπαταχτσήδες.
Από δε τους κυβερνώντες (ανιστόρητοι οι πιο πολλοί) τα εξής:
1) Οι συνταξιούχοι του Ν.Α.Τ. ζείτε εις βάρος του κρατικού προϋπολογισμού (δηήλωση πριν από μερικά χρόνια) υπουργού της τότε κυβέρνησης.
2) Την παντελή υποβάθμιση του ασφαλιστικού μας φορέα Ν.Α.Τ. – Ο.Ν. με την κυνική δήλωση του τότε υπουργού υγείας:
«Ή μπαίνετε στο ΕΟΠΥΥ ή καλό σας ταξίδι».
Δεν θα συνεχίσω. Επιφυλάσσομαι όμως να επανέλθω στο θέμα αυτό.

Ευχαριστώ
Νίκος Βλαχόπουλος
Πρόεδρος Σωματείου Ναυτικών και
Ναυτικού Μουσείου Λιτοχώρου