

ΔΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ • Έτος 2ο • Τεύχος Νο 14 • Αυγούστας - Σεπτέμβριος 2007 • ΤΙΜΗ: 7€

ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ

Α ΑΜΥΝΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ www.hellenicdefense.gr

Σελίδες

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Α. ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΕΛΛΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΑΪΚΟ
ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΤΙΚΟ
ΝΑΥΤΙΚΟ 1943-1945



N. Vass

ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΑΧΕΣ

14

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Α. ΔΗΜΗΤΡΗΣ



ΕΛΛΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΑΪΚΟ

ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

1943-1945



Σκάφος της Ανεξάρτητης Μοίρας Μαλλιακού την στιγμή που αιχμαλωτίζει
επίτακτα σκάφος με το πλήρωμα και τους συνοδούς του.

ΑΘΗΝΑ 2007

ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ

ΔΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ
www.hellenicdefense.gr

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

Γιώργος Ν. Χριστογιαννάκης
g_chris@hellenicdefense.gr

ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ

Παπαδόπουλος Α. Δημήτρης
dipa42@hotmail.com

ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΦΗΣΗ

Νικόλαος Πάνος, Valerio Grimaldi

ART DIRECTOR - ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΟ

Γιάννης Παναγόπουλος

ΑΤΕΛΕΙΕ

Γιώργος Σαρπάνης, Βίκυ Πακαπού

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΙ

Σωτήρης Σεργιάνας

ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΟ ΤΑΞΗΜΑ

Αμφιτρίτη Χριστογιαννάκη
e-mail: advn@hellenicdefense.gr

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ - ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Μαρία Γαβριελάτου

ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ

Γιάννης Χάρης

ΔΙΟΡΘΩΣΗ

Πάνος Κοσμάς

ΕΚΤΥΠΩΣΗ

ΗΛΙΑΝΘΟΣ ΑΒΕΕ

Σ. Γκρήση 14, 136 71 Αχαρνάι

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

Νίκος Παναγόπουλος

ΔΙΑΘΕΣΗ - ΔΙΑΝΟΜΗ

ΑΡΙΟΣ Α.Ε.

Πρακτορεία διανομής Τύπου
Ιερό Οδός 150, 122 42, Αιγάλεω

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ

ΑΜΥΝΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΠΕ

Λεωφόρος Μεσογείων 10, Αμπελόκηποι 11527, Αθήνα.

Τηλ.: 210 7716390, 210 7717357, Fax: 2107717357

email: helldefe@hellenicdefense.gr

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Γιώργος Χριστογιαννάκης

A ΑΜΥΝΤΙΚΗ
ΓΡΑΜΜΗ

Το περιοδικό κυκλοφορεί στις 25 κάθε ζυγαυή μήνα

Απαγορεύεται σε οποιαδήποτε η αναδημοσίευση άρθρων, αποσπασμάτων ή άλλου υλικού χωρίς την έγγραφη άδεια του εκδότη

"Pages of War" magazine is published
on the 25th of each month by:

LINE DEFENSE Ltd, 10, Messogin str 11527 Athens

Tel.: +30 210 7716390, +30 210 7717357

Fax: +30 2107717357

email: helldefe@otenet.gr





31



25



27



41



39

ΤΕΥΧΟΣ 14 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	6
Κεφάλαιο 1: Σκάφη και Οπλισμός του ΕΛΑΝ.....	10
Κεφάλαιο 2: Αποστολή και τακτική του ΕΛΑΝ.....	16
Κεφάλαιο 3: Επιχειρησιακή διάρθρωση του ΕΛΑΝ.....	22
Κεφάλαιο 4: Οι δυνάμεις κατοχής	32
Κεφάλαιο 5: Οι αντιανταρτικές επιχειρήσεις	46
Κεφάλαιο 6: Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ	48
Κεφάλαιο 7: Τα Γερμανικά αρχεία για το ΕΛΑΝ.....	70
Κεφάλαιο 8: Η Γερμανική αποχώρηση Απελευθέρωση	72
Κεφάλαιο 9: Δεκεμβριανά- Βάρκιζα Αποστράτευση του ΕΛΑΝ.....	78
Βιβλιογραφία	80
Παραρτήματα	82
Παραπομπές	92

Σελ. 47: Γερμανοί ναύτες χειρίζονται πυροβόλο Oerlicon .

Σελ. 31: Μυτιλήνη 1944. Απελευθέρωση. Ηρωική φωτογράφιση του πληρώματος του Καπετάνιου Ευάγγελου Οικονόμου-Ατσαλένιου.

Σελ. 67: Καβάλα 14 Σεπτεμβρίου 1944. Απελευθέρωση. Άνδρες του 3ου Στολίσκου της VI Μοίρας του ΕΛΑΝ και του 26ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ φωτογραφίζονται στο κατάστρωμα του καραβόσκαραου Κ/3 ΚΑΒΑΛΑ.

Σελ. 25: Άγνωστη τοποθεσία, πιθανώς Θεσσαλονίκη τέλη του 1944. Χαρακτηριστικός βαρκαλάς του ΕΛΑΝ.

Σελ. 27: Ο Κώστας Γεωργιάδης καπετάν Ζαχαριάς του ΕΛΑΝ Κορινθιακού με τον Υπαδιοικητή Κώστα Βάγια Αστράφτη και καρίτσια της οικογένειας Χαυκούμη.

Σελ. 41: Βόλος 1943. Ένα τυπικό επίτακτο π/κ πέραμα στην υπηρεσία των Γερμανών.

Σελ. 39: Σαλαμίνα 1941. Γερμανός Ανθυποπλοίαρχος σε περιπολικό σκάφος πιθανότατα επίτακτο του ΠΝ.



Εισαγωγή



1. 1942. Ιταλικά περίπολα στο Π.Φάληρα. Ο Ιταλικός στρατός σε συνεργασία με την Τελωνοφυλακή Γίπαζα, έλεγχε τις ακτές για την αποφυγή αποδράσεων και λαθρεμπορίου.
2. Αταυτοποιητη φωτογραφία. Ατμοκίνητο τρεχαντήρι αποβιβάζει ομάδα Γερμανών σε κάποιο λιμάνι. Η φωτογραφία πρέπει να έχει τραβηχτεί το 1943 επειδή δεν διακρίνονται έστορες πολυβόλων, που αργότερα με την δράση του ΕΛΑΝ θα υπάρχουν σε κάθε επίτακτο σκάφος.
3. Στο Βένετο του Πηλίου, Βρετανοί του κλιμακίου διαφυγών της Μ04 και Έλληνες του 54ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ.



Με την κατάληψη της ηπειρωτικής Ελλάδας το 1941, κατασχέθηκε από τους Γερμανούς το μεγαλύτερο μέρος των μικρών ή μεγάλων σκαφών που την στιγμή εκείνη βρισκόντουσαν στα λιμάνια της. Τα περισσότερα από αυτά ήταν ιστιοφόρα ή πετρελαιοκίνητα καθώς και αρκετά μικρότερα βενζινόπλοια, με βασική χρήση την μεταφορά εμπορευμάτων στην εκτεταμένη ακτογραμμή και στα νησιά¹. Ο Ιταλικός και ο Γερμανικός στρατός άρχισαν αμέσως την καταγραφή των πλοίων αυτών και την τοποθέτησή τους σε διάφορες υπηρεσίες μεταφορών εφοδίων και προσωπικού. Πρέπει να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα του '40 υπήρχαν περιοχές που δεν ήταν προσβάσιμες σε τροχοφόρα και εξυπηρετούνταν δια θαλάσσης. Όλο αυτό το δίκτυο που προϋπήρχε του πολέμου, αναγκαστικά τώρα δούλευε υπέρ των κατακτητών. Τα σκάφη αυτά έλαβαν ναυτοδρομικούς αριθμούς, δηλωτικούς της περιοχής τους

πχ. CH 420 - Χίος 420, CHAI 537 - Χαλκίδα 537, CAV 55 - Καβάλα 55 κλπ.²

Εκατοντάδες, όμως, σύμμαχοι εγκλωβισμένοι στην Ελλάδα θα διαψύγουν με την βοήθεια των ψαράδων στα Μικρασιατικά παράλια ή στην Μέση Ανατολή. Η έναρξη της ανοργάνωτης Αντίστασης μοιραία περιέλαβε όλον αυτόν τον μηχανισμό, αρχικά στην παράνομη μεταφορά φυγάδων και αργότερα, κατά την εποχή του Μεγάλου Λοιμού την περίοδο 1941-42, στην παράνομη μεταφορά τροφίμων. Από την παρορμητική ενέργεια του ψαρά, που ξαφνικά βρίσκεται με ένα καϊκι 8 μέτρων να διασχίζει νύχτα το Αιγαίο με 6-7 συμμάχους και Έλληνες φυγάδες, κινδυνεύοντας να πολυβοληθεί από εχθρικό αεροπλάνο ή "καταδίωξη" (οπλισμένο περιπολικό σκάφος), έως την εποχή που τα σκάφη "Κ" της Αντίστασης, οπλισμένα με πυροβόλα, όλμους και πολυβόλα, εμπλέκονται με γερμανικά επίτακτα και περιπολικά σκάφη, θα περάσουν σχεδόν δυο χρόνια. Αυτό όμως δεν ήταν ούτε εύκολο, ούτε έγινε με την βοήθεια έξωθεν παραγόντων. Το Ελληνικό Λαϊκό Απελευθερωτικό Ναυτικό (ΕΛΑΝ) ήταν στην κυριολεξία τέκνο της ανάγκης του ένοπλου αγώνα. Έτσι, όπως την διεξαγωγή του εθνικοαπελευθερωτικού αγώνα στην ξηρά ανέλαβε ο ΕΛΑΣ και άλλες αντιστασιακές οργανώσεις την ευθύνη της αντιμετώπισης των κατοχικών δυνάμεων από θαλάσσης την ανέλαβε το ναυτικό του σκέλος, το Ελληνικό Λαϊκό Απελευθερωτικό Ναυτικό.

Η σταθερή κατοχή μεγάλου μήκους ελεγχόμενων ακτών ήταν η απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη και δράση των σκαφών που διέθεταν τα κατά τόπους αντάρτικα τμήματα που κατόπιν έγιναν το ΕΛΑΝ. Πριν γίνει αυτό, αντάρτικες ομάδες συνήθως λεηλατούσαν επίτακτα σκάφη που για διάφο-



ρους λόγους άραζαν σε απόμερα λιμάνια ή αν οι συνθήκες το επέτρεπαν ακόμα και σε πιο κεντρικά λιμάνια. Έτσι το 1943 ο αντάρτης του ΕΛΑΣ Κώστας Τουρλούπης, επικεφαλής μικρής ομάδας ανταρτών θα αιχμα-

λωτίσει στο λιμάνι του Λεωνιδίου γερμανικό επίτακτο καΐκι εξοπλισμένο με τρία πολυβόλα. Το πενταμελές του πλήρωμα (όλοι Γερμανοί) θα συλληφθεί και το φορτίο του σκάφους αποτελούμενο από βαρέλια πε-

τρελαίου, βενζίνης και κονσερβών θα προωθηθεί στο 8^ο Σύνταγμα του ΕΛΑΣ³.

Η αντιστασιακή δράση στις ελληνικές θάλασσες την περίοδο 1941-44 μπορεί να χωριστεί χονδρικά τρεις περιόδους: Πρώτη

[8-9] ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ | ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΑΧΕΣ

Εισαγωγή



1. Χάρτης των Γερμανικών, Ιταλικών και Βουλγαρικών ναυτικών βάσεων, όπου ναυλοχούσαν “καταδιώξεις” και εξοπλισμένα επίτακτα.

Την Άνοιξη του 1944 το ΕΛΑΝ αποτελούσε μια υπολογίσιμη δύναμη που ήταν σε θέση να φέρνει εις πέρας σοβαρές αποστολές,

μπορεί να θεωρηθεί η περίοδος της αρχής της κατοχής και η ανοργάνωτη προσπάθεια εκκένωσης των ανδρών του Βρετανικού Εκστρατευτικού Σώματος (ΒΕΣ) αλλά και Ελλήνων αξιωματικών και σπλιτών που προσπαθούσαν να διαφύγουν στα παράλια της Μικράς Ασίας με τελικό προορισμό την Μέση Ανατολή. Η δεύτερη περίοδος καλύπτει το διάστημα μετά τον Σεπτέμβριο του 1943 ως και την ιταλική συνθηκολόγηση, οπότε παρατηρείται το γιγάντωμα των υποδομών και αρχίζει η σύσταση ναυτικών Ομάδων και Μοιρών. Η τρίτη περίοδος καλύπτει την περίοδο από την έκδοση της Διαταγής υπ’ αριθμ. 1887, της 5ης Αυγούστου 1944 της ΠΕΕΑ, έως και την Συνθήκη της Βάρκιζας και την αποστράτευση του ΕΛΑΝ.

Το ελληνικό αντάρτικο κίνημα στη θάλασσα άρχισε να οργανώνεται μεθοδικά από τον Σεπτέμβριο του 1943 και μετά. Πριν την ίδρυση του ΕΛΑΝ, η ελληνική αντίσταση στη θάλασσα εκδηλωνόταν με ενέργειες ιδιωτικών πλοιαρίων (ιστιοφόρα, βενζινοπλοία κλπ.) που μετέφεραν τρόφιμα και στελέχη ή τμήματα του ΕΛΑΣ. Ωστόσο, οι προσπάθειες αυτές εγκαταλείφθηκαν λόγω των εκκαθαριστικών επιχειρήσεων των κατακτητών, τον Μάιο του 1943, οπότε ο ΕΛΑΣ, για να αποφύγει τις επιχειρήσεις αυτές συνέπτυξε τις δυνάμεις του στους ορεινούς όγκους, αφήνοντας τα παράλια προσκρινά στην διάθεση του εχθρού. Με την λήξη των επιχειρήσεων, ο ΕΛΑΣ την περίοδο καλοκαιριού-φθινοπώρου

του 1943, επανήλθε στις παλιές θέσεις του και άρχισε πάλι η επανασύσταση και η λειτουργία του αντάρτικου ναυτικού σε διαφορετικές οργανωτικές βάσεις.

Το ιστορικό γεγονός που έδρασε καταλυτικά στην εμφάνισή του ΕΛΑΝ ήταν η συνθηκολόγηση της Ιταλίας, η παρουσία του στόλου της οποίας μέχρι τότε αποτελούσε ανασταλτικό παράγοντα. Το ΕΛΑΝ εμφανίστηκε αρχικά σε μέρη όπου η μορφολογία των ακτών επέτρεπε την απόκρυψη των ανταρτών από τις εχθρικές δυνάμεις και την κίνηση μικρών και ευέλικτων σκαφών. Οι βάσεις αυτές αρχικά δημιουργήθηκαν σε σημεία όπου χρησιμοποιούνταν παλαιότερα ή και την εποχή αυτή από λαθρέμπορους. Έτσι, το 1943, στην περιο-

χή του Γυβαριού στον Θερμαϊκό Κόλπο, ο ΕΛΑΣ θα διαλύσει μία βάση λαθρεμπόρων και ποινικών παρανόμων που λειτουργούσε με ανοχή της Χωροφυλακής και πιθανή άγνοια των γερμανικών δυνάμεων¹. Εκκαθαριστικές επιχειρήσεις, τοπικής σημασίας, από τους Γερμανούς εναντίον της νέας αυτής οντότητας υπήρξαν αλλά δεν κατάφεραν να περιορίσουν την δυναμική της. Οι σημαντικότερες από αυτές ήταν μέρας των γενικών επιχειρήσεων των Γερμανών στις περιοχές της ελεύθερης Ελλάδας τον Οκτώβριο του 1943. Βάση σχεδίων, στην περίπτωση που δεν υπήρχε τρόπος να δισσωθούν τα σκάφη κατά την διάρκεια μιας εχθρικής εκκαθαριστικής επιχείρησης, βυθιζόντουσαν σε προεπιλεγμένα σημεία ώστε να μπορούν γρήγορα να ανελκυθούν και να χρησιμοποιηθούν με τις λιγότερες ζημιές.

Την Άνοιξη του 1944 το ΕΛΑΝ αποτελούσε μια υπολογίσιμη δύναμη που ήταν σε θέση να φέρνει εις πέρας σοβαρές αποστολές, όπως αιφνιδιαστικές επιθέσεις και αιχμαλωσία σκαφών. Επίσης, πολλές φορές αναλάμβανε μεταφορές τμημάτων του ΕΛΑΣ, πολεμοφοδίων, τροφίμων και εμπορευμάτων από μακρινές περιοχές ακόμη και από γειτονικές χώρες, ενώ βέβαια συμμετείχε και σε από κοινού επιχειρήσεις με τον ΕΛΑΣ. Το προσωπικό του ΕΛΑΝ προερχόταν σε μεγάλο βαθμό από ναυτεργάτες και απλούς ψαράδες, αξιωματικούς και ναύτες του εμπορικού και σε πολύ μικρότερο αριθμό του βασιλικού Πολεμικού Ναυτικού.

Οπλοβολυβόλο Breda M30

Χώρα κατασκευής:	Ιταλία
Διαμέτρηση:	6.5 x 52 χλστ.
Μήκος όπλου:	1,23 μ.
Μήκος κάννης:	0,69 μ.
Βάρος:	10,6 κιλά
Αρχική ταχύτητα:	610 μ.α.δ
Ταχυβολία:	450-500 β.α.λ.
Τροφοδοσία:	οριζόντιος σταθερός γεμιστήρας με αποσπώμενο έλασμα 20 φυσίγγιων



ΙΤΑΛΙΑ

1 Νήσος Οξιά

10 Σαράντι

19 Χίος

28 Καβάλα



ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

2 Πάτρα

11 Αίγιο

20 Μέθαινα

29 Λέρος

3 Μαρμαρί

12 Ναύπλιο

21 Σάμος

30 Ρόδος

4 Ύδρα

13 Πλάκα

22 Χαλκίδα

31 Μύκονος



ΓΕΡΜΑΝΙΑ

5 Καρυές

14 Ακράθωνας

23 Ορσαι

32 Πρέβεζα

6 Ρίο

15 Πόρτο-Κουφό

24 Στυλίδα

33 Δερβένι



ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ

7 Ισθμία / Κόρινθος

16 Νέα Καλλικράτεια

25 Θεσσαλονίκη

34 Πειραιάς



ΑΠΟ - ΣΕ

8 Ιτέα

17 Σταυρός

26 Αλεξανδρούπολη

9 Ξυλόκαστρο

18 Σκάλα Καλλονής

27 Θάσος



1

Σκάφη και Οπλισμός του ΕΛΑΝ



1. Βενζινάκατος του ΕΛΑΝ σε κάποιο λιμάνι. Πιθανότατα πρόκειται για την βενζινάκατο ΞΕΛΟΓΙΑΣΤΡΑ της 6ης Μοίρας στην Καβάλα μετά την Απελευθέρωση. Πίσω διακρίνονται ΕΛΑΝίτες σε εργασίες. Φωτ. Αρχείο Λάζαρου Ακερμανίδη.
2. Περαματάκι, του ΕΛΑΝ Κορινθιακού. Αυτά τα μικρά σκάφη, αθώα στην εμφάνιση τα χρησιμοποιούσαν για το κούρσεμα μεγαλύτερων σκαφών. Τα πλησίαζαν με την πρόφαση ότι είχαν κάτι για ανταλλαγή (αυγά, κρέας, λάδι κλπ) και όταν διπλάριζαν έβγαιναν στην φόρα τα υποπολυβόλα.

Τα σκάφη

Την περίοδο πριν δημιουργηθεί το ΕΛΑΝ, τα σκάφη που χρησιμοποιούσε ο ΕΛΑΣ ενοικιάζονταν από τους караβοκύρηδες με το πλήρωμα τους ή ήταν λάφυρα από διάφορες επιχειρήσεις εναντίον των κατακτητών⁵ και ήταν ξύλινα ή σιδερένια, ατμοκίνητα, βενζινοκίνητα, πετρελαιοκίνητα ή με πανιά. Τα ξύλινα, που ήταν και αριθμητικά τα περισσότερα, αποτελούνταν κυρίως από καΐκια, τρεχαντήρια, μπρατοέρες, τσερνίκια και περάματα. Το κύριο όμως σκάφος που αποτέλεσε την ραχοκοκαλιά του ΕΛΑΝ ήταν το τρεχαντήρι και οι διάφορες παραλλαγές του.

Το τρεχαντήρι: Η ναυπήγησή του ήταν δύσκολη και το κατασκεύαζαν ειδική ναυπηγοί. Το τρεχαντήρι είναι σκάφος με πλώρη που σχηματίζει έντονη καμπύλη, ενώ η πρύμνη του είναι οξεία και απολήγει σε κεκλιμένη ευθεία. Ο λόγος πλάτους-μήκους

(που ήταν 3:1), το σχήμα της πλώρης και της πρύμνης, όπως και το σχήμα της γάστρας του, που διαμορφώνεται από τα στραβόξυλα, είχε σαν αποτέλεσμα την διαμόρφωση ενός από τα πιο πετυχημένα ελληνικά σκαριά. Ήταν μονοκάταρτο σαν αλιευτικό ή δικάταρτο σαν εμπορικό, με ιστιοφορία σακολέβας ή λατινίου με πανιά τριγωνικά ή τραπεζοειδή. Η ιστιοφορία του υπήρξε από τις μεγαλύτερες της εποχής και από αυτό εξηγείται η μεγάλη του ταχύτητα. Για να διατηρηθεί το μέγεθος αυτό της ιστιοφορίας έπρεπε να τοποθετείται έρμα εσωτερικά κατά μήκος της καρίνας. Το μήκος του κυμαινόταν από 8 έως 28 μέτρα και η χωρητικότητά του από 4 έως 50 τόννους. Λόγω κατασκευής μπορούσε να ταξιδέψει σε οποιαδήποτε θάλασσα. Κατά την δεκαετία του '20 άρχισε σταδιακά η αντικατάσταση των πανιών με πετρελαιοκινητήρες.

Η μπρατοέρα: Ήταν η εξέλιξη του τρεχαντηριού. Έφτανε μέχρι τους 100 τόννους εκτόπισμα, η πρύμνη της έμοιαζε με του τρεχαντηριού και το κατάστρωμα εμφάνιζε ισχυρή καμπύλωση προς τα πάνω, στην κατά πλάτος τομή της. Είχε δύο άλμπουρα, πανιά ψάθες και συνήθως τρεις φλόκους. Την δεκαετία του '20 άρχισε η κατάργηση των πανιών σαν μέσο πρόωσης και η αντικατάστασή τους με πετρελαιομηχανές.

Το πέραμα: Έμοιαζε με ένα μεγάλο τρεχαντήρι. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του περάματος ήταν ένας μικρός καθρέπτης τοποθετημένος εγκάρσια, στο επάνω μέρος του πλωριού ποδοστάματος, στον οποίο στερεώνονταν τα δύο μπροστινά άκρα της κουπαστής του σκάφους. Τις περισσότερες φορές ήταν δικάταρτο με ιστιοφορία τύπου μπρατοέρα, λόβερ ή και σπάνια γολετόμπρικο, υπήρχαν όμως και μονοκάταρτα περάματα με πανί λατίνι ή μπούμα. Περάματα υπήρ-





χαν σε διάφορες διαστάσεις αλλά κατηγοριοποιούνταν αναλόγως του σχημάτός τους σε δύο βασικές κατηγορίες. Τα χαμηλότερα και στενότερα για μεγαλύτερη ταχύτητα και τα φαρδύτερα και ψηλότερα για μεγαλύτερο όγκο φορτίου. Το μήκος τους έφτανε τα 35 μέτρα και η χωρητικότητά τους 600 τόννους. Σήμερα το σχέδιο αυτό δεν κατασκευάζεται πλέον και τα ελάχιστα εναπομείναντα του πρώτου τύπου έχουν διασκευαστεί σε σκάφη αναψυχής.

Το τσερνίκι: Σκάφος οξύπριμνα και οξύπλωρο ήταν συγγενικό με το πέραμα. Τα σκάφος αυτά είχε ίσια τα δυο ποδοστάματα του, ενώ το πλωριό ποδοστάμα ήταν πιο λοξό προς το εμπρός, και συγκριτικά με το πέραμα δεν υπήρχε ο καθρέπτης στην πλώρη, με αποτέλεσμα να περιορίζεται το πλάτος του καταστρώματος στο σημείο αυτό. Τα τσερνίκια που κατασκευάζονταν δεν ξεπερνούσαν τα 18 μέτρα και είχαν συνήθως ένα κατόρτι (έχουν αναφερθεί και δικάταρτα στην Σκόπελο), ενώ αυτά που δεν ξεπερνούσαν τα 8 μέτρα ήταν κυρίως αλιευτικά. Προπολεμικά κατασκευάζονταν στην Λέσβο, την Σύρο, την Σάμο, την Σύμη, την Ρόδο, το Μοσχονήσι, την Σμύρνη, την Φωκασία, την Χίο, το Πέραμα και την Σκόπελο. Η κατασκευή τους σταμάτησε μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Το καϊκι: Σκάφος μικρής χωρητικότητας, κυρίως ιστιοφόρο, που εξυπηρετούσε την παράκτια αλιεία και μικρές μεταφορές. Στις αρχές του '30 άρχισε να μηχανοποιείται κυρίως με βενζινοκινητήρες μικρής ισχύος και ταχύτητες 8-12 μιλίων ανά ώρα (μ.α.ω).

Τα σκάφη ήταν ταξινομημένα από τις Μοίρες σε τρεις κατηγορίες με βάση την ταχύτητα και το φορτίο:

σε αυτά που είχαν ωφέλιμο φορτίο άνω των 10 τόννων και ταχύτητα άνω των 7 μ.α.ω (11,27 χιλιόμετρα ανά ώρα/ χ.α.ω).

σε αυτά που είχαν ταχύτητα άνω των 7 μ.α.ω αλλά μικρότερο των 10 τόννων ωφέλιμο φορτίο.

σε αυτά που η μικρή τους ταχύτητα (μικρότερη των 7 μ.α.ω) δεν τους επέτρεπε να χρησιμοποιηθούν ως καταδιωκτικά παρά μόνον ως εμπορικά.

Τα σκάφη των δύο πρώτων κατηγοριών χρησιμοποιήθηκαν σε πολεμικές αποστολές, όπως καταδρομές, αιχμαλωσία και λαφυραγώγηση εχθρικών σκαφών, επιτήρηση των εχθρικών κινήσεων κλπ. Τα σκάφη της τρίτης κατηγορίας, εκτός της εμπορικής τους αποστολής συγκροτούσαν εφεδρικές Μοίρες. Δηλωτικά της αποστολής τους ήταν τα κωδικά γράμματα που ήταν γραμμένα στο πλάι τους, μαζί με τον αύξοντα αριθμό του

ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ. Για λόγους ασφαλείας, μάλιστα, το όνομα του σκάφους αντικαθίστατο με ένα αριθμητικό σύμβολο που συνήθως ήταν ο αύξων αριθμός ένταξης του στην Μοίρα. Π.χ. Κ/8 ΑΜΟΥΛΙΑΝΗ, Μ/2 ΒΟΛΓΑΣ κλπ. Το κωδικό γράμμα όριζε:

Κ = Καταδίωξη: με αποστολή την καταδίωξη και την μεταφορά αποβατικών αγγείων.

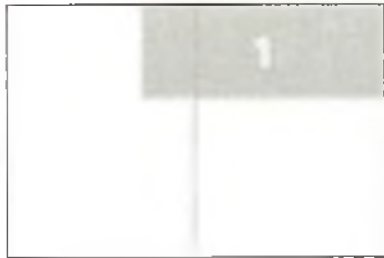
Μ = Μεταφορικό: με αποστολή την μεταφορά φορτίου και σε ορισμένες περιπτώσεις αποβατικών αγγείων.

Φ = Φορτηγό: με καθαρά μεταφορική αποστολή.

Ε = Επιβατηγό: με αποστολή την μεταφορά αγγελιοφόρων και επιβατών.

Τα σκάφη του ΕΛΛΑΝ, τα οποία εκτελούσαν μεταφορές από τα Μικρασιατικά παράλια προς την Εύβοια, είχαν συνήθως λατινικά αλφανουμερικά σημεία, τα οποία άλλαζαν συχνά μετά από κάθε αποστολή. Παραδείγματος χάριν: ΗΜ2, ΧΤ2R κλπ. Συνήθως το σκαρί των καταδιώξεων τροποποιούνταν για να μην γίνεται εύκολα αντίληπτό από μεγάλη απόσταση και να μπορεί να αντέχει στα εχθρικά πυρά σε περίπτωση συμπλοκής. Έτσι, κοβόταν τελείως ή προσσφαιρούνταν τα άλμπουρα και θωρακίζονταν τα παραπέτα με σακιά γεμάτα άμμο, και μερικές

Κεφάλαιο 1: Σκάφη και Οπλισμός του ΕΛΑΝ



1. Σεπτέμβριος του 1944. Βαρύς εξοπλισμένο π/κ τσερνικοπέραμα της Ανεξάρτητης Μοίρας Μαλιακού. Οι ναύτες είναι ντυμένοι με εκλαφύρων στολές του Γερμανικού Ναυτικού. Διακρίνεται στην πλώρη του ένα πυροβόλο Oerlikon με τον χωρητικότητας 50 φυσισγγίων, τυμπανοειδή γεμιστήρα. Φωτ. Αρχείο 3βου Συντάγματος ΕΛΑΣ



Η ανάγκη όμως για ταχύτερα σκάφη θα οδηγήσει τελικά τους τεχνίτες σε πειραματισμούς με κινητήρες αυτοκινήτων.

φορές με τον ίδιο τρόπο προστατευόταν και ο χώρος της μηχανής όπως και οι "φωλιές" των αυτομάτων όπλων.

Οι πετρελαιομηχανές των σκαφών εκείνης της εποχής δεν είχαν ηλεκτρική έναυση, και για να πάρουν μπροστά έπρεπε να χρησιμοποιηθεί μια βοηθητική συσκευή με το όνομα πυρόφουσκα, βάλβα κλπ. σε συνδυασμό με ένα καμινέτο. Με το καμινέτο θέρμαιναν τις φούσκες ώστε να προκληθεί η ανάφλεξη του κινητήρα. Πολλές φορές ή ύπαρξη αυτής της συσκευής όριζε ποια σκάφη θα αποτελούσαν έναν στολισκό. Οι μηχανές ήταν συνήθως ελληνικής κατασκευής⁶, μονοκύλινδρες, οικονομικές και χωρίς προβλήματα συντήρησης. Διέθεταν έναν απλό μηχανισμό που, εκτός της προς τα εμπρός κίνησης, επέτρεπε και το κράτημα της μηχανής. Οι βενζινομηχανές (συνήθως τροποποιημένες μηχανές αυτοκινήτων) δεν ήταν εξυπηρετικές γιατί είχαν υπερβολικά ευαίσθητο ηλεκτρικό σύστημα με αποτέλεσμα τις συνεχείς βλάβες και την υπερβολική κατανάλωση, συγκρινόμενες με τις αντίστοιχες πετρελαιοκίνητες.

Για τη συντήρηση των σκαφών, οι περισσότερες Μοίρες του ΕΛΑΝ διέθεταν συνεργεία⁷ που φρόντιζαν για την επισκευή των βλαβών και την ανέλκυση των ναυαγίων. Τα συνεργεία αυτά φρόντιζαν και για την επισκευή εχθρικών σκαφών που έπεφταν στα χέρια τους. Όταν, παραδείγματος χάριν, ο επάκτιος Ουλαμός Πυροβολικού του 54^{ου} Συντάγματος χτύπησε ένα γερμανικό σκάφος και του προξένησε ζημιές, ΕΛΑΝίτες τεχνικοί το επισκεύασαν και το ενέταξαν στην δύναμη της 4^{ης} Μοίρας με το όνομα ΑΓΙΟΚΑΜΠΟΣ⁸. Αυτό όμως γινόταν σε περιοχές όπου προϋπήρχε η υποδομή σε τεχνίτες και μηχανήματα. Πολλές φορές, για να αντιμετωπιστούν τεχνικά προβλήματα, οι κατά τόπους διοικήσεις ζητούσαν την συνδρομή μεγαλύτε-

ρων αχμητισμών, ακόμα και την μετάταξη ειδικευμένων τεχνιτών από την μία περιοχή στην άλλη⁹. Η ανάγκη όμως για ταχύτερα σκάφη θα οδηγήσει τελικά τους τεχνίτες σε πειραματισμούς με κινητήρες αυτοκινήτων.

Σύμφωνα με μια μαρτυρία του Φίλιππα Καραγιαννίδη, στις 19 Σεπτεμβρίου 1944 «... οι ΕΛΑΝίτες του Αιγίου είχαν επιτάξει το καΐκι του Νικολάρα από τα Τροιζόνια. Θα το χρησιμοποιούσαν για τις αποστολές του ΕΛΑΝ, αλλά η ταχύτητα του δεν ήταν ικανοποιητική. Αποφάσισαν να αντικαταστήσουν την μηχανή με μία πιο μεγάλη πετρελαιοκίνητη από αυτοκίνητο. Για την δουλειά αυτή επιστράτευσαν δύο μηχανικούς Αιγιάτες, τον Σταυρίδη και τον Μάνθο Σιριλιάν. Μετά ξεκίνησαν για δοκιμές ανάμεσα στο Λόγγο και τα Τροιζόνια, όταν είδαν να έρχεται ένα καραβόσκαρο ιταλικό. Καπετάνιος στο ΕΛΑΝίτικο καΐκι ήταν ο Απόστολος Κελαντωνίδης-Αμπλόν. Έκαμε σήμα στο καραβόσκαρο να σταματήσει. Αυτό δεν υπάκουσε. Όμως το καΐκι με την ταχύτητα της νέας του μηχανής το πλησίασε και το ανάγκασε να σταματήσει. Με έκπληξή τους οι αντάρτες του ΕΛΑΝ μέσα στο αμπάρι του καϊκιού βρήκαν κρυμμένους είκοσι οκτώ αξιωματικούς και υπαξιωματικούς του Γερμανικού Ναυτικού, που παραδόθηκαν με όλο τον οπλισμό τους...»¹⁰

Ο οπλισμός των σκαφών και των πληρωμάτων

Το ΕΛΑΝ δεν είχε την ποσότητα και την ποιότητα του οπλισμού που διέθετε ο ΕΛΑΣ. Την πρώτη περίοδο δε, είναι ζήτημα αν υπήρχε έστω και ένα πυροβόλο όπλο στα χέρια του πληρώματος κάποιου σκάφους. Χαρακτηριστικά, ο κατόπιν διοικητής της 6^{ης} Μοίρας ΕΛΑΝ, Σαράντης Σπίντζος, αναφέρει ότι το πλήρωμα της βάρκας του το 1942 είχε για οπλισμό ένα πιστόλι Browning των

6,5 χλστ. (δύο μίας δασκάλας) και τρία φυσίγγια αλλά κανένας δεν τολμούσε να τα πυροδοτήσει γιατί δεν ήξεραν σε τι κατάσταση ήταν¹¹. Ο κύριος οπλισμός ήταν μαχαίρια, τσεκούρια, γάντζοι και σπάνια κάποιο κυνηγετικό όπλο. Σε καλύτερη κατάσταση από απόψεως οπλισμού ήταν τα πληρώματα που είχαν επαφή με αποστολές μεταφοράς προσωπικού στα Μικρασιατικά παράλια και στην Κύπρο. Αγόραζαν οπλισμό από λαθρέμπορους στην Τουρκία, και σε ένα ταξίδι ΕΛΑΝίτικου σκάφους της 4^{ης} Μοίρας στην Αμμόχωστο, στα μέσα του 1944, μέλη του ΑΚΕΛ θα παραδώσουν οπλισμό και 5 κιλά χρυσό για τις ανάγκες του αγώνα¹².

Αργότερα, μετά την ιταλική συνθηκολόγηση, θα αρχίσουν να παραλαμβάνονται ιταλικά τυφέκια και κυρίως αραβίδες από άνδρες αντάρτικων ομάδων που μεταφέρονταν με τα σκάφη, οι οποίοι όλο και άφηναν κάποιο όπλο στα πληρώματα. Σιγά σιγά και οι σχηματισμοί του ΕΛΑΣ, στους οποίους υπάγονται τα σκάφη, θα αρχίσουν να τα εφοδιάζουν με όπλα και πυρομαχικά δεύτερης γραμμής¹³, τα οποία λόγω πολυτυπίας προσπαθούσαν να τα ξεφερτωθούν, όταν έβρισκαν κάτι καλύτερο να τα αντικαταστήσουν, ιδίως μετά την ιταλική συνθηκολόγηση. Ουσιαστικά, κατά το μεγαλύτερο μέρος του αγώνα, το ΕΛΑΝ θα είναι ο φτωχός συγγενής του ΕΛΑΣ και μόνον μετά τις αρχές του 1944 θα αρχίσει να αλλάζει η κατάσταση. Παράλληλα, στην Άνω Κερασιά κοντά στον Βόλο θα λειτουργήσει την περίοδο εκείνη ένα κρυφό συνεργείο επισκευής οπλισμού που θα προμηθεύσει το ΕΛΑΝ της περιοχής ακόμα και με μετασκευασμένα πολυβόλα¹⁴.

Λίγο πριν την απελευθέρωση, τα πληρώματα των καταδιωκτικών σκαφών του ΕΛΑΝ (Κ) απαρτιζόνταν από 6 έως 18 άνδρες, με



οπλισμό κατά κύριο λόγο ένα αντιαερομαχικό τυφέκιο (αγγλικής, ιταλικής ή γερμανικής προέλευσης) ή ένα ελαφρύ αντιαεροπορικό πυροβόλο των 2 εκατοστών, ένα πολυβόλο, ένα οπλοπολυβόλο, δύο υποπολυβόλα, τυφέκια, περίστροφα, πιστόλια, χειροβομβίδες, μασούρια δυναμίτη, ένα πιστόλι φωτοβολιδων και σπάνια από έναν ιταλικό ή γερμανικό όλμο.¹⁵

Τρία σκάφη με το πλήρωμα που προσαναφέρθηκε συγκροτούσαν έναν στολίσκο που τον διοικούσε διμελής διοίκηση: ο ναυτικός αρχηγός και ο καπετάνιος. Ο ναυτικός αρχηγός ήταν υπεύθυνος για τις ανάγκες των σκαφών και ο καπετάνιος για τα πληρώματα και τις επιχειρήσεις.

Από ελαφρά όπλα υπήρχαν:

Πιστόλια: όχι σε μεγάλους αριθμούς αλλά σε πάρα πολλά υποδείγματα.

Τυφέκια-αραβίδες: Τα κυριότερα τυφέκια που χρησιμοποιήθηκαν από τα πληρώματα του ΕΛΑΝ ήταν ιταλικής κατασκευής και προέλευσης Mannlicher-Carcano, με βασικότερο αντιπρόσωπό τους την αραβίδα υποδ. 91. Λόγω του μικρού της μεγέθους μπορούσε να κρυφτεί στους περιορισμένους χώρους των σκαφών και μετά την παλική συνθηκολόγηση υπήρχε σε μεγάλους αριθμούς μαζί με τα αντίστοιχα πυρομαχικά. Ήταν διαμετρήματος 6,5 χλστ. με χωρητικότητα αποθήκης 5 φυσίγγια, λειτουργία με κινητό ουραίο, μήκος 0,92 μ, και βάρος 3,76 κ. Το βρετανικής προέλευσης και κατασκευής τυφέκιο Lee-Enfield No 1 Mk III SMLE ήταν πάλι από τα πιο συχνά συναντούμενα τυφέκια στα χέρια των ανδρών του ΕΛΑΝ, ιδίως εκείνων που έκαναν τα ταξίδια εφοδιασμού στα τουρκικά παράλια και είχαν έστω και περιορισμένη πρόσβαση στα βρετανικά υλικά. Το διαμέτρημά του ήταν 0.303 ίντσ. (7,7

χλστ.), λειτουργούσε με κινητό ουραίο, είχε χωρητικότητα αποθήκης 10 φυσίγγια, το μήκος του ήταν 1,12 μ και το βάρος του 3,93 κ. Είχε δραστικό βεληνεκές τα 550 μ. και ωφέλιμο τα 1830 μ. Το γερμανικής προέλευσης και κατασκευής Kar 98k αποτέλεσε ένα ακόμα εκλαφύρων όπλο στα χέρια των ανδρών του ΕΛΑΣ. Είχε διαμέτρημα 7,92 χλστ. λειτουργώντας με κινητό ουραίο, χωρητικότητα αποθήκης 5 φυσίγγια, μήκος 1,10 μ., βάρος 3,9 κ. και δραστικό βεληνεκές του 1000 μ.

Υποπολυβόλα: Τα όπλα αυτά άργησαν πολύ να εμφανιστούν στα χέρια των ανδρών του ΕΛΑΝ. Ακόμα και μετά την παλική συνθηκολόγηση, που ο τόπος γέμισε όπλα, το συγκεκριμένο είδος οπλισμού έβρισκε τον δρόμο του προς στα βουναά αλλά όχι την θάλασσα. Ήταν το πιο συνηθισμένο όπλο των αξιωματικών και των υπαξιωματικών των ΕΛΑΝιτών, παρά τις αντίθετες διαταγές. Το βρετανικής προέλευσης και κατασκευής υποπολυβόλο Sten (σε όλες τις εκδόσεις του, Mk II και Mk III) λειτουργούσε με την αρχή της οπισθόκρουσης. Είχε διαμέτρημα 9 χλστ. Parabellum με 32 φυσίγγια σε οριζόντιο γεμιστήρα. Το μήκος όπλου ήταν 0,75 μ. με βάρος 2,8 κ. και ταχυβολία 130 βλήματα ανά λεπτό (β.α.λ).

Τα γερμανικής προέλευσης και κατασκευής υποπολυβόλα MP38 και MP40 ήταν από τα συνηθέστερα, όχι βέβαια τόσο όσο το προηγούμενο. Με μήκος 0,63 μ. αναδιπλούμενο κοντάκι και βάρος 4 κ., ήταν εξαιρετικά βολικά για κάθε είδους επιχείρηση. Λειτουργούσαν με την αρχή της οπισθόκρουσης σε διαμέτρημα 9 χλστ. Parabellum, είχαν χωρητικότητα 32 φυσίγγια σε κάθετο γεμιστήρα και ταχυβολία 400 β.α.λ.

Το αμερικανικής προέλευσης και κατασκευής υποπολυβόλο M1 M42 εμφανίστηκε με την άφιξη των πρώτων αμερικανικών

αποστολών στην Ελλάδα το 1944 και συγκεκριμένα στα χέρια των ανδρών του III/7^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ στον Κάλαμο της Εύβοιας.¹⁶ Ήταν ένα καλοσχεδιασμένο και στιβαρό όπλο διαμετρήματος 9 χλστ. που αγοράστηκε για λογαριασμό του OSS και λειτουργούσε με την αρχή της οπισθόκρουσης. Το μήκος του όπλου ήταν 0,870 μ και το βάρος του 4,100 κ. Με ταχυβολία 700 β.α.λ. είχε δραστικό βεληνεκές 120 μ.

Το αμερικανικής κατασκευής και προέλευσης υποπολυβόλο Thompson (M1928, M1928A1) σε διαμέτρημα 11,43 χλστ. ACP, υπήρχε σε πολύ μικρότερους αριθμούς κυρίως στα χέρια πληρωμάτων που είχαν επαφή με την Μικρά Ασία και τις εκεί βρετανικές βάσεις. Λειτουργούσε με την αρχή της επιβραδυνόμενης οπισθόκρουσης και ήταν ακριβό και χρονοβόρο στην κατασκευή του. Είχε κλισιοσκόπιο έως τα 550 μ. και δραστικό βεληνεκές τα 60 - 90 μ. Είχε χωρητικότητα 50 ή 100 φυσίγγια σε τυμπανοειδή γεμιστήρα ή 20 ή 30 φυσίγγια σε κάθετο γεμιστήρα. Το μήκος όπλου ήταν 0,85 μ. με βάρος 4,8 κ. και ταχυβολία 600 β.α.λ.

Οπλοπολυβόλα: Υπήρχαν δύο υποδείγματα οπλοπολυβόλων τα οποία αποτελούσαν το βασικό όπλο μάχης στα περισσότερα σκάφη. Από αυτά το πιο πολυπληθέστατο ήταν το παλικής προέλευσης και κατασκευής Vreda Mod. 30, που ήταν το βασικό οπλοπολυβόλο του Ιταλικού Στρατού. Λειτουργούσε με την αρχή της επιβραδυνόμενης οπισθόκρουσης με οπισθοδρόμηση κάννης, είχε διαμέτρημα 6,5 χλστ. και οριζόντιο σταθερό γεμιστήρα με αποσπώμενο έλασμα 20 φυσιγγίων. Είχε μήκος 1,23 μ., βάρος 10,6 κ. και ταχυβολία 450-500 β.α.λ.

Δεύτερο σε συχνότητα εμφάνισης ήταν το βρετανικής κατασκευής και προέλευσης οπλοπολυβόλο Bren (σε υποδείγματα

Κεφάλαιο 1: Σκάφη και Οπλισμός του ΕΛΑΝ



1. 1944. Σκάφος της Ανεξάρτητης Μοίρας Μαλιακού. Διακρίνεται η φόρτωση με τυμπανοειδή γεμιστήρα των 50 βλημάτων αντιαεροπορικού πυροβόλου Oerlicon. Χαρακτηριστική είναι η ανομοιομορφία της ένδυσης των ΕΛΑΝιτών, όπου άλλοι φορούν γερμανικά κράνη και άλλοι γερμανικούς ναυτικούς πηλίκους με τα γερμανικά εμβλήματα. Φωτ. Αρχείο 36ου Συντάγματος ΕΛΑΣ
2. Κορινθιακός 1944. Άγημα του ΕΛΑΝ με επικεφαλής τον καπετάν-Ζαχαριά. Οι άνδρες είναι οπλισμένοι με τυφέκια ΜC και ο ομαδάρχης τους με υποπολυβόλο ΜΡ40.

Ορισμένα σκάφη της 6ης Μοίρας του ΕΛΑΝ εξοπλίστηκαν με πολυβόλα Schwarzlose 07/1218 που προέρχονταν από τον τεθωρακισμένο συρμό που αχρήστεψαν τμήματα του 81ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ τον Σεπτέμβριο του 1944 στο Διδυμότειχο.

Mk1 και Mk2). Λειτουργούσε με αέρια μέσω εμβόλου και διέθετε σύστημα ταχείας αλλαγής κάννης, ήταν αξιόπιστο και ανθεκτικό, εύχρηστο και ακριβές στην βολή. Το διαμέτρημα του ήταν 7,7 χλστ. με κάθετο καμπύλο γεμιστήρα των 30 φυσιγγίων. Το μήκος του όπλου ήταν 1,40 μ. το βάρος του 10,45 κ. και η ταχυβολία έφτανε τα 120 β.α.λ.

Πολυβόλα: Τα όπλα αυτά εξόπλιζαν μόνο τα σκάφη τύπου "Κ" του ΕΛΑΝ¹⁷ και σπανιότερα τα τύπου "Μ". Το κυριότερο ήταν το ιταλικής προελεύσεως και κατασκευής Breda 37, το βασικό βαρύ πολυβόλο του Ιταλικού Στρατού κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Λειτουργούσε δι' αερίων μέσω εμβόλου, ήταν εξαιρετικά απλό και ιδιαίτερα ακριβές στις μεγάλες αποστάσεις. Είχε διαμέτρημα 8 χλστ. με τροφοδοσία από οριζόντια αποσπώμενη μεταλλική ταινία των 20

ή 25 φυσιγγίων. Το μήκος του ήταν 1,25 μ., το βάρος του 19,5 κ., ενώ μαζί με τον τρίποδα ζύγιζε 18,8 κ. Ήταν ιδανικό για το σφυροκόπημα απομακρυσμένων στόχων και για αντιαεροπορική βολή. Η ταχυβολία του ήταν 450 β.α.λ με ωφέλιμο βεληνεκές τα 1200 μ. ενώ υπήρχε η δυνατότητα ταχείας αλλαγής της κάννης.

Σπανιότερα υπήρχαν γερμανικής προέλευσης και κατασκευής πολυβόλα MG34 και MG42. Συνήθως με τα πρώτα ήταν οπλισμένα τα εξοπλισμένα επίτακτα και σπανιότερα με τα δεύτερα. Το MG34 λειτουργούσε με την αρχή της βραχείας οπισθοδρόμησης της κάννης και είχε την ιδιότητα της βολής κατά βολή και της αυτόματης βολής. Μπορούσε να αλλάξει κάννη όταν υπερθερμαινόταν. Ήταν διαμετρήματος 7,92 χλστ. με μήκος όπλου 1,21 μ. και βάρος 11,5 κ. ενώ η

ταχυβολία του δε ήταν 900 β.α.λ.

Το MG42 λειτουργούσε με την αρχή της βραχείας οπισθοδρόμησης της κάννης και είχε τη δυνατότητα μόνο της αυτόματης βολής ενώ άλλαζε και αυτό κάννη. Ήταν και αυτό διαμετρήματος 7,92 χλστ. με μήκος όπλου 1,23 μ. και βάρος 11,6 κ. ενώ η ταχυβολία του έφτανε τα 1.500 β.α.λ. Και τα δύο όπλα τροφοδοτούνταν από αρθρωτές μεταλλικές ταινίες των 50 φυσιγγίων ή σπανιότερα το πρώτο από δίδυμους τυμπανοειδείς γεμιστήρες των 75 φυσιγγίων.

Ορισμένα σκάφη της 6^{ης} Μοίρας του ΕΛΑΝ εξοπλίστηκαν με πολυβόλα Schwarzlose 07/12¹⁸ που προέρχονταν από τον γερμανικό τεθωρακισμένο συρμό που αχρήστεψαν τμήματα του 81^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ τον Σεπτέμβριο του 1944 στο Διδυμότειχο.

Τα περισσότερα όμως πολυβόλα που εξόπλιζαν τα επίτακτα, ήταν παρωχημένα MG 13 και τροποποιημένα MG 15. Το MG 13 ήταν μία βελτίωση του πολυβόλου του Α' ΠΠ Dreyse M15. Λειτουργούσε με το σύστημα της βραχείας οπισθοδρόμησης της κάννης. Είχε μήκος 1,4 m (μήκος κάννης 0,7 m) βάρος 11 kg επιλογέα βολής κατά βολή και βολής κατά ριπές, ταχυβολία 650 β.α.λ. Μπορούσε να τροφοδοτηθεί με οριζόντιους αποσπώμενους γεμιστήρες των 25 φυσιγγίων ή δίδυμους τυμπανοειδείς των 75 φυσιγγίων. Το δεύτερο πολυβόλο το MG 15 ήταν ένα καλοκατασκευασμένο πολυβόλο το οποίο βρισκόταν στην υπηρεσία της γερμανικής αεροπορίας από το 1932 και λειτουργούσε με το σύστημα της οπισθοδρόμησης της κάννης. Όταν η Γερμανία άρχισε να έχει έλλειψη πολυβόλων, πολλά από τα MG 15 τροποποιήθηκαν για χρήση στο έδαφος και δόθηκαν σε δευτερεύουσες μονάδες ώστε τα αξιόπιστα MG 34 και 42 να φτάσουν στα μάχιμα τμήματα της πρώτης γραμμής. Το πολυβόλο είχε





μήκος 1,1 μ., (μήκος κάνης 0,6 μ.) βάρος 9,5 kg επιλογή βολής κατά βολή και βολής κατά ριπές, ταχυβολία 765 β.α.λ. και μπορούσε να τροφοδοτηθεί από διδυμους τυμπανοειδείς γεμιστήρες των 75 φυσιγγίων ή από κάθετους αποσπώμενους γεμιστήρες των 25 φυσιγγίων. Χάρης στον σχεδιασμό του μπορούσε να αλλάζει κάνη επι τόπου. Και τα δύο πολυβόλα μπορούσαν να εμπλέξουν στόχους σε αποστάσεις 1500-2000 μέτρα.

Όλμοι: Τέτοια όπλα τοποθετήθηκαν για πρώτη φορά σε σκάφη Κ της 4^{ης} Μοίρας προερχόμενα από Ιταλικά λάφυρα. Ήταν όλμοι Βίχια Μ35 διαμετρήματος 45 χλστ. με μήκος σωλήνα 0,26 μ., βάρος 15,5 κ., βάρος βλήματος 0,465 κ., με ρύθμιση κατά ανύψωση από +10° έως +90°, ρύθμιση κατά διεύθυνση 20° και ταχυβολία 20 β.α.λ. Τον όλμο υπηρετούσαν δύο άτομα. Συνήθως υπηρέτες ήταν Ιταλοί στρατιώτες που είχαν περάσει στο αντάρτικο. Στην θαλάμη υπήρχε μία διάταξη μέσω της οποίας μπορούσε να ρυθμιστεί το βεληνεκές (100-500 μ.), ανάλογα με τον όγκο των αερίων που περνούσαν στην κάνη του όπλου, με μέγιστο βεληνεκές τα 536 μ. Αργότερα και άλλοι σχηματισμοί ακολούθησαν την ιδέα αυτή εφόσον βέβαια μπορούσαν να αποσπαστούν από τον εφοδιασμό τέτοια όπλα.

Ένα άλλο υπόδειγμα όλμου που χρησιμοποιήθηκε σε πολύ μικρότερους όμως αριθμούς ήταν ο γερμανικής προέλευσης και κατασκευής όλμος leGrW 36. Στον Γερμανικό Στρατό απαιτούσε μια ομάδα τριών σπλιτών για τον χειρισμό του και την μεταφορά των

45 βλημάτων που αποτελούσαν τον φόρτο μάχης του, στην περίπτωση όμως του ΕΛΑΝ ένα άτομο έκανε όλη την δουλειά με την βοήθεια ενός παρατηρητή. Το διαμέτρημα του ήταν 50 χλστ. με μήκος κάνης 0,465 χλστ. και βάρος όπλου 14 κ. Μπορούσε να ρυθμιστεί για βολή κατά διεύθυνση έως 33° και κατά ύψος από +42° έως +90°. Η ταχυβολία του ήταν 15-25 β.α.λ. Όλμους, εκτός από τα σκάφη Κ, έφεραν και τα σκάφη Μ που εκτελούσαν τα δρομολόγια εφοδιασμού από τις τουρκικές ακτές.

Αντιαρματικά τυφέκια. Τέτοια τυφέκια, που είχαν πέσει στα χέρια των ανταρτών είτε από λάφυρα¹⁹ είτε από ριψείς, ήταν μεν ξεπερασμένα από την θωράκιση των τεθωρακισμένων που επιχειρούσαν στον ελλαδικό χώρο, αλλά αυτό δεν τα εμπόδιζε να είναι χρησιμότητα σε επιχειρήσεις κατά των εχθρικών καταδιώξεων και εξοπλισμένων επιτακτων. Το βασικό αντιαρματικό τυφέκιο ήταν το βρετανικής κατασκευής και προέλευσης Boys Mk I σε διαμέτρημα 13.97 χλστ. Είχε μήκος 1,614 μ. με κάνη 0,915 μ. και βάρος 16,56 κ. Η διατηρητική ικανότητα του βλήματος ήταν 21 χλστ. σε απόσταση 300m σε μηδενική κλίση. Η χωρητικότητα του κάθετου γεμιστήρα ήταν 5 φυσίγγια.

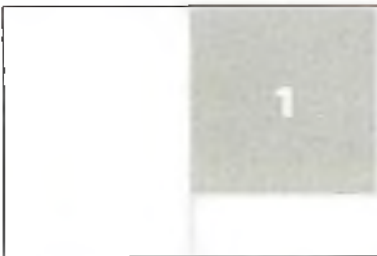
Πυροβόλα: Το βαρύτερο πυροβόλο όπλο που είχε στην διάθεσή του το ΕΛΑΝ ήταν κυρίως το ελβετικής προέλευσης και κατασκευής Oerlicon και σπανιότερα τα γερμανικής προέλευσης και κατασκευής Flak 28 και 29. Όλα αυτά ήταν ελαφρά πυροβόλα με κύριο σκοπό την αντιαεροπορική προστασία που

μπορούσαν όμως να εκτελέσουν και επίγεια βολή. Λόγω του μικρού τους βάρους ήταν τοποθετημένα σε σκάφη συνοδείας των μικρών νηροπομπών που μετέφεραν εφόδια και αλληλογραφία από την ηπειρωτική Ελλάδα στις γερμανικές φρουρές των νησιών. Το διαμέτρημα τους ήταν 20 χλστ. με μήκος κάνης 2,21 μ. το πρώτο και 2,25 μ. τα άλλα δύο. Τα βάρος τους του πρώτου ήταν 66,5 κ. (χωρίς τον έστορά του) και των άλλων δύο περίπου 450 κ. Όλα είχαν ρύθμιση κατά διεύθυνση 360° και ρύθμιση κατά ανύψωση από -15° έως +85° περίπου. Το Oerlicon μπορούσε να τροφοδοτηθεί από κάθετο ή οριζόντιο γεμιστήρα των 15 βλημάτων ή από τυμπανοειδών των 60 φυσιγγίων, ενώ τα άλλα δύο και από κάθετο ή οριζόντιο γεμιστήρα των 15 βλημάτων. Η ταχυβολία τους ήταν 420-480 β.α.λ με μέγιστο βεληνεκές από 1.100-έως 2.200 μ.²⁰ Τα όπλα αυτά οι αντάρτες τα ονόμαζαν ταχυβόλα, η ερλικόνια. Αργότερα, στα μέσα του 1944 θα γίνει προσπάθεια από την 4^η Μοίρα για την εγκατάσταση σε σκάφος ενός ιταλικού αντιαρματικού πυροβόλου 47/32 Μ35 των 47 χλστ., που δεν θα τελεσφορήσει γιατί σε λίγο θα τελειώσει ο πόλεμος.

Εκρηκτικά: Χρησιμοποιήθηκαν ράβδοι δυναμίτη δεμένοι ανά τρεις με βραδύκουστο φιλί με το όνομα μπάλα. Κάθε μπάλα μπορούσε ή να αχρηστεύσει ένα σκάφος ή με την έκρηξή της στην θάλασσα να εξασφαλίσει την τροφή σε ένα πλήρωμα. Με μπάλες ήταν εξοπλισμένα τα περισσότερα σκάφη και τα ναυτικά φυλάκια, επειδή υπήρχε χρόνιο πρόβλημα στην εξεύρεση χειροβομβίδων.

2

Αποστολή και τακτική του ΕΛΑΝ



1. Αταυτοποίητη φωτογραφία. Το πλήρωμα ενός ΕΛΑΝίτικου π/κ τρεχαντηριού προσεγγίζει ένα σκάφος.

Η αποστολή του ΕΛΑΝ ήταν:

- η καταδίωξη και σύλληψη των επιτάκτων μαζί με το φορτίο τους
- η μεταφορά τραυματιών και ανταρτών σε μέρη δικαιοδοσίας των εκει σχηματισμών του ΕΛΑΣ σύμφωνα με τις υπάρχουσες ανάγκες.
- η μεταφορά τροφίμων και υλικών του ΕΛΑΣ.
- συμμετοχή και υποστήριξη μονάδων του ΕΛΑΣ σε επιχειρήσεις.
- μεταφορά από τα Μικρασιατικά και τα κυπριακά παράλια, τροφίμων και εφοδίων

από τις εκεί εγκατεστημένες συμμαχικές αποστολές.

Τα τρόφιμα και τα υλικά που συγκεντρώνονταν από τα συλλαμβανόμενα επίτακτα, προωθούνταν αρχικά στους τοπικούς σχηματισμούς του ΕΛΑΣ και αργότερα στις τοπικές ΕΤΑ²¹. Τα πληρώματα είχαν δικαίωμα να κρατήσουν, για να συμπληρώσουν τις ελλείψεις τους, οπλισμό καύσιμα ή οτιδήποτε άλλο πριν το προωθήσουν στην ΕΤΑ.

Ο τρόπος του μάχεσθαι

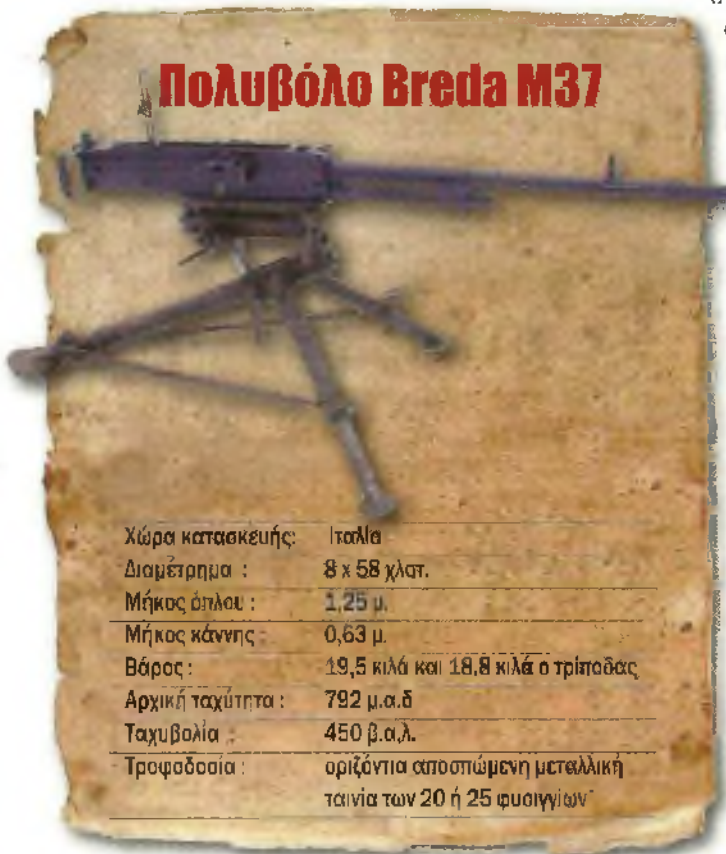
Κατά την διάρκεια των εμπλοκών, τα σκάφη έπαιρναν

σε σχέση με τα εχθρικά τέτοια κατεύθυνση ώστε να δίνουν τον μικρότερο δυνατό στόχο και πάντα με την βαρύτερα οπλισμένη μεριά τους. Οι εμπλοκές λάβαιναν χώρα σε αποστάσεις 100 έως 300 μέτρων. Όσα σκάφη ήταν εξοπλισμένα με αντιαρματικά τυφέκια, αλλά κυρίως με πυροβόλα των 20 χλστ. μπορούσαν να πλήττουν στόχους έως και τα 1.000 μέτρα. Η χρόνια έλλειψη πυρομαχικών δεν επέτρεπε την καλή εκπαίδευση των πληρωμάτων, ειδικά σε αυτά τα όπλα, με αποτέλεσμα να χρησιμοποιούνται σε κοντινούς σίγουρους στόχους.

Το κύριο τέχνασμα κατά την καταδίωξη των σκαφών του ΕΛΑΝ από τα υπέρτερα σε ταχύτητα και εξοπλισμό γερμανικά σκάφη, ήταν το φουντάρισμα, δηλαδή το βύθισμα²² του σκάφους έως ότου παρέλθει ο κίνδυνος και ύστερα ή ανέλκυσή του²³. Αυτή τακτική χρησιμοποιήθηκε από όλες τις Μοίρες του ΕΛΑΝ και πιθανότατα αποτελούσε μία παλαιότερη τακτική, όταν προπολεμικά οργάνωνε το λαθρεμπόριο. Το ίδιο γινόταν και από ανένταχτους καπετάνιους²⁴ που είχαν αδελφωτά τα σκάφη τους στις αρχές κατοχής και με τον τρόπο αυτό εξυπηρετούσαν αρχικά επισιτιστικές ανάγκες και αργότερα παράνομες μεταφορές προσώπων και υλικών. Στην ανοιχτή θάλασσα, η κύρια μέθοδος για να "θαμπώνουν" (τυφλώνουν) τα εχθρικά καταδιωκτικά ήταν να "ανοίγουν πετρέλαια". Δηλαδή να δίνουν παραπάνω καύσιμα στην μηχανή με αποτέλεσμα να βγαίνει πυκνό σύννεφο καυσαερίου και να κρύβει κατά κάποιο τρόπο το σκάφος.

Όταν το σκάφος έπρεπε να κρυφτεί, συνήθως το πλεύριζαν σε βραχώδεις ακτές και το παράλασαν με κλαδιά από την τοπική βλάστηση. Ιδιαίτερη προσοχή έδιναν στην καλή παράλλαξη του, ιδιαίτερα των άλμπουρων που έπρεπε να φαίνονται σαν δέντρα²⁵.

Πολυβόλο Breda M37



Χώρα κατασκευής:	Ιταλία
Διαμέτρηση :	8 x 58 χλστ.
Μήκος όπλου :	1,25 μ.
Μήκος κάννης :	0,63 μ.
Βάρος :	19,5 κιλά και 18,8 κιλά ο τρίποδας
Αρχική ταχύτητα :	792 μ.α.δ
Ταχυβολία :	450 β.α.λ.
Τροφοδοσία :	οριζόντια αποσπώμενη μεταλλική ταινία των 20 ή 25 φυσιογγίων



Για να μην είναι ορατά τα καυσάερια της μηχανής του σκάφους, σκέπαζαν το καζανάκι της εξάτμισης με κοφίνια πάνω στα οποία άπλωναν πανιά τα οποία διατηρούσαν συνεχώς βρεγμένα. Σε ορισμένες περιπτώσεις πάλι, για να μην προδοθεί η αποστολή των σκαφών, δεν απαντούσαν στο πυρ των εχθρικών καταδιωκτικών σκαφών ή αεροπλάνων²⁶, αλλά με ελιγμούς προσπαθού-

σαν ή να ξεμακρύνουν ή να κρυφτούν στην ακτογραμμή, αν ήταν κοντά στα παράλια.

Σε περιπτώσεις που τα σκάφη αντιμετώπιζαν δυνατή φουρτούνα με κίνδυνο ανατροπής, "βούβαιναν" την θάλασσα. Αυτό γινόταν αδειάζοντας πετρέλαιο. Σε μία τέτοια περίπτωση, το πέραμα της 4^{ης} Μοίρας, π/κ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ, κατά την διάρκεια της επιστροφής του από ταξίδι εφοδιασμού στην

βρετανική βάση στα Αλάτσιατα, θα ρίξει στην θάλασσα 3.000 σκάδες πετρέλαιο από τις 20.000 που μετέφερε για τις ανάγκες του ΕΛΑΣ και του ΕΛΑΝ.

Η σύλληψη των εχθρικών σκαφών γινόταν με ενέδρα πίσω από κρυφούς όρμους και σε δύσκολα νερά (ακτές βραχώδεις με επικίνδυνους ύφαλους που δυσκολεύουν τους ελιγμούς σε μη γνώστες της περιοχής)

Κεφάλαιο 2: Αποστολή και τακτική του ΕΛΑΝ



1. Απρίλιος 1944. Κύθηρα. Νοτιοαφρικανικά Beaufighter της 16ης Μοίρας επιτίθενται εναντίον επίτακτων καΐκιών και ενός Este. Τα δεύτερα ήταν σκάφη εξοπλισμένα με αντιαεροπορικά πυραβόλα και πολυβόλα σκοπευμένα στο ίδιο σημείο (συνήθως κάθετα) και πυροδοτούμενα ταυτόχρονα. Αποτελούσαν την αντιαεροπορική προστασία μικρών λιμανιών και ήταν ένας επικίνδυνος αντίπαλος. Τα ΕΛΑΝίτικα πληρώματα γνώριζαν τα δρομολόγια των επίτακτων και ειδοποιούσαν τις συμμαχικές υπηρεσίες για την καταστροφή τους. Φωτ. Αρχεία 16ης Μοίρας SAAF

Ώρα 21.00 το βράδυ με δύο βάρκες εξορμούν οι κουρσάροι..

-Χαίιντε, γεια χαρά και καλό βόλι..

ή με καταδρομικές ενέργειες σε απόμερα λιμανάκια ή ακτές όπου τα εχθρικά σκάφη προσέγγιζαν για νερό, τρόφιμα, μαύρη αγορά ή ακόμα και μεσοπέλαγα σε μεμονωμένα σκάφη²⁷. Το κύριο όργανο για την σύλληψη ήταν ο γάντζος, τον οποίο πετούσαν δεμένο με σχοινί για να φέρουν το σκάφος τους δίπλα στο εχθρικό.

Πολλές φορές, μαζί με τα πληρώματα του ΕΛΑΝ δρούσαν και τμήματα του ΕΛΑΣ. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός που έγινε στις 8 Απριλίου του 1943 στο λιμάνι του Αγίου Κωνσταντίνου Λοκρίδας, κατά την διάρκεια γερμανικών εκκαθαριστικών επιχειρήσεων. Γερμανική "καταδίωξη" με την υποστήριξη κανονιοφόρου επιχειρούσε στον Μαλιακό Κόλπο συλλαμβάνοντας σκάφη τα οποία μετά ρυμουλκούσε στο λιμάνι του Αγίου Κωνσταντίνου, όπου και τα άφηνε υπό φρουρήση μαζί με τα πληρώματά τους. Τμήμα 100 περίπου ανταρτών του αρχηγείου Λοκρίδας του ΕΛΑΣ, με επικεφαλής τον Υπολοχαγό (ΠΖ) Αλέκο Μυλωνά, προωθείται στην ακτή, αιχμαλωτίζει τους Γερμανούς φρουρούς και απελευθερώνει τα πληρώματα. Κατόπιν οργανώνεται σε ταχύσκοπτες θέσεις και περιμένει την επιστροφή της "καταδίωξης" που θα μάζευε τα αιχμαλωτισμένα σκάφη. Πραγματικά, στις 18.00 η "καταδίωξη" θα αρχίσει να σφυρίζει έξω από το λιμάνι για να βγουν τα σκάφη με την φρουρά τους για να τα ρυμουλκήσει στον Βόλο. Επειδή δεν έπαιρνε καμία απάντηση πήγε στο λιμάνι όπου και δέχτηκε έναν καταγισμό πυρών από τυφέκια, οπλοπολυβόλα και αντιαερματικά τυφέκια με αποτέλεσμα να ακινητοποιηθεί από βλάβη. Έχοντας νεκρούς στο κατάστρωμά της και ακινητοποιημένη, αποτελεί πλέον ένα ζηλευτό στόχο για τους πάντα διψασμένους για όπλα πυρομαχικά και εφόδια αντάρτες. Ο πρώην

κλαρίτης Δήμος Καραλίβανος με δύο βάρκες επιχειρεί να καταλάβει το ακινητοποιημένο γερμανικό σκάφος στο λιμάνι του Αγίου Κωνσταντίνου.

«...Δυτικά από τον Αι-Κωνσταντίνο 300 μέτρα, και μέσα στην θάλασσα στα 120 μέτρα, διακρίνεται ένας μαύρος μακρόστενος όγκος, σαν βραχονησίδα. Είναι η "καταδίωξη". Απόμεινε εκεί, έρημη, σκοτεινή, ξεμοναχιασμένη και ασάλευτη. Η άτιμη είναι και πρόκληση για τους αντάρτες. Πολλές σκέψεις πέρασαν από το μυαλό τους. Να την ανατινάξουμε. Μα θέλαμε τον οπλισμό της. Αλλά δεν είχαμε και τα μέσα για την δουλειά. Να την καταλάβουμε δεν ήταν εύκολο πράμα, δεν έστεκε. Ίσως να ήταν μια αυτοκτονία.

Μετά από πολλές τολαντεύσεις. Ναι! Και τολαντεύσεις και διχογνωμίες και αντιδράσεις (από λογικά σκεπτόμενους). Έγινε το τόλμημα. Ο καπετάν Δήμος, ο Καραλίβανος, τ' αποφάσισε.

-Ποιος ωρέ, θα'ρθει να πάμε αντόμα; Να τ'ε γραπώσομι..

Όλοι πετόγονται απάνω

-Εγώ, κοπιάνιε..

-Με ξόρκια δεν φοβάει το θεριό, θέλει μαχαίρι..

-Καπιάνιε, ξέρεις κολύμπι;

-Όχι, ρε! Τι το θες; Για παγκύρια πάμε;

Πολλά λέγονταν (σαβαρά και σσεια) για να αλλάξει γνώμη. Αλλά ο Δήμος που να κάνει πίσω. Ατρόμητος! Ρησκοκίνδυνος! Αγύρι στο κεφάλι!

Ώρα 21 00 το βράδυ με δύο βάρκες εξορμούν οι κουρσάροι..

-Χαίιντε, γεια χαρά και καλό βόλι..

Ένας και ένας, διαλεγμένοι. Ο Δήμος Καραλίβανος, ο Δημήτρης Ψαράς, βορκάρης από τον Αι-Κωνσταντίνο. Ο Λουκάς Πασούλας-Παρνασσός, από τη Δαύλεια, μόνιμος κά-



τοικος Αι-Κωνσταντίνου. Ο Καρανίκας, χωροφύλακας που κατατάχτηκε αντάρτης. Ο Πανουριάς. Ο Καραϊσκάς. Ο Βελισιάρης και ο Ρήγας. Φτάνουν στην "καταδίωξη", πλευρίζουν και κάνουν ρεσάλτο. Οι Γερμανοί που να το φανταστούν. Αιφνιδιάζονται. Ο Δήμος, ορεσίβιος και ολότελα άμαθος, σε όλη την διαδρομή παραπατούσε στην βάρκα. Έλεγε..



-Ντιπ δε μ'προύχι-

Τώρα με ένα σάλτα βρίσκεται πάνω στο κατάστρωμα με το πιστόλι στο χέρι. Πηδάνε πάνω κι ο Ρήγας κι ο Πανουριάς. Πυροβολούν. Ρίχνουν και μια χειροβομβίδα. Οι Γερμανοί παθαίνουν σύγχυση. Αμύνονται όμως. Βάλλουν πίσω από τα φινιστρίνια. Με τα πρώτα πυρά ο καπετάνιος λαβώνεται βαριά. Πέφτει μέσα στην βάρκα..

-Αδέρφια, μι βάρησον τα σκ'λια.

Σφαίρα «ταμ τούμ» τον πέτυχε στην κοιλιά (το βλήμα έσκασε μέσα του και του άνοιξε μεγάλη πληγή). Τα παλικάρια προσπαθούν να τον σώσουν. Η επιχείρηση ματαιώνεται. Ήταν όμως μια «ηρωική και υπεράνθρωπη πράξη αντάρτικης ορμής κι αυτοθυσίας από τις σπάνιες». Ισάξια με τις ανάλογες απόπειρες των μπουρλοτιέρηδων του '21. Σκοτώ-

νεται ο Ψαράς, ο βαρκάρης. Σκοτώνεται κι ο Παρνασσός καθώς η βάρκα ξεμακραίνει. Λαβωματιά στα πόδι και ο Ρήγας. Του Καρανίκα παθαίνουν τα νεύρα. Μονάχος στην ακυβέρνητη βάρκα, που την πάνε τα κύματα πέρα δώθε, και καθώς δεν έχει ιδέα από κουπί «είδε τον χάρο με τα μάτια του». Τον έβγαλε τελικά η θάλασσα στην ακρογιαλιά (σώος, όχι όμως και αβλαβής!). Την «ψώνι-

Κεφάλαιο 2: Αποστολή και τακτική του ΕΛΑΝ



1. ΕΛΑΝίτικο πλήρωμα παίρνει θέση μάχης. Ο επικεφαλής είναι οπλισμένος με περίστροφο ενώ από τον λαιμό του κρέμεται ένα ζευγάρι γερμανικά κιάλια.

Στο μουράγιο κάποιοι επιχειρήσαν να τον κτυπήσουν, αλλά αυτός αντέδρασε λέγοντας ότι ήταν αιχμάλωτος πλέον.

σε» ο έρμος. Και το δήλωνε περήφανα
-Είμαι ήλαρχος! ...και δεν δέχομαι πολλά λόγια.²⁸

Την επόμενη μέρα 9 Απριλίου θα φτάσουν και άλλα γερμανικά σκάφη που θα βάλουν με τα πυροβόλα για αρκετή ώρα, μέσα στο χωριό, στις διαβάσεις προς το βουνό και στα υψώματα γύρω από τον Άγιο Κωνσταντίνο, χωρίς όμως να επιχειρήσουν απόβαση.

Άλλες φορές πάλι τα πληρώματα του ΕΛΑΝ σε συνεργασία με μέλη των συμμαχικών αποστολών και άνδρες του ΕΛΑΣ θα εμπλακούν σε απαγωγές προσώπων του στρατού κατοχής που λόγω της θέ-

σης τους, ανακρινόμενοι θα είχαν πολλά να αποκαλύψουν.

Μια πιο χαρακτηριστικές επιχειρήσεις τέτοιου είδους ήταν και η απαγωγή το 1944 του Γερμανού διοικητή της Ναυτικής Βάσης Γλώσσας Σκοπέλοι που έλεγχε όλο το Βόρειο Αιγαίο, Άντλερ, γνωστού και ως Μιλεούνης, γιατί ζητούσε από τον κόσμο μιλιούνια (εκατομμύρια) για την παροχή σδειών κυκλοφορίας στα σκάφη και άλλες διευκολύνσεις. Για τον Άντλερ είχε διαβιβαστεί εντολή του Στρατηγείου Μέσης Ανατολής να συλληφθεί και να μεταφερθεί ζωντανός στο Πήλιο και στη συνέχεια προς την Αίγυπτο. Στις τοπικές οργανώσεις των

νησιών έπεφτε το βάρος να δημιουργήσουν τις κατάλληλες συνθήκες για τη σύλληψη, για την οποία θα πήγαινε εκεί και κλιμάκιο από το Πήλιο. Το ενδιαφέρον των Άγγλων στο 54^ο Σύνταγμα ήταν ζωηρό για την υπόθεση Άντλερ. Όπως λέγει ο υπεύθυνος του εφεδρικού ΕΛΑΣ Σκιάθου, Λ. Μιτζέλος, ο "Ερρίκος" και ο "Μάικ" της αγγλικής αποστολής στο Πήλιο, έρχονταν συχνά στη Σκιάθο και ζητούσαν στοιχεία για τις κινήσεις του Γερμανού Διοικητή. Έβγαιναν στον Κεφριά και έδιναν εκρηκτικά υλικά και μερικά Sten.



Η ευκαιρία για τη σύλληψη του Άντλερ δόθηκε στις 12 Αυγούστου 1944, κατά την επίσκεψή του σε σπίτι της Σκιάθου. Μια οικογένεια του Βόλου, προερχόμενη από τη Σκιάθο, συνηγόηγαινε εκεί κατά την Κατοχή. Το καλοκαίρι, η μητέρα με τα δυο αγόρια έμεινε στο νησί και στις αρχές Αυγούστου πήγε και η κόρη από το Βόλο με πλοιάριο της γραμμής. Όπως είπε η ίδια, τα μικρά πετρελαιοκίνητα που εκτελούσαν τη συγκοινωνία Βόλου - Σκιάθου, περνούσαν τη διάδο από το ναρκοπέδιο που είχαν εγκαταστήσει οι Γερμανοί στο στόμιο του Παγασητικού για τα αγγλικά υποβρύχια και στη συνέχεια κατευθύνονταν πρώτα στο Λουτράκι της Σκοπέλου για τον έλεγχο των επιβατών από τους Γερμανούς και κατόπιν στη Σκιάθο. Το ίδιο έγινε και την ημέρα εκείνη. Ο Άντλερ ζητούσε από τους επιβάτες पासपोर्ट, εννοώντας τις ταυτότητες τους. Η κοπέλα είπε ότι δεν είχε ταυτότητα και ότι θα του την έδινε στη Σκιάθο, όταν ο Άντλερ θα πήγαινε εκεί για το συνηθισμένο έλεγχο. Στον Άντλερ άρεσε αυτή η λύση γιατί σίγουρα του είχε αρέσει η νέα, χωρίς να υποψιαστεί ότι η πρόσκληση γινόταν με ενθάρρυνση των οργανώσεων για την παγίδευση του. Στις 12 Αυγούστου ο Άντλερ πή-

Ολμίσκος Brixia M35



Χώρα κατασκευής:	Ιταλία
Διαμέτρηση:	45 χιλστ.
Μήκος κώνης:	0,26 μ.
Ρύθμιση κατά ανόψωση:	+10° έως +90°
Ρύθμιση κατά διεύθυνση:	20°
Βάρος:	15,5 κιλό
Ταχυβόλνα:	20 β.α.λ.



γε από τη Σκόπελο στη Σκιάθου για τον συνηθισμένο έλεγχο με το σκάφος ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ και με τη συνοδεία του. Το καϊκι άραξε στη σκάλα, ο Άντλερ αποβιβάστηκε και ύστερα με τον πρόεδρο της Κοινότητας Κ. Θεοδώρου πήγαν στο σπίτι της κοπέλας. «Δεν ξέραμε ότι θα γινόταν εκείνη την ώρα η επίσκεψη, ούτε τον περιμέναμε. Αυτός ήρθε με τον πρόεδρο και κάθισε στον καναπέ. Είχαμε μια γαβάθα σύκα στο τραπέζι και η μητέρα μου είπε να του προσφέρουμε. Αλλά δεν προλάβουμε. Μετά τις πρώτες κουβέντες, αυτός ζήτησε το πασπóρτ και τότε εισβάλλει στο δωμάτιο ένας αντάρτης από το Τρίκερι με το αυτόματο στο χέρι. Τρομάξαμε όλοι και πεταχτήκαμε επάνω. Ο Άντλερ έβγαλε το πιστόλι του και στεκόταν πίσω από τη μητέρα μου και από μένα. Ο αδελφός μου ανοίγει την καταπακτή και μπήκαμε μέσα. Όταν ο Άντλερ έμεινε μόνος του με τον αντάρτη πήδησε από ένα μικρό παράθυρο και πυροβολώντας στον αέρα βγήκε από ένα στενό στην παραλία».

Ο αντάρτης δε χρησιμοποίησε ασφαλώς το αυτόματο του, αφού η εντολή ήταν ο Άντλερ να φθάσει στους συμμάχους ζωντανός. Ο Γερμανός δικοκτητής, τρέχοντας στην παραλία, τράβηξε κατά τον ΝΙΚΗΦΟΡΟ ΟΥ-

ΡΑΝΟ αλλά είδε το καϊκι στα χέρια των δικών μας. Στη μηχανή του ΟΥΡΑΝΟΥ ήταν ο Σκιαθίτης Λευτέρης Ξύδης, αλλά εκείνο ακριβώς το πρωί πήρε άδεια και παρέδωσε σε Γερμανό δείχνοντας του τα μυστικά της μηχανής. Αλλά τον Γερμανό αυτόν και τους άλλους του σκάφους τους εξουδετέρωσαν οι άνθρωποι του κλιμακίου που είχαν αναλάβει την επιχείρηση. «Εγώ πήρα το «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ» σαν καπετάνιος, με τον Απ. Γαλανό που σκοτώθηκε αργότερα σε ναρκαλιεία. Το σκάφος το πήγαμε στον Κατηγιώργη και στον Άι-Γιάννη. Για τη μεταφορά του Άντλερ στο Πήλιο χρησιμοποιήθηκε ένα μικρό καϊκι του Άννη»²⁹.

Πώς όμως πιάστηκε τελικά ο Άντλερ; «Αφού είδε το καϊκι του στο χέρι των δικών μας, κατέβηκε προς τις βάρκες, πέφτει στη θάλασσα και αρχίζει να κολυμπάει γρήγορα. Ούτε δελφίνοι δε τον έφθανε όπως προχωρούσε. Μπήκαμε τότε τρία άτομα μέσα στη βάρκα και κατευθυνθήκαμε πίσω του. Εγώ τραβούσα κουπιά. Ο Άντλερ κολυμπούσε προς την κατεύθυνση της Γλώσσας, με τα σοφτς, και ταυτόχρονα πυροβολούσε. Όταν κουράστηκε ή κατάλαβε ότι ο κόπος του ήταν πλέον μάταιος, πιάστηκε στο κουπί. Τον κοπάνησα τότε κι ύστερα τον τραβή-

ξαμε στη βάρκα. Τον πήγαμε στην παραλία της Σκιάθου. Στο μουράγιο κάποιοι επιχειρήσαν να τον ικτυπήσουν, αλλά αυτός αντέδρασε λέγοντας ότι ήταν αιχμάλωτος πλέον. Διαξηράς με ζωά τον πήγαμε προς τις Κουκουναριές και από εκεί με άλλο καϊκι τον στείλαμε στο Πήλιο».³⁰

Πολύ σημαντικές για τον αγώνα ήταν και οι μεταφορές εφοδίων από τα Μικρασιατικά παράλια. Κατά την διάρκεια των ριψοκίνδυνων ταξιδιών των σκαφών του ΕΛΑΝ στα Μικρασιατικά παράλια οι καπετάνιοι τους ήταν εφοδιασμένοι με κώδικες αναγνώρισης, φωτεινά σήματα ή σφυριξίες με τις μπουρούδες, με τα διαπλέοντα συμμαχικά σκάφη, αεροπλάνα και υποβρύχια. Την νύκτα υπήρχαν συγκεκριμένες αναγνωριστικές αναλαμπές με ηλεκτρικούς φαναούς ή πετρελαιοφάναρα ή ακόμα και τα ημερήσια σήματα φωτισμένα³¹, ενώ την ημέρα ένα καλάθκι στο ψηλότερο σημείο του άλμπουρου ή χρωματιστά πανιά σε διάφορα μέρη του σκάφους³². Οι συναντήσεις με τις καταδιώξεις ή τις εχθρικές νηοπομπές έπρεπε να είναι τέτοιες ώστε να μην κινούν τις υποψίες. Πάντα έπρεπε να υπάρχουν πρόχειρα δίχτυα ή ακόμα και κεράσματα για τους ανεπιθύμητους μουσαφιήδες.

3

Επιχειρησιακή διάρθρωση του ΕΛΑΝ



1. 1944. Απελευθέρωση, πιθανώς Θεσσαλονίκη. Οι παρελθόντες άνδρες του ΕΛΑΝ είναι ντυμένοι σύμφωνα με τον κανονισμό και διακρίνονται ακόμα και οι μικρές άγκυρες, κεντητές ή μεταλλικές στο αριστερό τσεπάκι του χιτωνίου. Οι στολές τους είναι βασισμένες σε βρετανικά σχέδια και είναι κατασκευασμένες στο Στρατώνι της Χαλκιδικής. Είναι βαμμένες μαύρες. Οι άνδρες είναι απλισμένοι με ιταλικές αραβίδες MC. Φωτ. Αρχείο Λάζαρου Αικερμανίδη.
2. 1944. Χαρακτηριστική φωτογραφία ναύτη της 4ης Μοίρας του ΕΛΑΝ. Ο πηλίσκος μαύρου χρώματος είναι εκλαφύρων γερμανικής προέλευσης. Η αειρίδα έχει κεντημένα τα γράμματα ΕΛΑΝ. Κεντήθηκε από καλόγριες της Χίου με αντάλλαγμα κονσέρβες, ενώ στην θέση του εθνόσημου διακρίνεται μια μεταλλική ή κεντητή άγκυρα που βρισκόταν στις ελωμίδες των Γερμανών ναυτών.
3. Καλαμάτα 1944. Απελευθέρωση. Φωτογραφία ΕΛΑΝίτη με τα χαρακτηριστικά σήμα του 9ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ. Το σήμα όμως εδώ αντί να γράφει ΕΛΑΣ γράφει ΕΛΑΝ. Φωτ. Αρχείο Φωτο-Τέχνη Γ. Ντεκελέ

Ιστορικό γεγονός που επηρέασε άμεσα την πορεία του ΕΛΑΝ ήταν η συγκρότηση της Πολιτικής Επιτροπής Εθνικής Απελευθέρωσης (ΠΕΕΑ) η οποία ανέλαβε να το ανασυγκροτήσει ιδρύοντας την 3^η Ιουλίου 1944 με την υπ' αριθμ. ΕΠ.468 Διαταγή, Ναυτική Υπηρεσία παρά την Γραμματεία των Στρατιωτικών²³. Η Ναυτική Υπηρεσία αποτελού- νταν από ελάχιστους οξιωματικούς του Εμπορικού και του Πολεμικού Ναυτικού. Οι περισσότεροι προ-ερχόντουσαν από τον Στρατό Ξηράς. Παρό- λα αυτά, από την ίδρυ- σή της έως την απο- στρατεύση του ΕΛΑΝ με μία σειρά διατα- γών²⁴ και εγκυκλίων η ΝΥ κατάφερε να ορ- γανώσει και να διευ- θύνει μία ναυτική δύ- ναμη που βρισκόταν

διάσπαρτη και με πολλές δυσκολίες στην επικοινωνία με την κεντρική διοίκηση. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, οι κατά τόπους Μοίρες είχαν μία σχετική αυ- τονομία στην έκδοση διαταγών επιχειρή- σεων και χειρισμού καταστάσεων.

Παράλληλα, θα οργανωθούν υπηρεσί- ες υποστήριξης άμεσα εξαρτώμενες από





[24-25] ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ | ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΑΧΕΣ

Κεφάλαιο 3: Επιχειρησιακή διάρθρωση του ΕΛΑΝ



1. Άγνωστη τοποθεσία, πιθανώς Θεσσαλονίκη τέλη του 1944. Χαρακτηριστικός βαρκαλάς του ΕΛΑΝ. Πολύ ενδιαφέρουσα είναι η σήμανση του σκάφους. Η ελληνική σημαία είναι ζωγραφισμένη σύμφωνα με την διαταγή του ΓΣ στην πλήρη, αλλά και στο επίστεγο του τιμονιέρη. Με μεγθυντικό φακό μπορεί κανείς να διαβάσει τα γράμματα ΕΛΑΝ στα σωσίβια που είναι αναρτημένα στα παταράτσα του άλμπουρου. Φωτ. Αρχείο Λάζαρου Ακερμανίδη.
2. Το κεντητό επίραμμα που έφερε στο αριστερό τσεπάκι της στολής του ο καπετάν Ζαχαρίας του ΕΛΑΝ Κορινθιακού. Μία στυλιζαρισμένη άγκυρα που μεταξύ του δακτυλίου και του στύπου διακρίνονται τα γράμματα ΕΛΑΝ.

Πολλές Μοίρες θα υιοθετήσουν μία σκούρα μπλε στολή που πλησίαζε με εκείνη του Γερμανικού Ναυτικού.

τις τοπικές ΕΤΑ και τις προϊστάμενες μονάδες του ΕΛΑΣ.

Για τον καλύτερο συντονισμό των ενεργειών με την υπ' αριθμ. ΕΠ.1602 Διαταγή της 7^{ης} Οκτ. 1944 συγκροτήθηκαν οι παρακάτω Μοίρες:

- 1η Μοίρα Πελοποννήσου- Ζακύνθου.
- 2η Μοίρα Δυτικής Στερεάς - Ιονίων Νήσων.
- 3η Μοίρα Ευβοϊκού - Σαρωνικού - Κορινθιακού.
- 4η Μοίρα Πηλίου - Παγασητικού.
- 5η Μοίρα Ανατ. Μακεδονίας - Δυτ. Θράκης.
- 6η Μοίρα Θερμαϊκού - Χαλκιδικής.
- Ανεξάρτητη Μοίρα Αργολικού - Ερμιονίδος.
- Ανεξάρτητος Στολίσκος Μαλιακού.

Ανεξάρτητα όμως συνέχισαν να υπάρχουν και να δρουν σχηματισμοί του ΕΛΑΝ σε νησιά τα οποία υπάγονταν απευθείας στους σχηματισμούς του ΕΛΑΣ της περιοχής τους χωρίς να αναφέρονται στην ΝΥ και χωρίς η τελευταία να γνωρίζει την ύπαρξή τους έως και την Απελευθέρωση.

Αργότερα με την υπ' αριθμ. ΕΠ. 10644 Διαταγή της Διεύθυνσης Ναυτικής Υπηρεσίας ΓΣ/ΕΛΑΣ της 22 Νοεμβρίου 1944 παίρνει την οριστική του μορφή και το ΕΛΑΝ Ομάδος Μεραρχιών Μακεδονίας συγκροτούμενο από τις 5^η και 6^η Μοίρες.

Κατά την απελευθέρωση το ΕΛΑΝ θα είναι συγκροτημένο σε έξι Μοίρες και ένα Ανεξάρτητο Στολίσκο. Αναλυτικά:

- 1η Μοίρα Πελοποννήσου- Ζακύνθου θα υπάγεται στην IIIη Μεραρχία με δύναμη 110 άνδρες
- 2η Μοίρα Δυτικής Στερεάς - Ιονίων Νήσων θα υπάγεται στην VIIIη Μεραρχία με δύνα-

μη 100 άνδρες

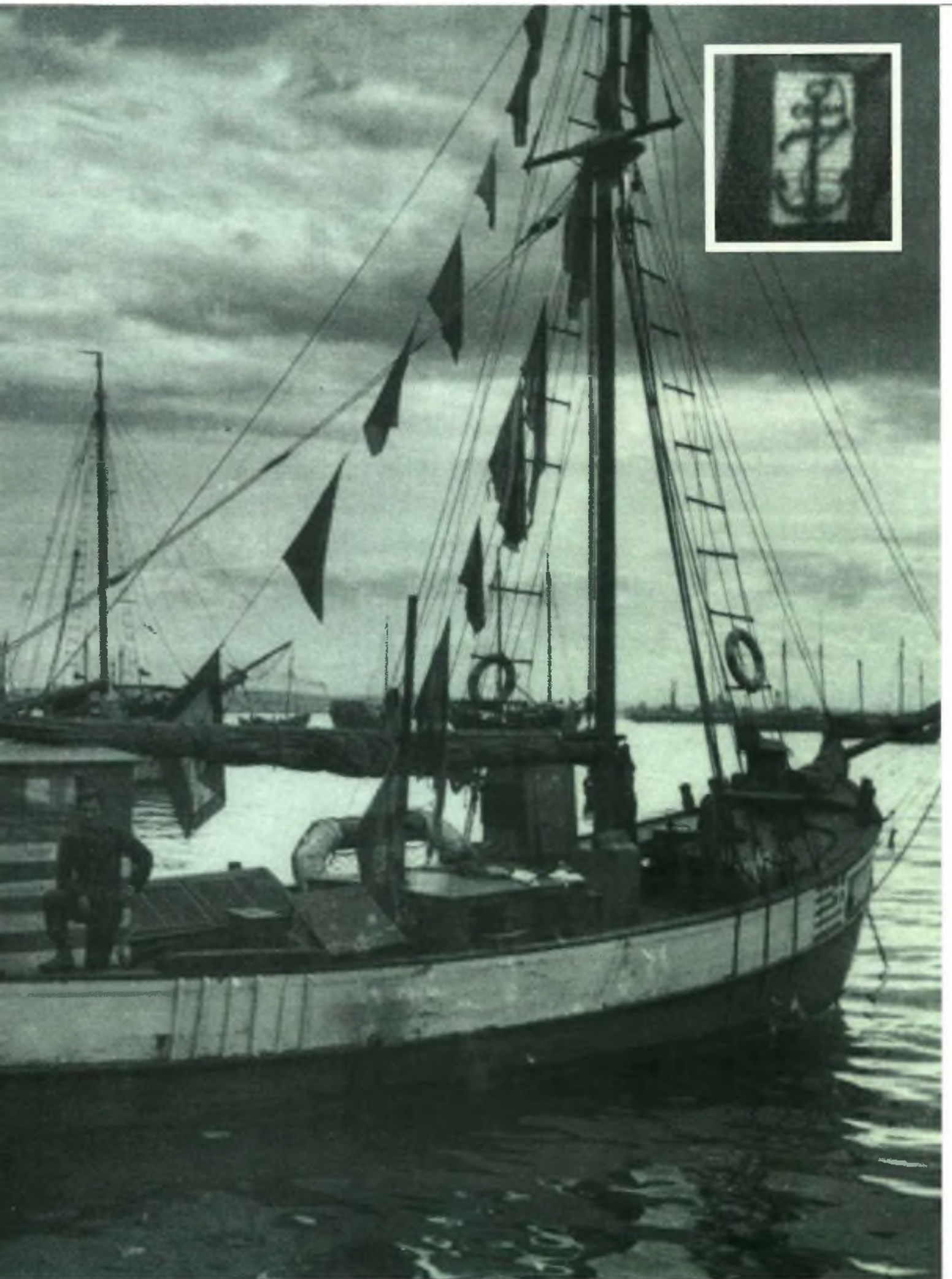
- 3η Μοίρα Ευβοϊκού - Σαρωνικού - Κορινθιακού θα υπάγεται στην IIη Μεραρχία με δύναμη 220 άνδρες
- 4η Μοίρα Πηλίου - Παγασητικού θα υπάγεται στην Iη Μεραρχία με δύναμη 300 άνδρες
- 5η Μοίρα Ανατ. Μακεδονίας - Δυτ. Θράκης θα υπάγεται στην XIη Μεραρχία με δύναμη 220 άνδρες
- 6η Μοίρα Θερμαϊκού - Χαλκιδικής θα υπάγεται στην VIη Μεραρχία με δύναμη 90 άνδρες
- Ανεξάρτητος Στολίσκος Μαλιακού θα υπάγεται στην XIIIη Μεραρχία με δύναμη 200 άνδρες

Τυφέκιο Mannlicher-Carcano M1891



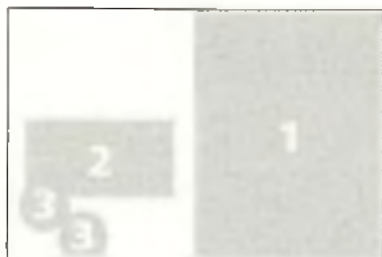
Χώρα κατασκευής:	Ιταλία
Διαμέτρημα:	6,5 x 52 χλστ.
Μήκος όπλου:	1,29 μ.
Μήκος κάννης:	0,78 μ.
Βάρος:	3,8 κ.λ.δ
Λειτουργία:	επαναληπτικό με κινητό σουαίο
Αρχική ταχύτητα:	730 μ. α. δ
Τροφοδοσία:	απόρριπτόμενο έλασμα 6 φυσίγγιων





[26-27] ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ | ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΑΧΕΣ

Κεφάλαιο 3: Επιχειρησιακή διάρθρωση του ΕΛΑΝ



1. Κόρινθος 1944. Ο Κώστας Γεωργιάδης "καπετάν Ζαχαρίας" του ΕΛΑΝ Κορινθιακού με τον Υποδιοικητή Κώστα Βάγια Αστράφτη και κορίτσια της οικογένειας Χουχούμη. Τα κορίτσια υπηρετούσαν σαν νασακόμες σε ένα πρόχειρο αναρρωτήριο του ΕΛΑΝ στην Ιτέα, κυριολεκτικά κάτω από την μύτη των Γερμανών. Φωτ. ΜΟΔΕΡΝΟ, Κόρινθος
2. Αταυτοποίητη φωτ. Πιθανώς το ραφείο του ΕΛΑΝ στο Στρατώνι της Χαλκιδικής. Στους τοίχους διακρίνονται γραμμένα διάφορα συνθήματα σχετικά με το ΕΛΑΝ. Τα κύρια καθήκοντα ήταν η επισκευή των υπαρχόντων. Αργότερα προς τα τέλη της άνοιξης του 1944, θα αρχίσουν να κατασκευάζουν στολές στα βρετανικά σχέδια.
3. Αταυτοποίητα εμβλήματα του ΕΛΑΝ. Είναι κατασκευασμένα από αλουμίνιο γερμανικής παραβάνας. Συλλογή Διονύσιου Βουρνέτα.

Προς το καλοκαίρι του 1944 ζωγράφιζαν την σημαία δεξιά και αριστερά στην πλώρη των σκαφών και μερικές φορές αντίστοιχα και στο επίστεγο.



Ενώ παράλληλα θα δρούν και άλλες Μοίρες σε νησιά, υπαγόμενες στους κατά τόπους σχηματισμούς του ΕΛΑΣ.

Στολές-σήματα-σύμβολα

Δεν υπήρχε κάποια χαρακτηριστική στολή που να χαρακτήριζε την αμφίεση του ΕΛΑΝίτη. Συνήθως φορούσαν ό,τι υπήρχε πρόχειρο από στολές και πολιτικά ρούχα. Αργότερα, παρόλο που η διαταγή του

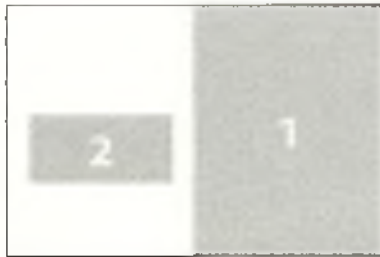
ΓΣ δεν προέβλεπε κάποια συγκεκριμένη στολή, πολλές Μοίρες θα υιοθετήσουν μία σκούρα μπλε στολή που πλησίαζε με εκείνη του Γερμανικού Ναυτικού. Θα φορεθούν και ατόφιες γερμανικές στολές από τα λάφυρα, αλλά και στολές του ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού μαζί με βρετανικές στολές (battle dress) που είχαν μαυριστεί με καρυδόφυλλα.

Δεν υπήρχε κάποιο χαρακτηριστικό σή-



[28-29] ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ | ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΑΧΕΣ

Κεφάλαιο 3: Επιχειρησιακή διάρθρωση του ΕΛΑΝ



1. Χάρτης των ναυτικών βάσεων των Μοιρών του ΕΛΑΝ στα τέλη του 1944.
2. Μυτιλήνη 1944, Απελευθέρωση. Ηρωική φωτογράφιση του πληρώματος του Καπετάνιου Ευάγγελου Οικονόμου-Ατσαλένιου. Το π/κ πέραμα ανήκει στην 4η Μαύρα Πηλίου Παγασητικού, διακρίνονται τα κωδικά γράμματα που έφεραν όσα σκάφη ταξίδευαν στα Μικρασιατικά παράλια.

Έτσι συνοδοί, μέλη της Γερμανικής Αστυνομίας, GFP, SD και SS θα εκτελούνται με συνοπτικές διαδικασίες επί του σκάφους και τα πτώματά τους θα πετάγονται στην θάλασσα



μα τουλάχιστον έως και το 1943. Κυριαρχούσε το κεντημένο σήμα του ΕΛΑΣ με τις κατά τόπους διαφοροποιήσεις²⁵ του. Αργότερα με την υπ' αριθμ. 1887 της 5ης Αυγούστου 1944 Λιαταγή της ΠΕΕΑ καθοριζόνταν τα διακριτικά του προσωπικού του ΕΛΑΝ, τα οποία ήταν μαύρος μπερές με έμβλημα το οποίο έφερε κεντημένο το ΕΛΑΝ, συνήθως μαζί με το σύμβολο της άγκυρας. Για τους αξιωματικούς καθοριζόταν να φέρουν τους αστερίσκους του βαθμού τους αριστερά από το εθνόσημο. Το έμβλημα σε άλλες Μοίρες ήταν μεταλλικό έκτυπο και

αλλού κεντημένο. Συνήθως ήταν στρογγυλό με την άγκυρα στο μέσον και τα γράμματα ΕΛΑΝ από πάνω. Στις περισσότερες Μοίρες έως και την απελευθέρωση, οι άνδρες συνέχισαν να φορούν τα σήματα των κατά τόπους σχηματισμών του ΕΛΑΣ που ανήκαν. Όλοι οι άνδρες του ΕΛΑΝ έφεραν στο στήθος αριστερά κεντητή άγκυρα μεγέθους 7-10 εκ.

Σημαία του ΕΛΑΝ καθοριζόταν η σημαία του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού. Προς το καλοκαίρι του 1944 ζωγράφιζαν την σημαία δεξιά και αριστερά στην πλώρη των

σκαφών και μερικές φορές αντίστοιχα και στο επίστεγο.

Εκπαίδευση-Σχολές του ΕΛΑΝ

Η ειδική φύση της αποστολής του ΕΛΑΝ απαιτούσε προσωπικό ειδικευμένο στα της ναυτοσύνης, πράγμα το οποίο κατείχαν τα πληρώματα που εντάσσονταν σε αυτό. Αργότερα, μετά το καλοκαίρι του 1944, ο μεγάλος αριθμός εθελοντών, που δεν ήταν καν ναυτικοί ούτε είχαν σχέση με την θάλασσα, θα αναγκάσουν τις Μοίρες να συστήσουν σχολές μαθητείας. Οι σχολές αυτές θα έχουν

1η ΜΟΙΡΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ-ΖΑΚΥΝΘΟΥ

I/1 Κέρι Ζακύνθου – I/2 Νήσος Φρώτη

2η ΜΟΙΡΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ-ΖΑΚΥΝΘΟΥ

II/1 Λουτράκι Αμβρακικού – II/2 Εκβολές Αχελώου – II/3 Κομπήτα Κεφαλληνιάς

3η ΜΟΙΡΑ ΕΥΒΟΙΚΟΥ-ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ-ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΥ

III/1 Αντικυρα – III/2 Μαροθιάς – III/3 Ερατεινή – III/4 Γαλαξειδί – III/5 Αγ. Ιωάννης
III/6 Αλεποχώρι – III/7 Σχίνος – III/8 Ηράειο – III/9 Άκολη – III/10 Λόγγας

4η ΜΟΙΡΑ ΠΗΛΕΙΟΥ-ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΥ

IV/1 Νταουσαγή – IV/2 Αι-Γιάννης – IV/3 Μηλίνα – IV/4 Βένετα – IV/5 Γιάλτρα
IV/6 Σκιάθος – IV/7 Κυρά-Παναγιά – IV/8 Παπά-Νερά – IV/9 Αγίακαμπος

ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΙΣΚΟΣ ΜΑΛΙΑΚΟΥ

AM/1 Βαθύκεφαλο

ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΜΟΙΡΑ ΑΡΓΟΛΙΚΟΥ-ΕΡΜΙΟΝΙΔΑΣ

AE/1 Σπέτσες – AE/2 Υόρα – AE/3 Ερμιόνη – AE/4 Δακός

5η και 6η ΜΟΙΡΑ ΔΝ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΘΡΑΚΗΣ

V-VI/1 Περυσός – V-VI/2 Βουρβουρά – V-VI/3 Σιρατάκι
V-VI/4 Σκάλο Κατερίνης – V-VI/5 Αρολιανή – V-VI/6 Πυργαδίκια

ΕΛΛΗ ΧΙΟΥ

X/1 Βολισσός – X/2 Ψαρά – X/3 Καρφός
X/4 Γρι-Λιμάνι – X/5 Βουρλίδια – X/6 Ελίνα

ΕΛΛΗ ΛΕΣΒΟΥ

A/1 Σκάλο Ερεσσού – A/2 Σγυρί – A/3 Μόλυβος
A/4 Σαρακίνα – A/5 Κακοπετριά – A/6 Σκάλο

ΕΛΛΗ ΕΥΒΟΙΑΣ

E/1 Λίμνη – E/2 Κύμη – E/3 Άνδρος
E/4 Ψαχνά – E/5 Γιάλτρα

ΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΠΑΡΑΛΙΩΝ

T/1 Αλάτσατ – T/2 Κουσανταί – T/3 Τσαταρλί
T/4 Αλικαρνασσός (Μπουντρούμ) – T/5 Σμύρνη (Ισμίρ)



Κεφάλαιο 3: Επιχειρησιακή διάρθρωση του ΕΛΑΝ



1. 1944 Μαλιακός. Αιχμαλωτισμένο τσερνίκι ρυμουλκείται από σκάφος του Ανεξάρτητου Στολίσκου Μαλιακού. Διακρίνεται ο γερμανικός ναυτοδρομικός αριθμός του σκάφους CHAL 595. Φωτ. Αρχείο 36ου Συντάγματος ΕΛΑΣ.
2. Το ίδιο σκάφος με Γερμανούς αιχμαλώτους στο κατάστρωμά του και το ελληνικό πλήρωμα. Τις περισσότερες φορές οι αιχμάλωτοι διαπεριαιώνονταν στους μεγάλους σχηματισμούς του ΕΛΑΣ για ανάκριση. Στις περιπτώσεις όπου οι αιχμάλωτοι είχαν κάποια ειδικότητα αξιοποιήσιμη από το ΕΛΑΝ, παρέμεναν στις βάσεις του. Οι συγκεκριμένοι Γερμανοί της φωτ. κατέληξαν στα χέρια του 36ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ. Φωτ. Αρχείο 36ου Συντάγματος ΕΛΑΣ.
3. Ο Αντισμήναρχος Σάββας Μακρίδης Δ/της της Ναυτικής Υπηρεσίας της Γραμματείας Στρατιωτικών της ΠΕΕΑ. Χαλκογραφία του Δημήτρη Μεγαλίδη από το Λεύκιωμα του Αγώνα, Αθήνα 1946.

Οι περισσότερες Μοίρες υποστηρίζονταν υγειονομικά από τους κατά τόπους γιατρούς ή εμπειρικούς

σαν αντικείμενο την εκπαίδευση σε ειδικότητες σηματορών, επισκευαστών μηχανών, δυτών και οπλουργών. Στις σχολές αυτές διδασκαν, εμπειροτέχνες και ελάχιστοι αξιωματικοί και υπαξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού και του Βασιλικού Ναυτικού.

Οι Μοίρες της Μακεδονίας και του Πηλίου ήταν αυτές που συγκρότησαν πρώτες τέτοιες σχολές, οι περισσότερες από τις οποίες λειτούργησαν από τα τέλη του καλοκαιριού του 1944 έως την αποστράτευση του ΕΛΑΝ.

Υγειονομική περίθαλψη

Οι περισσότερες Μοίρες υποστηρίζονταν υγειονομικά από τους κατά τόπους γιατρούς ή εμπειρικούς³⁵. Οι ασθενείς ή οι τραυματίες αρχικά νοσηλεύονταν σε σπίτια μελών του ΕΑΜ με ιδιαίτερα μέτρα συνωμοτικότητας για τον φόβο των προδοτών. Στην Ιτέα, παραδείγματος χάριν, η οικογένεια Χουχούμη είχε αναλάβει την περίθαλψη των ανδρών του ΕΛΑΝ Κορινθιακού. Οι σοβαρότερες περιπτώσεις προωθούνταν σε μεγάλα αστικά κέντρα όπου τύγγαναν περίθαλψης από εξειδικευμένο προσωπικό. Οι τραυματίες νοσηλεύονταν παράνομα σε νοσοκομεία και κλινικές με την φροντίδα των πολιτικών οργανώσεων. Τον Ιούλιο του 1944 συλλαμβάνεται το λιποχωρικό πετρελαιοκίνητο π/κ ΑΓΙ-ΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, που μετατρέπεται από την 6^η Μοίρα σε πλωτό νοσοκομείο. Η XI Μεραρχία θα αποσπάσει σε αυ-

τό τον Υφηγητή Ιατρικής του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης Ν. Ψύχο μαζί με μία νοσοκόμα³⁷ και δύο βοηθούς. Με την απελευθέρωση της Καβάλας, μετά από παράκληση των αρχών της πόλης, ο ιατρός Ψύχος θα παραχωρηθεί από την Μοίρα μαζί με ιατροφαρμακευτικό υλικό για τις τοπικές ανάγκες.

Χειρισμός Αιχμαλώτων

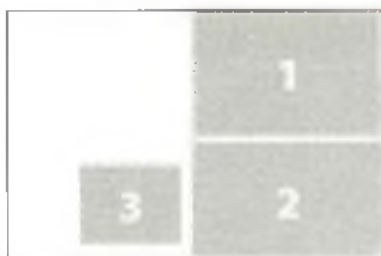
Την πρώτη περίοδο λόγω των δυσκολιών εξεύρεσης σταθερών αραξοβολιών και αντίστοιχης τροφοδοσίας, αιχμάλωτοι απλά δεν θα υπάρχουν. Θα εκτελούνται επί τόπου. Αργότερα, όταν οι Μοίρες θα αρχίσουν να έχουν σταθερή επαφή με τους κοντινούς σχηματισμούς του ΕΛΑΣ, οι αιχμάλωτοι θα προωθούνται εκεί, με την μέριμνα του τοπικού Εφεδρικού ΕΛΑΣ και της Εθνικής Πολιτοφυλακής. Η τακτική, όμως, του να εκτελούνται οι αιχμάλωτοι επί τόπου θα συνεχίσει να εφαρμόζεται κατά περίπτωση. Έτσι συνοδοί, μέλη της Γερμανικής Αστυνομίας, GFP, SD και SS θα εκτελούνται με συνοπτικές διαδικασίες επί του σκάφους και τα πτώματά τους θα πετάγονται στην θάλασσα³⁸. Αιχμάλωτοι οι οποίοι τύγγαναν να έχουν τεχνικές γνώσεις κρατούνταν κοντά στις Μοίρες στα κατά τόπους συνεργεία τους. Τα ελληνικά πληρώματα παρέμεναν συνήθως σε φυλασσομένους χώρους για ένα χρονικό διάστημα και κατόπιν αφήνονταν να γυρίσουν στα μέρη τους. Το χρονικό αυτό διάστημα ήταν αρκετό μέχρι να γίνει αναγγελία της δήθεν βύθισης του σκάφους τους από τις ραδιοφωνικές εκπομπές της Μέσης Ανατολής, ώστε να μην συναντήσουν προβλήματα από τις αρχές κατοχής. Τα περισσότερα πληρώματα πάντως εντάσσονταν εθελοντικά στο ΕΛΑΝ ώστε να συνεχίσουν να έχουν εποπτεία του σκάφους τους, το οποίο συνήθως ήταν και το μόνο περιουσιακό τους στοιχείο.





4

Οι δυνάμεις κατοχής



1. Γερμανική μπάντα σε κρουαζιέρα κάπου στην Θάλασσα. Από την άνοιξη του 1943 αυτές οι διασκεδάσεις θα κοπούν από τον φόβο των καϊκιών του ΕΛΑΝ. Φωτ.ΥΦΑ
2. Πειραιάς 17 Ιουλίου 1944. Γερμανική προπαγανδιστική φωτογραφία. Ψαράδες συνωστίζονται γύρω από έναν Γερμανό υπαξιωματικό του ναυτικού περιμένοντας να ακούσουν την άρση απαγόρευσης του ψαρέματος. Κανένα σκάφος δεν μπορούσε να ανοιχτεί στην θάλασσα για οποιαδήποτε δραστηριότητα εάν δεν είχε εξασφαλίσει γραπτή άδεια από την Ναυτική Διοίκηση του οικείου λιμανιού. Φωτ. Αρχείο Τάκη Ψαράκη.
3. Τιμμεντόπλοιο. Σημερινή φωτογραφία από το λιμάνι της Βρέμης. Το συγκεκριμένο σκάφος έχει κατασκευαστεί το 1943 και διατηρείται σαν ιστορικό έκθεμα.

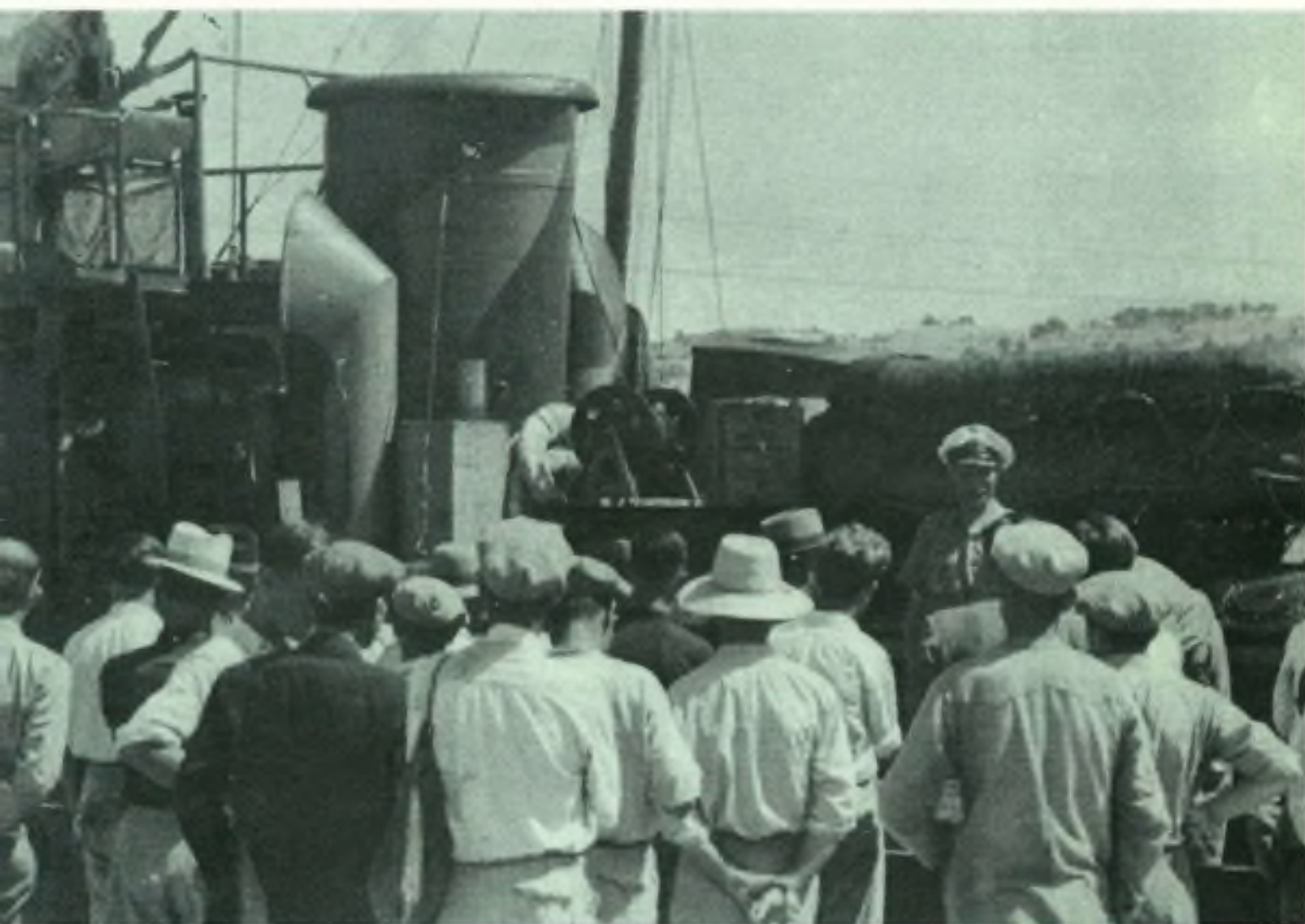
Οι ζώνες κατοχής

Αμέσως μετά την κατάληψη της Ελλάδας η χώρα χωρίστηκε σε τρεις ζώνες κατοχής. Η Γερμανική Ζώνη περιλάμβανε την Αττική, τα νησιά του Αργοσαρωνικού, τις Κυκλάδες, τις Βόρειες Σποράδες, τα νησιά του Αρχιπελάγους, την Κρήτη, τα δύο τρίτα του Νομού Έβρου, τους Νομούς Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Κιλίκις, Πέλλας, Φλώρινας, Χαλκιδικής (εκτός από το Άγιο Όρος, όπου υπήρχαν μόνο μερικά Ναυτικά Παρατηρητήρια), το μισό του Νομού Καστοριάς, τα δύο τρίτα του Νομού Κοζάνης, το ένα πέμπτο του Νομού Σερρών και την παραθαλάσσια περιοχή του Νομού Πιερίας με συνολική έκταση 45.118 τ. χλμ. και 3.314.894 κατοίκους (απογραφή του 1940). Όλη αυτή η περιοχή καταλήφθηκε από 120.000 Γερμανούς στρατιώτες της 12ης Γερμανικής Στρατιάς. Αυτές οι περι-

σχές, όπως και η Διοίκηση της Σερβίας και οι υπηρεσίες του Ναυτικού και της Αεροπορίας στα Νοτιοανατολικά, υπάγονταν, στον εδρεύοντα στην Θεσσαλονίκη Διοικητή της Βέρμαχτ στα Νοτιοανατολικά (Wehrmachtbefehlshaber Suedost) με διαδοχικούς διοικητές, αρχικά, τον στρατηγό Βίλχελμ Λιστ (Wilhelm List), από τον Οκτώβριο του 1941, τον στρατηγό Βάλτερ Κούντσε (Wallher Kuntze) και από τον Αύγουστο του 1942 τον στρατηγό Αλεξάντερ Λερ (Alexander Loehr). Στο μέσο του Ιουνίου του 1941 η Γερμανική 12^η Στρατιά αποσύρθηκε από την Ελλάδα και μεταφέρθηκε στο Ανατολικό Μέτωπο, για να πάρει μέρος στην επίθεση κατά της ΕΣΣΔ, με αποτέλεσμα την άνοιξη του 1942 να βρίσκονται στην κατεχόμενη Ελλάδα περίπου 75.000 Γερμανοί στρατιώτες.

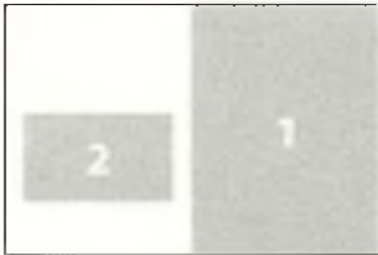
Η Ιταλική Ζώνη Κατοχής περιλάμβανε





[34-35] ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ | ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΑΧΕΣ

Κεφάλαιο 4: Οι δυνάμεις κατοχής



1. Χάρτης των βασικών δρομολογίων των επτακτιν σκαφών που εφοδίαζαν τις γερμανικές φρουρές την περίοδο 1943-44.
2. Ο Ιταλός Ναύαρχος Ινίγκα Καμπιόνι, επιθεωρών άγημα στην Σύμη. Με την παλική κατάρρευση το 1943, οι Γερμανοί και οι αντάρτες του ΕΛΑΣ ήταν οι πιο ωφελημένοι. Φωτ. Περιοδικό Tempo.

Οι ψαράδες έπρεπε να ζητούν άδεια για τις ώρες που θα έλειπαν στην θάλασσα



τα νησιά του Ιονίου, την Πελοπόννησο, την Ήπειρο, την Θεσσαλία, την Εύβοια, την Στερεά Ελλάδα (εκτός της Αττικής), την Κεντρική και Δυτική Μακεδονία το μισό του Νομού Καστοριάς το ένα τρίτο του Νομού Κοζάνης και στην Κρήτη την περιοχή της Σητείας. Μία έκταση 74.016 τ. χλμ., που την κατοικούσαν 3.264.245 κάτοικοι (απογραφή του 1940). Από τις δυνάμεις αυτές, μετά τον Ελληνοϊταλικό

Πόλεμο του 1940-41, καθήκοντα στρατού κατοχής ανέλαβε η 11^η Στρατιά αποτελούμενη από το επιτελείο της και τρία Σώματα Στρατού καθώς και την Ανωτέρα Διοίκηση Αιγαίου. Ο παράκτιος έλεγχος γινόταν από τα φυλάκια της Regia Guardia di Finanza³⁹, που αποτελούσε τμήμα του Ιταλικού Στρατού και το κυριότερο καθήκον της ήταν η δίωξη του λαθρεμπορίου και η ασφάλεια του στρα-

τεύματος από δολιοφθορές και κατασκόπους. Δεκάδες μικροί σταθμοί της Φινάντσας εγκαταστάθηκαν στα κατεχόμενα ηπειρωτικά και νησιωτικά εδάφη. Αποστολή τους ήταν η καταγραφή των αλιευτικών, εμπορικών και επιβατικών σκαφών, η κατηγοριοποίησή τους και η καθημερινή παρακολούθηση των δρομολογίων τους. Οι ψαράδες έπρεπε να ζητούν άδεια για τις ώρες που θα έλειπαν στην

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 1

Θεσσαλονίκη
Σταυρός
Καβάλα

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 2

Θεσσαλονίκη
Λήμνος
Λέσβος
Χίος
Σάμος
Κως
Ρόδος

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 3

Θεσσαλονίκη
Λήμνος
Λέσβος
Χίος
Σάμος
Κως
Ρόδος
Πειραιάς *

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 4

Θεσσαλονίκη
Σκάλα Κατερίνης
Βόλος
Στυλίδα
Δραϊσί
Ραφήνα
Πειραιάς

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 5

Πειραιάς
Αίγινα
Ύδρα
Σπέτσες
Κύθηρα
Νεαπολή
Γύθειο
Καλαμάτα

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 6

Πειραιάς
Αίγινα
Ύδρα
Σπέτσες
Κύθηρα
Χανιά
Ηράκλειο
Αγ. Νικόλαος

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 7

Πειραιάς
Σαράντι
Αντίκυρα
Ιτέα
Αίγιο
Ναύπακτος
Πάτρα
Κυλλίνη
Ζάκυνθος
Κεφαλονιά

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ 8

Πειραιάς
Σαράντι
Αντίκυρα
Ιτέα
Αίγιο
Ναύπακτος
Μεσολόγγι
Αστακός
Πρέβεζα
Βόνιτσα
Αμφιλοχία
Πάργα
Ηγουμενίτσα
Κέρκυρα

* Το δρομολόγιο Ρόδος - Πειραιάς, γινόταν μόνο με την συνοδεία ατλαντικών πλοίων



Κεφάλαιο 4: Οι δυνάμεις κατοχής



1. Τυπικό εξοπλισμένο π/κ σκάφος σε ρόλο προστασίας νηοπομπών. Τα περισσότερα από αυτά ήταν μετασκευασμένα εμπορικά σκάφη που με την προσθήκη πύργων με αντιαεροπορικά ως επί το πλείστον πυροβόλα συνόδευαν τις νηοπομπές. Τέτοια σκάφη χρησιμοποιήθηκαν και για την υποστήριξη επιχειρήσεων κατά βάσεων του ΕΛΛΑΝ.
2. Μία καταδίωξη, με τον χαρακτηριστικό εξοπλισμένο πυργίσκο με το πυροβόλο Oerlikon.
3. Ο Πλωτάρχης (ΠΝ) Κώστας Τριανταφύλλου "Ναύαρχος". Αρχικά υπηρετούσε στο 7ο Σύνταγμα ΕΛΛΑΣ της Εύβοιας και αργότερα πέρασε στην 4η Μοίρα.



Στην Χαλκίδα θα ναυλοχήσουν για μεγάλο χρονικό διάστημα δύο γερμανικές κανονιοφόροι που θα περιπολούν

θάλασσα, οι οποίες έπρεπε να τηρούνται με θρησκευτική ευλάβεια⁹⁰. Από το 1942 οι σταθμοί αυτοί αποτέλεσαν τους πρώτους στόχους των ανταρτών, με αποτέλεσμα μέσα σε λίγο χρονικό διάστημα οι σταθμοί να υποχωρήσουν και να εγκατασταθούν σε μεγάλα και καλύτερα προστατευμένα αστικά κέντρα.

Ο Βουλγαρικός Στρατός την 14^η Μαΐου 1941 κατέλαβε με γερμανική εντολή την Δυτική Θράκη και την Ανατολική Μακεδονία η οποία και ονομάστηκε

Επαρχία Αιγαίου. Η ζώνη κατοχής των Βουλγάρων περιελάμβανε τους Νομούς Ξάνθης, Ροδόπης, Καβάλας, Δράμας, τα τέσσερα πέμπτα του Νομού Σερρών και το ένα τρίτο του νομού Έβρου, με συνολική έκταση 13.338 τ. χλμ. και 765.721 κατοίκους (απογραφή 1940). Καθήκοντα φύλαξης και αστυνόμευσης ανέλαβε η 1^η Στρατιά, που τον Φεβρουάριο του 1942 μεταφέρθηκε στην Σερβία και έτσι το κενό πίσω της κάλυψε η 16^η Μεραρχία ενι-

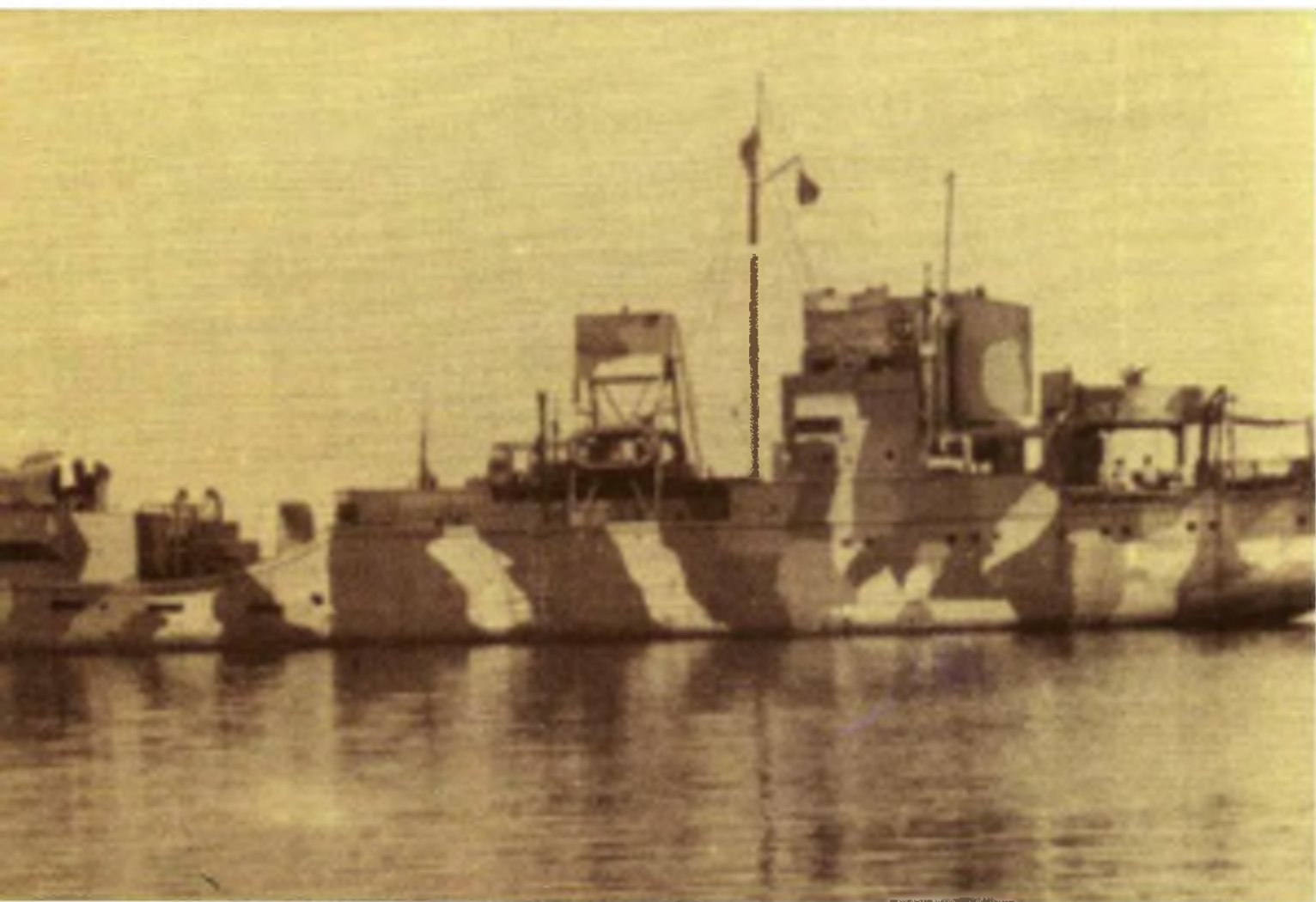
σχυμένη με στοιχεία από τις 1^η και 10^η Μεραρχίες, αντιαεροπορικά τάγματα και μία ίλη αρμάτων, σχηματίζοντας την Στρατιωτική Διοίκηση Αιγαίου. Αργότερα, το 2^ο Σώμα Στρατού (αποτελούμενο από τις 7^η, 16^η, και 28^η Μεραρχίες) ανέλαβε την περιφρούρηση της Στρατιωτικής Διοίκησης Αιγαίου για τον φόβο συμμαχικής απόβασης, και τον Φεβρουάριο του 1944 κατέλαβε την Δυτική Μακεδονία. Ουσιαστικά η βουλγαρική κατεχόμενη περιοχή διαιρέθηκε σε τρεις Στρατιωτικές Διοικήσεις: 1^η Στρατιωτική Διοίκηση (Σιδη-

ρόκαστρο, Σέρρες, Ζίχνη), 2^η Στρατιωτική Διοίκηση (Δράμα, Καβάλα, Ελευθερούπολη, Χρυσούπολη, Θάσος, Ξάνθη) και 3^η Στρατιωτική Διοίκηση (Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη).

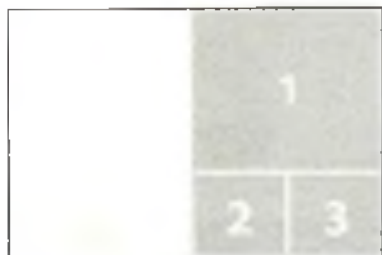
Οι ναυτικές δυνάμεις των δυνάμεων κατοχής

Το Γερμανικό Πολεμικό Ναυτικό (Kriegsmarine) κατά την πρώτη περίοδο της κατοχής ήταν μικρή δύναμη, επειδή το μεγαλύτερο μέρος του επιχειρούσε σε άλλα μέτωπα. Λοικητής Αιγαίου ήταν ο υποναύαρχος E. Lappe, που διοικούσε μία δύναμη 33.000 ανδρών, αποτελούμενη από πληρώματα παράκτιων πυροβολείων, φρουρές νησιών και λιμενικών εγκαταστάσεων κλπ. Η κύρια βάση του Γερμανικού Ναυτικού ήταν η Σαλαμίνα με δευτερεύουσες βάσεις στον Βόλο, τον Άγιο Κωνσταντίνο, την Θεσσαλονίκη και την Σούδα. Στην Σαλαμίνα ναυλοχούσαν δύο υποβρύχια, τρία τορπιλοβόλα, δύο ναρκαθέτιδες, 10 ναρκαλιευτικά και μερικοί πλωτοί γερανοί. Αργότερα, μετά την ιταλική συνθηκολόγηση, οι Γερμανοί θα κατασχέσουν από τις ιταλικές ναυτικές εγκαταστάσεις στο Αιγαίο και τα Λιεδεκόνησα, σκάφη επιφανείας, αντιτορπιλικά, καταδιώξεις, βοηθητικά σκάφη κλπ,





Κεφάλαιο 4: Οι δυνάμεις κατοχής



1. Μικρολίμνα 1944. Δεξιά και αριστερά από την μασούνα, διακρίνονται οι δύο πρώην Γιουγκοσλάβικες τορπιλάκατοι Velebit και Triglav κλεισισωμένες από καταδιώξεις -LS - Leicht Schnellboot. Αποτελούσαν τους χειρότερους εχθρούς του ΕΛΑΝ, λόγω της μεγάλης ταχύτητάς τους και του οπλισμού τους.
2. Σαλαμίνα 1941. Γερμανός Ανθυποπλοίαρχος σε περιπολικό σκάφος πιθανότατα επίτακτο του ΠΝ. Διακρίνεται πίσω του ο καλυμμένος προβολέας. Τέτοια σκάφη περιπολούσαν σε όλες τις ακτές της Αττικής και στα νησιά του Αργοσαρωνικού. Φωτ.ΥΦΑ
3. Αταυτοποιητή φωτογραφία. Επίτακτο π/κ τρεχαντήρι δεμένο στον μύλο. Διακρίνεται ένα βαρέλι πετρελαίου στην πρόμνη του. Στην κορυφή του αλμπουρού κυματίζει γερμανική σημαία |δηλωτικό της κατάστασης του σκάφους), ενώ αντίθετα τα διπλανό του έχει ελληνική σημαία.

Τα βουλγαρικά σκάφη θα αποφύγουν επιμελώς οποιαδήποτε εμπλοκή με τα σκάφη του ΕΛΑΝ.

σχηματίζοντας την 9η Μοίρα Αιγαίου (9 .Torpedobootsflottille). Παράλληλα, για την εξυπηρέτηση των αναγκών ανεφοδιασμού και επικοινωνιών με την ηπειρωτική Ελλάδα των φρουρών των νησιών, θα χρησιμοποιηθούν επιταγμένα ελληνικά καΐκια με το πλήρωμά τους.

Όταν το ΕΛΑΝ άρχισε να κάνει αισθητή την παρουσία του και να σπειρεί τις γραμμές επικοινωνίας, τα επιταγμένα σκάφη εξοπλίστηκαν με πολυβόλα και μετασκευασμένα π/κ ή α/κ σκάφη με ελαφρά πυροβόλα ανέλαβαν ρόλο συνοδείας και προστασίας των νησοπομπών αυτού του είδους. Στην Χαλκίδα θα ναυλοχήσουν για μεγάλο χρονικό διάστημα δύο γερμανικές κανονιοφόροι που θα περιπολούν στα γύρω νερά⁴¹. Στον Κορινθιακό Κόλπο και τον Αργοσαρωνικό επιχειρούσαν τα λεγόμενα τσιμεντόπλοια, κατασκευασμένα από τσιμέντο και εξοπλισμένα με πολυβόλα και ελαφρά αντιαεροπορικά πυροβόλα.

Με την έναρξη της εκκένωσης των γερμανικών φρουρών από τα νησιά, στα τέλη του Ιουλίου και στις αρχές του Αυγούστου του 1944, οι Γερμανοί σύστησαν τρεις μικτές Μοίρες επιταγμένων σκαφών με βάσεις αντίστοιχα στην Θεσσαλονίκη, την Πρέβεζα και τον Πειραιά. Έτσι, η Marine Sicherungs Bataillon 604 είχε βάση τον Πειραιά, η Marine Sicherungs Bataillon 605 είχε βάση την Πρέβεζα, ενώ η Marine Sicherungs Bataillon 610 είχε βάση την Θεσσαλονίκη.

Το Βουλγαρικό Ναυτικό την περίοδο 1941-44 αποτελούνταν από τρεις στόλους: τον Στόλο της Μαύ-

ρης Θάλασσας, τον Στόλο του Δούναβη και τον Στόλο του Αιγαίου. Η Βουλγαρική Ναυτική Διοίκηση του Αιγαίου βρισκόταν στην Καβάλα και αποτελούνταν από έναν Στολίσκο καταδίωξης⁴² και δυο Μεραρχίες Παράκτιου Πυροβολικού με έδρες στην Καβάλα και την Αλεξανδρούπολη. Το 1942 δημιουργήθηκε και ένα Τάγμα Πεζοναυτών αποτελούμενο από τρεις λόχους, δυο στην Θάσο και έναν στην Σαμοθράκη. Τα βουλγαρικά σκάφη θα αποφύγουν επιμελώς οποιαδήποτε εμπλοκή με τα σκάφη του ΕΛΑΝ.

Το Ιταλικό Πολεμικό Ναυτικό (Regia Marina Militare) εξαπλώθηκε ταχύτατα και κατέλαβε το μεγαλύτερο μέρος των λιμανιών της κατεχόμενης χώρας ενσωματώνοντας και τις υποδομές των βάσεων της Δωδεκανήσου. Μετά την συνθηκολόγηση τον Σεπτέμβριο του 1943, όσα σκάφη δεν κατόρθωσαν να διαφύγουν σε συμμαχικά λιμάνια, θα πέσουν

στα χέρια των Γερμανών και θα ενταχθούν σε αποστολές συνοδείας εφοδιοπομπών. Περίπου 10 Ιταλικά αντιτορπιλικά θα μετασκευαστούν από τους Γερμανούς (θα αφαιρεθούν οι τορπιλοσωλήνες και στην θέση τους θα μπουν αντιαεροπορικά τετράδυμα πυροβόλα) και θα καλύψουν την γερμανική αποχώρηση, ενώ ορισμένα από αυτά θα χτυπηθούν από βρετανικά σκάφη και θα λεηλατηθούν από το ΕΛΑΝ.

Τα σκάφη

Τα περισσότερα σκάφη ήταν Ιταλικές και γερμανικές τορπιλάκατοι, γερμανικές καταδιώξεις, τσιμεντόπλοια, επιταγμένα σκάφη του πρώην Βασιλικού Ναυτικού. Από αέρος η επιτήρηση των ακτών και η αναγνώριση σκαφών γίνονταν από υδροπλάνα τα οποία επιχειρούσαν από βάσεις στην Στερεά Ελλάδα και τα νησιά.

Τορπιλάκατος MAS-Motoscafo Anti Sommergeibile. Το Ιταλικό Βασιλικό Ναυ-

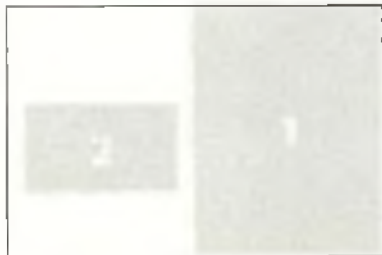
τικό (Regia Marina) αναπτύχθηκε πολύ γρήγορα καλύπτοντας όλα τα πιθανά σημεία της ελληνικής ακτογραμμής απ' όπου θα μπορούσαν να ξεφύγουν άνδρες του συμμαχικού εκστρατευτικού σώματος με προορισμό τα Μικρασιατικά παράλια ή την Μ. Ανατολή. Ανάμεσα στα καθήκοντά του ήταν η επιτήρηση και ο έλεγχος των ακτών και η θαλάσσια συγκοινωνία. Τα μεγαλύτερο βάρος αυτής της αποστολής το ανέλαβαν οι τορπιλάκατοι MAS. Η τορπιλάκατος MAS είχε εκτόπισμα 45

Τυφέκιο k 98

Χώρα κατασκευής:	Γερμανία
Διαμέτρημα:	7,92 x 57 χλστ.
Μήκος όπλου:	1,10 μ.
Μήκος καννης:	0,60 μ.
Βαρος:	3,9 κιλά
Αρχική ταχύτητα:	745 μ.α.δ
Τροφοδοσία:	απορριπτόμενα έλασμα 5 φυσιογίων



Κεφάλαιο 4: Οι δυνάμεις κατοχής



1. Βόλος 1943. Ένα τυπικό επίτακτο π/κ πέραμα στην υπηρεσία των Γερμανών (οι συγκεκριμένοι είναι πιθανότατα αρεινοί κυνηγοί της 18^{ης} Pol.Div). Η σημαία δεν είναι προβλεπόμενη, αλλά αποτελεί ιδιοκατασκευή του πληρώματος. Ειςτάς από την σημαία, κατά την διάρκεια της νύχτας υπήρχε συγκεκριμένος φωτισμός φανών. Τις περισσότερες φορές οι τοπικές οργανώσεις του ΕΑΜ πληροφορούσαν από τα λιμεναρχεία την σειρά των χρωμάτων, ώστε να μπορούν τα σκάφη του ΕΛΛΝ να κινούνται ανεμπόδιστα.
2. 9 Σεπτεμβρίου 1943. Ιταλική ναυτική αντιαεροπορική αμείστοιχία στις ακτές της Πελοποννήσου. Το Ιταλικό Ναυτικό συνέχιζε τις πρακτικές των τεθωρακισμένων τρένων του Α' ΠΠ. Στην φωτογραφία διακρίνεται ένα αντιαεροπορικό πυροβόλο των 2cm. Φωτ. Αρχείο Horst Reibenstahl

Τα περισσότερα σκάφη ήταν ιταλικές και γερμανικές τορπιλάκατοι, γερμανικές καταδιώξεις, τοιμεντόπλοια, επίταγμα σκάφη του πρώην Βασιλικού Ναυτικού.



τόνους πλήρως εξοπλισμένη, μήκος 17 μ., πλάτος 4,4 μ. και βύθισμα 1,25 μ. Η πρόωσή της εξασφαλιζόταν από 2 κύριους βενζινακινητήρες Isotta Fraschini Ace 1000 των 2.000 hp και 2 βοηθητικούς που της έδιναν μέγιστη ταχύτητα 42 κόμβων, και επιχειρησιακή ακτίνα 400 χλμ. με μ. ταχύτητα 35 κόμβων. Τα 11 μέλη του πληρώματος υπηρετούσαν τους 2 τορπιλοσωλήνες με τορπίλες των 450 χλστ. και τα 2 πυροβόλα BREDA των 13,2

χλστ. Στο Αιγαίο επιχειρούσαν η 3^η Ομάδα Τορπιλοβόλων με βάσεις στην Λίνδο και την Λέρο, η 11^η Ομάδα Τορπιλοβόλων με βάσεις στην Μύκονο και την Λέρο και η 16^η Ομάδα Τορπιλοβόλων με βάσεις στον Πειραιά, την Λέρο και την Σάμο. Μετά την ιταλική συνθηκολόγηση, τον Σεπτέμβριο του 1943, ορισμένα από τα σκάφη αυτά διέφυγαν με τα πληρώματα τους στην Τουρκία και την Μ. Ανατολή. Τα υπόλοιπα εντάχθηκαν στην 9^η Ομάδα

Τορπιλοβόλων (9. Torpedoboatsflottille) της Kriegsmarine και επιχειρούσαν στις ίδιες περιοχές.

LS - Leicht Schnellboot. Γερμανικό προπολεμικό σχέδιο το οποίο έγινε γνωστό στα ελληνικά νερά με το παρατσούκλι "καταδιώξη" (που έφτασε πλέον να σημαίνει κάθε τι γρήγορα κινούμενο στην θάλασσα). Με πλήρωμα 9 άτομα, είχε μήκος 12,5 μ., πλάτος 3,3 μ. και βύθισμα 0,76 μ., με εκτόπισμα 93 τόννων κενό και 115



Κεφάλαιο 4: Οι δυνάμεις κατοχής



1. Η κατοχή των στενών του Γιβραλτάρ από τους Βρετανούς απέτρεψε την ανάπτυξη μεγάλων ναυτικών μέσων από τους Γερμανούς στην Μεσόγειο. Έτσι οι τελευταίοι αρέστηκαν στην χρήση σκαφών από κατακτημένες χώρες που είχαν λιμάνια στην Μεσόγειο.
2. Φορτηγίδα Slabal Ferry. Χρησιμοποιήθηκαν από τους Γερμανούς για την μεταφορά βαρέων υλικών κατά την διάρκεια της αποχώρησής τους από τα νησιά. Πολλές από αυτές χτυπήθηκαν και βυθίστηκαν από τον επάκτιο ουλαρό πυροβολικού του 54^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ.

Ήταν η κυριότερη απειλή λόγω ταχύτητας και οπλισμού για τα σκάφη του ΕΛΑΝ και τις ημιολίες των καταδρομών του Ιερού Λόχου που επιχειρούσαν στα νερά του Αιγαίου από βάσεις της Μέσης Ανατολής και της Τουρκίας.

τόνων πλήρως εξοπλισμένο. Η προώθησή του εξασφαλιζόταν από 3 ντιζελοκινητήρες των 6.000 hp (4474 kW) που έδιναν ταχύτητα 42,5 κόμβων και επιχειρησιακή ακτίνα 555 χλμ. με μ. ταχύτητα 30 κόμβων. Ο οπλισμός τους αποτελούνταν από 2 τορπίλες των 450 χλστ. και ένα πυροβόλο Flak 29 ή Oerlikon των 20 χλστ. Στα ελληνικά νερά τα LS επιχειρούσαν χωρίς φορτία τορπιλών αλλά διέθεταν 2 πολυβόλα MG34 σε ακριβαντες. Επιχειρούσαν στις ακτές της Αττικής, στις Κυκλάδες και στις ακτές της Εύβοιας και του Παγασητικού. Στην Θεσσαλονίκη επιτηρούσαν την ακταγραμμή έως την βουλγαρική ζώνη ελέγχου.

Τορπιλάκατος - Schnellboot. Γερμανικό σκαρί βασισμένο σε πολιτικά σχέδια των αρχών του 1930 το S-Boot ήταν κατασκευασμένο από ξύλο και αλουμίνιο. Είχε εκτόπισμα 93 τόννους κενό και 115 τόννους πλήρως εξοπλισμένο. Με μήκος 34,95 μ., πλάτος 5,1 μ. και βύθισμα 1,4 μ. ήταν δύσκολα ανιχνεύσιμο στη θάλασσα λόγω του χαμηλού του προφίλ. Οι 3 ντιζελοκινητήρες των 6.000 hp (4474 kW) του έδιναν ταχύτητα 39,5 κόμβων και επιχειρησιακή ακτίνα 1.390 χλμ. με μ. ταχύτητα 35 κόμβων. Είχε πλήρωμα 21 άτομα και ήταν οπλισμένο με 2 τορπιλοσωλήνες G7 με 4 τορπίλες των 533 χλστ. και 2 πυροβόλα Flak 29 ή Oerlikon των 20 χλστ. Επιχειρούσε στο Αιγαίο

στα πλαίσια των αποστολών του 9^{ου} Στόλου από βάσεις στην Πάτρα, την Σούδα, τον Πειραιά και την Θεσσαλονίκη. Ορισμένα σκάφη απ' αυτά (δύο τουλάχιστον) επιχειρούσαν από τη βουλγαρική ναυτική βάση της Αλεξανδρούπολης. Ήταν η κυριότερη απειλή λόγω ταχύτητας και οπλισμού για τα σκάφη του ΕΛΑΝ και τις ημιολίες των καταδρομών του Ιερού Λόχου που επιχειρούσαν στα νερά του Αιγαίου από βάσεις της Μέσης Ανατολής και της Τουρκίας.

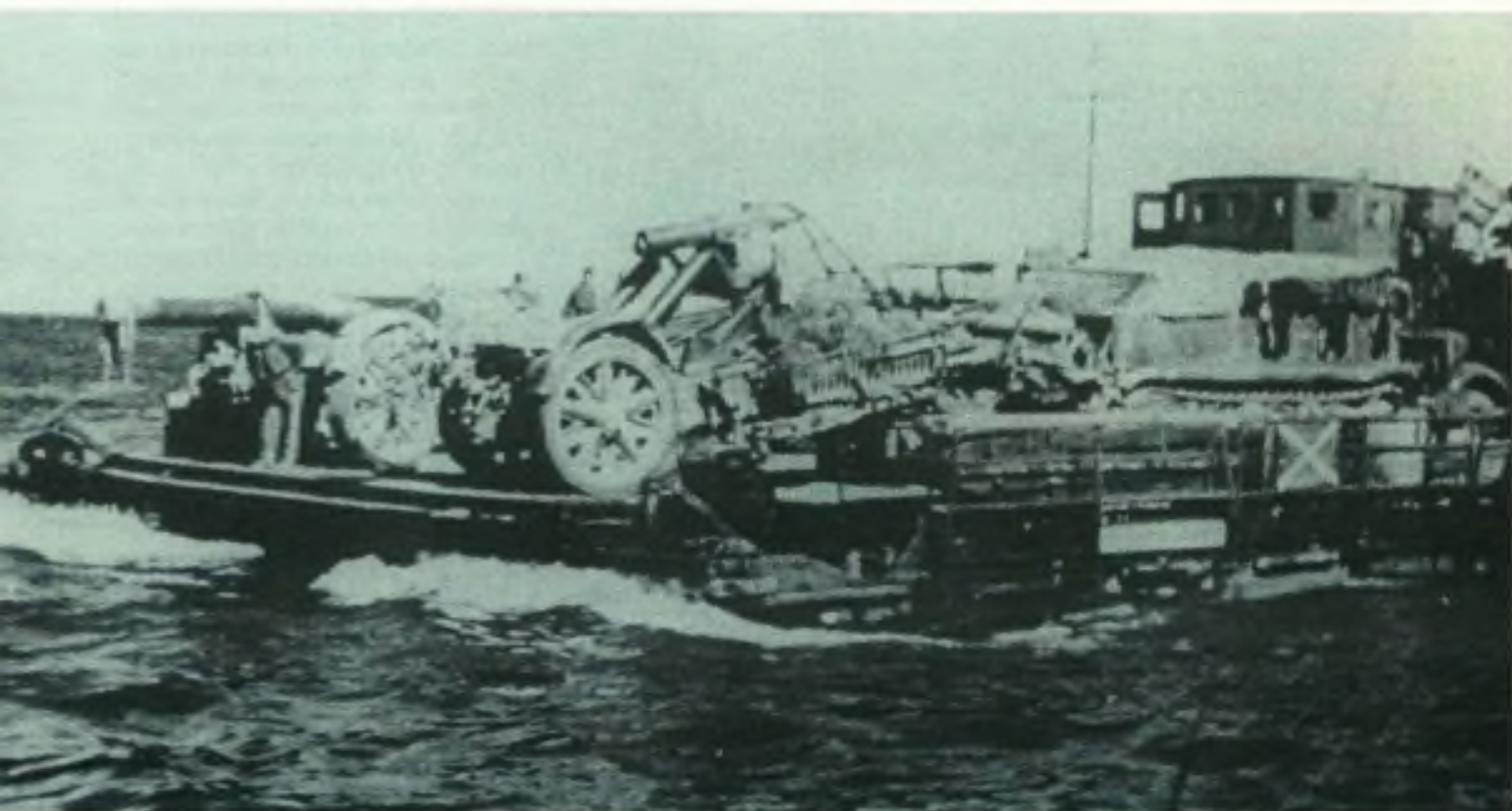
Τσιμεντόπλοια - K/B. Η έλλειψη πρώτων υλών και οι αυξημένες ανάγκες σε

μεταφορικά πλοία, ανάγκασαν τις γερμανικές ναυτικές υπηρεσίες να στραφούν στην ναυπήγηση πλοίων από ενισχυμένο μπετόν. Τα σχέδια προερχόντουσαν από αντίστοιχα του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, και την κατασκευή τους ανέλαβαν ελληνικά ναυπηγεία στο Πέραμα. Οι πιο γνωστοί κατασκευαστές τέτοιων πλοίων ήταν τα Ναυπηγεία Μπούμη και Αβέρωφ, τα οποία κατασκεύασαν 30 με 35 τέτοια σκάφη μήκους 15-25 μ., πλάτους 7 μ. και χωρητικότητας 250-400 τόννων. Η πρόωσή τους εξασφαλιζόταν από δύο πετρελαιομηχανές 250 - 300 PS. Συνήθως ο

οπλισμός τους αποτελούνταν από πολυβόλα MG34 σε αντιαεροπορικούς έστορες, αλλά αναφέρονται και μικρότερου τύπου τσιμεντόπλοια χωρίς υπερκατασκευή εξοπλισμένα με τετραπλά αντιαεροπορικά πυροβόλα Flak 28 και 29 των 2 εκατοστών ή τρίκανα MG 151/20, που σκοπό είχαν την αντιαεροπορική προστασία λιμανιών και άλλων εγκαταστάσεων. Τα σκάφη αυτά είχαν το παρατσούκλι "χελώνες" και αναφέρεται η δράση ενός από αυτά το 1944, όταν προσπάθησε να βοηθήσει το Τάγμα Ασφαλείας Ναυπάκτου κατά την διάρκεια συμπλοκής του με άνδρες του 36^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ. "Χελώνες" υπήρχαν και μεγαλύτερες, με μήκος 40 μ. και πλάτος 6-7 μ. Είχαν ελεύθερο αμπάρι ανοιχτό πλώρα-πρίμα, με έναν πυργίσκο στην πρύμνη όπου βρισκόταν το μηχανοστάσιό, με μια μικρή υπερ-

Οπλοπολυβόλο Bren Mk1

Χώρα κατασκευής:	M. Βρετανία
Διαμέτρημα:	7,7 χλστ.
Μήκος όπλου:	1,40 μ.
Μήκος καννής:	0,63 μ.
Βάρος:	10,45 κιλά
Αρχική ταχύτητα:	731 μ.α.δ.
Ταχυβολία:	120 β.α.λ.
Τροφοδοσία:	κάθετος καμπύλος γεμιστήρας των 30 φυσίγγιων



Κεφάλαιο 4: Οι δυνάμεις κατοχής



1. Καλοκαίρι 1944. Γερμανοί ναύτες του παράκτιου πυροβολικού οπλισμένοι με τυφέκια k98. Είναι ντυμένοι με την στολή αγγαρείας βαμμένη πράσινη. Το γερμανικό ναυτικό εξόπλιζε τους άνδρες του στην Ελλάδα με ελαφρύ οπλισμό και αυτοί ήταν τις περισσότερες φορές οι συνοδοί των επίτακτων σκαφών.
2. Αταυτοποιητή φωτογραφία, αποσπάσματος της γερμανικής ναυτικής αστυνομίας. Ο αξιωματικός αριστερά προέρχεται από την Αστυνομία Τάξης-Ordnungsrolizei. Με διαταγή του 1941 είχαν αναλάβει την αστυνόμευση μεγάλων λιμανιών και σε ορισμένες περιπτώσεις την διεξαγωγή ανακρίσεων για υποθέσεις πειρατείας. Σύμφωνα με την διαταγή υπ' αριθμ. 192 της 9ης Σεπτεμβρίου 1941 «...Το Ανώτατο Αρχηγείο του Ναυτικού (ΚΜ) δύναται κατά τη διάρκεια του πολέμου επί σκοπού διεξαγωγής επιχειρήσεων εποπτεύσεων και προστασίας των ακτών στις καταχόμενες περιοχές να ατηθεί παρά του ReichsF/er SS και αρχηγού της Γερμανικής Αστυνομίας, όπως του χορηγηθεί προσωπικό Αστυνομικά όργανα για επάκτια επιτήρηση -Wasserschutzpolizei-beamte - είτε ενεργά είτε από την εφεδρεία ως Marineküstenrolizei Παράκτια Αστυνομία. Ο Αριθμός των διαθέσιμων Αστυνομικών Οργάνων για επάκτια επιτήρηση είναι περιορισμένος... Marineküstenrolizei αποτελείται από Fuehrtet και Untertuehrtet, οι οποίοι είναι ειδικά εκπαιδευμένοι για την ενάσκηση καθηκόντων παράκτιας επιτήρησης κάθε μορφής... Η Marineküstenrolizei κατά κανόνα δεν δραστηριοποιείται σε αμιγείς μονάδες, αλλά τα μέλη της κατανέμονται, σύμφωνα με την κατά περίπτωση απαιτούμενη δύναμη, στις κατά τόπους θέσεις επιτήρησης ακτών και λιμένων. Εάν κατ' εξαίρεση δημιουργηθεί αμιγής μονάδα της Marineküstenrolizei, η σχετική διαταγή θα εκδοθεί από την αρμόδια διοικητική αρχή της Kriegsmarine (Marinebefehlshaber, Admiral Der Küste)...»
3. Καβάλα 1943. Βούλγαροι ναύτες ανοικτά του λιμανιού. Το Βουλγαρικό Ναυτικό είχε σπήσει τα θέματα των ελέγχων στα γερμανικά σκάφη που ναυλοχούσαν στο λιμάνι. Μόνο η ΟΧΡΑΝΑ, η Βουλγαρική Μυστική Αστυνομία έκανε προσπαθείες να εντοπίσει τους συνδέσμους του ΕΛΑΝ στην πόλη. Φωτ. Αρχείο ΒΙΤΑΝΟΒ ΓΕΩΡΓΙ.

Η έλλειψη πρώτων υλών και οι αυξημένες ανάγκες σε μεταφορικά πλοία, ανάγκασαν τις γερμανικές ναυτικές υπηρεσίες να στραφούν στην ναυπήγηση πλοίων από ενισχυμένο μπετόν.



κατασκευή για το πλήρωμα και την γέφυρα διακυβέρνησης. Ήταν εξοπλισμένα με ένα αντιαεροπορικό των 2 εκατοστών και 2 πολυβόλα, συνήθως MG34 σε ακρίβαντες. Τα χρησιμοποιούσαν για μικρές συνοδείες και για μεταφορά στρατιωτών, περιπολίες και καταδιώξεις.⁴³

Υδροπλάνο Ναυτικής Συνεργασίας Arado 196, AR-196. Σχεδιασμένο και κατασκευασμένο στις αρχές του 1938, έκανε την πρώτη επιχειρησιακή του εμφάνιση με το καταδρομικό τσέλης Deutschland σε ρόλο αναγνώρισης και επιτήρησης. Το 1940 το Ar 196A μπήκε στην υπηρεσία της Luftwaffe σε καθήκοντα επιτήρησης των Ατλαντικών ακτών της Μεσογείου και του Αιγαίου. Προωθούμενο από έναν κινητήρα BMW 132K με διμελές πλήρωμα, είχε εκπέτασμα 12,4 μ., μήκος ατράκτου 11 μ., πτερυγική επιφάνεια 28,3 τ. μ., ταχύτητα 310 χ.α.ω, επιχειρησιακό ύψος 7.020 μ. και εμβέλεια 1.070 χλμ. Παρά την ξεπερασμένη πλέον σχεδίασή του, ήταν ιδιαίτερα αποτελεσματικό σε περιπολίες με σκοπό την επισήμανση συμμαχικών πλοίων, υποβρυχίων και τον εντοπισμό και την προσβολή βάσεων και σκαφών του ΕΛΑΝ. Ο οπλισμός του αποτελούνταν από 2 σταθερά πυροβόλα των 20 χλστ. στις πτέρυγες, ένα σταθερό πολυβόλο των 7,92 χλστ. στην άτρακτο, 2 πολυβόλα των 7,92 χλστ. στο πίσω μέρος της καμπίνας πλοήγησης και 2 βόμ-



βεστων 50 κ. κάτω από τις πτέρυγες. Στην Ελλάδα επιχειρούσε από βάσεις στο Φάληρο, την Θεσσαλονίκη, την Καβάλα (απ' όπου επιχειρούσαν βουλγαρικά Atado), την Μυτιλήνη και την Σαύδα.

Ο οπλισμός των πληρωμάτων

Τα πληρώματα των σκαφών ήταν οπλι-

σμένα με τα ατομικά τους τυφέκια, οι Γερμανοί με K98 ενώ οι Βούλγαροι και οι Ιταλοί με MC. Οι αξιωματικοί και οι υπαξιωματικοί έφεραν μαζί τους και τα προσωπικά τους όπλα, συνήθως πιστόλια μικρού διαμετρήματος (6,5 χλστ. ή 7,65 χλστ. M1934 ή Sauer). Μετά το 1943 τα επίτακτα θα αρχίσουν να εξοπλίζονται με παλυβόλα σε έσπορες, συ-

νήθως MG34 ή MG42 των 7,92 χλστ. Κάθε σκάφος είχε έναν ή δύο συνοδούς, εκτός από το ελληνικό πλήρωμά του και μετέφερε 3 000 φυσίγγια των 7,92 χλστ. και ένα κιβώτιο με 7 χειροβομβίδες. Ο βαρύτερος οπλισμός αποτελούνταν από πυροβόλα Oerlikon ή Flak 28 και 29 των 20 χλστ. με αναχορηγία 500 φυσίγγια των 20 χλστ.

5

Οι αντιανταρτικές επιχειρήσεις



1. Γερμανοί ναύτες χειρίζονται πυροβόλο Oerlikon.

Οι πρώτες ομορδικές επιχειρήσεις έγιναν το καλοκαίρι του 1942 από το Ιταλικό Ναυτικό με την συνεργασία της Ιταλικής Τελωνοφυλακής (Regia Guardia di Finanza – RGdF) με σκοπό την πάταξη του λαθρεμπορίου στις περιοχές του Κορινθιακού Κόλπου και στις ακτές της Αιτωλοακαρνανίας. Στρατιωτικά τμήματα που ελέβαιναν σε ελληνικά επίτακτα αποβιβάζονταν στις ύποπτες ακτές και έλεγχαν τον πληθυσμό. Παράλληλα, παλικά εξοπλισμένα περιπολικά σκάφη motorvedette έλεγχαν συνεχώς τα δρομολόγια των σκαφών στα Μικρασιατικά παράλια, στα πλαίσια της προσπάθειας απαγόρευσης της διαφυγής συμμάχων και Ελλήνων στην Μέση Ανατολή. Τον Μάιο του 1943 θα γίνουν δεκάδες επιχειρήσεις από τους Ιταλούς στην περιοχή του Πηλίου και τα γύρω νησιά, χωρίς όμως σοβαρά αποτελέσματα. Οι γερμανι-

κές δυνάμεις θα εμπλακούν στις επιχειρήσεις αυτές με δύο “καταδιώξεις” στην περιοχή της Σκοπέλου συνεπικουρούμενες από μία ομάδα Ελλήνων συνεργατών από την Σκόπελο με το όνομα Σιδηρά Φρουρά.

Μετά την ιταλική συνθηκολόγηση, θα εξαπολυθούν τοπικού ενδιαφέροντος γερμανικές επιχειρήσεις με σκοπό την απαγόρευση διαφυγής ιταλικού υλικού και ανδρών από τα νησιωτικά συγκροτήματα προς τις δυνάμεις του ΕΛΑΣ. Την περίοδο 19 Μαρτίου - 4 Απριλίου 1944, οι γερμανικές δυνάμεις υποστηριζόμενες από τρία αεροπλάνα και τρία πλοία, θα εξαπολύσουν μία σειρά ενεργειών κατά του 54^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ, στο Πήλιο και την Ανατολική Θεσσαλία, όπου και θα σημειωθούν ομορδικές μάχες με τα συνεχώς μετακινούμενα σκάφη της Μοίρας υπό την κάλυψη του Συντάγματος. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η νυχτομαχία της επέκτασης αντιαρματικής πυροβολαρχίας του Συντάγματος.⁴⁴

Στις 10 Απριλίου του 1944 οι γερμανικές δυνάμεις της Πελοποννήσου θα εξαπολύσουν μία εκκαθαριστική επιχείρηση με το κωδικό όνομα “Κόνδωρ” (“Konfдор”) στην περιοχή Λεωνίδιο-Κοσμάς-Γύθειο-Μονεμβασιά, με σκοπό να καταλάβουν ή να βυθίσουν εχθρικά υποβρύχια και πλοία στην ακτή κοντά στην Μονεμβασιά, να καταστρέψουν τα σημεία προσάραξης και να εμποδίσουν την διαφυγή του εχθρού δια θαλάσσης⁴⁵. Στις επιχειρήσεις θα πάρουν μέρος το γερμανικό 1ο Τάγμα του 737^{ου} Συντάγματος Καταδρομών, σχηματισμός των

Αντιαρματικό τυφέκιο Boys Mk I

Χώρα κατασκευής:	Μ. Βρετανία
Διαμέτρηση:	13,97 χλσ.
Μήκος όπλου:	1,614 μ.
Μήκος καννης:	0,915 μ.
Βάρος:	16,56 κίλα
Αρχική ταχύτητα:	990 μ.α.δ
Τροφοδοσία:	κάθετος γεμιστήρας 5 φυσίγγιων



Ταγμάτων Ασφαλείας Σπάρτης και στοιχεία του Γερμανικού Ναυτικού. Παρά το ότι οι επιχειρήσεις θα διαρκέσουν τρεις εβδομάδες, τα αποτελέσματα θα είναι ασημαντα. Αναφέρεται η καταστροφή 50 εχθρικών πλοισαριών⁴⁶. Στις 27 Μαΐου θα ξεκινήσει άλλη μία επιχείρηση με το όνομα "Κοράκι" ("Rabe") με στόχο την εξουδετέρωση μονάδων του ΕΛΑΣ στην περιοχή Κορίνθου-Άργους, Επιδαυρου Ισθμίων και του ΕΛΑΝ στα νησιά γύρω από τις Σπέτσες και στην Αργολίδα. Θα πάρουν μέρος το 3^ο Τάγμα του Συντάγματος Καταδρομών της Αεροπορίας, το 2^ο Τάγμα του 737^{ου} Συντάγματος Καταδρομών, ο 1^{ος} Λόχος του 749^{ου} Συντάγματος Καταδρομών και οι Μονάδες Αναγνώρισης 116 και 68. Τα αποτελέσματα πάλι θα είναι πενιχρά σχετικά με τις κινητοποιούμενες μονάδες και τα μέσα.

Τον Ιούνιο του 1944 το Γερμανικό Ναυαρχείο αποφασίζει να εκκαθαρίσει τις ακτές των Σποράδων, του όρμου του Αλμυρού και του Μαλιακού Κόλπου από τις δυνάμεις του ΕΛΑΝ και την δράση των βρετανικών σκα-

φών που εκτελούσαν την επικοινωνία με την Μέση Ανατολή από τον όρμο του Βένετου της Εύβοιας⁴⁷. Έτσι, εξασφαλίζεται η επιχείρηση "Ποσειδώνας - Κοράλλι" ("Neptun - Koralle") κατά την διάρκεια της οποίας βυθίστηκε το υποβρύχιο ΚΑΤΣΩΝΗΣ⁴⁸, που βρισκόταν στην περιοχή, ενώ καταστράφηκαν δεκάδες σκάφη με πανιά ή μηχανοκίνητα και βομβαρδίστηκαν ή πολυβολήθηκαν παραθαλάσσια χωριά, όρμοι, ναυτικές εγκαταστάσεις (ταρσανάδες, μηχανουργεία) από κανονιοφόρους, σκάφη επιφανείας και υδροπλάνα του εχθρού. Παράλληλα, "καταδιώξεις" συνελάμβαναν στα ανοιχτά όσα σκάφη έβρισκαν και αφού τα ρυμουλκούσαν στον θάλο, σιχμαλιώτιζαν τα πληρώματά τους και δήμευσαν τα σκαριά και τα τυχόν εμπορεύματά τους επ' ωφελεία του Γερμανικού Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου Mittlemeer Rederei.

Στις 17 με 18 Αυγούστου 1944, δυνάμεις Γερμανών υποστηριζόμενες από Ταγματασφαλίτες της περιοχής θα προσπαθήσουν να καταστρέψουν το φυλάκιο του ΕΛΑΝ

στο Γυβάρι του Θερμαϊκού⁴⁹. Θα αρχίσουν την επιχείρηση χτενίζοντας όλη την περιοχή εκατέρωθεν του αμαξιτού δρόμου Βέροιας - Θεσσαλονίκης ενώ από θαλάσσης εξοπλισμένες ατμάκατοι θα πολυβολούν διαβάσεις του βάλτου. Θα αποχωρήσουν άπρακτοι την επόμενη ημέρα αφού εκτελέσουν τρεις άνδρες στο χωριό Μάργαρα, ενώ οι άνδρες του ΕΛΑΣ και του ΕΛΑΝ θα διαφύγουν περνώντας ανάμεσα τους μεταμφιεσμένοι σε ψαράδες. Στις 19 Αυγούστου 1944 Γερμανοί από την Πάτρα με τμήματα των Ταγμάτων Ασφαλείας Ναυπάκτου και την υποστήριξη τσιμεντόπλοιων θα αποβιβάσουν μικτά τμήματα στο Μοναστηράκι κοντά στην Ναύπακτο και θα κάψουν τα χωριά Κλήμα, Ευάλιο, Κοκκινιάους, ενώ τα πλωτά θα αποχωρήσουν χωρίς να λάβουν επαφή με τμήματα του ΕΛΑΝ Κορινθιακού. Στα τέλη του καλοκαιριού (28-29 Αυγούστου), στοιχεία της 117^{ης} Μεραρχίας Καταδρομών θα καταστρέψουν 22 ιστιοφόρα εμπορικά και αρκετά πλοία στις ακτές της Αργολίδας. Αυτή ήταν και η τελευταία επιχείρηση.

6

Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ



1. Κάλαμος Εύβοιας 1944. ΕΛΑΝίτες και ΕΛΑΣίτες τού 3/7ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ. Είναι οπλισμένοι υποπολυβόλα UD M42, δώρα της αμερικανικής αποστολής "Περικλής".

2. Πάτρα 1941. Γερμανός Ανθυποπλοίαρχας και ναύτες. Το γερμανικό ναυτικό ήταν εξαιρετικά δραστήριο στον Πατραϊκό και τον Κορινθιακό κόλπο. Στην νησίδα Οξιεία στις εκβολές του Αχελώου είχε εγκαταστήσει εξοπλισμένο φυλάκιο στον εκεί υπάρχοντα φάρο, χωρίς όμως να καταφέρει να εμποδίσει την δράση του ΕΛΑΝ την περίοδο κυρίως μετά την Ιταλική Συνθηκολόγηση. Φωτ. UFA

Για λόγους ευκολίας οι Μοίρες θα παρουσιαστούν όπως ορίστηκαν με την απόφαση της ΠΕΕΑ και ανάμεσά τους θα παρεμβληθούν και οι ανεξάρτητες Μοίρες καθώς και αυτές για τις οποίες δεν γινόταν λόγος στην απόφαση. Βέβαια, ακόμα και οι ίδιες οι Μοίρες άργησαν πολύ να ονομαστούν, σύμφωνα με την διαταγή, και συνέχισαν έως και την απελευθέρωση να ονομάζονται με διαφορετικούς τίτλους.

1η Μοίρα Πελοποννήσου - Ζακύνθου

Επιχειρούσε στις ακτές της Δυτικής Πελοποννήσου και της Ζακύνθου και υπαγόταν διοικητικά στο Κλιμάκιο του Γενικού Αρχηγείου Πελοποννήσου του ΕΛΑΣ φθάνοντας στην δύναμη 110 ανδρών κατά την απελευθέρωση. Κύρια αποστολή της ήταν η μεταφορά εφοδίων και ενόπλων.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

• **2 Μαρτίου 1944.** Συμπλοκή σκαφών της Μοίρας με γερμανικό επίτακτο που με-

τέφερε εφόδια από την Κρήτη στον Πειραιά. Κατά την συμπλοκή αιχμαλωτίζονται έξι Γερμανοί και κυριεύεται το φορτίο. Τα δύο αντιαεροπορικά πυροβόλα που αποτελούσαν τον οπλισμό του σκάφους αφαιρούνται και προωθούνται στο 8^ο Σύνταγμα⁵⁰.

• **28 Σεπτεμβρίου 1944.** Σκάφη της 1^{ης} Μοίρας καταδιώκουν ανοικτά της Ζακύνθου μαρσίνες φορτωμένες με άνδρες των Ταγμάτων Ασφαλείας της φρουράς της Πύλου, που προσπαθούσαν να φτάσουν στην Πάτρα. Οι μαρσίνες θα προσαράξουν στο Κατάκλο θα συλληφθούν όλοι σχεδόν και θα μεταφερθούν στις φυλακές του Πύργου.

2η Μοίρα Δυτικής Στερεάς - Ιονίων Νήσων

Επιχειρούσε στην περιοχή της Δυτικής Ελλάδας και στα Ιόνια Νησιά (εκτός της Ζακύνθου) και υπαγόταν στην διοίκηση της 8^{ης} Μερραρχίας του ΕΛΑΣ με κυριότερη βάση της το Λουτράκι του Αμβρακικού Κόλπου. Ένα άλλο σημείο πιο ασφαλές και σχεδόν άγνωστο στους Γερμανούς και τους συνεργάτες τους ήταν το λιμάνι του Παπασωτήρη στις εκβολές του Αχελώου. Από το σημείο εκείνο αναχωρούσαν οι περισσότερες αποστολές για Κεφαλλονιά, Ζάκυνθο, Ιθάκη, Λευκάδα, με μόνο επικίνδυνο σημείο τον οχυρισμένο από τους Γερμανούς φάρο στο νησάκι Οξιές⁵¹. Τον Μάιο του 1943 συγκροτήθηκε το ΕΛΑΝ Λευκάδας από τον Ντίνο Πάλμο. Το ΕΛΑΝ Ιθάκης είχε είδη σχηματιστεί σε εμβρυακή κατάσταση από το 1942, όταν ο Αναστάσης Γαλάτης με το σκάφος ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ μεταφέρει από Κίονι-Ξηρόμερο συνδέσμους και οπλισμό. Με την ιταλική κατάρρευση, ο ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ θα με-





τονομαστεί σε *ΤΣΑΡΟΥΧΙ* και στην δύναμη θα προστεθούν τα καϊκία *ΝΗΡΙΤΟΣ*, του Πάνου Ραυτόπουλου, και *ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ*, του Ανδρέα Καραντζή⁵². Η αποστολή του στολίσκου ήταν η καταστροφή των γραμμών επικοινωνίας των γερμανικών δυνάμεων και η αρπαγή μεμονωμένων σκαφών εφοδιασμού με δύναμη 100 ανδρών κατά την απελευθέρωση. Η 2^η Μοίρα συνεργάστηκε στενά με το ΕΛΑΝ Πρεβέζης σε όλη την διάρκεια του αγώνα.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

- **Οκτώβριος 1943.** Με το σταμάτημα των συγκρούσεων Ιταλών και Γερμανών στην Κεφαλλονιά οι ΕΑΜικές οργανώσεις δημιούργησαν συνεργεία περισυλλογής του εγκαταλειμμένου πολεμικού υλικού που ήταν διάσπαρτο στο νησί για τον εξοπλισμό του ΕΛΑΣ της Στερεάς Ελλάδας. Οι αποστολές του οπλισμού έφευγαν από το λιμανάκι Κακογκύλο κάτω από την Έρισο στο βόρειο μήγμα του νησιού, προς τις ακτές του Ξηρόμερου.⁵³
- **13 Ιουλίου 1944.** Το Κ/2 ΑΪ-ΔΗΜΗΤΡΗΣ του ΕΛΑΝ με κυβερνήτη τον Σίμο Λουκέρη, μηχανικό τον Θανάση Μπλούμη και οκταμελές πλήρωμα, αιχμαλώτισε κοντά

στο σύμπλεγμα των Εχινήδων στο νησάκι *Μάκρη* γερμανικό βενζινόπλοιο 35 τόνων με 500 νάρκες κατά προσωπικού και αντισηματικές υποδειγμάτων *Schwiebi 42*, *TMi 43 Pilz*, *TMi 35 Stahl*. Οι νάρκες αυτές μοιράστηκαν σε μονάδες του ΕΛΑΣ σε όλη σχεδόν την Ρούμελη και την Πελοπόννησο.⁵⁴

- **19 Ιουλίου 1944.** Το Κ/2 ΑΪ-ΔΗΜΗΤΡΗΣ του ΕΛΑΝ άραξε σε μια ερημική παραλία της Κεφαλλονιάς και παρέλαβε την Διοικητική Επιτροπή του ΕΑΜ των Ιονίων Νήσων που κινδύνευαν να πιαστούν κατά την διάρκεια μεγάλων γερμανικών εκκαθαριστικών επιχειρήσεων. Όταν, όμως, το Κ2 πλησίασε στις ακτές της Δυτικής Στερεάς, στην θέση Λεσίνι, κτυπήθηκε από ενέδρα Γερμανών και ανδρών των Ταγμάτων Ασφαλείας και καταστράφηκε με απώλειες 5 νεκρούς 10 τραυματίες και 13 αγνοούμενους. Οι δύο αιχμάλωτοι, ο Αποστολής Τσαμούρης "Βάκχος" και ο Αντώνης Παπαϊωάννου "Δίας" του αρχηγείου του ΕΛΑΣ Κεφαλλονιάς εκτελέστηκαν στα Καλύβια, στις 31 Ιουλίου 1944, μαζί με άλλους επτά που είχαν συλληφθεί στις εκκαθαρίσεις στα Σάλτινα.

ΕΛΑΝ Πρέβεζας – Αμβρακικό

Με την κατάρρευση του μετώπου το 1941, τα γερμανικά στρατεύματα προελαύνοντας θα κλείσουν τους δρόμους Ιωαννίνων-Άρτας και Άρτας-Πρέβεζας εγκλωβίζοντας χιλιάδες στρατιώτες και αξιωματικούς της 3^{ης} Μεραρχίας στην χερσόνησο Νικόπολης Πρέβεζας. Οι ντόλιοι ψαράδες για πολλές μέρες και νύχτες θα τους εκκενώσουν στις ακτές του Ξηρόμερου και της Αιτωλοοκαρνανίας. Όταν στις αρχές του 1942 αρχίσει να οργανώνεται το ΕΑΜ στην περιοχή, οι περισσότεροι θα προσχωρήσουν σε αυτό αναλαμβάνοντας αρχικά παράνομες μεταφορές και αργότερα με την ίδρυση του 24^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ, θα αναλάβουν πια σύνθετες αποστολές. Μετά τις εκκαθαριστικές επιχειρήσεις των Γερμοϊταλών στην περιοχή, τον Αύγουστο του 1943, θα ακολουθήσει τον Σεπτέμβριο η ιταλική κατάρρευση, όπου τα σκάφη θα αποδοθούν σε έναν αγώνα δρόμου με τον χρόνο και τους Γερμανούς για την γρηγορότερη μεταφορά και απόκρυψη ιταλικού εξοπλισμού και προσωπικού. Οι συμπλοκές όμως που θα ακολουθήσουν τον Οκτώβριο μεταξύ δυ-

Κεφάλαιο 6: Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ



1. Απελευθέρωση 1944. Το θρυλικό “Τσαρούχι”, τρεχαντίνα της 2ης Μοίρας Δυτικής Στερεάς - Ιονίων Νήσων μεταφέροντας σχεδόν 40 ΕΛΑΝίτες και ΕΛΑΣίτες. Τα σκάφη της Μοίρας αυτής επιχειρούσαν σε πολύ δύσκολα νερά, επειδή οι γερμανικές μετακινήσεις στην περιοχή ήταν συνεχείς.

Ο στολίσκος που θα συγκροτηθεί θα ονομαστεί “Αθόρυβος”, επειδή σχεδόν όλα τα σκάφη στερούνταν μηχανής και η κίνησή τους γινόταν με πανιά ή κουπιά.

νάμεων του ΕΛΑΣ και των ΕΟΕΑ του ΕΔΕΣ, θα έχουν ως αποτέλεσμα την προσωρινή διάλυση του 24^{ου} Συντάγματος και τον περιορισμό του σε έναν στενό δίαυλο μεταξύ γερμανικών δυνάμεων και ΕΔΕΣ. Για να λάβει επαφή και υλικά με τα κεντρικά όργανα της Ηπείρου, το Σύνταγμα θα αναθέσει στους ψαράδες την επιχείρηση αυτή την οποία και θα φέρουν σε πέρας. Ο στολίσκος που θα συγκροτηθεί θα ονομαστεί “Αθόρυβος”, επειδή σχεδόν όλα τα σκάφη στερούνταν μηχανής και η κίνησή τους γινόταν με πανιά ή κουπιά. Μετά την Συμφωνία της Πλάκας, στις 2 Φεβρουαρίου 1944, το 24^ο Σύνταγμα θα ανασυγκροτηθεί αλλά και πάλι θα εμπλακεί σε μάχες με τον ΕΔΕΣ στις 27 Ιουνίου του 1944. Ο στολίσκος θα εκκενώσει τα εγκλωβισμένα τμήματα στο Ξηρόμερο στην περιοχή του 2/39 Συντάγματος του ΕΛΑΣ. Στις 28 Ιουνίου 1944 ο στολίσκος θα ονομασθεί ΕΛΑΝ Πρέβεζας και το 24^ο Σύνταγμα του ΕΛΑΣ θα ονομάσει στρατιωτικό υπεύθυνο του στολίσκου τον Σπύρο Περδίκη, γραμματέα του ΕΑΜ Πρέβεζας. Βοηθεί στο έργο του θα ονομαστούν οι Απόστολος Παυλιάνος, καπετάνιος, και ο Σαρδελής Βασίλη (“Τσίλιας”), υπεύθυνος του ΕΑΜ. Αποστολή του στολίσκου, πέραν της μεταφοράς προσωπικού και υλικών, ήταν η επιτήρηση και ο έλεγχος της περιοχής από Λουτράκι έως Κάβο-Γελάδα καθώς και η εγκατάσταση φυλακίων στην Ν. Καμαρινα και στον φάρο Κάβου-Παναγιάς

με σκοπό την επιτήρηση των γερμανικών επιταγμένων πλοιαρίων που επιχειρούσαν από στενό Ακτίου-Πρέβεζας έως και Αμφιλοχία. Μετά την μάχη της Αμφιλοχίας, διοικητής του ΕΛΑΝ θα ονομασθεί ο Αντώνης Τσακαλώτος, με βοηθούς τους Ηλία Ζιώγα και Βύρωνα Μπασαρά. Ο Τσακαλώτος έως την αποχώρηση του ΕΛΑΣ από την Πρέβεζα θα έχει καθήκοντα λιμενάρχη και αργότερα⁵⁵, όταν η έδρα του ΕΛΑΝ μεταφερθεί στην Βόνιτσα, θα συνεχίσει να ασκεί τα ίδια καθήκοντα στην

γραμμή Κάβο – Γελάδα έως Άκτιο και από εκεί έως Άγιο Νικόλαο.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

• **26 Ιουνίου 1944.** Πλοιάρια του ΕΛΑΝ δι-απεραίωσαν νύχτα τμήματα του 24ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ από την περιοχή της Πρέβεζας (από τις θέσεις Καρακονησιά έως Μάζωμα) για να μην παγιδευτούν από γερμανικές δυνάμεις που έκαναν εκκαθάριση της περιοχή και δυνάμεις των ΕΟ-ΕΑ του ΕΔΕΣ, που επεκτείναν τον ζωτικό τους χώρο.

• **10 Αυγούστου 1944.** Το 24^ο Σύνταγμα αποσπά σε βοήθεια του στολίσκου ομάδα 10 ανδρών με οπλοπολυβόλο και ατομικό οπλισμό, με επικεφαλής τον Μήτσο Γεωργίου-Καταραχιά.

• **16 Αυγούστου.** Τμήματα του 24^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ απέκρουσαν γερμανικές προσπάθειες καταστροφής της βάσης του ΕΛΑΝ στο Λουτράκι.

• **20 Αυγούστου 1944.** Μικτή ομάδα :σε 24^ο Συντάγματος και του ΕΛΑΝ Πρέβεζας καταλαμβάνει μετά από συμπλοκή τον γερμανικό ασύρματο που ήταν εγκατεστημένος στην κορυφή Περγαντί του Ξηρόμερου. Για την μεταφορά του στο Γενικό Στρατηγείο του ΕΛΑΣ θα χρειαστούν 40 μουλάρια. Ο ασύρματος αυτός ήταν ένας από τους μεγαλύτερους στα Βαλκάνια και ο μεγαλύτερος στην Ελλάδα.

• **2 Σεπτεμβρίου 1944.** Οι ΕΛΑΝίτες Πάνος Λελοβίτης και Στράτος Τσουμάνης, οπλισμένοι με το αντιαρματικό τυφέκιο

**Υποπολυβόλο
Thompson M1928A1**

Χώρα κατασκευής:	ΗΠΑ
Διαμέτρημα:	11,43 χλστ.
Μήκος όπλου:	0,95 μ.
Μήκος καννης	0,26 μ
Βάρος:	4,8 κιλό
Αρχική ταχύτητα :	280 μ.α.δ
Ταχυβολία:	600 β.α.λ.
Τροφοδοσία:	50 ή 100 φυσίγγια σε τυμπανοειδή γεμιστήρα, 20 ή 30 φυσίγγια σε κάθετο γεμιστήρα



του φυλακίου του Κόβου-Παναγιάς, ενεδρεύουν στο νησάκι Γαϊδουρονήσι και καταστρέφουν ένα 15τονο εξοπλισμένο καΐκι των Γερμανών που περιπολούσε στην γραμμή εκβολές Λούρου-Λασκάρα.⁵⁶

• **10 Σεπτεμβρίου 1944.** Ο 1^{ος} Λόχος του 24^{ου} Συντάγματος με επικεφαλής τον Κώστα Νούτσο μεταφέρεται με πλοιάρια του ΕΛΑΝ στην θέση Άγιος Θωμάς με σκοπό να αποκόψει την γερμανική φρουρά της Βόνιτσας αποτελούμενης από 350 άνδρες⁵⁷, καταστρέφοντας τα γεφύρια του στενού της Μυρτούλας.

• **14 Σεπτεμβρίου 1944.** Σκάφη του ΕΛΑΝ τα ξημερώματα θα μεταφέρουν από την περιοχή του Ακτίου και την Βόνιτσα τον 1^ο και τον 2^ο Λόχο του Συντάγματος στην Πρέβεζα. Παράλληλα και άνδρες των ΕΟΕΑ του ΕΔΕΣ θα αποβιβαστούν στην Παργινόσκαλα και θα μπουν το απόγευμα στην απελευθερωμένη πόλη.

• **19 Σεπτεμβρίου – 3 Οκτωβρίου 1944.** Εμφύλιες συμπλοκές μεταξύ 24^{ου} Συντάγματος και ΕΟΕΑ. Οι άνδρες του ΕΛΑΝ θα αμυνθούν όλο αυτό το διάστημα στο κτήριο της Εθνικής Τράπεζας της Πρέβεζας.

• **2 Οκτωβρίου 1944.** Σκάφη του ΕΛΑΝ θα

μεταφέρουν από το Άκτιο άνδρες του 2/39 Συντάγματος στην Πρέβεζα για ενίσχυση των τμημάτων του 24^{ου} Συντάγματος.

• **20 Δεκεμβρίου 1944.** Το ΕΛΑΝ θα αναλάβει την μεταφορά τμημάτων του 24^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ στην Λευκάδα για να την εκκαθαρίσει από τα τμήματα των ΕΟΕΑ του ΕΔΕΣ που την κατείχαν. Μετά την επιχείρηση τα τμήματα του Συντάγματος θα επιστρέψουν στην Πρέβεζα και το ΕΛΑΝ θα επιστρέψει στα λιμενικά καθήκοντα του.

3η Μοίρα Ευβοϊκού - Σαρωνικού - Κορινθιακού

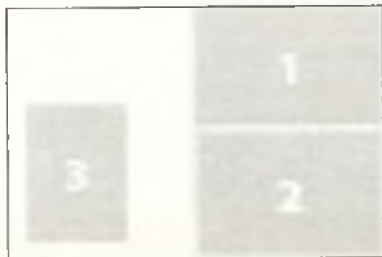
ΕΛΑΝ Ευβοίας

Οι ρίζες του ΕΛΑΝ Ευβοίας βρίσκονται στις αρχές του Απριλίου 1943 όταν καπετάνιος του Αρχηγείου Όθρυος ήταν ο Σωτήρης Μπεγνής από την Σαλαμίνα που, με την βοήθεια ψαράδων από τα παράκτια χωριά της Ρούμελης και της βόρειας Ευβοίας, έκανε πειρατικές επιδρομές σε εμπορικά σκάφη, επιταγμένα στην υπηρεσία των Ιταλών και των Γερμανών. Με την λήξη κάθε επιδρομής οι αντάρτες επέστρεφαν στα βουνά και οι ψαράδες στα

δίχτυα τους. Επικεφαλής της ομάδας των σκαφών ήταν ο Μοίραρχος (ΧΦ) Στόθης Αναστασάκης⁵⁸.

Η πρώτη προσπάθεια για την δημιουργία οργανωμένης ναυτικής δύναμης στην Εύβοια έγινε με την υπ' αριθμ. ΕΠ.468 Διαταγή από 3 Ιουλίου 1944, της ΠΕΕΑ περί ιδρύσεως Ναυτικής Υπηρεσίας. Ο Επισημηναγός ε.α. Ανδρέας Δελής "Καπετάν Θριασίτης" μαζί πέντε ακόμα αντάρτες αναχώρησε από την έδρα της 2^{ας} Μεραρχίας με προορισμό τις Ροβιές Ευβοίας. Εκεί, αντιμετωπίζοντας τις προσπάθειες του καπετάνιου του 7^{ου} Συντάγματος, που επιδίωκε την υπαγωγή του ΕΛΑΝ Ευβοίας στην διοίκηση του Συντάγματος, κατορθώνει να διατηρήσει τον ανεξάρτητο χαρακτήρα του. Έτσι, το ΕΛΑΝ συγκροτεί διοίκηση με Ναυτικό Διοικητή τον Δελή και "Καπετάνιο" τον καπετάνιο του Εμπορικού Ναυτικού "Φώντα"⁵⁹ (ενεργούμενο του 7^{ου} Συντάγματος) με τομέα ευθύνης μόνο τον Βόρειο Ευβοϊκό και διοικητική υπαγωγή απευθείας στην 2^η Μεραρχία του ΕΛΑΣ. Το πρώτο σκάφος ήταν ένα μικρό εξοπλισμένο βενζινόπλοιο 4½ τόννων με το όνομα ΜΙΑΟΥΛΗΣ και η πρώ-

Κεφάλαιο 6: Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ



1. Κόρινθος 1944. Ο Κώστας Γεωργιάδης “καπετάν Ζαχαρίας” του ΕΛΑΝ Κορινθιακού (δεύτερη σειρά από κάτω στο κέντρο) με τον Υποδιοικητή Κώστα Βάγια “Αστράφτη” (δεξιά του) τον Ιωάννη Παπαγεωργόπουλο “Τρομάρα” (ακριβώς από πάνω του) και κυβερνήτες της Μοίρας του. Ο πρώτος από αριστερά στην πρώτη σειρά από πάνω, φέρει ένα σπέραμμα που απεικονίζει δύο τουφέκια αντικριστά και ανάμεσα τους μία στυλιζαρισμένη νεκροκεφαλή που από επάνω της είναι κεντημένα τα γράμματα ΕΛΑΝ.
2. Θεσσαλονίκη Οκτώβριος 1944. Απελευθέρωση . ΕΛΑΝίτης σκοπός στην είσοδο της κατοικίας του Σουηδού αντιπροσώπου του ΔΕΣ Jean Lieberg. Φωτ. Αρχείο Jean Lieberg
3. Αντίκυρα, τέλη 1943. Ο Ιωάννης Παπαγεωργόπουλος “Τρομάρας” , κυβερνήτης στο Κ/1 του ΕΛΑΝ Κορινθιακού. Προσέξτε το πλήκιο τύπου Heermann Mayer της Γερμανικής Αεροπορίας από το οποίο έχει αφαιρεθεί ο αετός και έχει αντικατασταθεί με το σήμα του ΕΛΑΣ. Τέτοια καπέλα φορούσαν συνήθως οι άνδρες της 117 Jäger Division, που την περίοδο εκείνη είχε έδρα την Κόρινθο και είχαν εμπλακεί σε εκτεταμένες αντιανταρτικές επιχειρήσεις και στην ξηρά και στην θάλασσα.

Στην Λίμνη Ευβοίας διέθετε μηχανουργείο και ομάδα ανέλκυσης ναυαγίων με δύναμη 220 ανδρών



τη βάση δημιουργείται στον Όρμο των Γιάλτρων, με τρία επιταγμένα σκάφη και ελάχιστο ατομικό οπλισμό, παρά τις συνεχείς αιτήσεις για παροχή οπλισμού από το 7^ο Σύνταγμα. Με πρωτοβουλία του ανθυπολοχαγού (ΜΧ) Σωτήρη Τσιτσιπή “Λοκρός” του Συγκροτήματος Στερεάς του ΕΛΑΣ, ο επισμηναγός Δελής εφοδιάζεται με ένα ιταλικό πολυβόλο Breda M37 και δύο ολλοπαλυβόλα Breda M30 με τα ανάλογα πυρομαχικά. Την διοίκηση της επάκτιας άμυνας ανέλαβε ο Λευτέρης Αστυοκόπουλος “Ευβοϊκός” με βάση τον Νέο Πύργο. Αποστολή του ήταν ο ανεφοδιασμός, η υποστήριξη και η παροχή πληροφοριών στα μαχόμενα τμήματα του ΕΛΑΣ των περιοχών αυτών. Στην Λίμνη Ευβοίας διέθετε μηχανουργείο και ομάδα ανέλκυσης ναυαγίων με δύναμη 220 ανδρών ενώ λίγο πριν την απελευθέρωση δημιουργήθηκαν βάσεις στην Ατάλαντο, στην παραλία του Μαντουδιού και αργότερα στην Κύμη, την Μυτιλήνη και την Άνδρα. Την περίοδο της απελευθέρωσης την διοίκηση θα αναλάβει ο πλωτόρχης (ΠΝ) Σοφινάνος Ιωάννης.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

- **10 Απριλίου 1943.** Συμπλοκή στο λιμάνι της Σουβάλας όπου επίτακτο καΐκι με πλήρωμα 5 Ιταλούς στρατιώτες και έναν Γερμανό υπαξιωματικό πέφτει σε ενέδρα με αποτέλεσμα τον θάνατο των 5 και την αιχμαλωσία ενός Ιταλού.
- **Απρίλιος 1943.** Στις νότιες ακτές της Εύβοιας περιπολούσε το επίτακτο εξοπλισμένο σκάφος ΚΑΤΙΝΑ, με βάση το Μαρμάρι και αποστολή την απαγόρευση δράσης των πειρατικών καϊκιών καθώς και την καταδίωξη και σύλληψη όσων προσπαθούσαν να διαφύγουν στην Μέση Ανατολή ή Μικρά Ασία μέσω Σκιάθου. Με



Κεφάλαιο 6: Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ



1. Στον όρμο Κουλούρι του Πηλίου το τρεχαντήρι "Κατινάκι" που χρησιμοποιούνταν από το κλιμάκιο διαφυγών της Μ04.
2. Σαλαμίνα 1941. Εξοπλισμένο γερμανικό ρυμουλκό. Πολλά τέτοια σκάφη περιπολούσαν στην ακτογραμμή υποστηρίζοντας εκκαθαριστικές επιχειρήσεις και συλλαμβάνοντας σκάφη χωρίς άδεια ναυσιπλοΐας. Φωτ. UFA

Υδροπλάνα έκαναν και αυτά περιπολίες από αέρος για τον εντοπισμό και την σύλληψη αρχικά φυγάδων από Ρούμελη προς Πελοπόννησο και αργότερα μαυραγοριτών.

εντολή του Αρχηγείου, ο Λεωνίδας Γκότσης και ο αντάρτης Στάθης εξουδετερώνουν αιφνιδιαστικά το γερμανικό πλήρωμά του στο λιμάνι του Μαρμαρίου και το οδηγούν στον όρμο των Τσακαίων, μέσω Κάβο-Ντόρο όπου και το εντάσσουν στην αντάρτικη δύναμη.

• **11 Απριλίου 1943.** Έως την ημέρα εκείνη έχουν συλληφθεί 36 επίτακτα καΐκια και έχουν καταστραφεί 2⁶⁰. Τα ελληνικά πληρώματα στέλνονται στις ιδιαίτερες πατρίδες τους με την σχετική αποζημίωση.

• **9 - 11 Ιουλίου 1943.** Συνεχείς περιπολίες καταδιώξεων που προσπαθούν να εξακριβώσουν τις κινήσεις των ανταρτών στην περιοχή κόλπου Βαθύκοιλου Στυλίδας.

• **7 Δεκεμβρίου 1943.** Δημιουργείται δί-αυλος επικοινωνίας 7^ο Συντάγματος ΕΛΑΣ και της βρετανικής αποστολής στην Σμύρνη. Από τους Βρετανούς ζητείται να μεταβούν δύο αντιπρόσωποι των ανταρτών εκεί για συνομιλίες.

• **6 Ιανουαρίου 1944.** Η Αμερικανική Αποστολή στην Σμύρνη αποκτά επαφή με την Νομαρχιακή Επιτροπή του ΕΑΜ Εύβοιας. Ο Ελληνοαμερικανός ασυρματιστής του Αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού, Μανούσος Φασουλάκης, θα είναι ο σύνδεσμος με το 7^ο Σύνταγμα ⁶¹

• **27 Φεβρουαρίου 1944.** Αφιξη αμερικανικής αποστολής στα Ψαχνά Εύβοιας ⁶².

• **Απρίλιος 1944.** Μικτή ομάδα ΕΛΑΣιτών και ΕΛΑΝιτών ανατινάζουν στο λιμάνι της Κύμης το γερμανικό καταδιωκτικό που λόγω της ταχύτητάς του δεν μπορούσαν να χτυπήσουν στην ανοι-

χτή θάλασσα ⁶³.

• **7 Σεπτεμβρίου 1944.** Καταδιωκτικό του ΕΛΑΝ στις βόρειες ακτές της Εύβοιας κυριεύσει εξοπλισμένο γερμανικό βενζινόπλοιο 150 τόννων φορτωμένο με σιτάρι.

• **18 Σεπτεμβρίου 1944.** Σκάφη του ΕΛΑΝ καταλαμβάνουν με αιφνιδιασμό γερμανικό τσιμεντόπλοιο 120 τόννων φορτωμένου με άλευρα, όσπρια και φαρμακευτικό υλικό τα οποία και προωθούν στην ΕΤΑ. Η φρουρά του σκάφους αποτελούμενη από 5 Γερμανούς και 7 άνδρες των Ταγμάτων Ασφαλείας εξουδετερώνεται.

ΕΛΑΝ Κορινθιακού

Αμέσως μετά την συνθηκολόγηση, οι ιταλικές δυνάμεις κατοχής για τον καλύτερο έλεγχο του Κορινθιακού διέθε-

σαν παράκτια φυλάκια και περιπολικά πλοία από το Ρίο έως τον Ισθμό ⁶⁴ μαζί με εξοπλισμένα βαγόνια τρένων. Υδροπλάνα έκαναν και αυτά περιπολίες από αέρος για τον εντοπισμό και την σύλληψη αρχικά φυγάδων από Ρούμελη προς Πελοπόννησο και αργότερα μαυραγοριτών. Με την ιταλική κατάρρευση το εμπόδιο αυτό ξεπεράστηκε και άρχισαν δρομολόγια προσωπικού και οπλισμού.

Το ΕΛΑΝ δημιουργήθηκε τον Μάρτιο του 1944 από τον Κώστα Γεωργιάδη "καπετάν-Ζαχαριάς" της V Ταξιαρχίας του ΕΛΑΣ με εντολή του Άρη Βελουχιώτη, μετά από επιδρομή στο λιμάνι του Γαλαξιδίου όπου αιχμαλώτισε ένα επίτακτο από τους Γερμανούς πετρελαιοκίνητο Καλυμνιώτικο τρεχαντήρι των 80 τόννων, φορτωμένο με οβίδες πυροβολικού των 105 χλστ. και 35

τόννους τρόφιμα. Οι συνοδοί του σκάφους αιχμαλωτίστηκαν και με συνοδεία στάλθηκαν στο Λιδορίκι, όπου και η έδρα της Ταξιαρχίας, ενώ το σκάφος π/κ ΙΕΡΟΘΕΟΣ οδηγήθηκε στα Αντίκυρα στο λιμανάκι της Αγίας Σωτήρας, όπου και ξεφορτώθηκε από την οργάνωση.

Κατόπιν, για να μην βρεθεί το σκάφος στην περιοχή, πράγμα που θα επέφερε τα γερμανικά αντίποινα, αποφασίστηκε να το βυθίσουν χωρίς όμως να το καταστρέψουν. Έτσι, αφού όλος ο εξαρτισμός αφαιρέθηκε και φυλάχτηκε στις αποθήκες της Αντίκυρας, ώστε μετά την απελευθέρωση το σκάφος να επιστρέψει στους νόμιμους δικαιούχους του, οδηγήθηκε στα ανοιχτά



Τυφέκιο Lee Enfield N° 1 Mk III

Χώρα κατασκευής:	Μ. Βρετανία
Διαμέτρημα:	7,7 χλστ.
Μήκος όπλου:	1,12 μ.
Μήκος κάννης:	0,64 μ.
Βάρος:	3,93 κιλά
Αρχική ταχύτητα:	617 μ.α.δ
Τροφοδοσία:	10 φυσίγγια



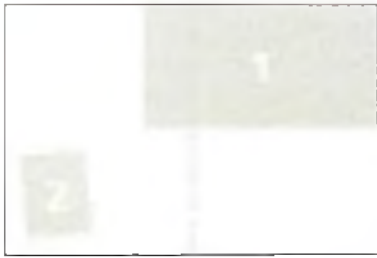
όπου και βυθίστηκε από ειδικά συνεργείο. Η βύθιση αυτή έγινε αφού ασφαλίστηκαν τα ρουμπινέτα της μηχανής, ανοίγοντας μία τρύπα λίγο πιο κάτω από την ίσαλο γραμμή, έτσι ώστε το τρεχαντήρι να κατέβει αργά κάτω χωρίς κλυδωνισμούς και να είναι εύκολη η ανέλκυσή του. Αυτή ήταν η έναρξη της δράσης του ναυτικού τμήματος στην περιοχή του Κορινθιακού. Το πρώτο σκάφος ήταν μια πετρελαιοκίνητη άκατος του θωρηκτού Αβέρωφ, που ήταν στην γερμανική κατοχή και εκτελούσε περιπολίες και εποπτεία των ψαράδων στην περιοχή Αη-Γιάννη, Γερμενό, Σαράντι, Καλά Νησιά. Κάποια στιγμή μετά από ενέδρα στο Σαράντι το σκάφος έπεσε στα χέρια των ανταρτών με τον οπλισμό του και ονομάστηκε Κ1/ ΑΒΕΡΩΦ⁶⁵. Το δεύτερο σκάφος ήταν ένα άλλο πετρελαιοκίνητο του Νώντα Τσιόμη από το Ξυλάκαστρο που ονομάστηκε Κ2. Αυτά τα δύο σκάφη έγιναν έως την απελευθέρωση 27. Βασικός παράγοντας για την δημιουργία φυλακίων και βάσεων ανεφοδιασμού ήταν η μορφολογία της ακτογραμμής όπως και το μήκος της ελεγχόμενης από τον ΕΛΑΣ ζώνης. Έτσι, οι αραιοκατοικημένες βραχώδεις και με πολλά αθέατα λιμανάκια Ρουμελιώτικες ακτές του Κορινθιακού ήταν και η αι-



τία της ανάπτυξης του ΕΛΑΝ Κορινθιακού, σε σχέση με τις πεδινές προσπελάσιμες και πυκνοκατοικημένες ακτές της Αιγιαλείας, εκτός από τα δυτικά παράλιά της, που τα αραξοβόλια ήταν περισσότερα και η απόσταση από την Ρούμελη μικρότερη. Έτσι,

ο ΕΛΑΝ δημιούργησε βάσεις ανεφοδιασμού και ναυτικά φυλάκια στην Άκολη⁶⁶, Λόγγο και Μαγούλα, ενώ στις Ρουμελιώτικες ακτές στον Μαραθιά, την Ερατεινή, το Γαλαξίδι, τα Αντίκυρα, τον Άγιο Ιωάννη, το Αλεποχώρι, το Σχίνο και το Ηραίο. Έως την

[56-57] ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ | ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΑΧΕΣ
Κεφάλαιο 6: Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ



1. 8 Οκτωβρίου 1944. Παλιόκαστρο Τσαγκαράδας. Βαρκαλάς της 4ης Μοίρας δίπλα στο ημιβυθισμένο γερμανικό σκάφος. Διακρίνεται πίσω από το δεύτερο φουγάρο ο πυργίσκος με το αντιαεροπορικό πυραβόλο και τρεις ΕΛΛΗΝίτες που δουλεύουν για την αφαίρσή του. Πιθανώς πρόκειται για το TA37 το οποίο βυθίστηκε από τα βρετανικά Terpsagant και Tuscan. Μετά την ιταλική συνθηκολόγηση το ιταλικό αντιτορπιλικό Gladia, κλάση Palestro καταλήφθηκε από τους Γερμανούς και μετά από μερικές μετατροπές ονομάστηκε TA37 και εντάχθηκε στην 9. Torpedoboatsflotille.
2. Ο Πλωτάρχης (ΠΝ) Σόλων Γρηγοριάδης διοικητής του Ανεξάρτητου Σταλίσκου Μαλιακού από 27 Αυγούστου 1944.

Ο Γερμανός Λιμενάρχης του Βόλου ήταν άνθρωπος του ΕΑΜ.

απελευθέρωση, το ΕΛΑΝ Κορινθιακού είχε δύναμη 30 σκαφών και 600 άνδρες.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

- **22 Απριλίου 1944.** Σκάφη του ΕΛΑΝ θα περαιώσουν τον Άρη Βελουχιώτη και την ομάδα του από την Ρούμελη στις ακτές της Πελοποννήσου. Συγκεκριμένα θα επιβιβαστούν νύχτα στα σκάφη από την παραλία του χωριού Μαραθιάς και θα αποβιβαστούν στην ακτή Λαμπίρι, 100 περίπου μέτρα μακριά από γερμανικό φυλάκιο που δεν θα τους αντιληφθεί.
- **27 Απριλίου 1944.** Τμήματα του ΕΛΑΣ έβαλαν με πολυβόλα και όλμους κατά γερμανικού εξοπλισμένου σκάφους που έπλεε προς την Πάτρα υποχρεώνοντας το

να προσεράξει στις ακτές του Μοναστηρακίου Δωρίδας. Μετά από συμπλοκή μίας ώρας έφτασαν 5 γερμανικές τορπιλάκτορι και ένα ρυμουλκό και το ρυμούλκησαν στην Πάτρα.

- **27 - 29 Μαΐου 1944.** Στον Κορινθιακό κόλπο στον όρμο του Άι-Σαράντη εξοπλισμένα βενζινόπλοια του ΕΛΑΝ ήρθαν σε σύγκρουση με 2 γερμανικά περιπολικά. Είκοσι Γερμανοί σκοτώθηκαν και δεκαπέντε τραυματίστηκαν. Αποτέλεσμα αυτού ήταν γερμανικά υδροπλάνα να πολυβολήσουν και να βομβαρδίσουν τα ΕΛΛΗΝίτικα σκάφη στα Αντίκυρα και να βυθίσουν το μεγαλύτερο μέρος τους.

- **19 Σεπτεμβρίου 1944.** Ενν οι Γερμανοί έχουν φύγει από το Αίγιο, σκάφος του ΕΛΑΝ αποβιβάζει Γερμανούς αιχμαλώτους στο λιμάνι, που τους συνέλαβε στην προσπάθειά τους να ξεφύγουν προς Αθήνα.

4η Μοίρα Πηλίου - Παγασητικού

Με τη κατάρρευση του μετώπου το 1941, διακόσιοι περίπου Άγγλοι, Νεοζηλανδοί και Αυστραλοί της περιοχής του Πλαταμώνα, μεταφέρθηκαν με καΐκια στις ακτές του Πηλίου με τελικό προορισμό την Μέση Ανατολή. Το έργο αυτό το ανέλαβαν οι βαρκάρηδες της περιοχής, κατόπιν παρότρυνσης του ακόμα μαθητή Στάθη



Αλεξίου, με πρώτο σταθμό τις Σποράδες την Εύβοια και άλλα νησιά. Τα καύσιμα και την κάλυψη της επιχείρησης τα παρείχε ο Λιμενάρχης του Βόλου, Γεώργιος Δρακόπουλος. Η μεταφορά γινόταν αφιλοκερδώς με μόνη αμοιβή αναμνηστικά ή στρατιωτικό υλικό όπως κιάλια ή καμιά φορά και μικρά όπλα που τους χάριζαν οι σύμμαχοι. Με τα υλικά αυτά και μερικά άλλα κρυμμένα όπλα στις αρχές του 1943 χτυπήθηκε από αντάρτες του ΕΛΑΣ το ιταλικό φυλάκιο στην Τσαγκαράδα. Μετά την επιτυχία αυτή συγκροτήθηκε μια μικρή ομάδα που λόγω των σχέσεών της με τις βρετανικές βάσεις στα Μικρασιατικά παράλια άρχισε δρομολόγηση μεταφοράς τροφίμων και υλικών για την ενίσχυση των δυνάμεων του ΕΛΑΣ της περιοχής. Η μικρή αυτή δύναμη από 5-6 καΐκια, από ντόπιους καρβακόρηδες, διοικούνταν αρχικά από τον πρώην Λιμενάρχη Βόλου Πλωτάρχη Σταύρο Κουτούπη και τα πληρώματά τους πληρώνονταν από τους Βρετανούς με 1 χρυσή λίρα το κάθε ταξίδι, πράγμα το οποίο σταμάτησε, όταν με απόφαση του 54^{ου} Συντάγματος ΕΛΑΣ συγκροτήθηκε το ΕΛΑΝ Παγασητικού με υπαγωγή στο 54^ο Σύνταγμα του ΕΛΑΣ⁶⁷. Τότε, ο τέως αξιωματικός του Λιμενικού, Σόλωνας Καταφυγιώτης, ανέλαβε την διοίκηση της



4^η Μοίρας ως στρατιωτικός υπεύθυνος με καπετάνιο τον Δημήτρη Ζούνη έχοντας σαν βάση τον Άι Γιάννη Πηλίου και επισταθμίες στους ορμίσκους Νταμούχαρη, Παπά Νερό, Μηλίνα, οι οποίοι βρίσκονταν κοντά σε μονάδες του Συντάγματος, και βάση ανεγκύσεων στον Αγιάκαμπο. Η βάση αρχικά διέθετε 6 καΐκια των 10-20 τόννων. Στον όρμο του Βένετου, όπου ήταν και η βρετανική αποστολή φυγαδεύσεως αιχμαλώτων ΜΟ4, τον Μάρτιο του 1944 συγκροτήθηκε η Μοίρα Πυροβολικού⁶⁸ του 54^{ου} Συντάγματος με αποστολή την προστασία της ενδοχώρας από θαλάσσης. Στην Σκιάθο, μετά την ιταλική συνθηκολόγηση, οργανώθηκε μία διλοχία 150-200 ανδρών που μετά την ορκομωσία και τον αγιασμό μαζί με την ιταλική φρουρά, περαιώθηκε με μικρά καΐκια στο Πήλιο και από εκεί στο 54^ο Σύνταγμα. Οι εξ επαγγέλματος ναυτικοί οργανώθηκαν στο τοπικό ΕΛΑΝ⁶⁹ με υπεύθυνο τον φοιτητή της Νομικής Βασίλη Χατζάκο με το καΐκι ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ. Το 1943 ο Γιάννης Αθανασίου θα οργανώσει ΕΛΑΝ και στην Αλόνησσο με βάση το Λεχούνη της νησίδας της Κυρα-Παναγιάς και υπεύθυνο τον Κωνσταντίνο Χρήστου.

Η πρώτη αποστολή της Μοίρας στο πλαίσιο της επιχειρήσης "Κιβωτός"⁷⁰

ήταν η μεταφορά υλικών (τροφήμα, ιματισμός, άρβυλα και ελάχιστα πυρομαχικά και όπλα) από αγγλικές και αργότερα αμερικάνικες βάσεις που λειτουργούσαν σε ένα ομηλώδες καθρατώς στα Μικρασιατικά παράλια. Από αυτές, η κυριότερη ήταν η βάση της Αγριλιάς-Αλάτσιατα επί νηιο του Τσεσμέ. Η βάση αυτή⁷¹ διοικούταν από τριμελή επιτροπή που την αποτελούσαν ο Άγγλος ταγματάρχης Graham Amphur, ο γραμματέας του Ν. Οδυσσεύς, και ο φροντιστής Ι. Παπαστεφάνου. Υπήρχε άλλη μία βάση στην Αμμόχωστο της Κύπρου και μία μικρότερης σημασίας αμερικανική⁷² στην Σμύρνη μαζί με μία ακόμα βρετανική⁷³ με διοικητή τον συνταγματάρχη Πέτον.

Τον Φεβρουάριο του 1944 η ΣΣΑ σε συνεργασία με το ΓΣ/ΕΛΑΣ με την ΕΠΕ.109 Διαταγή άρχισε να εφοδιάζει επίσημα πλέον με ρουχιισμό υλικά και μερικές φορές με πυρομαχικά τον ΕΛΑΣ. Έως το τέλος του πολέμου με μία δύναμη 57 καϊκιών εκτοπίσματος 250 τόννων και 300 άνδρες μπόρεσε να εκτελέσει 40 αποστολές (μεταφέρθηκαν τμηματικά 800 τόννοι εφοδίων) από τις βάσεις ανεφοδιασμού των Άγγλων στα παράλια της Μικράς Ασίας και της Κύπρου, στις ακτές του Πηλίου χωρίς καμία απώλεια οφειλόμενη σε

εχθρική δραστηριότητα αλλά με την απώλεια δύο σκαφών αφειλόμενη σε φίλια πυρά. Το ένα πολυβολήθηκε από βρετανικό αεροπλάνο και το δεύτερο τερπιλίστηκε από βρετανικό υποβρύχιο. Ενδιαφέρον είναι ότι ο Γερμανός λιμενάρχης του Βόλου ήταν άνθρωπος του ΕΑΜ και πράκτορας των Άγγλων. Κάτι ακόμα χαρακτηριστικό είναι ότι προς το τέλος του καλοκαιριού του 1944, βρετανικό σκάφος με πλήρωμα από άνδρες της 4^{ης} Μοίρας του ΕΛΑΝ με κυβερνήτη τον Βαγγέλη Γιαννόπουλο ("Παπλωματά"), μετέφερε 3 τόνους οπλισμού από την Σμύρνη στο Κάβο Ντόρο. Αποδέκτες ήταν, τα Τάγματα Ασφαλείας⁷⁴.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

- **15 Μαρτίου 1943.** Σκάφη του ΕΛΑΝ με βάση στην Κυρα-Παναγιά αιχμαλωτίζουν 4 επίτακτα με εφόδια τα οποία και προωθούν στο 54^ο Σύνταγμα.
- **20 Σεπτεμβρίου 1943.** Σκάφη του ΕΛΑΝ μετέφεραν από την Σκιάθο στις ακτές του Πηλίου, την ιταλική φρουρά μαζί με τον οπλισμό της.
- **20 Μαρτίου 1944.** Συμπλοκή σκαφών του ΕΛΑΝ Αλονήσου και Ημιολίας⁷⁵ με γερμανική "καταδίωξη" κοντά στην νησίδα Ψαθούρα, με αποτέλεσμα η "καταδίωξη" να αποχωρήσει με κατεύθυνση το Πόρτο-

Κεφάλαιο 6: Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ



1. Ανεξάρτητη Ναυτική Μοίρα Μαλιακού. Διακρίνονται το π/κ τρεχαντήρι ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ και από πίσω ένα πέραμο με ιστιοφορία μπρατσέρας. Φωτ. Αρχείο 36ου Συντάγματος ΕΛΑΣ
2. ΕΛΑΝ Αργοσαρωνικού. Ο Παναγιώτης Καραμπίνης-Τζαβέλας, από το Φοινίκι Θεσπρωτίας που υπήρξε ο καπετάνιος του και ψυχή της Μοίρας.

Ο επάκτιος Ουλαμός Πυροβολικού του 54ου Συντάγματος, ταγμένος στον Αγιόκαμπο, προσβάλει με ταχύ και εύστοχο πυρ, γερμανικό εξοπλισμένο π/κ 350 τόνων.

Κουφός της Κασσάνδρας.

- **7 Μαΐου 1944.** Οι Γερμανοί μετακινούν βίαια τους κατοίκους των Αντικυθήρων στην Κρήτη, επειδή δεν μπορούν να σταματήσουν την υποστήριξη τους στον ΕΛΑΝ και στα σκάφη των Ιερολοχιτών.
- **19 Ιουνίου 1944.** Απόβαση του ΕΛΑΝ στη Σκύρο και αφοπλισμός της εκεί δύναμης Χωροφυλακής.
- **10 Ιουλίου 1944.** Ένα επίτακτο από τους Γερμανούς ιταλικό αντιτορπιλικό με την υποστήριξη δύο τορπιλακάτων και δύο υδροπλάνων επιχειρήσε να αποβιβάσει άγημα στην παραλία Βένετου-Κεραμιδιού στο Πήλιο. Επάκτιος ουλαμός⁷⁶ πυροβολικού του 54ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ απέτρεψε την ενέργεια.
- **22 Ιουλίου 1944.** Επάκτιος ουλαμός πυροβολικού του 54ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ κατάσχεσε τον πυργίσκο αντιτορπιλικού που προσπαθούσε να καταδιώξει εξοπλισμένα σκάφη του ΕΛΑΝ στην θέση Κεραμίδι.
- **29 Ιουλίου 1944.** Αντιαεροπορικό πυροβόλο του 54ου Συντάγματος κατέρριψε γερμανικό υδροπλάνο που βομβάρδιζε και πολυβόλουσε τέσσερα σκάφη του ΕΛΑΝ στον όρμο του Βενετού.
- **15 Αυγούστου 1944.** Σκάφη του ΕΛΑΝ καταβυθίζουν πλοiάριο με 20 ΕΑΣΑΔίτες και έναν Γερμανό που επέστρεφαν στον βόλο μετά την εκτέλεση 9 Αλωνησιωτών, με την κατηγορία ότι ήταν μέλη του ΕΑΜ, παρουσία όλου του χωριού. Χαρακτηριστικό είναι ότι για να μην φύγει ο κό-

σμος από την εκκλησία οι ΕΑΣΑΔίτες και ο Γερμανός εμφανίστηκαν ντυμένοι σαν αντάρτες.

- **7 Οκτωβρίου 1944.** Γερμανικό πολεμικό σκάφος⁷⁷ που έπλεε νύχτα στο Αιγαίο ανοιχτά από τις ακτές του Πηλίου και νοτιότερα από την Τσαγκαράδα, κτυπήθηκε από βρετανικά πλοiα. Ο κυβερνήτης του γερμανικού σκάφους για να μην βουλιάξει προσπάθησε να το ρίξει στην αμμουδιά της Φακίστρας αλλά από λάθος χειρισμό το έριξε στα βράχια του Παλιόκαστρου. Το σκάφος καταστράφηκε και οι 110 Γερμανοί που ήταν μέσα κατάφεραν να βγουν σε μια αμμουδιά υπό την κάλυψη των επανδρωμένων πυργίσκων του

πλοίου. Δύο ομάδες του ΕΛΑΝ από την βάση του Άι-Γιάννη με επικεφαλής τον Στάθη Αλεξίου μετά από σύντομη μάχη τους αιχμαλωτίζουν. Το ναυάγιο θα απογυμνωθεί από κάθε τι χρήσιμο και ενώ οι τραυματίες και οι αιχμάλωτοι θα σταλούν στην έδρα του 54ου Συντάγματος οι Γερμανοί, ναύτες με ειδικότητες χρήσιμες για την συντήρηση και επισκευή των λαφύρων θα παραμείνουν στην βάση.

- **14 Οκτωβρίου 1944.** Ο επάκτιος Ουλαμός Πυροβολικού του 54ου Συντάγματος, ταγμένος στον Αγιόκαμπο, προσβάλει με ταχύ και εύστοχο πυρ, γερμανικό εξοπλισμένο π/κ 350 τόνων. Επειδή χτυπήθηκε η γέφυρα του πλοίου, καταστραφηκε ο ασύρματος και τραυματίστηκε το πλήρωμά του. Καίκια της 4ης Μοίρας συνέλαβαν αιχμαλώτους το πλήρωμα, 20 αξιωματικούς και ναύτες και ρυμούλκησαν στην ακτή το σκάφος, όπου και το λαφυραγώγησαν. Ανάμεσα στα άλλα, πήραν δύο πυροβόλα των 20 χλστ. και δύο πολυβόλα. Άφθονα πυρομαχικά, ιματισμός αρβύλες και υγειονομικό υλικό προωθήθηκαν στο Σύνταγμα.

- **20 Οκτωβρίου 1944.** Η Μοίρα μεταφέρεται στον ελεύθερο βόλο και αρχίζει το έργο της ανασυγκρότησης του από τους συμμάχους βομβαρδισμένου λιμανιού. Παράλληλα, μικτά συνεργεία του ΕΛΑΝ και του Μηχανικού του 54ου Συντάγματος αίρουν τις ναρκοθετήσεις του λιμανιού, που δεν πρόλαβαν να πυροδοτήσουν υποχωρώντας οι Γερμανοί.⁷⁸

Πυροβόλο Oerlicon FF

Χώρα κατασκευής:	Ελβετία-Γερμανία
Διαμέτρηση:	20 χλστ.
Μήκος όπλου:	2,21 μ.
Μήκος κάννης:	1,20 μ.
Βάρος όπλου:	66,5 κιλά
Λειτουργία:	δι' αερίων
Αρχική ταχύτητα:	AP 810 μ.α.δ, HE 850 μ.α.δ
Ταχυβολία:	420-480 β.α.λ
Τροφαιοδοσία:	κάθετος ή οριζόντιος γεμιστήρας των 15 φυσιγγίων ή τυμπανοσίδηρος των 60 φυσιγγίων



• **26 Δεκεμβρίου 1944.** Σκάφη της Μοίρας βοηθούν στην μεταφορά 700 Ιταλών αιχμαλώτων της Μεραρχίας Ripergallo του 54^{ου} Συντάγματος στα βρετανικά σκάφη που είχαν καταπλεύσει στο λιμάνι του Βόλου.

Ανεξάρτητος Στολίσκος Μαλιακού

Το Ανεξάρτητο Απόσπασμα Ανατολικής Φθιώτιδας, που υπαγόταν διοικητικά στην XIII Μεραρχία του ΕΛΑΣ, είχε στον χώρο ευθύνης και δράσης του την θαλάσσια περιοχή από Στυλίδα έως τον Πτελεό. Με μία δύναμη αρχικά 4-5 σκαφών ανέλαβε την επιτήρηση του Μαλιακού Κόλπου, έως και την είσοδο του Παγασητικού. Με διοικητή τον πλωτάρχη (ΠΝ) Σόλωνα Γρηγοριάδη⁷⁹ και καπετάνιο τον Σωτήρη Μπεγνή, ο Στολίσκος, ενισχυμένος και από μία ομάδα Ιταλών αυτόμολων, έφτασε στην απελευθέρωση να έχει δύναμη 200 ανδρών. Παράλληλα, η διοίκηση του 54^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ, θα ενισχύσει τον Στολίσκο με 20 αντάρτες οι οποίοι επιχειρούσαν μαζί με τα πληρώματα. Τους δύο μήνες που θα διαρκέσει η συνεργασία θα καταληφθούν δύο γερμανικά περιπολικά και ένα επίτακτο εμπορικό με 12 Γερμανούς αιχμαλώτους και 4 νεκρούς.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

• **10 Σεπτεμβρίου 1943.** Τμήματα του ΑΑΑΦ με βενζινόπλοια του ΕΛΑΝ αποβιβάστηκαν στην Εύβοια και αφόπλισαν την ιταλική φρουρά της

Αιδηψού. Όλο το ιταλικό τάγμα με επικεφαλής τον συνταγματάρχη που είχε έδρα την Εύβοια μεταφέρθηκε στην Λοκρίδα με μεγάλη ποσότητα οπλισμού, πυρομαχικών και νοσηλευτικού υλικού.

• **7 Ιουλίου 1944.** Ο Σωτήρης Μπεγνής αναλαμβάνει τον σχηματισμό και την διοίκηση Μικτού Απόσπασματος⁸⁰ για επιδρομικές επιχειρήσεις στον Ευ-

βοϊκό Κόλπο.

• **16 Ιουνίου 1944.** Ένα από τα βενζινόπλοια του ΕΛΑΝ στο Μαλιακό Κόλπο συνέλαβε γερμανικό επίτακτο πλοίο ανάμεσα στην ανατολική Φθιώτιδα και την Εύβοια στα στενά Πελασγίας.

• **26 Ιουνίου 1944.** Σκάφη του ΕΛΑΝ στο Μαλιακό αιχμαλώτισαν το επίτακτο π/κ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ που μετέφερε τρόφιμα για τις γερμανικές φρουρές των νησιών.⁸¹

• **13 Ιουλίου 1944.** Ναυμαχία του ΕΛΑΝ στο Μαλιακό κόλπο με δύο γερμανικά καταδιωκτικά. Νίκη του ΕΛΑΝ με 4 Γερμανούς νεκρούς και 8 τραυματίες.

• **16 Ιουνίου 1944.** Ένα από τα βενζινόπλοια του ΕΛΑΝ επιτέθηκε και συνέλαβε στα στενά των Ωρεών επίτακτο σκάφος με 7 Γερμανούς και 3 άνδρες των Ταγμάτων Ασφαλείας. Πάρθηκαν λάφυρα ένα πολυβόλο και ατομικός οπλισμός των αιχμαλώτων.

• **24 Ιουνίου 1944.** Το γερμανικό τσιμεντόπλοιο PIONEER II βυθίζεται στους Ωρεούς ύστερα από παγίδευσή του από σκάφος του ΕΛΑΝ.

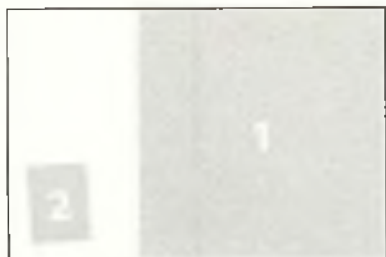
• **8 Ιουλίου 1944.** Ένα από τα βενζινόπλοια του ΕΛΑΝ συνέλαβε το 90 τόννων γερμανικό επίτακτο π/κ ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ φορτωμένο με 45.000 σκάδες κρασί.

• **20 Ιουλίου 1944.** Ένα βαριά εξοπλισμένο βενζινόπλοιο του ΕΛΑΝ σε σύγκρουση με δύο γερμανικά καταδιωκτικά, αφού εξανάγκασε το ένα σε φυγή, εμβόλισε το δεύτερο και κατά την διάρκεια αγώνα σώματος προς σώμα με το πλήρωμά του (με χειρο-



[60-61] ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ | ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΑΧΕΣ

Κεφάλαιο 6: Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ



1. 1944. Απελευθέρωση, Κατερίνη. Πληρώματα της 6ης Μοίρας του ΕΛΑΝ παρελαύνουν στην παραλιακή. Οι επικεφαλείς είναι οπλισμένοι με γερμανικά υποαυτιβόλα ΜΡ40 και οι άνδρες με ιταλικές αραβίδες ΜΣ. Φωτ. Αρχείο Λάζαρου Ακερμανίδη.

2. Μεταπολεμική φωτογραφία του Σπιντζου-καπετάν Φουρτσούνα, όταν υπηρετούσε σαν πλοίαρχος στο Πολωνικό ΕΝ όντας σε εξορία. Στον Ελληνοϊταλικό πόλεμο είχε υπηρετήσει στο ΠΝ. Είχε καταδικαστεί ερήμην δύο φορές σε θάνατο από Βουλγαρικό και Γερμανικό Στρατοδικείο. Αργότερα το 1949 θα καταδικαστεί και από Ελληνικό Στρατοδικείο δύο φορές σε θάνατο ερήμην.

Η επικοινωνία για τον εφοδιασμό των βάσεων αυτών γινόταν με τα επίτακτα που σπάνια είχαν έμπειρο πλήρωμα

βομβίδες και πιστόλια) είχε έναν νεκρό και 8 τραυματίες ενώ οι Γερμανοί είχαν 4 νεκρούς και 8 τραυματίες. Ο νεκρός του ΕΛΑΝίτικου πληρώματος ήταν ο Ιταλός αντιφασίστας Φιλίππο Μαρτζόκο και ένας από τους τραυματίες ο επίσης Ιταλός Νταλίνο Νταβόλιο, χειριστής ατομικού ολμίσκου Βίχια Μ35.

• **13 Οκτωβρίου 1944.** Άγημα του Ανεξάρτητου Σπολίσκου Μαλιακού του ΕΛΑΝ, σε συνεργασία με τμήμα του Ανεξάρτητου Αποσπάσματος Ανατολικής Φθιώτιδας και λόχου όλμων του 3βου Σιντάγματος του ΕΛΑΣ, αιχμαλώτισε γερμανική μονάδα 85 ανδρών με 2 αξιωματικούς και 4 υπαξιωματικούς που είχε καταφύγει στην Αργυρόνησο, ανάμεσα

στο Τρίκερι και την Βόρεια Εύβοια, ύστερα από την βύθιση του πλοίου τους από συμμαχικά αεροπλάνα⁴.

Ανεξάρτητη Μοίρα Αργολικού - Ερμιονίδας

Επειδή η παρουσία της RAF και των βρετανικών υποβρυχίων καθιστούσε δύσκολη την ναυσιπλοία για Κρήτη μέσω Κυκλάδων, το Γερμανικό Ναυαρχείο επέλεξε σαν ασφαλέστερη διαδρομή την πορεία Πειραιά-Αίγινα-Υδρα-Σπέτσες-Κύθηρα και από εκεί, με την κάλυψη της νύχτας, Κρήτη. Το ΕΑΜ Ερμιονίδας θα αντιληφθεί το νέο δρομολόγιο και με πρωτοβουλία του επικεφαλής του, γεωπόνου Τάσου Κακαβούτη και του 6^{ου} Συντάγματος, οργανώνει ναυτική δύναμη με αποστολή την παρενόχληση και το κούρσεμα των γερμανικών επίτακτων που με εφόδια παντός είδους τροφοδοτούν την Κρήτη. Έχει προηγηθεί η ιταλική συνθηκολόγηση όπου τμήματα του 6^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ αιχμαλώτισαν κατόπιν μόχνης την ιταλική φρουρά του Πάρτο Χέλι αποκομίζοντας άφθονα λάφυρα. Μέρος των λαφύρων αυτών θα δοθεί και στην ομάδα του Κακαβούτη που θα εξοπλίσει το ψαροκάικο του Μπάμπη Παντελή από την Κονλαίδα με δύο γερμανικά πολυβόλα και δύο ιταλικά σπλοπολυβόλα. Το δεύτερο σκάφος θα πάρει το όνομα Κ2/ΦΡΙΤΣ από το όνομα του Γερμανού που το χρησιμοποιούσε με υπεύθυνο τον Σταμάτη





Κεφάλαιο 6: Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ



1. Θεσσαλονίκη 1944. Μετά την απελευθέρωση. Ατμάκατος με άνδρες του ΕΛΑΝ μπροστά από το λιμάνι. Κατά μήκος της προκυμιάς διακρίνονται μισοβυθισμένα σκάφη. Σύμφωνα με την από 5η Δεκεμβρίου 1944 αναφορά της 621 μονάδας της ΓΡΡ «...από τα αποσπάσματα ανατίναξης που είχαν μείνει πίσω βυθίστηκαν κατά μήκος της προκυμιάς τα πλοία που ήταν στην υπηρεσία μας (ιστιοφόρα, μαούνες και μικρότερα ατμόπλοια), δημιουργώντας έτσι μία ζώνη εμποδίων 30-50 μέτρων. Τα μεγάλα ατμόπλοια ανατινάχτηκαν στην είσοδο του λιμανιού και έτσι εμπαδίστηκε ο διάπλους...» Φωτ. Αρχεία Jean Lieberg
2. Ο Σωτήρης Μπεγνής καπετάνιος του Ανεξάρτητου Στολισκού Μαλιακού με χαρακτηριστικό ναυτικό πληθύκιο της δεκαετίας του '30. Τον Ιούλιο του 1944 θα αναλάβει τον σχηματισμό και την διοίκηση του Μικτού Αποσπάσματος με άνδρες του ΕΛΑΝ και του 54ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ για την διεξαγωγή καταδρομικών επιχειρήσεων.

Αφού μεταφέρουν αιχμαλώτους και λάφυρα στα Δίδυμα, επιστρέφουν στις Σπέτσες και με δύτες αφαιρούν τα πολυβόλα από το βυθισμένο αεροπλάνο

Σκούρτη, ενώ το τρίτο θα είναι το καΐκι του Χριστόδουλου Μαλτέζου. Ο στολίσκος είναι πλέον έτοιμος με καπετάνιο τον Κακαβούτη και στρατιωτικό τον Παναγιώτη Καραμπίνη "Τζαβέλα". Έτσι, στις 25 Σεπτεμβρίου 1943⁸³, συγκροτείται επίσημα το ΕΛΑΝ Αργοσαρωνικού⁸⁴. Ο Κακαβούτης, σε συνεργασία με τον Τάσο Παπαδάκο, διερμηνέα της γερμανικής φρουράς της Ύδρας και γραμματέα της Μητρόπολης, πληροφορούσαν τα δρομολόγια των επιτάκτων και κανόνιζε τις ενέδρες του⁸⁵. Το καλύτερο σημείο ήταν το στενό ανάμεσα στον Άι-Γιώργη της Ύδρας και στην νησίδα Δοκά. Τα επίτακτα είχαν δευτερο σταθμό την Ύδρα απ' όπου απέπλεαν νύχτα για να περάσουν το στενό με προορισμό τις Σπέτσες. Εκεί τους περίμεναν τα κουρσάρικα του ΕΛΑΝ. Αργότερα η διοίκηση της Μοίρας ανατέθηκε στην 3η Μοίρα.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

• **16 Φεβρουαρίου 1944.** Δύο Bristol Beaufighter βομβαρδίζουν στο λιμάνι των Σπετσών γερμανικό επίτακτο. Το βυθίζουν αλλά κατά την αποχώρησή τους το ένα χτυπάει το φτερό του στον φάρο και πέφτει στην θάλασσα. Ο ένας πιλότος πνίγεται και ο δεύτερος διασώζεται από ψαράδες και φυγαδεύεται. Το γεγονός φτάνει στα αυτιά των ΕΛΑΝιτών που αποφασίζουν να αιχμαλωτίσουν τους Γερμανούς που διασώθηκαν και να πάρουν ό,τι μπορούσαν από το ναυάγιο. Με

νυχτερινή επιχείρηση συλλαμβάνουν τους Γερμανούς και τρία επιταγμένα καΐκια που βρισκόταν στο λιμάνι, φορτωμένα με εφόδια. Αφού μεταφέρουν αιχμαλώτους και λάφυρα στα Δίδυμα, επιστρέφουν στις Σπέτσες και με δύτες αφαιρούν τα πολυβόλα από το βυθισμένο αεροπλάνο⁸⁶.

• **26 Απριλίου 1944.** Εξοπλισμένα σκάφη του ΕΛΑΝ κυριεύουν 6 γερμανικά επίτακτα ιστιοφόρα που είχαν προορισμό την Κρήτη με εφόδια και αιχμαλωτίζουν τα πληρώματά τους. Λάφυρα 2 πολυβόλα, 10 υποπολυβόλα, 1.700 οβίδες πυροβολικού των 7,5 εκατοστών, 2 ασύρματα, 80 τηλέ-

φωνα εκοστρατείας, 4.000 σκάδες σιτάρι, 15.000 σκάδες λάδι, 20 βαρέλια ασετιλίνη, 15 βαρέλια αποξηραμένες πατάτες, 80 ντενεκέδες κονσερβοποιημένο λάχανο, χιλιάδες κονσέρβες καθώς και 5.000 δέματα και γράμματα από την Γερμανία με προορισμό διάφορες γερμανικές φρουρές. Με τα τηλέφωνα οργανώνεται το τηλεφωνικό δίκτυο της Κορινθίας και άλλων περιοχών της Πελοποννήσου. Τα λάφυρα θα προωθηθούν στο 6^ο Σύνταγμα του ΕΛΑΣ που είχε την έδρα του στην Γκούρα Φεναιού Κορινθίας, με την βοήθεια του 5^{ου} Λόχου ΕΛΑΣ Κορινθίας.

• **5-10 Μαΐου 1944.** Βενζινόπλοια της Μοίρας συλλαμβάνουν κατά διαστήματα 6 γερμανικά επίτακτα καΐκια αιχμαλωτίζοντας τους Γερμανούς συνοδούς τους. Τα καΐκια αυτά είχαν προορισμό την Κρήτη και ήταν φορτωμένα με τρόφιμα, λάδι και αλεύρι.

• **27 Μαΐου 1944.** Πρώτη εκκαθαριστική επιχείρηση στην περιοχή. Γερμανικές δυνάμεις στα παράλια της Ερμιονίδας αποβιβάζονται και εξοντώνουν το Λιμενικό Φυλάκιο του ΕΛΑΝ στην Ερμιόνη. Την ίδια ημέρα ομάδα 22 πεζοναυτών του ΕΛΑΝ, αποβιβάζονται νύχτα και τα χαράματα επιτίθενται στο οχυρωμένο από τους Γερμανούς ύψωμα του Κολιακού. Μετά από δίωρη μάχη αμφότερες οι πλευρές αποσύρονται, χωρίς πλέον οι Γερμανοί να επιστρέψουν στις εγκαταστάσεις τους στο ύψωμα αφού πρώτα πυρπολήσουν το ομώνυμο χωριό. Σύμφωνα με τις γερμανικές ανα-

Υποπολυβόλο Sten Mk2

Χώρα κατασκευής:	Μ. Βρετανία
Διαμέτρημα:	9 x19 χλστ.
Μήκος όπλου:	0,75 μ.
Μήκος κάννης:	0,20 μ.
Βαρος:	2,8 κιλά
Αρχική ταχύτητα:	380 μ.α.δ
Ταχυβολία:	120 β.α.λ.
Τροφοδοσία:	αριζόντιας γεμιστήρας των 32 φυμαγίων



φορές, οι ΕΛΑΝίτες θα αποδεκατιστούν έχοντας 19 νεκρούς.

• **28 Ιουνίου 1944.** Ο Κακοβούτης, που τον έχουν συλλάβει οι Γερμανοί στην Υδρα έπειτα από προδοσία, απαγχονίζεται από τα Τάγματα Ασφαλείας στο Κρανίδι Αργολίδας.

• **28-29 Αυγούστου 1944.** Κατά την διάρκεια εκκαθαριστικών επιχειρήσεων, γερμανικές δυνάμεις υλοστηριζόμενες από άνδρες των Ταγμάτων Ασφαλείας εξαπολύουν συνδυασμένες επιχειρήσεις με ναυτικό αποκλεισμό της Αργολίδας και εμπλέκονται με άνδρες του 3^{ου} Ταγματος του 6^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ, που επιχειρούν ελιγμό με κατεύθυνση την ορεινή Κορινθία. Όμως οι διαβάσεις έχουν αποκαπεί, και έτσι το τάγμα αναστρέφει προς τα παράλια της Ερμιόνης και σε βοήθεια του σπεύδει στολίσκος από σκάφη του ΕΛΑΝ. Επειδή όμως ο Αργολικός κόλπος ελέγχονταν από γερμανικά περιπολικά, αποφασίζεται η εκκένωση να γίνει νύχτα από το λιμανάκι της Κορακιάς. Το τάγμα θα διαφύγει και μετά από ολονύχτια πλεύση θα αποβιβαστεί στην απέναντι ακτή της Κυνουρίας ενώ οι τραυματίες θα προωθηθούν στο Άστρος για νοσηλεία.

5η Μοίρα Ανατ. Μακεδονίας - Δυτ. Θράκης

Συγκροτήθηκε στις 20 Ιουλίου 1944, ενώ προϋπήρχε σε μικρότερο βαθμό από το 1943 (σαν Ναυτικό Ομάδας Μερραρχιών Μακεδονίας που αργότερα χωρίστηκε σε



5η και 6η Μοίρα) και επιχειρούσε από βάσεις στον κόλπο του Θερμαϊκού και της Χαλκιδικής και διοικητικά υπαγόταν στην 11^η Μερραρχία του ΕΛΑΣ. Διοικητής της ήταν ο Ν. Χουρμούζης ο οποίος και οργάνωσε την Μοίρα με ένα ευρύ δίκτυο Ναυτικών Φυλακίων από την Αρετσού

έως την Ιερισσό. Κατά παράβαση της Συμφωνίας της Καζέρτας, που απαγόρευε την είσοδο του ΕΛΑΣ στην Θεσσαλονίκη, η Ομάδα Μερραρχιών Μακεδονίας του ΕΛΑΣ αποφασίζει την μεταφορά του 51^{ου} Συντάγματος με σκάφη της 5^{ης} και της 6^{ης} Μοίρας στην πόλη. Με την απελευθέρωση η Μοίρα αναλαμβάνει καθήκοντα Λιμεναρχείου και ονομάζεται *Ναυτική Διοίκηση Θεσσαλονίκης (ΝΔΘ)* με 200 άνδρες, 6 εξοπλισμένα πλοία, 6 μεταφορικά, 2 ατμόπλοια και 5 ναυτικά φυλάκια. Με την απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης, η Μοίρα αποκατέστησε την ταχυδρομική υπηρεσία της Μακεδονίας με τον Βόλο, Χαλκίδα, Λήμνο, Χίο, κλπ.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

• **18 Ιουλίου 1943.** Σκάφος του ΕΛΑΝ απελευθέρωσε 60 κομμουνιστές εδδριστους στον Άι-Στράτη⁸⁷.

• **18 Αυγούστου 1944.** Από το ΕΛΑΝ

Κεφάλαιο 6: Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ



1. Δάφνη Αιγαιαίας 1943. Πρώτος από αριστερά διακρίνεται ο Απόστολος Κελαντωνίδης "Αμπλόν" που αργότερα θα συγκροτήσει ΕΛΑΝίτικο στολίσκα στην περιοχή του Αιγίου.
2. Λέσβος 1944. Στην Ναυτική Βάση Νο 4 της ΜΠ4 στην Κακαπετριά, ο επικεφαλής γιατρός Άλκης Μιχαήλ. Οι τοπικές οργανώσεις του ΕΑΜ θα είναι υπεύθυνες για την ασφάλεια της.

Το καθημερινό σπάσιμο των νεύρων με τις νυχτερινές κρούσεις και οι τερατολογίες των καλόγερων που μιλούν για αγγλικά υποβρύχια και χιλιάδες αντάρτες, έχουν σαν αποτέλεσμα την εγκατάλειψη των Καρυών από την φρουρά.

Μακεδονίας αιχμαλωτίσθηκε το γερμανικό επίτακτο π/κ ΠΑΝΑΓΙΑ και πάρθηκαν λάφυρα.

- **20 Αυγούστου 1944.** Από το ΕΛΑΝ Μακεδονίας αιχμαλωτίσθηκε το γερμανικό επίτακτο π/κ ΑΠΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ φορτωμένο με πετρέλαιο.
- **16 Οκτωβρίου 1944.** Η Μοίρα συνέλαβε από παρανόηση ένα σκάφος της Αμερικανικής Αποστολής και κατάσχεσε το φορτίο. Τελικά αποδείχθηκε ότι το σκάφος δεν ήταν βρετανικό όπως νόμιζαν, πράγμα που προκάλεσε την οργισμένη αντίδραση της ΟΜΜ.⁸⁸

6η Μοίρα Θερμαϊκού - Χαλκιδικής

Συγκροτήθηκε στις 22 Αυγούστου 1944 (διαχωριζόμενη από την 5^η Μοίρα), με διοικητική υπαγωγή στο Γενικό Στρατηγείο του ΕΛΑΣ, ενώ η δράση του αρχίζει από τον Απρίλιο του 1943⁸⁹, με επικεφαλής τους Σαράντη Σπίντζο "Καπετάν-Φουρτούνα", Οικονομίδη Θόδωρο και Γιαξή Γιώργο. Με εθελοντική στρατολογία, η δύναμή του έφτασε τους 190 άνδρες. Ο κύριος λόγος της δημιουργίας του, εκτός από τον πατριωτικό ενθουσιασμό των ιδρυτών του, ήταν η στρατηγική θέση της Χαλκιδικής Χερσονήσου. Συγκεκριμένα, δεσπάζει στην διαδρομή Θεσσαλονίκη-Λήμνος, που ήταν από τις σημαντικές γερμανικές βάσεις, Θεσσαλονίκη-Καβάλας- νησιών Αιγαίου και αντίθετα και στην διαδρομή Θεσσαλονίκη-Σταυρού, που ήταν σημαντική γερμανική ναυτι-

κή βάση στο βορειοανατολικό Αιγαίο. Η επικοινωνία για τον εφοδιασμό των βάσεων αυτών γινόταν με τα *επίτακτα* που σπάνια είχαν έμπειρο πλήρωμα (συνήθως τα πληρώματα αποτελούνταν από ως επι το πλείστον ανειδίκευτα πληρώματα) με αποτέλεσμα η πλεύση σε τέτοια δύσκολα νερά με δυνατούς βορειοανατολικούς αέρηδες να είναι εξαιρετικά δύσκολη. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τα *επίτακτα* σκάφη να είναι αναγκασμένα από

τον καιρό να προσορμίζουν πολλές φορές στα πολλά απόμερα λιμανάκια της περιοχής,⁹⁰ στην προσπάθειά τους να αποφύγουν τα χειρότερα. Από την άλλη μεριά, τα πληρώματα και οι Γερμανοί συνοδοί τους επωφελούνταν των στάσεων για να πουλήσουν παράνομα πετρέλαιο, ορυκτέλαια ή τρόφιμα. Η Μοίρα επιχειρούσε από την περιοχή των εκβολών του ποταμού Στρυμόνα έως τις ακτές της Αλεξανδρού-

πολης και υπαγόταν στην 6η Μεραρχία του ΕΛΑΣ. Ναυτικά φυλάκια και βάσεις της υπήρχαν στον Στρυμωνικό Κόλπο, την Ιερισσό και το Άγιο Όρος, περιορίζοντας τους Γερμανούς στο φυλάκιο του Σταυρού στον Στρυμωνικό Κόλπο (με παράκτια πυροβολεία και ισχυρή δύναμη) και στην ναυτική βάση του Ακράθωνα στο Άγιο Όρος, ενισχυμένη με έναν λόχο Βουλγάρων πεζοναυτών. Έως τον Σεπτέμβριο του 1944, οι γερμανικές δυνάμεις θα αποχωρήσουν από όλα τα φυλάκιά τους στην Χαλκιδική, εγκαταλείποντας δεκάδες μικρά και μεγάλα σκάφη που ήταν στην υπηρεσία τους, τα οποία θα συγκεντρώσει και θα αποδώσει τους πρώην ιδιοκτήτες τους η Μοίρα.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

- **Καλακάρι 1943.** Με την βενζινάκατο ΞΕΛΟΓΙΑΣΤΡΑ⁹¹ ενισχύονται τα αποκλεισμένα τμήματα του 31^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ που δρούσαν στις περιοχές του Παγγαίου του Σύμβολου και από Τσάλ-





Νιάγ έως Κοτζιά-Ορμάν.

- **Σεπτέμβριος 1943.** Τμήματα του ΕΛΑΣ συνεπικουρούμενα από πεζοναύτες του ΕΛΑΝ, αφοπλίζουν τους Σταθμούς της Χωροφυλακής σε όλη την ανατολική Χαλκιδική και το Άγιο Όρος. Οι γερμανικές δυνάμεις περιορίζονται στις Καρυές και στο Ν. Φυλάκιο του Ακράθωνα.
- **Απρίλιος 1944.** Από τις αρχές έως το τέλος του μήνα, σχεδόν κάθε βράδυ αγήματα της Μοίρας θα παρενοχλούν με ελαφρά πυρά την γερμανική φρουρά των Καρυών. Το καθημερινό σπάσιμο των νεύρων με τις νυχτερινές κρούσεις και οι τερατολογίες των καλόγερων που μιλούν για αγγλικά υποβρύχια και χιλιάδες αντάρτες, έχουν σαν αποτέλεσμα την εγκατάλειψη των Καρυών από την φρουρά.
- **12 Μαΐου 1944.** Στις ακτές του Αγίου Όρους συλλαμβάνεται, κατόπιν συνδυασμένης επιχείρησης με άνδρες της 6^{ης} Μοίρας και του ΕΛΑΣ Χαλκιδικής, το γερμανικό επίτακτο π/κ ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ που μετέφερε εφόδια στην φρουρά της Λήμνου. Λάφυρα, ένα πυροβόλο των 70,5 εκατοστών⁹⁷ και το βλητοφόρο με 47 βλήματα, ένας τόνος δυναμίτη, 2 πολυβόλα, 3

τυφέκια, 4 πιστόλια, 100 γυλιόι, 6.000 φυσίγγια κλπ.⁹⁸

- **20 Ιουλίου 1944.** Το Άγιο Όρος είναι ελεύθερο, αφού οι Γερμανοί έχουν περιοριστεί στο οχυρό του Ακράθωνα.
- **22 Αυγούστου 1944.** Μικτή δύναμη της 5^{ης} και 6^{ης} Μοίρας με το Μ/ΒΟΛΓΑΣ αποβιβάζεται κοντά στο Ναυτικό Παρατηρητήριο του Αιγαίου στον Ακράθωνα του Αγίου Όρους με σκοπό την κατάληψη του με συνδυασμένη ενέργεια με τμήματα του Εφεδρικού ΕΛΑΣ της περιοχής και της ΕΠ. Καλόγεροι της Μονής Λαύρας που τους αντιλήφθηκαν, φοβούμενοι γερμανικά αντίποινα σε περίπτωση μάχης, ειδοποίησαν την βάση ότι εκατοντάδες ανταρτών έχουν αποβιβαστεί και κατευθύνονται προς τα εκεί. Οι Γερμανοί και το βουλγαρικό επικουρικό απόσπασμα ανατίναξαν πρόχειρα τις εγκαταστάσεις της βάσης και κατέφυγαν στο οχυρό του Πόρτο Κουφό στην Σιβωνία.
- **30 Αυγούστου 1944.** Σκάφη του 1^{ου} Στολίσκου εντοπίζουν ανοιχτά της Μονής Λαύρας, εγκαταλελειμμένο σλέπι,⁹⁹ φορτωμένο με 150 τόνους βενζίνη και πετρελαιοειδή. Μετά από 30 ώρες ρυμούλ-

κηση από το ρυμουλκό της Μοίρας ΖΕΦΥΡΟΣ, το σλέπι φτάνει στο Στρατώνι όπου τα καύσιμα παραδίδονται στον ταγματάρχη (Α) Βούρο, διοικητή της Μοίρας Αυτοκινήτων της XI Μεραρχίας του ΕΛΑΣ.

- **13 Σεπτεμβρίου 1944.** Τριακόσιοι άνδρες του 3^{ου} Τάγματος του 31^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ επιβιβάζονται την νύχτα σε 6 σκάφη της Μοίρας στην Ιερισσό με προορισμό την Καβάλα.
- **14 Σεπτεμβρίου 1944.** Κατά την διάρκεια συμπλοκής μεταξύ Καβάλας και Θάσου η 6^η Μοίρα συνέλαβε 5 βουλγαρικά πετρελαιοφόρα φορτωμένα με 600 τόνους καυσίμων ενώ προσπαθούσαν να διαφύγουν στην Τουρκία. Ένα από τα καταδιωκτικά της 6^{ης} Μοίρας συνέλαβε δύο γερμανικά επίτακτα αποκομίζοντας λάφυρα δύο πυροβόλα των 7,5 εκατοστών. Γερμανικό εξοπλισμένο τσιμεντόπλοιο, που προσπάθησε να προσεγγίσει στις βάσεις του ΕΛΑΝ στον κόλπο του Αγίου Όρους, καταδιώχθηκε από καταδιωκτικό του ΕΛΑΝ, ενώ από τις ακτές κτυπήθηκε από τμήμα του 31^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ. Απώλειες των Γερμανών 30 νεκροί και τραυματίες και 12 αιχμάλωτοι, ανάμε-

Κεφάλαιο 6: Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ



1. Καβάλα 14 Σεπτεμβρίου 1944. Απελευθέρωση. Άνδρες του 3ου Στολίσκου της VI Μοίρας του ΕΛΑΝ και του 26ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ φωτογραφίζονται στο κατάστρωμα του κραβόσκαρου Κ/3 ΚΑΒΑΛΑ.

θα εξοπλιστεί με οπλισμό που θα κλέψει ο Καλαμπόκας από το σκάφος του διοικητή της Βάσης Αμμυρ αφού μεθύσει το πλήρωμά του.

σά τους και ένας υποπλοίαρχος. Τα σκάφη της 6^{ης} Μοίρας αποβιβάζουν στο λιμάνι της Καβάλας τους άνδρες του 3ου Τάγματος του 31^{ου} Συντάγματος του ΕΛΑΣ.

- **5 Οκτωβρίου 1944.** Η γερμανική φρουρά εγκαταλείπει το οχυρό του Πόρτο-Κουφό καταστρέφοντας τις οχυρώσεις και τα πυροβόλα, και συνοδευμένη από ισχυρή ναυτική δύναμη μεταφέρεται στο οχυρό της Νέας Καλλικράτειας αποφεύγοντας ενέδρα του ΕΛΑΝ στην διώρυγα της Ποτίδαιας⁶⁵.
- **6 Οκτωβρίου 1944.** Σκάφος του ΕΛΑΝ συνέλαβε κοντά στην χερσόνησο του Άθω ένα γερμανικό πετρελαιοφόρο.
- **8 Οκτωβρίου 1944.** Στα ανοιχτά του Στριμωνικού κόλπου 3 σκάφη του ΕΛΑΝ

Χαλκιδικής ναυμάχησαν με 4 εξοπλισμένα γερμανικά σκάφη και τα εξανάγκασαν σε φυγή. Από τη σύγκρουση σκοτώθηκαν 10 Γερμανοί.

- **15-16 Οκτωβρίου 1944.** Δώδεκα εξοπλισμένα και 8 βοηθητικά σκάφη της Μοίρας, θα παραλάβουν το 51^ο Σύνταγμα του ΕΛΑΣ, κατόπιν διαταγής του Γ.Σ του ΕΛΑΣ, από την Σκάλα της Κατερίνης και θα το αποβιβάσουν στα Νέα Μουδανιά με προορισμό την Θεσσαλονίκη.
- **17 Οκτωβρίου 1944.** Τέσσερα σκάφη του ΕΛΑΝ ανοιχτά της Ιερισσού ναυμάχησαν με 4 γερμανικά επίτακτα προκαλώντας απώλειες 20 νεκρούς Γερμανούς.
- **30 Οκτωβρίου 1944.** Δώδεκα εξοπλισμένα

σημαιοστολισμένα σκάφη της Μοίρας ακολουθούμενα από βοηθητικά, μπαίνουν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης σε γραμμή παραγωγής και πλευρίζουν στην προβλήτα από Λευκό Πύργο έως ξενοδοχείο Μεντιτεράνια. Ο κατοχικός Λιμενάρχης Αντιπλοίαρχος Βασιλειάδης απαλλάσσεται των καθηκόντων του και η διοίκηση του λιμανιού περνάει στο ΕΛΑΝ.

ΕΛΑΝ Χίου - Ψαρών

Παρ' όλο που η Χίος είναι πολύ κοντά στα παράλια της Μικράς Ασίας και τις εκεί εγκατεστημένες συμμαχικές απο-



στολές, η προσέγγισή της ήταν εξαιρετικά δύσκολη επειδή ο Ιταλικός Στρατός επιτηρούσε όλα τα πιθανά περάσματα. Οι Χιώτες όμως θα αρχίσουν από πολύ νωρίς αντιστασιακές ενέργειες, παρά την απίστευτη αστυνόμευση, οργανώνοντας την Αντιφασιστική Οργάνωση Χίου⁶⁶ τον Ιούνιο του 1941. Μετά την παλική κατάρρευση η ομάδα θα απορροφηθεί από το ΕΑΜ και θα συνεργαστεί με τον ικανότατο σμηποτέρ έφεδρο ανθυπολοχαγό Ιάσωνα Καλαμπόκα, ο οποίος θα τους φέρει σε επαφή με την βρετανική βάση της Αγρελιάς στα Μικρασιατικά παράλια. Οι Βρετανοί θα συστήσουν στον Καλαμπόκα να κοινοποιήσει στους Χιώτες ναυτικούς ότι για κάθε σκάφος άνω των 20 τόννων που θα παραδίδουν στα Μικρασιατικά παράλια θα αποζημιώνονται και τα πληρώμα-

Πολυβόλο MG 13



Χώρα κατασκευής:	Γερμανία
Διαμέτρημα:	7.92x 57 χλστ.
Μήκος όπλου:	1.4 μ.
Μήκος κάννης:	0.7 μ.
Βάρος:	11 κιλά
Αρχική ταχύτητα:	823 μ.σ.δ
Ταχυβολία:	650 β.σ.λ.
Τροφοδοσία:	8-δυοι τιμπανοειδείς γεμιστήρες των 75 φυσίγγων ή κάθεται αποσπώμενοι γεμιστήρες των 25



τά τους θα λαμβάνουν 4 χρυσές λίρες.⁹⁷ Τον Ιούνιο του 1944 ο φροντιστής της βάσης Ι. Παλαστεφάνου θα παραχωρήσει το μηχανοκίνητο καΐκι του *ΛΥΔΙΑ*⁹⁸ στον Καλαμπόκα και τον Α. Γλύκα. Το σκάφος με πλοίαρχο τον Μάρκο Σκαρβέλη, μηχανικό τον Ευριπίδη Μαυρή και ναύτη τον Βαγγέλη Νοτιά με το νέο όνομα *ΠΗΠΙΝΟΣ ΧΙ*, θα εξοπλιστεί με οπλισμό που θα κλέψει ο Καλαμπόκας από το σκάφος του διοικητή της Βάσης Αμούρ αφού μεθύσει το πλήρωμά του. Το δεύτερο σκάφος θα το προμηθεύσει η οργάνωση του ΕΑΜ των Καρδαμύλων. Πρόκειται για το π/κ *ΤΡΙΑΙΝΑ*, ιδιοκτησίας Ξυλά, το οποίο εξοπλίζεται, παίρνει το όνομα *ΚΑΝΑΡΗΣ* και αναλαμβάνει περιπολίες στον θαλάσσιο χώρο Ψαρά-Βολισσός-Αγρελιά-Καρδάμυλα Γριλιμάνι-Καρφάς-Αγρελιά. Το τρίτο σκάφος

είναι το επίτακτο π/κ *ΑΓΙΟΣ ΣΩΖΩΝ*, ιδιοκτησίας Κωνσταντίνου Πετρογιάννη, με κυβερνήτη τον ίδιο, το οποίο εξοπλίζεται στην Αγρελιά και περιπολεί την νότιο Χίο με βάση τα Βουρλίδια.⁹⁹ Σύντομα τα πληρώματα γίνονται 20 άνδρες που εναλλάσσονται στα σκάφη με κύρια βάση τα Ψαρά που έχουν εγκαταλειφθεί από τους Γερμανούς. Αποστολή των σκαφών είναι η σύλληψη όλων των σκαφών, επιτάκτων ή λαθρεμπορικών, άνω των 20 τόνων και η καταβύθιση ή η μεταφορά τους στην Αγρελιά. Το *ΚΑΝΑΡΗΣ* λόγω μεγάλης χωρητικότητας μετατρέπεται σε εξοπλισμένο μεταφορικό και αρχίζει να μεταφέρει παράνομα σιτάρι και ρεβύθια που φορτώνει από τα λάφυρα που καταλήγουν στην Αγρελιά, για τους κατοίκους της Χίου και των Ψαρών που τα έχουν απόλυτη ανά-

γκη¹⁰⁰. Η εκφόρτωση και η διανομή γίνεται έτσι ώστε να μην κινηθούν τις υποψίες των Γερμανών. Εως την απελευθέρωση τα 3 σκάφη του ΕΛΑΝ της Χίου-Ψαρών θα οδηγήσουν στην Αγρελιά 68 σκάφη, θα μεταφέρουν εκρηκτικά και σουρμάτους για δολιοφθορές και θα προσπαθήσουν να βοηθήσουν τους Ιερολοχίτες του Καλίνσκη κατά την καταδρομή της 30^{ης} Μαΐου 1944. Το δίκτυο θα χρησιμεύσει και για την φυγάδευση αντιστασιακών από τα νησιά.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

• **Τέλη Απριλίου 1944.** Ο Καλαμπόκας μεθάει τους Γερμανούς συνοδούς επίτακτου πλοίου που φορτωμένο πυρομαχικά και ελαφρά όπλα είχε προορισμό την Σάμο. Με την συνεργασία του ελληνικού πληρώματος το πλοίο καταλήγει στην Αγρελιά.

Κεφάλαιο 6: Ιστορικό και δράση των Μοιρών του ΕΛΑΝ



1. Μία ομάδα από το απόσπασμα του 22ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ που μαζί με ΕΛΑΝίτες στις 14 Σεπτεμβρίου 1944 στάλθηκε για την απελευθέρωση του Αη-Στράτη και της Λήμνου. Στο κέντρο διακρίνεται ο παπα-Λευτέρης Διαμαντίδης φερόντας το χαρακτηριστικό καλυμμαύχι με το εθνόσημο του ΕΛΑΣ.
2. Ιάσων Καλαμπόκας ή Callians 714. Απο Λοχίας στο Αλβανικό μέτωπο, στην Μάχη της Κρήτης και από εκεί στην 1η Ελληνική Ταξιαρχία στην Μ.Ανατολή σαν Εφ.Ανθυπολοχαγός. Εκπαίδευση καμάντο στη Ραμάντ και από εκεί στην CCT102 στην Χάιφα. Στην αρχή θα επιχειρεί με τον Άντερς Λάρσεν και αργότερα μόνος του θα αλωνίσει τα κατεχόμενα νησιά μαζεύοντας πληροφορίες και συμπυκνώνοντας σκόφη και εγκαταστάσεις του εχθρού. Όταν αντιληφθεί το βρετανικό παιχνίδι και στραφεί στους Αμερικανούς για βοήθεια θα σκοτωθεί λίγες μέρες πριν την απελευθέρωση της Χίου.

Κατά περίεργο τρόπο το σκάφος των Ιερολοχιτών φεύγει κατά μισή ώρα νωρίτερα και αργότερα άγνωστο υποβρύχιο αναδυόμενο καταστρέφει τα σκάφη του ΕΛΑΝ.

• **2 Μαΐου 1944.** Το επίτακτο με στοιχεία CH 33B φορτωμένο με σιτηρά και προορισμό την Σάμο, δένει στο λιμάνι της Χίου. Ο Καλαμπόκας πείθει το ελληνικό πλήρωμα να οδηγήσει το πλοίο στην Αγρελιά. Κατά την διάρκεια του πλου, ο Καλαμπόκας μεθάει τους Γερμανούς συνοδούς με ούζο και το πρωί ξυπνάνε δε-

• **29 Μαΐου 1944.** Με εντολή του Καλαμπόκα, 8 μουλάρια με τους αγωγιάτες τους και μέλη του ΕΛΑΝ, μάταια περιμένουν τους Ιερολοχίτες του Καλλίνσκη στον όρμο της Ελίντας, και τελικά αποχωρούν. Εξαιτίας της θαλασσοταραχής οι Ιερολοχίτες αποβιβάζονται με 24 ώρες καθυστέρηση στην Ελίντα στις 30 Μαΐου.

• **Μέσα Ιουλίου 1944.** Επισημοποιείται η ίδρυση του ΕΛΑΝ Χίου.

• **6 Σεπτεμβρίου 1944.** Ο Καλαμπόκας πέφτει νεκρός σε συμπλοκή με δύο Γερμανούς¹⁰². Για να μην προκαλέσει αντίποινα στον πληθυσμό της Χίου, αντιμετωπίζει με γυμνά χέρια (παρ'ότι οπλισμένος με πιστόλι) τους δύο Γερμανούς στο αδιέξοδο του Αγίου Συμεών. Στρέφεται να φύγει, όταν ο ένας από τους δύο τον πυροβολεί με το πιστόλι του και αστοχεί. Ο έφεδρος ανθυπολοχαγός Ιάσων

Καλαμπόκας αντιλαμβανόμενος ότι δεν προλαβαίνει να διαφύγει, στρέφεται και δέχεται κατάστημα την μοιραία βολή¹⁰².

ΕΛΑΝ Λέσβου

Κατά την πρώτη περίοδο της γερμανικής κατο-

χής, λόγω της γειτνιάσεως του νησιού με τα τουρκικά παράλια, δεκάδες νέοι θα διαφύγουν εκεί και θα κινηθούν προς την Μέση Ανατολή. Αποτέλεσμα αυτού θα είναι η υποχρεωτική καταγραφή και ο έλεγ-

χος κίνησης κάθε σκάφους από τους Γερμανούς. Η οργάνωση του ΕΑΜ όμως θα έρθει σε επαφή με την Βρετανική Αποστολή στην Σμύρνη και στην περιφέρεια Μυστηγών θα λειτουργήσει στην θέση Κακοπετριά η Ναυτική Βάση Νο 4¹⁰⁴ και στην Σαρακίνα η Νο 5, ελεγχόμενη από τις βρετανικές μυστικές υπηρεσίες και συγκεκριμένα από την ΜΟ4. Την πρώτη περίοδο οι βάσεις αυτές θα έχουν αποκλειστικό σκοπό την φυγάδευση στα Μικρασιατικά παράλια συμμάχων και Ελλήνων προερχόμενων από την αντίστοιχη βάση της Εύβοιας. Οι βάσεις θα τεθούν υπό την προστασία του ΕΑΜ που θα τις καλύψει με πυκνά περιπόλα, για να επισημαίνεται η παρουσία ξένων. Το καλοκαίρι του 1943 οι Γερμανοί θα προσπαθήσουν να επιστρατεύσουν διάφορες ηλικίες για καταναγκαστικά κατασκευαστικά έργα με αποτέλεσμα πολλοί να διαφύγουν στα βουνά. Αρχές του 1944, ομάδα 6 ανδρών στην Σκάλα Λέσβου με εξοπλισμέ-





νο καΐκι αρχίζει πειρατικές επιδρομές στα παράλια της Ερεσού, ενώ τον Μάρτιο του 1944 αρχίζουν οι ενέργειες για την σύσταση του ΕΛΑΣ στην περιοχή της Αγίας Παρασκευής με οπλισμό που είχε μαζευτεί από τους Ιταλούς. Το μοναστήρι Υψηλού θα δώσει στον αγώνα οπλισμό σε τυφέκια, περίστροφα και μικρά όπλα. Την ίδια περίοδο στην Ερεσό όπως και στην Σκάλα θα επανδρωθεί ακόμα ένα σκάφος το οποίο με ταξίδια στην Μακεδονία και την Θράκη θα μεταφέρει κυρίως τρόφιμα,¹⁰⁵ φάρμακα και είδη πρώτης ανάγκης. Καπετάνιος θα οριστεί ο Γιάννης Μπαϊρακτάρης, και στην επιμελητεία ο Παναγιώτης Καζάκης. Ναύτες ήταν οι Στάθης Ζυμπονούμης και ο Νίκος Γελέκης από το Σιγρί. Η επαφή με την Αμερικανική Αποστολή της Σμύρνης, παρά την βίαιη αντίδραση και τα εμπόδια που θα προβάλλει η Βρετανική Αποστολή, θα πλουτίσει τα σκάφη με οπλισμό και διοικητική υποστήριξη. Τέλη Αυγούστου αρχίζουν οι συνομιλίες ΕΛΑΝ Λέσβου και Αμερικανών για το θέμα της πειρατείας, επειδή τα ελεγχόμενα παράλια της Λέσβου δεν επέτρεπαν το κρύψιμο των σκαφών αυτών. Όσα μπορούσαν τα προωθούσαν στην Εύβοια, όπου τα τοπικά ΕΛΑΝ ήταν καλύτερα οργανωμένα για την απόκρυψή τους. Οι Αμερικανοί από την πλευρά τους ήταν διστακτικοί

στο θέμα του ελλιμενισμού των αιχμαλωτισμένων σκαφών επειδή οι Τούρκοι με την αμφίρροπη πολιτική τους, έναντι των εμπλεκόμενων μερών, δεν τα δεχόντουσαν στα νερά τους. Η έναρξη όμως της γερμανικής αποχώρησης από τα νησιά έδωσε τέλος στο πρόβλημα αυτό. Με την εγκατάσταση της προσωρινής κυβέρνησης στο νησί, το ΕΛΑΝ ασχολήθηκε με την μεταφορά τροφίμων για τον πληθυσμό.

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις:

- **Τέλη Ιουλίου 1944.** Το ΕΑΜ της Λέσβου αποκτάει επαφή με την Αμερικανική Αποστολή στην Σμύρνη και παρά την εντονότατη αντίδραση της Βρετανικής Αποστολής, εφοδιάζεται με ασύρματο, στολές και οπλισμό.
- **10 Σεπτεμβρίου 1944.** Γερμανικό εξοπλισμένο επίτακτο συλλαμβάνεται με το πλήρωμά του αιχμάλωτο στον Μόλυβο. Λάφυρα ο ατομικός οπλισμός των 4 Γερμανών και τα δύο πολυβόλα του σκάφους.
- **14 Σεπτεμβρίου 1944.** Μετά την αποχώρηση της γερμανικής φρουράς της Λέσβου, εκστρατευτικό απόσπασμα από 50 άνδρες του 22^{ου} Συντάγματος με επικεφαλής των έφεδρο λοχαγών Στρατή Μακρή, υπαδιοικητή τον Ανθγό Κώστα Γάκα, τον ανθυπολοχαγό Στρατή Χατζηδημητρίου και τον παπα-Λευτέρη Διαμαντίδη, επιβιβάζεται σε δύο εξοπλισμένα καΐκια και

κινείται με στόχο την απελευθέρωση του Άι Στράτη και της Λήμνου. Στο λιμάνι του Άι Στράτη θα συναντηθούν με σκάφος¹⁰⁶ Ιερολοχιτών (?) στους οποίους και αποκαλύπτουν τις προθέσεις τους. Συμφωνούν να αναχωρήσουν το απόγευμα μαζί για την Λήμνο¹⁰⁷. Κατά περίεργο τρόπο το σκάφος των Ιερολοχιτών φεύγει κατά μισή ώρα νωρίτερα και αργότερα άγνωστο υποβρύχιο¹⁰⁸ αναδυόμενο καταστρέφει τα σκάφη του ΕΛΑΝ.

- **16 Σεπτεμβρίου 1944.** Ακόμα ένα απόσπασμα 15 ανδρών φτάνει από την Μυτιλήνη με επικεφαλής τον ανθυπολοχαγό Ν. Κομνηνό. Το ίδιο απόγευμα, γερμανικό επίτακτο προσεγγίζει το λιμάνι και αποβιβάζει 7 Γερμανούς με σκοπό να ερευνηθούν τι είχε γίνει, επειδή είχαν ακουστεί τα γεγονότα στην Λήμνο. Στην αναμενόμενη συμπλοκή¹⁰⁹ σκοτώνεται ένας Γερμανός και αιχμαλωτίζονται οι υπόλοιποι που μαζί με το σκάφος τους και φρουρά του ΕΛΑΝ εκκενώνονται στην Μυτιλήνη
- **17 Σεπτεμβρίου 1944.** Δεύτερο γερμανικό επίτακτο με 20 άνδρες προσεγγίζει το λιμάνι, αλλά βλέποντας τα ίχνη της μάχης και τα βυθισμένα σκάφη απομακρύνεται και επιστρέφει στην Λήμνο.
- **24 Οκτωβρίου 1944.** Ιερολοχίτες και άνδρες του 22^{ου} Συντάγματος παρελαύνουν στην Λήμνο¹¹⁰.

7

Τα Γερμανικά αρχεία για το ΕΛΑΝ

Μεταπολεμικά, στα γερμανικά αρχεία θα βρεθούν αναφορές σχετικά με την εμφάνιση και την δράση του ΕΛΑΝ. Η απόρρητη αναφορά αριθμ.9229/1944 στο Δελτίο Πληροφοριών του Ανύψατου Αρχηγείου της Ομάδας Στρατιών Ε, 1/ΑΟ, για την Κατάσταση του Εχθρού της 25^{ης} Ιουνίου 1944¹⁰⁰ αναφέρει ότι:

«...η ηγεσία του αντάρτικου αγώνος οργάνωσε και ένα ναυτικό ΕΑΜ (ΕΛΑΝ). Τουτό αποτελείται από πληρώματα μηχανοκινήτων και ιστιοφόρων πλοίων, από λιμενεργάτες και υπηρετικών ναυτιλιακών προσωπικών. Σκοπός των είναι να σαμποτάρουν συστηματικώς ναυτικές κινήσεις των Γερμανών, μετασταθμεύσεις μικρών γερμανικών τμημάτων δια θαλάσσης, καθώς και κινήσεις ιστιοφόρων πλοίων που εργάζονται δια

λογαριασμό των αρχών κατοχής. Οπλισμένα μικρά ιστιοφόρα ελέγχουν τα διάφορα πλοία-ρια που συναντούν, διε-

ξάζουν πειρατικών πολέμων, βο-

ηθούν την αναχώρηση Ελλήνων εις το εξωτερικόν και είναι έτοιμα να παρασταθώσιν εις τους αντάρτας από θαλάσσης οσάκις τούτο καθίσταται αναγκαίον. Κατ' επανάληψιν παρετηρήθησαν υπό των ημετέρων τοιαύτα πολεμικά μηχανοκίνητα ιστιοφόρα πλοία και ελληγήσαν επιτυχώς υπ' ημών.»

Από την ίδια υπηρεσία στις 22 Ιουλίου 1944¹⁰² και με αριθμ.11000/1944 αναφέρεται «...κατά μαρτυρίες αιχμαλώτων το ναυτικό των ανταρτών ονομάζεται ΕΛΑΝ, Ελληνικό Απελευθερωτικό Ναυτικό. Στην περιοχή του Βόλου διαθέτει 6 πλοία, τα οποία ταξιδεύουν δύο και τρεις φορές το μήνα στην Τουρκία και μετά προσορμίζονται στις ανατολικές ακτές του Πηλίου...»

Η παρακάτω όμως αναφορά (παρά τις λογικές ανακρίβειες της) είναι μία από τις πρώτες πιο λεπτομερείς γερμανικές περιγραφές¹⁰¹ που πρέπει να έχει συνταχθεί στα τέλη του καλοκαιριού του 1944.

«ΤΟ ΣΥΜΜΟΡΙΑΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

Η ίδρυσις τού ΕΛΑΝ αποδίδεται σύμφωνα με αξιοπιστους αναφοράς πρακτόρων και καταθέσεις αιχμαλώτων εις τον πρώην λιμενάρχη του Βόλου Σταύρον Κουτούπην εν συνεργασία μετά του εκ Σκαπέλου καταγόμενου Αρτέμη Αμερικάνου. Λέγεται ότι η ίδρυσις έγινε τον Φεβρουάριον του 1944. Η δύναμις του ΕΛΑΝ υπολογίζεται εις 800 σκάφη, μεταξύ των οποίων μεγάλα πετρελαιοκίνητα ιστιοφόρα, βάρκες, μικρά και πολύ μικρά σκάφη. Ο οπλισμός αποτελείται από ελαφρά και εν μέρει βαρέα πολυβόλα. Τα όπλα καθώς και τους κινητήρας προμηθεύουν οι Σύμμαχοι μεταφέροντες το υλικόν δι' υποβρυχίων. Αι πλούσιαι εις όρμους ακαί της δυτικής και ανατολικής Ελλάδος χρησιμεύουν ως καταφύγια. Κύρια ορμητήρια θεωρούνται αι νήσοι Σκιάθος, Μονισσός, Σκόπελος και Κυρά Παναγιά.

Ο σκοπός του ΕΛΑΝ είναι ο παντί τρόπω έλεγχος της κινήσεως των γερμανικών πλοίων και των φορτώσεων καθώς και αι δολιοφθοραί και η παθητική αντίστασις. Το ΕΛΑΝ αποτελεί την από ναυτικής πλευράς βοήθειαν δια τους σχηματισμούς του ΕΛΑΣ. Κατά μίαν έδρην του πρακτορείου τύπου της Ελευθερας

Πολυβόλο MG 34



Χώρα κατασκευής:	Γερμανία
Διαμέτρηση:	7.92 χλστ.
Μήκος όπλου:	1.21 μ
Μήκος κάνης:	0.62 μ
Βάρος:	11,5 κιλά
Αρχική ταχύτητα:	762 μ.α.δ.
Ταχυβολία:	900 β.α.λ.
Τροφοδοσία:	αρθρώτες μεταλλικές ταινίες των 50 φυσισγιών

Πιστόλι Mauser M1934



Χώρα κατασκευής:	Γερμανία
Διαμέτρημα:	7,65 x 17 χλστ.
Μήκος όπλου:	159 χλστ.
Μήκος κάνης:	87 χλστ.
Βάρος:	600 γραμ.
Αρχική ταχύτητα:	295 μ.α.δ
Τροφοδοσία:	8 φυσίγγια

όρμον ηθέλησε να ψαρεύση, εις άλλο λιμάνι ηθέλησε να κάμη ψώνια ή να πάρη καύσιμα ή να επισκευθῆ συγγενείς εις κάποια απεμακρυσμένο νησί. Έτσι εις ένα σημείον που πρόκειται οπωσδήποτε να περάση, αναμένει το σκάφος ανεφοδιασμού το οποίον κάμει προς αναγνώρισίν του τα εκ των προτέρων καθορισθέντα σήματα.

Αι κατά τον τελευταίον καιρόν γενόμεναι υπό της ναυτικής διοικήσεως Πελοποννήσου εκκαθαριστικαί επιχειρήσεις κατά του ΕΛΑΝ, είχαν οσαν αποτέλεσμα κατά την διάρκειαν τριών εβδομάδων την καταστροφήν 82 μηχανοκινήτων ιστιοφόρων του ΕΛΑΝ. Άλλα 6 σκάφη του περιήλθον εις την κατοχήν μας. Αι απώλειαι αυταί αποτελούν ένα βαρύ κτύπημα κατά του ΕΛΑΝ και της διαθεσίμου χωρητικότητος του».

Η τελευταία ανιχνεύσιμη αναφορά είναι πάλι από την ίδια υπηρεσία με αριθμ. 13000/1944 και ημερομηνία 28 Αυγούστου 1944¹¹⁴. Στην 2^η παράγραφο με τίτλο "Η ανάπτυξη των μονάδων", αναφέρει:

«...Στη θαλάσσια περιοχή των δυτικών ελληνικών νησιών το ΕΛΑΝ τώρα διαθέτει βενζινόπλοια και ιστιοφόρα πλοία. Έχει υπαχθεί στην 7^η Ταξιαρχία του ΕΛΑΣ που εδρεύει εκεί. Σαν κύρια αποστολή του έχει την συστηματική παρεμπόδιση του γερμανικού ανεφοδιασμού, την φρούρηση της ιδιωτικής ναυσιπλοΐας και την είσπραξη δασμών από αυτή...».

Ελλάδος, της 27^{ης} Ιουλίου 1944, το ΕΛΑΝ πρόκειται να αναδιοργανωθεί συστηματικώς δι' ανωτέρων αξιωματικών του συμμαχικού ναυτικού. Η εν λόγω είδησις καθίσταται πιστευτή εκ των επανειλημμένων αναφορών πρακτόρων μας περί αποβάσεως Συμμάχων αξιωματικών του ναυτικού.

Επειδή το ΕΛΑΝ αποτελεί την από ναυτικής πλευράς βοήθειαν του ΕΛΑΣ, έχει ως εκ τούτου το καθήκον του ανεφοδιασμού εις έμψυχον και άψυχον υλικόν δια της θαλασσίας οδοῦ. Η μεταφορά όπλων, πολεμοφοδίων, ειδών εξοπλισμού και ιματισμού γίνεται μόνον δια συμμαχικών σκαφών αλλά, σύμφωνα με αναφοράς πρακτόρων, και υπό σκαφών του ΕΛΑΝ και δη από την Τουρκίαν. Εκτός αυτών, το ΕΛΑΝ είναι επιφορτισμένον με την διαπέρευσιν των εξοριστών και την διεϊσόδυσιν των Συμμάχων (Άγγλων και Ρώσων) πρακτόρων.

Η παραλαβή των ειδών ανεφοδιασμού εκ των συμμαχικών σκαφών γίνεται εν μέρει εις την ανοικτήν θάλασσαν και εν μέρει δια της κατ' ευθείαν προσεγγίσεως των συμμαχικών σκαφών των καθορισμένων βάσεων και σημείων του ΕΛΑΝ. Η συνεννόησις των σκαφών του ΕΛΑΝ με τα συμμαχικά σκάφη ανεφοδιασμού γίνεται δια φωτεινών σημάτων διδομένων εις καθορισμένην μορφήν και σειρά. Η γενική ηγεσία της επικοινωνίας μεταξύ των σκαφών του ΕΛΑΝ και των συμμαχικών σκαφών ανεφοδιασμού χρησιμοποιεί διάφορα κέντρα πρακτόρων. Τοιούτα κέντρα ευρίσκονται: Δια τας Ιονίους Νήσους και την περιοχήν μέχρι Κυθήρων, εις Ζάκυνθον και την Μονεμβασίαν. Δια τας Κυκλάδας, εις την Ύδραν. Δια τας υπολοίπους νήσους του Αιγαίου, προ παντός δια την Λήμνον και την Χίον, εις ένα μη κατανομαζόμενον τόπον επί της Χαλκιδικής.

Εκαστον κέντρον πρακτόρων εκ των ανωτέρω μνημονευθέντων διευθύνει μίαν σειράν των καλουμένων δικτύων. Σύμφωνα με αναφοράς πρακτόρων επεσημάνθησαν τα κάτωθι δίκτυα.

I. Εις την περιοχήν των Ιονίων Νήσων:

1. Δίκτυον Λευκάς
2. Δίκτυον Κεφαλληνία-Ιθάκη
3. Δίκτυον Μονεμβασίας (·)

II. Εις την περιοχήν μεταξύ Ζακύνθου και

Κυθήρων:

1. Δίκτυον Πύργος
2. Δίκτυον Πύλος
3. Δίκτυον Μονεμβασία

III. Κυκλάδες:

1. Δίκτυον Μήλος
2. Δίκτυον Ίος
3. Δίκτυον Πάρος
4. Δίκτυον Νάξος
5. Δίκτυον Αμοργός

IV. Αι υπόλοιποι νήσοι του Αιγαίου:

1. Δίκτυον Ικαρίας
2. Δίκτυον Σάμος
3. Δίκτυον Χίος
4. Δίκτυον Σκύρος
5. Δίκτυον Εύβοια
6. Δίκτυον Βόλος
7. Δίκτυον Λήμνος
8. Δίκτυον Αλεξανδρούπολης
9. Δίκτυον Θάσος
10. Δίκτυον Χαλκιδική

Κάθε δίκτυον έχει ένα καλούμενον δίκτυον-κέντρον ή και περισσότερα. Τα κέντρα ευρίσκονται ως επί το πλείστον εις σχετικώς μεγαλύτερους λιμένες. Εις αυτά προσέρχονται οι δια την υπηρεσίαν αιτήν προβλεπόμενοι - κανονικώς ή εκτάκτως - καπετάνιοι όπου και λαμβάνουν εντολάς. Η διαταγή του απόπλου καθώς και τα σημεία προσεγγίσεως γνωστοποιούνται την τελευταίαν στιγμήν. Των σκαφών επιβιβάζονται έπειτα από μερικά σημεία προσεγγίσεως.

Δια να κρατηθούν μυστικά τα σημεία συναντήσεως με τα σκάφη ανεφοδιασμού, εφαρμόζεται το εξής σύστημα: ο τόπος συναντήσεως δεν γίνεται γνωστός στον καπετάνιον, ο οποίος λαμβάνει απλώς την εντολήν να προσεγγίσῃ κατά τον πλουν του ορισμένα σημεία εξ ων ένα είναι το μέρος συναντήσεως με τα σκάφη ανεφοδιασμού. Τας περισσότερας φορές δεν ακολουθείται η ευθεία προς τα καθορισθέντα σημεία αλλά, προς παραπλάνησιν, γίνονται λαξοδρομήσεις τας οποίας ο καπετάνιος πρέπει να είναι εις θέσιν να δικαιολογή κάθε στιγμήν εις περίπτωσιν ελέγχων δια μιας πιστευτής εντολής, ως λόγου χάριν ότι εις ένα

8

Η Γερμανική αποχώρηση - Απελευθέρωση



1. Απελευθέρωση, Λιμάνι Στυλίδας. Τρίτος καθήμενος από αριστερά διακρίνεται ο Σωτήρης Μπεγνής. Ο Μπεγνής με τον Ν. Ζαΐμη και άλλους Στυλιδιώτες, τον Σεπτέμβριο του 1941 ανατίναξαν στο λιμάνι της Στυλίδας, επίπαχτα σκάφη που μετέφεραν εφόδια και πυρομαχικά με προορισμό την Αφρική.
2. Διαταγή αριθμ. 3 της 3ης Μοίρας του ΕΛΑΝ της 1ης Νοεμβρίου 1944, που φέρει σφραγίδα Διοίκηση Ευβοϊκού-Αιγαίου. Αναφέρεται στην απαγόρευση του ψαρέματος με δυναμίτη, φλόμο, και ασβέστη που καταστρέφουν τον γόνο των ψαριών. Αρχείο Δουατζή
3. Στυλίδα 1944. Απελευθέρωση. Άνδρες του Ανεξάρτητου Σταλίσκου Μαλλιακού παρελαύνουν μαζί με ΕΛΑΣίτες του 36ου Συντάγματος. Οι περισσότεροι φορούν σταλές του Γερμανικού Ναυτικού. Φωτ. Αρχείο 36ου Συντάγματος ΕΛΑΣ

Η διαταγή για την χαλάρωση του ελληνικού χώρου, η οποία εξελίχθηκε σε αποχώρηση, δόθηκε από τον Χίτλερ μόλις στις 23 Αυγούστου 1944, αφού η αιφνιδιαστική συνθηκολόγηση της Ρουμανίας επέτρεψε στον Κόκκινο Στρατό την εισχώρηση στα Βαλκάνια. Στις 8 Σεπτεμβρίου 1944, και η Βουλγαρία πέρασε στο συμμαχικό στρατόπεδο, συνεχίζοντας όμως να διατηρεί στρατεύματα στην Μακεδονία. Στην Καβάλα παρ'όλο που το 26^ο Σύνταγμα είχε εγκατασταθεί κανονικά και οι Βούλγαροι είχαν περιοριστεί στους καταυλισμούς τους, αρχές του Οκτωβρίου θα δοκιμάσουν να καταστρέψουν τα 5 καταδιωκτικά σκάφη που είχαν σε περιφρα-

μένο χώρο στο λιμάνι. Η κίνησή τους θα γίνει αντιληπτή από άνδρες του ΕΛΑΝ και με επέμβαση ολιγομελούς ομάδας του Συντάγματος τα σκάφη θα διασωθούν¹¹⁵.

Για τους Γερμανούς η υποχώρηση από την Ελλάδα φαινόταν, σύμφωνα με τα μεταπολεμικά γραπτά του ανώτατου επιτελάρχη της Ομάδας Στρατιών Ε, ως μια πορεία προς τον σίγουρο αφανισμό. Την περίοδο εκείνη στην Ελλάδα υπήρχαν περίπου 250.000 άνδρες, ανάμεσά τους και 28.000 άνδρες του ναυτικού και πολλές μονάδες παράκτιου πυροβολικού.

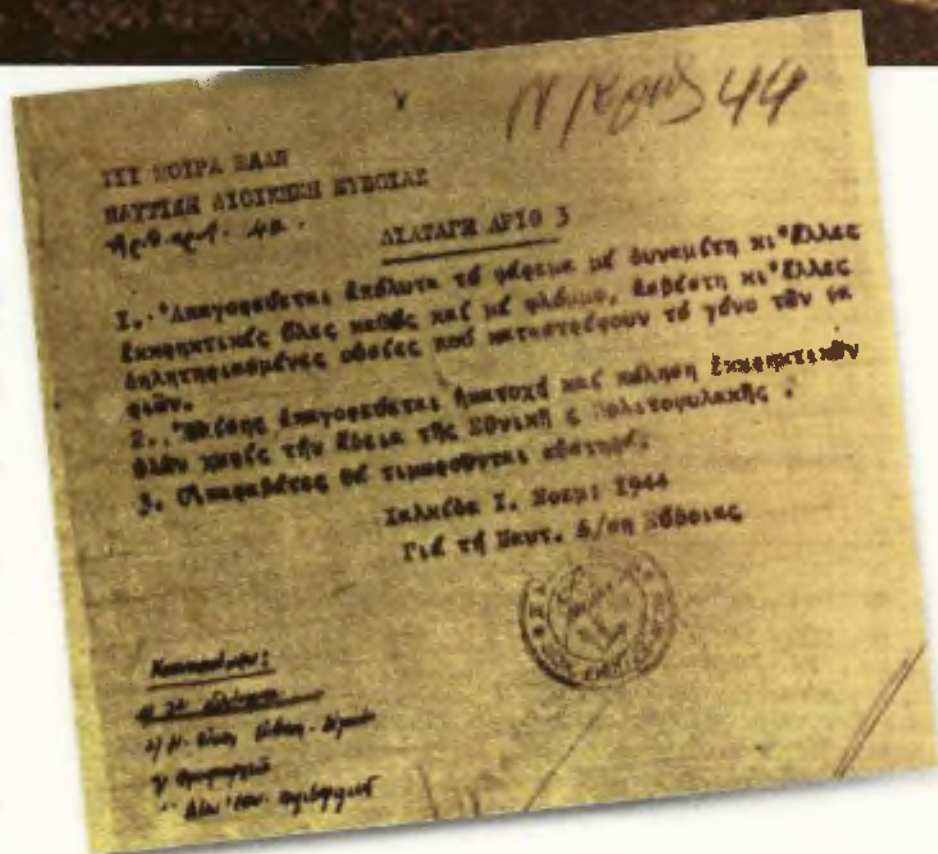
Εν τούτοις, η γερμανική αποχώρηση διεξάχθηκε με μεγάλη πειθαρχία. Έτσι, αποσύρθηκαν γρήγορα η 4^η Μεραρχία Τε-



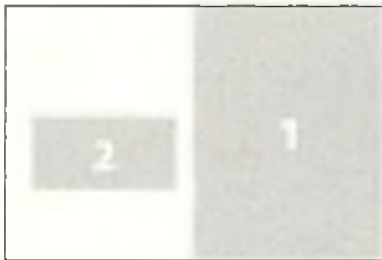


θωρακισμένου Πεζικού των SS και της Αστυνομίας, η 11^η Μερραρχία Πεζικού της Αεροπορίας, η Μερραρχία Εφόδου "Ρόδος" και τμήματα της 22^{ης} Μερραρχίας Πεζικού, προκειμένου να μείνει ανοιχτή η δίοδος δια της Γιουγκοσλαβίας, αφ' ετέρου δε να κρατηθεί η Αττική, για να γίνει δυνατή η μεταφορά όσο το δυνατό περισσότερων γερμανικών δυνάμεων από τα νησιά. Τον Σεπτέμβριο ολοκληρώθηκε η εκκένωση της Πελοποννήσου (από την 117^η Μερραρχία Καταδρομών και την 41^η Μερραρχία Οχυρών) και της Ηπείρου (από την 104^η Μερραρχία Καταδρομών).

Το περίεργο είναι ότι, παρ' όλο που την άνοιξη του 1944 οι Άγγλοι ανέπτυξαν εξαιρετική δραστηριότητα στην Ανατολική Μεσόγειο και συγκεκριμένα στο Αιγαίο για λόγους αντιπερισπασμού, εν όψει της επικείμενης απόβασης στην Νορμανδία (προκαλώντας στο Γερμανικό Ναυτικό τόσο υψηλές απώλειες ώστε τα νησιά δεν μπορούσαν πλέον να εφοδιαστούν με νηοπομπές, αλλά μόνο με καΐκια κατά



Κεφάλαιο 8: Η Γερμανική αποχώρηση - Απελευθέρωση



1. Γραφική απεικόνιση εξοπλισμένου γερμανικού βοηθητικού σκάφους.

2. 1944. Τοποθεσία άγνωστη. Ο Στρατηγός Ζέρβας, επιθεωρεί το πλήρωμα ενός σκάφους του ΕΔΕΝ (Εθνικό Δημοκρατικό Ελληνικό Ναυτικό). Τα τελευταία δραστηριοποιούνταν σε καθαρά μεταφορικά ρόλο στις ελεγχόμενες από τις ΕΟΕΑ ακτές της Ηπείρου την περίοδο αμέσως πριν και μετά της γερμανικής αποχώρησης. Αναφέρεται η ύπαρξη 4-5 σκαφών από τα οποία τα δυο είχαν εγκαταλειφθεί από τα αποχωρούντα γερμανικά στρατεύματα στην περιοχή της Ηπείρου. Φωτ. Αρχείο Δημ.Μυριδάκη.

Μέχρι τώρα επέτρεψαν να μεταφερθούν οι δυνάμεις μας από τα νησιά σχεδόν χωρίς επέμβαση του ναυτικού και της αεροπορίας τους



την διάρκεια της νύχτας), οι Γερμανοί παραξενεύτηκαν που κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου η εκκένωση των νησιών δεν συνάντησε έντονη παρεμπόδιση του εχθρού. Αυτή η κατάσταση ίσως οφειλόταν στο ότι οι αγγλικές δυνάμεις λίγο πριν, είχαν πάρει μέρος στις αποβατικές επιχειρήσεις στην νότιο Γαλλία και συνεπώς παροδικά απουσίαζαν από την Ανατολική Μεσόγειο. Οι Γερμανοί όμως που ήθελαν να πιστέψουν στην τελευταία

τους ελπίδα (την ανατροπή των συμμαχιών) συμπέραναν, όπως ανέφερε ο Φον Γκρέβενιντς προϊστάμενος της υπηρεσίας στην Αθήνα του Ειδικού Πληρεξουσίου του Υπουργείου Εξωτερικών για την Ν. Α. Ευρώπη, από την παθητική στάση των εχθρικών δυνάμεων, ότι «...οι Άγγλοι που έχουν την πλήρη αεροπορική και ναυτική κυριαρχία στο Κρητικό και το Αιγαίο Πέλαγος συμπεριφέρονται τελείως παθητικά ή η μαχητική τους δράση είναι τόσο μικρή, ώστε γί-

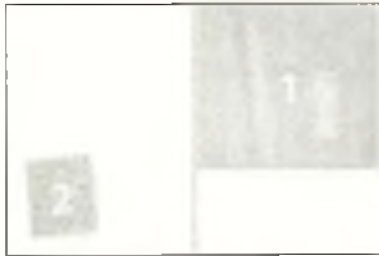
αυτό τον λόγο δεν έχουν προξενηθεί απώλειες ως τώρα. Εδώ συμπεραίνεται γενικά ότι οι Άγγλοι αφήνουν συνειδητά άθικτους τους ανθρώπους μας, παίρνοντας υπόψη μία επερχόμενη, που είναι και προς το αγγλικό συμφέρον, χρησιμοποίηση κατά των μπολσεβίκων...».¹¹⁶

Από αυτήν την αντιφατική εικόνα της κατάστασης ο Χέρμαν Νοϊμπάχερ, ο κύριος παράγοντας της γερμανικής πολιτικής στην Ελλάδα, έβγαλε στις 14 Σεπτεμβρίου



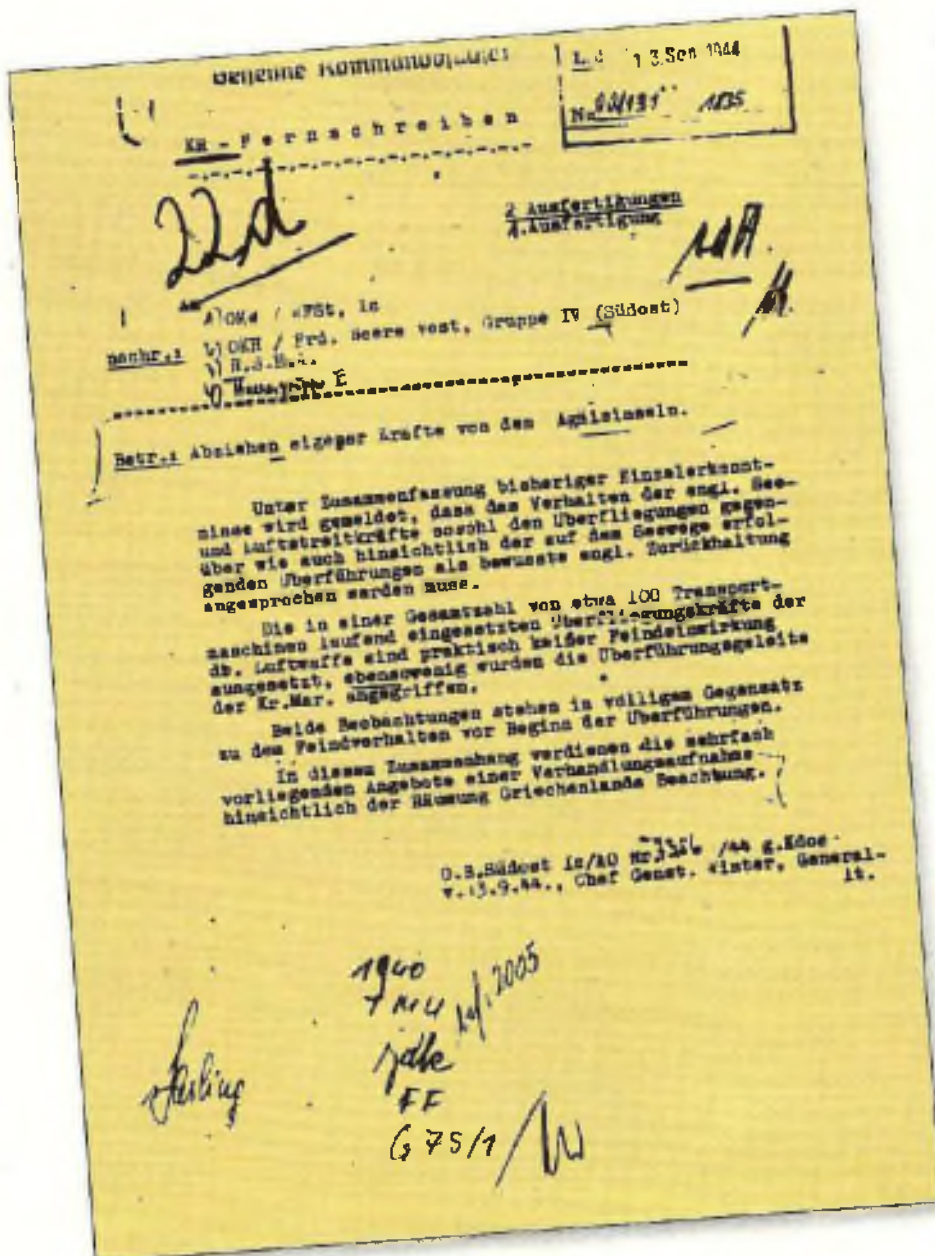
Valerio Grimaldi-2007

Κεφάλαιο 8: Η Γερμανική αποχώρηση - Απελευθέρωση



1. Θεσσαλονίκη. Απελευθέρωση. Διακρίνονται τα σκάφη της 6ης Μοίρας καθώς και τμήματα από τα σκάφη που ανατίναξαν οι Γερμανοί αποχωρώντας. Η προκυμαία είναι πλημμυρισμένη από κόσμο. Φωτ. Αρχείο Jean Lieberg
2. Αναφορά του Αντιστρατήγου August Winter, Γενικού Επιτελάρχη της Ομάδας Στρατιών F, προς το OKW. Η αναφορά έχει συνταχθεί από τον Σχη Franz von Harling, προϊστάμενο του τμήματος 1c/ΑΟ του Γενικού Επιτελείου της Ομάδας Στρατιών F. Θέμα της αναφοράς. «... απόδουραση ιδίων δυνάμεων από τις νήσους του Αιγαίου. Μετά από σύνοψη των μέχρι σήμερα κατ' ιδίαν διαπιστώσεων, έχει αναφερθεί ότι η συμπεριφορά των Αγγλικών δυνάμεων στον αερα και την θάλασσα, όπως των υπερπητήσεων έναντι και αναφορικών προς τις δια των θαλασσιών οδών διενεργουμένων μεταγωγών, πρέπει να θεωρηθεί ως συνειδητής επιφυλακτική στάση εκ μέρους των Άγγλων. Εναντίον μίας τρεχόντως αναπτυγμένης δυνάμεως υπερπητήσεως της Luftwaffe, αποτελούμενης εκ συνολικού αριθμού περίπου 100 αεροσκαφών, δεν έχει σημειωθεί καμία εχθρική επέμβασις, ούτε εξάλλου σημειώθηκαν οποιεσδήποτε επιθέσεις κατά των μεταγωγικών νηοπομπών της Kriegsmarine. Αμφότερες οι παρατηρήσεις αυτές ευρίσκονται σε ευθεία αντίθεση με την εχθρική στάση προ της ενάρξεως των μεταγωγών. Στα παραπάνω πλαίσια θα πρέπει να τύχουν προσοχής οι επανειλημμένως υποβληθείσες προτάσεις για την έναρξη διαπραγματεύσεων αναφορικά με την εκκένωση της Ελλάδος.» Bundesarchiv

Η εκκένωση από τα νησιά του Αιγαίου άρχισε στις 30 Αυγούστου όταν 106 Ju-52 μετέφεραν στην ηπειρωτική Ελλάδα 30.700 Γερμανούς στρατιώτες, εκτελώντας 2.000 περίπου πτήσεις.



το συμπέρασμα ότι «...οι Άγγλοι αυτήν την στιγμή φαίνονται να έχουν τις ακόλουθες προθέσεις. Μέχρι τώρα επέτρεψαν να μεταφερθούν οι δυνάμεις μας από τα νησιά σχεδόν χωρίς επέμβαση του ναυτικού¹⁷ και της αεροπορίας τους, όμως ενεργοποιούν τις κόκκινες συμμαχίες εναντίον των δρόμων αποχώρησης μας στην Ήπειρο. Έτσι, φανερά προτίθενται να κρατήσουν τις γερμανικές δυνάμεις στην ηπειρωτική Ελλάδα μέχρι να είναι έτοιμη και η δική τους επιχείρηση...».

Παρ' όλο που αυτή η εκτίμηση της κατάστασης δεν τεκμηριώνεται από αγγλικές πηγές, ούτε αρχειακό υλικό ούτε απομνημονεύματα, πρόκειται για μια οξυδερκή ανάλυση των συμφερόντων της κυβέρνησης του Λονδίνου. Αυτά πραγματικά συνίσταντο στο να σταλεί, την στιγμή ακριβώς που θα αποχωρούσε ή παραδινόταν η Βέρμαχτ, μια μικρή αγγλική στρατιωτική δύναμη στην Ελλάδα, προκείμενου να παρεμποδίσει τόσο τα εμφύλια έκτροπα, που έμελλε να γίνουν στην Πελοπόννησο, όσο και την απόκτηση του γερμανικού σπλισμού από τον ΕΛΑΣ. Έτσι, τους Άγγλους βόλευε ένα "μποτιλιάρισμα" της γερμανικής αποχώρησης, αφού και οι ίδιοι αιφνιδιάστηκαν από τα γεγονότα της Ρουμανίας και δεν πρόλαβαν να έχουν έτοιμη την δύναμη τους για απόβαση στην Ελλάδα πριν την 13^η Σεπτεμβρίου 1944. Μόνο υστέρτα από αυτήν την ημερομηνία ξεκίνησαν πάλι ναυτικές και αεροπορικές επιθέσεις κατά γερμανικών στόχων.

Η εκκένωση από τα νησιά του Αιγαίου άρχισε στις 30 Αυγούστου όταν 106 Ju-52 μετέφεραν στην ηπειρωτική Ελλάδα 30.700 Γερμανούς στρατιώτες, εκτελώντας 2.000 περίπου πτήσεις. Την ίδια περίοδο, το Γερ-



μανικό Ναυτικό μετέφερε στα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας 37.000 στρατιώτες με την απώλεια 380 στρατιωτών και 29 από τα 52 μεταφορικά σκάφη (αποτέλεσμα της δράσης της σχεδόν ανύπαρκτης συμμαχικής αεροπορίας και του ΕΛΑΝ¹¹⁹) που πήραν μέρος στην επιχείρηση. Συνολικά, μέσα σε δύο μήνες μεταφέρθηκαν 67.500 στρατιώτες από τα νησιά του Αιγαίου, ενώ περίπου 33.000 Γερμανοί και Ιταλοί στρατιώτες παρέμειναν σε τοπικές οχυρώσεις με ελάχιστο εξοπλισμό.

Μετά την αποχώρηση των γερμανικών δυνάμεων, όλα τα σκάφη που είχαν επιταχθεί από το ΕΛΑΝ ή είχαν επιτάξει οι Γερμανοί και είχαν αιχμαλωτιστεί, επιστρά-

φηκαν στους δικαιούχους τους¹¹⁹ ενώ οι Γερμανοί είχαν φροντίσει όλα τα *επίτακτα* που ήταν στα χέρια τους να καταστραφούν. Από εκείνα που ήταν στα χέρια του ΕΛΑΝ γερμανικών, ιταλικών ή βουλγαρικών συμφερόντων, όλα πέρασαν στην δικαιοδοσία του κράτους. Η κύρια απασχόληση του ΕΛΑΝ όμως την εποχή ήταν σε πολύ άσχημη κατάσταση, τα σκάφη του ΕΛΑΝ ήταν ο μόνος τρόπος για να συνδεθούν μεταξύ τους διάφορες πόλεις, να τροφοδοτηθούν με καύσιμα και τρόφιμα αλλά και να καλυφθούν οι ανάγκες για την μετακίνηση των πολιτών. Έτσι, τα

σκάφη της Ναυτικής Διοίκησης Θεσσαλονίκης του ΕΛΑΝ θα αρχίσουν από τις 2 Νοεμβρίου 1944 να συνδέουν ταχυδρομικά την πόλη με τον Βόλο, Χαλκίδα, Πειραιά, Λήμνο, Χίο, Μυτιλήνη κλπ. Την ίδια περίοδο θα αρχίσει και η μεταφορά των προσφύγων της Ανατολικής Μακεδονίας στις εστίες τους. Υπολογίζεται ότι μεταφέρθηκαν πάνω από 2.000 άτομα. Στην Καλαμάτα το βραχύβιο τοπικό ΕΛΑΝ που θα δημιουργηθεί μετά την απελευθέρωση, με διοικητή τον Πλωτάρχη (ΠΝ) Μπαλούμα Παναγιώτη, θα μεταφέρει κάρβουνο από την Κορώνη για την κίνηση των εργοστασίων της πόλης.

9

Δεκεμβριανά-Βάρκιζα Αποστράτευση του ΕΛΑΝ



1. Απολυτήριο της Διοίκησης Ανατολικής Πελοποννήσου του ΕΛΑΝ στον Ανθυπολοχαγό Βαυρκάκη Κωνσταντίνο από τη Χαλκίδα. Το απολυτήριο έχει ως ημερομηνία κατάταξης τον Ιούλιο του 1943 και απολύσεως την 15η Φεβρουαρίου 1945. Αρχείο Δουατζή

Μετά την αποχώρηση των γερμανικών δυνάμεων από την Ελλάδα, οι περισσότεροι απελευθερωμένοι λιμένες βρίσκονταν στα χέρια του ΕΛΑΝ. Αυτό δημιούργησε μία στενόχωρη κατάσταση όταν τμήματα του Βασιλικού Ναυτικού άρχισαν σιγά-σιγά να επιστρέφουν στις θέσεις τους. Συνεχή επεισόδια και εκατέρωθεν προκλήσεις¹²⁰ θα είναι συνεχείς και θα κορυφωθούν με αυτό που θα ονομαστεί *Δεκεμβριανά*.

Με τα γεγονότα που έμειναν στην ιστορία σαν *Δεκεμβριανά* ανοίγει δυστυχώς το πιο μαύρο κεφάλαιο στην ιστορία της νεότερης Ελλάδας. Με την έναρξη των εχθροπραξιών στην Αθήνα, οι βρετανικές ναυτικές δυνάμεις έλαβαν άμεση εντολή να αιχμαλωτίσουν ή να καταστρέψουν τα σκάφη του ΕΛΑΝ μαζί με τα πληρώματά τους. Το ΕΛΑΝ από την πλευρά του διατάχθηκε να παράσχει κάθε δυνατή βοήθεια για την υποστήριξη των μαχόμενων τμημάτων του ΕΛΑΣ και παράλληλα να εξασφαλίσει τα θαλάσσια νύκτα των μαχόμενων μονάδων¹²¹. Κατά την διάρκεια των επιχειρήσεων τα σκάφη του ΕΛΑΝ θα υποστηρίξουν με μεταφορές και εκκενώσεις τα μαχόμενα τμήματα του ΕΛΑΣ. Έτσι, οι δυνάμεις του 4^{ου} Συντάγματος, της 2^{ης} Ταξιαρχίας του Α' Σώματος του ΕΛΑΣ της Αθήνας – που οι προφυλακές του ήταν στον άξονα Θησείου, Δημαρχίας, Ομόνοιας ως και τα Κάτω Πατήσια – όταν διατάχθηκαν να εγκαταλείψουν την Αθήνα, κάτω από συνεχείς και άγριους βομβαρδισμούς από στεριά, αέρα και θάλασσα, 870 μαχητές διαπεραιώθηκαν με καΐκια του ΕΛΑΝ σε όλη την ακτογραμμή της Εύβοιας ως το Βόλο. Αντίστοιχα, τμήματα του ΕΛΑΣ θα καλύψουν με το πυρ τους κινδυνευόμενα σκάφη του ΕΛΑΝ, όπως έγινε στον όρ-

μο του Μύτικα όπου βρετανικά LS προσπάθησαν να συλλάβουν μεταφορικά του ΕΛΑΝ. Όταν συμφωνήθηκαν οι όροι της ανακωχής, κατά την διάρκεια της σύμπυξης του ΕΛΑΣ, πολλά τμήματα του καθώς και εφόδια, που δεν πρόφταναν να βρεθούν στην καθορισμένη προθεσμία έξω από την εκκενωμένη ζώνη, πέρασαν στην Εύβοια και από εκεί όλες οι δυνάμεις καθώς και οι τοπικές με όλα τα υλικά τους πέρασαν με σκάφη του ΕΛΑΝ στον Βόλο¹²². Σε ορισμένες περιπτώσεις σημειώθηκαν και εμπλοκές με βρετανικά πολεμικά πλοία που περιπολούσαν ακριβώς για αυτό τον λόγο¹²³.

Με την συμφωνία της Βάρκιζας στις 12 Φεβρουαρίου 1945 που υποχρεώθηκε ο ΕΛΑΣ να καταθέσει τα όπλα του, καθορίστηκε και ειδικό πρωτόκολλο για την παράδοση του οπλισμού του ΕΛΑΝ¹²⁴. Βάση του πρωτοκόλλου αυτού θα εκδοθεί στις 18 Φεβρουαρίου από το Γενικό Στρατηγείο του ΕΛΑΣ η υπ' αριθμ. 2778 Διαταγή που όριζε στις Μοίρες που θα παραδώσουν τον οπλισμό, τα πυρομαχικά και τα σκάφη τους. Στις περιπτώσεις που τα λιμάνια όπου ναυλοχούσαν σκάφη του ΕΛΑΝ βρίσκονταν σε βρετανικά χέρια, τότε τα σκάφη παραδίδονται¹²⁵ και τα πληρώματα εκκενώνονταν σε περιοχές που ελέγχονταν από τον ΕΛΑΣ.

Έως την 25^η Φεβρουαρίου 1945, ο οπλισμός και τα σκάφη του ΕΛΑΝ είχαν παραδοθεί στα προβλεπόμενα σημεία.



Σαν Επίλογος

Από τότε έχουν περάσει 62 χρόνια. Κάνοντας έναν απολογισμό θα δούμε ότι το ΕΛΑΝ μέσα στον ενάμιση σχεδόν χρόνο της οργανωμένης λειτουργίας του (χωρίς να υπολογίσουμε την περίοδο από τα μέσα του 1942 έως το 1943) θα έχει πάνω από 80 συγκρούσεις με τον εχθρό στις οποίες θα κυριέψει ή θα βυθίσει περίπου 200 σκάφη όλων των κατηγοριών, από βάρκες έως εξοπλισμένα τοιμεντόπλοια, προκαλώντας 350 περίπου νεκρούς στις δυνάμεις κατοχής και θα συλλάβει άλλους τόσους αιχμαλώτους. Από τις τάξεις του θα περάσουν 1.200 περίπου άνδρες και αξιωματικοί οι οποίοι θα επανδρώσουν 120 περίπου σκάφη και αρκετές δεκάδες ναυτικά φυλάκια.

Δυστυχώς, τα δύσκολα χρόνια τα οποία ακολούθησαν, στέρξησαν την δυνατότητα να μάθουμε ακριβώς την δράση των Μοιρών καθόσον από τους φυσικούς συμμετέχοντες οι περισσότεροι διώχθηκαν και εξοντώθηκαν τα χρόνια 1945-49 και μαζί με αυτούς χάθηκαν πολύτιμα αρχεία, φωτογραφίες κλπ.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ, τον Γιώργο Παπαμιχαήλ για την βοήθειά του στην μετάφραση και την προσαρμογή των γερμανικών εγγράφων.

Βιβλιογραφία



1. Μέλος του πληρώματος μίας Ημιολίας καλύπτει με το πολυβόλο του δύο αιχμαλωτισμένα επίτακτα. Οι Ημιολίες και τα σκάφη του ΕΛΑΝ βρισκόνταν σε μία κατάσταση αμήχανης συνεργασίας. Φωτ. Αρχείο Ευτ. Α. Ξηράκη.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βαλιουλή Στέργιου, Πολίτης Β' Κατηγορίας, εκδ. Gutenberg, Αθήνα χ.χ
- Γεωργιάδη Κώστα, επιμέλεια, Αποστολόπουλος Απόστολος, Ο καπετάν-Ζαχαριάς ΕΛΑΝ-Αντίκυρα, αυτοέκδοση, Αθήνα 2000.
- Δαμιανίδη Κώστα, Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική, εκδ. Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1998.
- Δουατζή Κ. Ιωάννη, Εθνική Αντίσταση, Ημερολόγιο Καπετάν Όθρου, εκδ. ΑΙΧΜΗ, Αθήνα 1983.
- Ελευθεράτου Λευτέρη, Στην Κεφαλονιά της Αντίστασης-οδοιπορικό μνήμης, εκδ. ΚΜΙΕΑ, Αθήνα 1998.
- Ενεπεκίδη Πολυχρόνη, Η Ελληνική Αντίσταση, όπως αποκαλύπτεται από τα μυστικά αρχεία της Βέρμαχτ εις την Ελλάδα 1941-44, εκδ. Βιβλιοπωλείον της ΕΣΤΙΑΣ ΑΕ, Αθήνα 1964.
- Ιωαννίδη Ιωάννη, Ιόσων Καλαμπόκας, ο θρυλικός ΗΡΩΑΣ, αυτοέκδοση, Αθήνα 1973.
- Καίλα Μήτσου, Ελληνικό Λαϊκό Απελευθερωτικό Ναυτικό, εκδ. Νέα Βιβλία, Αθήνα 1975.
- Καίλα Μήτσου, Μαρτυρίες ΕΛΑΝ, Στερνές υποθήκες των Ηρώων μας, εκδ. Νέα Σύνορα, Αθήνα 1975.
- Καραγιώργη Κώστα, Η Ραύμελη στις Φλόγες, αυτοέκδοση, Αθήνα 1979.
- Καρασούλη Παναγιώτη, Χίος 1943-44 - Συμμαχική Στρατιωτική Αποστολή και Εθνική Αντίσταση, εκδ. ΟΜΗΡΕΙΟ Πνευματικό Κέντρο Δήμου Χίου, Χίος 2006.
- Κασσιμάτη Μανώλη, Φωτογραφικά Ντοκουμέντα από την Δράση του ΕΛΑΣ (Οργάνωσης Μεραρχιών Μακεδονίας) από το Αρχείο του φωτογράφου Λάζαρου Ακερμανίδη, εκδ. Φωτογραφίζοντας, Αθήνα 2006.
- Π. Κ. Κεμερλή-Α. Σ. Πολυχρονιάδη, Η Αντίσταση στην Λέσβο, αυτοέκδοση, Αθήνα 1988.
- Κολιού Νίτσα, Άγνωστες πτυχές Καταχής και Αντίστασης 1941-44, αυτοέκδοση, τόμοι Α-Β, Βόλος 1985.
- Κουβαρά Κώστα, ΟΣΣ-με την Κεντρική του ΕΑΜ, εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1976.
- Κούτση Γιάννη, Οι λίρες της υποταγής, εκδ. Κούτσης Εκδοτική, Αθήνα 2003.
- Κουφή Παύλου, Σελίδες από την ΕΑΜική Εθνική Αντίσταση, εκδ. ΚΑΕ, Αθήνα 1992.
- Lieberg Mats, Θεσσαλονίκη 1944, τα φωτογραφικά ντοκουμέντα του Jean Lieberg, εκδ. University Studio Press, Θεσσαλονίκη 1999.
- Μαθιόπουλου Βασίλη, Η Ελληνική Αντίσταση 1941-44 και οι «Σύμμαχοι» όπως καταξιώνεται από τα επίσημα γερμανικά αρχεία, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1980.
- Μαθιόπουλου Βασίλη, Οι Ναζι για την Εθνική Αντίσταση στην Ελλάδα, εκδ. ΕΔΙΑ, Αθήνα 1994.
- Μαλακάση Ι. Θ., Το Λιμενικό Σώμα στην διάρκεια του πολέμου, Αθήνα, χχ.
- Μαλιέζου Γεράσιμου, ΕΑΜ-ΕΛΑΣ Αναμνήσεις και ζητήματα Στρατηγικής και Τακτικής, αυτοέκδοση, Βόλος 1987.
- Μαυραγάνη Δημήτρη, Τα δύο ΟΧΙ 1940-1945, αυτοέκδοση, Αθήνα 1984.
- Μελετζή Σπύρου, Με τους αντάρτες στα βουνά, αυτοέκδοση, Αθήνα 1984.
- Μπαλλή Δημήτρη, Ο ΕΛΑΣ στην Θεσσαλία, εκδ. Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1981.
- Μπιναρδόπουλου Γιάννη, Ρούπα Λάμπη, Χλιάπα Θεόδωρη, Η Αιγιαλεία



στην Κατοχή και στην Αντίσταση 1941-44, αυτοέκδοση, Αθήνα 1987.

- Μωραΐτη Γιώργου, Αναμνήσεις ενός αντάρτη, εκδ. Καστανιώτη, Αθήνα 1999.
- Νικόλη Κ. Δημήτρη, Ιστορική πορεία του Ελληνικού έθνους, αυτοέκδοση, τόμοι 7, Χαϊδάρι 1990.
- Ντούσια Μιχάλη, ΕΑΝ Πρέβεζας, ΕΛΑΣ Ζαλόγγου-Σουλίου, αυτοέκδοση, Αθήνα 1987.
- Παπαγεωργίου Γεώργιου, Παραλειπόμενα της Εθνικής Αντίστασης, εκδ. Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1981.
- Παπαστεριόπουλου Ηλία, Ο Μωρηάς στα Όπλα, Η Εθνική Αντίσταση 1941-44, εκδ. Έρευνα και Κριτική της Νεοελληνικής Ιστορίας, τόμοι 6, Αθήνα χ.χ.
- Πεντεδέκα Κώστα, Η Αμφίκλεια στην Εθνική Αντίσταση 1940-44, εκδ. ΕΝΤΟΣ, Καισαριανή χ.χ.
- Τηλικίδη Στέφανου, ..για την Χιλιόκριβη την Λευτεριά, εκδ. ιδίου, Θεσσαλονίκη, 1956.
- Τσαμπίρα Θανάση, Ο Αλμυρός στις Φλόγες 1941-1949, εκδ. ΠΕΑΕΑ Αλμυρού, Αλμυρός 2001.
- Φλάισερ Χάγκεν, Στέμμα και Σβάστικα, Η Ελλάδα της Κατοχής και της Αντίστασης, εκδ. Παπαζήση, Τόμοι 2, Αθήνα 1995.
- Χέρμαν Φράνκ Μάγερ, Από την Βιέννη στα Καλάβρυτα, εκδ. ΕΣΤΙΑ, Αθήνα 2003.
- Συλλογικό, Ιστορία της Εθνικής Αντιστάσεως 1941-1944, εκδ. Αναγέννηση 1962.
- Ελληνικό Ίδρυμα Πολιτισμού, Δια θαλάσσης – Το Ελληνικό πλαίσιο στο Χρόνο, εκδ. ΕΙΠ, Νέα Υόρκη 2002.
- Η Συμφωνία της Βάρκιζας όλα τα σχετικά κείμενα, εκδ. Δυνα Τύπου και Πληροφοριών, Αθήνα 1945.
- Σαμπατακάκη Θεόδωρου, Ταυτότητες

πρακτόρων και κωδικά ονόματα, η δραστηριότητα των βρετανικών υπηρεσιών πληροφοριών στην Ελλάδα (1939-1944), εκδ. Φιλίστωρ, Αθήνα 2006.

- Χλαμπέα Γιώργου, Τα Κύθηρα στην τετραετία 1941-44, εκδ. Πλέθρον, Αθήνα 1983
- Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας, εκδ. ΝΜΕ, Πειραιάς 1984.

ΑΔΗΜΟΣΙΕΥΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

- Τσέκου-Πασιά Αικατερίνη, Τρίτη Βουλγαρική Κατοχή της Καβάλας, Πρωτεύουσα Μεταπτυχιακή Εργασία στην Ιστορία των Σλαβικών Λαών (Καθ. Μαλιγκούδης), Θεσσαλονίκη 1995,

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

- Περιοδικό ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΑΡΧΕΙΟΝ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ, τόμοι 2, εκδ. Αθήνα 1958-62.

- Περιοδικό, ΕΘΝΙΚΗ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ, διάφορα τεύχη, εκδ. ΠΕΑΕΑ, Αθήνα.

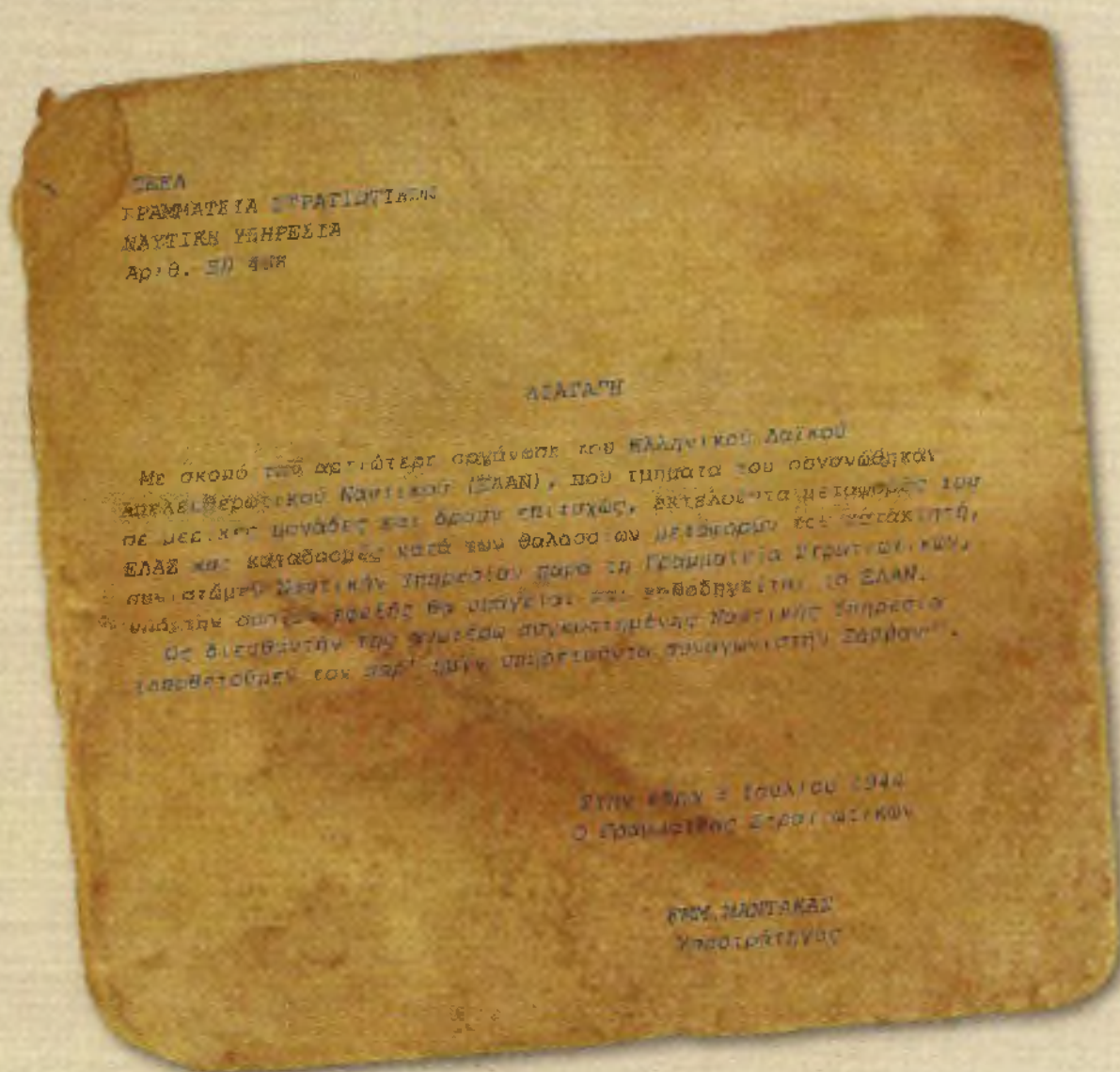
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Heaton Colin, German Anti-Partisan Warfare in Europe 1939-1945, εκδ. Schiffer USA, 2001.
- JS Bouwer-MN Louw, The SAAF at War 1940-1984, εκδ. CVR Ltd, Johannesburg 1989
- Iuso Pasquale, La Resistenza dei Militari Italiani all'Estero, Isole dell'Egeo, εκδ. Rivista Militare, Roma 1994.
- Muñoz Antonio, Goring's Grenadiers, εκδ. AXIS EUROPA, NY 2002
- Bailey H. Ronald, Partisans and Guerrillas, εκδ. TIME Life Inc, Richmond, VI, 1998.

Παραρτήματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Η Διαταγή βάσει της οποίας όλοι οι ανεξάρτητοι σχηματισμοί σκαφών ενώθηκαν κάτω από μία διοίκηση και σχηματίστηκε το ΕΛΑΝ¹²⁶.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Σε μία προσπάθεια δημιουργίας μηχανισμού παρακολούθησης των ενεργειών των σκαφών και οργάνωσης, εκδόθηκε διαταγή Περί τηρήσεως ημερολογίου σκάφους¹²⁸.

ΧΥ3 ΤΑΞΙΑΡΧΙΑ

54^η Σύνταγμα Πεζικού

Ε.Λ.Α.Ν

4^η Ναυτ. Μοίρα

Αριθ. Πρωτ. 163

Προς

τους κυβερνήτες όλων των σκαφών της 4^{ης} Ναυτικής Μοίρας

Περιεχόμενος: «Περί τηρήσεως ημερολογίου σκάφους».

Από της κοινοποιήσεως της παρούσης ο κυβερνήτης εκάστου σκάφους, είτε καταδούξής είναι είτε της 4^{ης} Μοίρας μεταφραζών, θα κρατεί ημερολόγιον σκάφους με την φροντίδα του και θα είναι υπεύθυνος, αι δε εν αυτή πρόξενος θα καταχωρίζονται από μέρος αυτού και υπ' αυτού θα υπογράφονται. Εις την πρώτην σελίδα θα αναγραφεί «Ημερολόγιον του σκάφους... όνομα... "επιπέδουζή" ή "εμπορικό τόνου...", επ' αριθμ. α' Αρχήτου από (ημερομηνία)...» μέχρι (ημερομηνία όταν τελεθώσεται)...

Πρόξενος οι οποίοι καταχωρίζονται εις το ημερολόγιον του σκάφους.

Εις το ημερολόγιον του σκάφους καταχωρίζονται όλες οι πράξεις που αφορούν το σκάφος, το φορτίον, το πλήρωμα, τον απώριστον και τα παραρτηρικά, όλα τα συμβαίνοντα και παρατηρούμενα κατά τον διάπλεον και όλα τα συμβαίνοντα κατά τον χρόνον της διαμονής του σκάφους εις λιμένα, δηλαδή επιβιβάσεις, αποβιβάσεις, φορτίον και απελευθέρωσιν φορτίου. Αφού καταρτισθεί το πλήρωμα του σκάφους να αναγραφεί εις το ημερολόγιον. Περιλαμβανών ο κυβερνήτης φορτίον θέλει εγγράφει εις το ημερολόγιον το είδος και το ποσόν του φορτίου, την υπηρεσίαν από την οποίαν απελευθέρωσεν το φορτίον, το μέρος όπου αποστέλλεται και την υπηρεσίαν που πρόκειται να το παραδώσει. Εν πλω και εν όρμω καταχωρίζονται αντίστοιχως εις το ημερολόγιον κατά ημέραν ωραν οι επίρριτοι άνεμοι, η πορεία του σκάφους, το θινωόμενον διάστημα, η ταχύτης και όλα τα κατά τον διάπλεον ή εν όρμω συμβαίνοντα και παρατηρούμενα, ήτοι ατμοσφαιρική κατάσταση, τα λαμβανόμενα μετρα προς σωτηρίαν ή ευδόσιον του πλοίου ή του φορτίου, αι προσορμίσεις κατ' όμοιον εις όρμητήριο ή λιμένας. Εις περίπτωσιν διχογνωμίας μεταξύ κυβερνήτου και άλλων, υπερισχθεί η γνώμη του κυβερνήτου, ο οποίος αποφασίζει οριστικώς με βάση του θα ληφθούν ανάδεχόμενος εις γνώσιν την αλήθειαν. Οι δε έχοντες αντίστοιχον γνώμην υποβάλλουν έκθεσιν εις την διακρίσιν της Αθήνας. Εις το ημερολόγιον θα σημειώσεται επίσης η εκάστητε παραμυθή κινήσει όπως, ελάση, λαπίν, σέως κλπ. Δι' χρησιμότητά θα εκτυπώσων περὶν διαδοχικῶν. Δεν επιτρέπονται εφησήμετα και ζήσηματα.

Δι' πάσαν αλλοιοσίαν ή παρακωλύσιν εις το ημερολόγιον εφθάνει η διτιμόσιον το σκάφος.

Για την ακρίβειαν

Παραλήπται

Ε.Λ.Α.Ν

Αρης

αι Κυβερνήται των σκαφών

4^η Ν. Μοίρα

Κοινοποιήσις

η Διοίκισις

54^η Σύνταγμα Πεζικού

Α. ΉΤΤΡΟΥ - Δ. ΛΑΦΟΣ

Παραρτήματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Ο Αντισμήναρχος Ανδρέας Μωραΐτης, τότε διευθυντής της ΕΤΑ στο Γενικό Στρατηγείο του ΕΛΑΣ, περιγράφει την οργάνωση και την διεξαγωγή της μεταφοράς των εφοδίων για την Επιχείρηση "Κιβωτός"¹²⁹.

«... Από τον Οκτώβριο 1943 παρά το ότι ετηρείτο επαφή του ΕΛΑΣ μετά της Στρατιωτικής συμμαχικής αποστολής, δεν γινότανε κανένας λόγος για την επανέληψη της ενισχύσεως. Με το πέραςμα όμως του χρόνου και υστέρη αλδή νέες συνθήκες πού δημιουργήθηκαν στο συμμαχικό αγώνα, αναγκάσθηκε το Στρατηγείο της Μέσης Ανατολής, να αναθεώρηση εν μέρει την απόφαση της διακοπής της ενισχύσεως του ΕΛΑΣ και επανήρχισε την ενίσχυση, σε πολύ μικρό όμως βαθμό σε σχέση με τη δύναμη του ΕΛΑΣ πού όλο και μεγάλωνε. Η ενίσχυση θα εδίδετο μονάχα σε ορισμένες Μονάδες, σε ιματισμό, τροφές και οπλισμό και πού θα εχρησιμοποιούντο αποκλειστικά στην εφαρμογή ενός σχεδίου επιχειρήσεων, πού το τιλοφορούσαν «Σχέδιο Κιβωτός».

Η δύναμις των Μονάδων πού θα εδέχοντο την τελευταία ενίσχυση δεν θά πρεπε να ξεπερνάγε τους 10.000 μαχητές. Οι Μονάδες αυτές βρισκόνταν σε διάφορα σημεία της Ελεύθερης Ελλάδας και όπως ήτανε φυσικό θά πρεπε να κανονίζονταν και ο τρόπος της ενισχύσεως αυτής. Ασφαλέστερος και ταχύτερος ήτανε ο δια των νεροπλάνων, όπως γινότανε και προγενέστερα, η δια των υποβρυχίων σε ακτές ελεγχόμενες από τον ΕΛΑΣ. Και οι δύο αυτοί τρόποι απεργήθησαν από τη συμμαχική αποστολή. Γιατί απεργήθησαν; Μάλλον θα πρέπει και η ενέργεια αυτή να προστεθή στις τόσες άλλες πού δείχνανε την ειλικρινή (!) διάθεση με την οποία οι Άγγλοι «ενίσχυαν» το απελευθερωτικό κίνημα του Ελληνικού Λαού και πού μάλιστα είχαν την αξίωση να διαδραματίζουσαν ρυθμιστικό ρόλο στο Ελληνικό ζήτημα. Αντί των παραπάνω ασφαλών τρόπων μεταφοράς των εφοδίων ενισχύσεως, προτάθηκε από τη συμμαχική αποστολή, όπως η παραλαβή των εφοδίων γίνεται από λιμάνια Τουρκικά στη Μικρά Ασία. Σαν τέτοια υποδείχθηκαν 2 κοντά στο Ισασμίε. Η μεταφορά αυτών των εφοδίων θα γινότανε με μέσα και ασφάλεια του ΕΛΑΣ. Το Γεν. Στρατηγείο στην επιθυμία του να φτάση μία ώρα αρχύτερα στην απελευθέρωση της πατρίδας και πάρα τις εύλογες αντιρρήσεις του, για τις εξαιρετικές δυσκολίες και κινδύνους πού θα παρουσιαζέ αυτος ο τρόπος του εφοδιασμού δέχθηκε την προσφορά, χωρίς να παράλειψη να τονίση, ότι οι απώλειες θα ήσαν μεγάλες από τα περιπολούντα Γερμανικά ακαφη στις περιοχές, του δρομολογίου, πού κι αυτο, κατά περιεργό τρόπο, καθορι-

ζότανε με τη συμφωνία.

Τη Γεν. Στρατηγεία του ΕΛΑΣ δεν παρέλειψε να τονίση, ότι ο τρόπος αυτός της ενισχύσεως, απαιτούσε ξεχωριστή οργάνωση δουλειάς, πού θα απέβαινε σε βάρος της μαχητικής του δυνάμεως, με τη συγκρότηση πολλών συνοδευτικών τμημάτων και πού θα ξεφεύγανε από τον κύριο προορισμό τους, σ' όφελος του κατακτητή. Παρά τα λογικά επιχειρήματα του Γεν. Στρατηγείου του Ε.Λ.Α.Σ., η συμμαχική επιμονή παρέμενε άκαμπτος. Το δίκαιον των απόψεων του Γεν. Στρατηγείου του Ε.Λ.Α.Σ. θα φανή εάν ποτέ δοθούνε από τους συμμάχους Άγγλους και Αμερικανούς, τα στοιχεία εκείνα πού θα δείχνουν τις ποσότητες και τα είδη πού μεταφερθήκανε για λογαριασμό του Ε.Λ.Α.Σ. στα Τούρκικα λιμάνια, για να αντιπαραβληθούνε με τα όσα κατορθώσανε να φθάσουν στον προορισμό τους. Με το φτάσιμο των εφοδίων από το Τουρκικά λιμάνια στις ακτές της Ελεύθερης Ελλάδας δεν σταμάταγαν οι κίνδυνοι και οι δυσκολίες προωθήσεως τους μέχρι του τόπου προορισμού. Τα ξεφύρτωμα ακολουθούσε απόκρυψη. Στους άζονες κινήσεως των εφοδιοπομπών οργανώθησαν σταθμοί και συνεργεία τροφοδοσίας και επισκευής σμαριών και πετρώματος των ζώων. Τέτοιοι άζονες κινήσεως καθορίστηκαν δύο. Ένας από την περιοχή Αγκας Τεμπών προς Όλυμπον, που τα τμήματα της Χ Μεραρχίας που θα εβόχοντο την ενίσχυση και ο άλλος από την περιοχή Ανυίας-Λάρισας μεσόκαμπα προς Λιοντάρι όπου τα τμήματα της XVI Ταξιαρχίας. Και τα δύο δρομολόγια απαιτούσανε πορεία 5-6 ημερών πήγαινε ελο και είχανε υποχρεωτικά περάσματα από τη σιδηροδρομική γραμμή πού φυλάγονταν άγρυπνα από τους Γερμανούς και δεν ήσαν λίγες οι περιπτώσεις πού χτυπήθησαν οι εφοδιοπομπές, με αποτέλεσμα το σκότωμα συναγωνιστών και απώλεια των εφοδίων. Σαν να μην έφταναν αυτά και οι φίλοι μας Άγγλοι σ' ένα από τα επικίνδυνα περάσματα που δεν είχε προκαλέσει ακόμη τη προσοχή των Γερμανών, αποφασίσανε να κάνουν σαμποτάζ, ανατινάσσοντες μια γεφυρούλα 3 μέτρων κοντά στην Τεμπία!! Τη φροντίδα της οργάνωσης της μεταφοράς από τα Τούρκικα λιμάνια των εφοδίων και της προωθήσεως αυτών την ανάθεσε το Γεν. Στρατηγείον εις το 54^ο Σύνταγμα της XVI Ταξιαρχίας, πού η περιοχή δράσεως του ήταν τη Πήλιον. Η σχετική διαταγή σ' εδόθη στις αρχές Ιανουαρίου 1944

και διέταξε ενεργασία και συνεννόηση με το Ε.Λ.Α.Ν.

Η δραστηριοποίηση και η μεθοδικότητα των Μοναδών που ανέλαβαν την οργάνωση της τόσο λεπτής και επικινδύνου αποστολής, δεν άφησε να φέρη τα αποτελέσματα της. Έτσι στις 10 Φεβρουαρίου ξεκίνησε για το πρώτο ταξίδι η «Παναγία η Φανερωμένη» 20 τόννων, πετρελαιοκίνητο, με καπετάνιο το θαλασσοδύλο καπετάν Γιάννη. Το άλλο βράδυ κίνησε και «Παυτοκράτειρα» 28 τόννων κι αυτή με καπετάνιο τον στρόμητο Στάμο.

Στο σημείον αυτό θα πρέπει να μάθη ο κόσμος ότι οι σύμμαχοι μας Άγγλοι για τον εξοπλισμό των καϊκιών που θα έκαναν αυτή την επικίνδυνη αποστολή διέθεσαν μονάχα έξι σπλοπαλιβόλα. Όμως ο Ε.Λ.Α.Σ. θέλοντας να φέρη εις καλόν αποτέλεσμα την αποστολή του αυτή, εξόπλισε όλα τα χρησιμοποιούμενα καϊκια, με βαρέα πολυβόλα και όπλους ακόμα για να μπορούν ν' ανταπεξέρχονται νικηφόρα σε κάθε συνάντησή τους με τα πλεούμενα του κατακτητή.

Δρομολόγιο σύμφωνα με τη συμφωνία ήταν καθορισμένο. Από τα Τουρκικά λιμάνια της Μικράς Ασίας, όπου η Αγγλική και Αμερικανική βάσις, βόρεια από τη Χίο και απ' εκεί κατευθύναν Βένετο. Για να κρατηθή όμως αυτή η πορεία τα καϊκια θα έπρεπε να περνάνε κοντά και ανάμεσα από τις Σποράδες εις τον Αη-Στράτη, όπου όμως οι Γερμανοί είχαν εγκατεστημένες βάσεις διώξεως του Ε.Λ.Α.Ν. Έτσι η προσέγγισις σε περίπτωση ανάγκης ήταν αδύνατος. Αυτό ήταν γνωστό στη συμμαχική αποστολή, αλλά δεν επέτρεπε παρέκλιση του δρομολογίου, προφασισμένη ότι θα της ήτο δύσκολος ο έλεγχος της περιοχής αυτής από τις κινήσεις του εχθρού. Με αυτόν ακριβώς τον ισχυρισμό δικαιολογήσανε και τον από παρεξήγησι τορπιλισμό ενός καϊκιού του Ε.Λ.Α.Ν. που μετέφερε 6.000 σκάδες στάρι, με αποτέλεσμα, να βουλιάξη το καϊκι και να σκοτωθούν 3 ναύτες μας. Άραγε ήτανε αυτός ο πραγματικός λόγος ή με το τρόπο αυτόν έπρεπε να επιβληθή το καθορισθέν δρομολόγιο, που θα καθίστα πλέον επιφορτισμένη τον εφοδιασμό του Ε.Λ.Α.Σ.;

Δεν θα πρέπει να παρασιωπηθή και το γεγονός ότι μερικά από τα καϊκια μας αναγκαστήκανε να πάνε στην Κύπρο για να φορτώσουν επειδή στις βάσεις του Τσεσμέ δεν υπήρχε φορτία, όχι βέβαια από αδυναμία συμμαχική, όπως νομίζω.

Βρισκόμαστε στα μέσα του Μάρτη (1944, ΣΣ) και στα Τουρκικά λιμάνια βρισκόντανε 5 καϊκια. Η επιστροφή τους περιμένονταν από μέρα σε μέρα. Οι κινήσεις των Γερμανών δείχνανε σύντομες εκκαθαριστικές επιχειρήσεις. Για το λόγο αυτό το 54^ο Σύν/γμα σαν πρώτη του ενέργεια έκανε, να αποσπασθῆ εις τον αυτό συμμαχικό σύνδεσμο ταγματάρχη Χίλς, να ειδοποιηθῆμε τον ασύρματο του τις βάσεις στη Μικρά Ασία για να μη ξεκινήσουν τα καϊκια. Η υπόσχεσις δόθηκε πρόθυμα αλλά τα καϊκια ξεκίνησαν χωρίς να ειδοποιηθῆμε για τον κίνδυνό που τα περίμενε.

Τα εξοπλισμένα πλεούμενα των Γερμανών οργάνωσαν τη θάλασσα στις ακτές του Πηλίου από Τσαγεζί ως την Πλατάνο. Έτσι ακίνδυνος γινόταν αναπόφευκτος για τα ανύποπτα καϊκια που ερχόντανε. Οι σταγμές δεν επέτρεπανε χασομέρια, αλλά αποφάσεις τολημής. Καμουφλαρισμένοι συναγωνιστές σε ψαράδες ανοίχτηκαν μεσαπέλαγα με ψαρόβαρες. Η αποστολή πέτυχε και τα 2 πρώτα καϊκια λούραξαν στα αυλάκια της Νιταμόχαρης. Το υλικό ξεφορτώθηκε αλλά το ένα καϊκι ο «Άι-Νικόλας» καταστράφηκε από τη μανία της θάλασσας που ξέσπασε στο αναμεταξύ. Τα υπόλοιπα 3 καϊκια δεν δείχνανε ακόμη σημάδια ζωής.

Στα μεταξύ οι Γερμανοί κανανε απόβασι στη θέση Κουλούρι, πεζόντες τα τμήματα του Σύν/τος. Η νύχτα βρήκε τα τμήματα του Σύν/τος, στις ίδιες θέσεις που κατείχαν το πρωί/που δέχτη-

καν την επιθεσι των Γερμανών. Η ψυχία ξανάφερε στη θέση τα υπόλοιπα 3 καϊκια. Η αγωνία αυτή δεν βροτώξε πολύ και στις 2 μετά απ'τα μεσανυχία αράζανε, ειδοποιημένα από τα καμουφλαρισμένα σε ψαράδες λαμπρά πολυκάρια, στη θέση Ελιτσα του Πουρί. Ποια όμως έκπληξις περίμενε τους αγωνιστές του Σύν/τος; Αντί 3 καϊκια άραξαν 4. Το τέταρτο ήτανε επιτεταγμένο από τους Γερμανούς και μετέφερε στη Θεσ/νίκη 12.000 σκάδες λάδι. Πιάστηκε στ' ανοιχτά υστέρω από αγώνα με το συνοδευτικό σ' αυτό Γερμανικό απόσπασμα. Και το υλικό αυτών ξεφορτώθηκε μονοουχτός και μπήκε σε κατάλληλους κρυψώνας, για να παρθή πάλι νύχτα από το φόβο της ανακαλύψης του από τα περιπολούντα την ημέρα εχθρικά αεροπλάνα.

Το Σύν/γμα παράλληλα προς τη προσπάθεια του να αυξήση τον αριθμό των καϊκιών που κόνανε τις μεταφορές, συγκρότησε και ναυπηγείο-καρνάγιο από ειδικευμένους τεχνίτες για τις επισκευές που δεν μπορούσαν με πρόχειρα μέσα να γίνουνε.

Το κούρσεμα των καϊκιών συνεχιζότανε με αυξανόμενη άμιλλα των πληρωμάτων μας. Έτσι στην επιστροφή τους από το δεύτερο ταξίδι, με επικεφαλής τους την «Παναγία τη Φανερωμένη» φέρνανε και τη πολεμική τους λεία, ένα πετρελαιοκίνητο 30 τόννων, με 3.000 σκάδες σούκα και 3.000 σκάδες λάδι και μία ανεμοτράτα με 2.000 σκάδες ψάρια που προορίζονταν όλα για τους Γερμανούς της Μακεδονίας. Ο «Άι-Γιώργης» πάλι που ήτανε από τα ταχύτερα και ταχυρότερα εξοπλισμένα καϊκια μας, σ' ένα του ταξίδι κουρσεψε 2 καϊκια επίτακτα με φασόλια και κρασί.

Τέτοιός ήτανε ο ενθουσιασμός και η παλικουριά των πληρωμάτων από τις απανωτές επιτυχίες που βαλθήκανε να ξεφρίσουν και το εξοπλισμένο γιάι του Διοικητή της Σκιάθου Άντλερ, πράγμα που τελικά πέτυχαν, βαφτίζοντας το γιάι «Ουρανό».

Για τη δουλειά της μεταφοράς των εφοδίων της βοήθειας αυτής το Σύνταγμα χρησιμοποίησε 57 εν όλω καϊκια. Αυτά παρέλαβαν και μετέφεραν τις παρακάτω ποσοτητες από τα Τουρκικά λιμάνια:

- 1) 500 βαρέλια πετρέλαιο.
- 2) 12.000 σκάδες στάρι.
- 3) 800 τόννοι διάφορα τρόφιμα (αφιδρωμένες πατάτες-κρομμυδια-καρτοτα-λαχανικά-κρεας-γαλα-σκονη-λιγες μαρμελάδες και λιγες κονσέρβες για τα Νοσοκομεία).
- 4) 14.000 ζεύγη άρβυλλα.
- 5) 2.000 χλαίνες.
- 6) 4.000 στολές μεταχειρισμένες κατά το πλείστον.
- 7) 60 τόννους βενζίνη αυτοκινήτων.
- 8) 25 τόννους δημοσιογραφικό χαρτί

Γα λανθρακούσ όμι κ. της Αίρικανικής Αποστολής 30 40 τόννους, διάφορα εφόδια

Οι απώλειες μας σε καϊκια ήταν δύο. Εκτός από τα παραπάνω είδη μεταφερθήκανε από τα ίδια καϊκια σε παραλιβή του 7ου Σύν/τος Εθβολας:

- 1) 1.269 ζευγάρια άρβυλλα και μικρός αριθμός χιτωνίων υστέρω από προσωπική επέμβαση του Αμερικανού λοχανού Ντινξ.
- 2) 1.200 ζευγάρια άρβυλλα στη Χαλκίδα, μετά όμως την απελευθέρωσι και με προσωπική επέμβαση του Άγγλου Ταγματάρχη Γκρίφεν

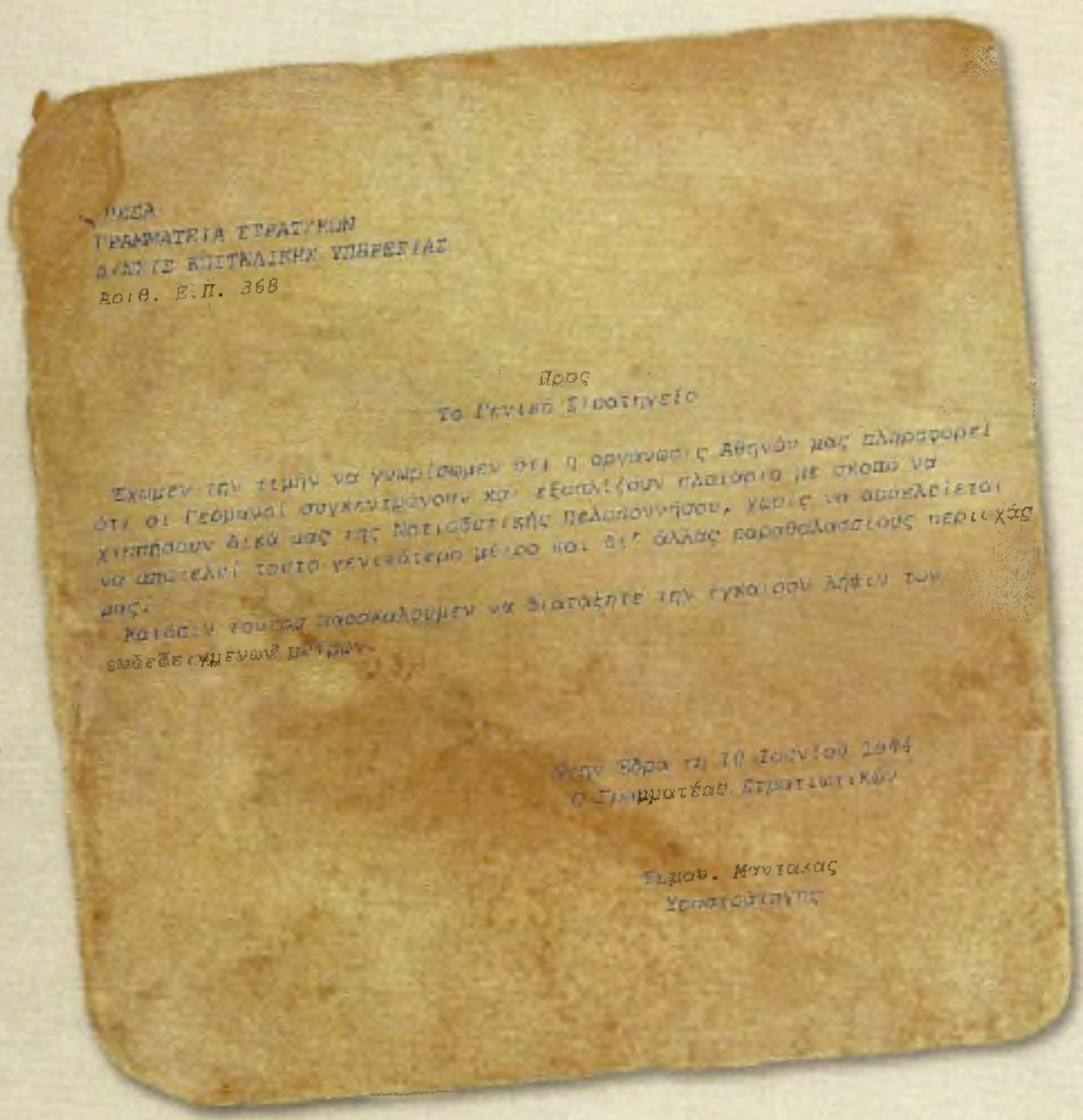
Αυτά περιπου ήταν τα εφόδια που μας δόθηκαν για την εφαρμογή του σχεδίου «Κίβωτός» από τους Άγγλους.....»

[86-87] ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ | ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΑΧΕΣ

Παράρτηματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

Η Γραμματεία Στρατιωτικών της ΠΕΕΑ είχε πληροφορηθεί από πράκτορες της τον γερμανικό σχεδιασμό για την εκκαθάριση των ακτών και ενημερώνει σχετικά το ΓΣ του ΕΛΑΣ. Αντίστοιχα, στις 13 Ιουνίου 1944 με την υπ' αριθμ 5005 Διαταγή, το ΓΣ ενημερώνει τις κατά τόπους διοικήσεις του ΕΛΑΝ,



ΠΕΕΑ
 ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ
 ΔΙΑΝΕΣΕ ΕΠΙΤΡΑΧΕΛΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ
 ΕΟΙΘ. Β:Π. 368

Προς
 Το Γενικό Στρατηγείο

Έχασαν την τμήν να γνωρίσωμεν ότι η οργάνωσις Αθηνών μας πληροφορεί
 ότι οι Γερμανοί συγκυβερτούν και εξοπλίζουν αλιεύματα με σκοπό να
 χημεύσουν άκω μας της Νατιοστατικής Πελοποννήσου, χωρίς να απολείται
 να αποτελέσι τούτο γενεώτερον μέσο και άλλε παραθαλάσσιους περιχέσι
 μας.
 Κατάσ-η τούτου προκαλήμεν να διαταχίτε την εγκατασθ Αψην των
 εμμεσων χημενων βεγγων.

Θεση Εδρα τη 13 Ιουνίου 1944
 Ο Γραμματέας Στρατιωτικών

Εμμαν. Μανταλας
 Υποταχθέντος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

Η Διαταγή βάση της οποίας ουσιαστικά σχηματίστηκε ο Ανεξάρτητος Στολίσκος Μαλιακού¹³⁰.

ΕΛΛΑΣ
ΓΕΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΕΙΟ
Δ/ΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ
Δ/ΣΗ ΕΠΙΜΕΛΗΤΕΙΑΣ και ΓΡΑΦ. ΙΙΙ
Αριθ. Ε.Π. 8015

Διαταγή

Λαβόντας υπ' όψιν την ανάγκην της ταχέως συγκροτήσεως και αναπτύξεως του Ε.Λ.Α.Νομού, εξουσιοδοτούμεν τον εις την Ναυτικήν Υπηρεσίαν του Γενικού Στρατηγείου υπηρετούντα Πλωτάρχην του Π. Νομού Σόλων Γρηγοριάδη να μεταβή εις την περιοχήν της XIII Μερραρχίας εις τμήματα της οποίας (54ον Σ.Π. και Α.Α.Α.Φ.) έχον οργανωθεί εξ ιδίας πρωτοβουλίας τμήματα του Ε.Λ.Α.Νομού και επιληφθή με την αναδιόργανωσιν, συγκροτήσιν, ανάπτυξιν των κ.τ.λ., συμφώνως προς τας εκδοθείσας μέχρι τούδε βασικάς διαταγάς διοργανώσεως του Ε.Λ.Α.Νομού υπό της Ναυτικής Υπηρεσίας.

Η XIII Μερραρχία, η XVI Ταξιαρχία και αι Διοικήσεις 54ου Σ.Π. και Α.Α.Α.Φ. προς ας κοινοποιείται η παρούσα παρακαλούνται όπως λαμβάνουσα υπ' όψιν την εξαιρετικην σημασίαν ην αποδίδομεν εις την καλήν και ταχείαν ανάπτυξιν του Ε.Λ.Α.Νομού εις το πλαίσιον του Απελευθερωτικού Αγώνος, παράσχουν εις τον ανωτέρω κάθε σχετικήν πληροφορίαν και διευκλύνσιν, καθώς και όλα τα απαιτηθέντα μέσα διά να φέρη εις πέρας την ανωτέρω αποστολήν του.

Επί τη ευκαιρία της μεταβάσεως του ανωτέρω πλωτάρχου εις την περιοχήν του 54ου Σ.Π. εξουσιοδοτούμεν τούτον να εξετάσῃ εάν εξετέλεσθη η υπ' αριθ. 9028/13-8-44 διαταγή του Γενικού Στρατηγείου περί αναθέσεως της όπως Υπηρεσίας των υπό των Συμμάχων μεταφερομένων δια ιστιοφόρων ειδήν εις την Ε.Τ.Α. Θεσσαλίας και σε περίπτωση που δεν συντέλεσθη η παράδοσις να εξετάσῃ τους λόγους. Αντίγραφον της ως άνω διαταγής να χορηγηθῇ εις τούτον ἵνα ἔχη ταύτην υπ' όψιν του.

Επίσης κατά την μετέβυσιν του εις την περιοχήν Α.Α.Α.Φ. να εξετάσῃ και το ζήτημα των λιπομένων που πραγματοποιείται η υπ' αριθ. Ε.Π. 7939/26-8-44 διαταγή Γενικού Στρατηγείου της οποίας επίσης να του χορηγηθῇ αντίγραφον.

Εἰς όλων των ανωτέρω ζητημάτων ο Πλωτάρχης Σόλων Γρηγοριάδης ἄμει τη επιτροπή του να μας υποβάλῃ λεπτομερῆ έκθεσιν.

Το Ιον Επιτ. Γραφεῖον να χορηγήσῃ εἰς τὸν ανωτέρω το σχετικὸ φάιλ η πορεία.

Σ.Δ. Γεν. Στρατηγείου 27-8-44

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΣΑΡΑΦΗΣ
Υποστράτηγος

Αποστέλλεται
Σόλων Γρηγοριάδης
Πλωτάρχης

Κοινοποιήσιν
XIII Μερραρχία - XVI Ταξιαρχία
54ον Σ.Π. - Α.Α.Α.Φ.
Ιον Κέντρον Εφ. Πηλίου
Ε.Τ.Α. Περιοχῆς Θεσσαλίας
I και ΙΙΙ Επιτ. Γραφείον Γ.Σ.
Δ/ση Επιμελητείας

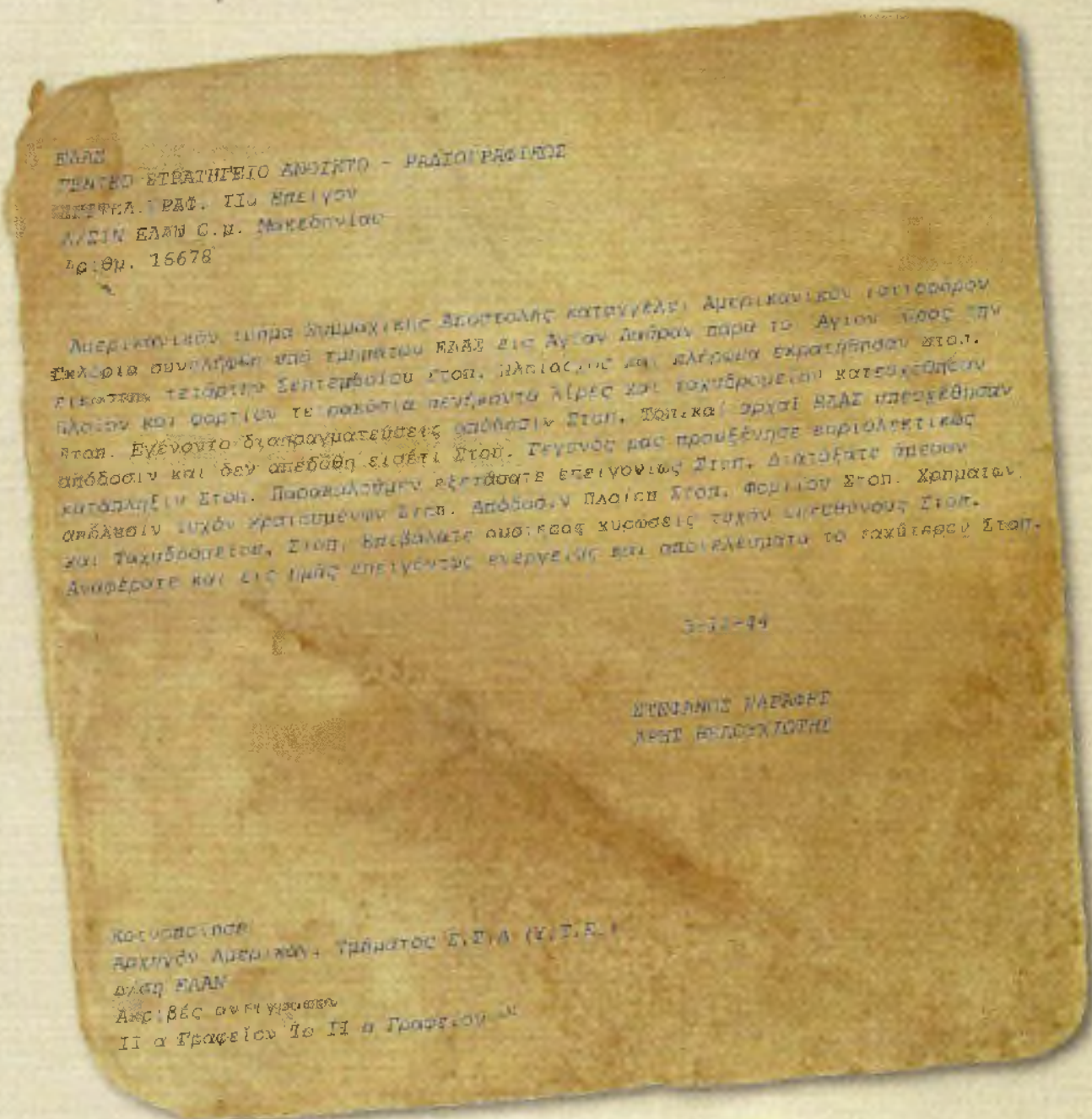
Ακριβὲς Αντίγραφον
Ἡ Ναυτικὴ Υπηρεσία
(Τ.Σ.)

[88-89] ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ | ΕΛΛΗΝΩΝ ΜΑΧΕΣ

Παράρτηματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

Στις 16 Οκτωβρίου 1944 ο διοικητής της 5^{ης} Μοίρας, Ν. Χουρμουζής σε μία αναφορά του στην ΟΜΜ, ανάμεσα στα άλλα γράφει «... πιάσαμε ένα της Ιντέλιντζες Σέρβικ, της αγγλικής κατασκοπείας, το οποίο είχε 450 λίρες και μετά από ανάκριση τους αποδείχθηκε ότι έβγαζαν όπλα στην αντίδραση του Τσαούς Αντών και τους παραδώσαμε στην 1^η Μεραρχία του Λασάνη...» Η απάντηση θα έρθει από την Δ/ΣΙΝ ΕΛΛΑΝ Ο.μ. Μακεδονίας και θα είναι αρκούντος οργισμένη.



ΕΛΛΑΣ
ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΕΙΟ ΑΝΩΤΕΡΟ - ΠΑΛΙΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΠΡΩΤ. ΓΡΑΦ. Π.α. Επείγουσ
Δ/ΣΙΝ ΕΛΛΑΝ Ο.μ. Μακεδονίας
Αρ.Θμ. 15678

Αμερικανικών πηρα συμμοχικής αποστολής καταγγέλει Αμερικανικών ταξισόρον
Εκχώρια συνλήφθη υπό τριηκτικού ΕΛΑΣ εις Αγίον Λαύρον παρά το Αγίον Τζος την
Είκοστην τριηκτικού Σεπτεμβρίου Στοι. Ηλίας της και κλέψα εκρατήρησαν Στοι.
Πλοίων και φορτίων τε ποσότητα πενήκοντα λίρες και ταχυδρομείου κατασχέσαν
Στοι. Εγένοντο διαπραγματεύσεις απόδοσιν Στοι. Τούτκαί αρχή ΕΛΑΣ υπερέβησαν
απόδοσιν και δεν απέδθη εισέτι Στοι. Τυγνός μας προμήξηνσε νοτιολεκτικώς
κατάλληλιν Στοι. Παρακαλούμεν εξετάσατε επείγουσως Στοι. Διατάξατε άπρον
απόδοσιν τυχόν κρατούμενων Στοι. Απόδοσιν πλοίων Στοι. φορτίου Στοι. Χρημάτων
και ταχυδρομείου, Στοι. Επιβαλίτε αυστεικας κυσώσεις τυχόν κρημένων Στοι.
Αναφέροτε και εις ημās επείγουσως ενεργείας επί αποβλήματα το ταχύτερον Στοι.

307-44
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΠΑΡΑΦΕ
ΑΡΧΗ ΒΕΛΟΦΥΛΙΩΤΗΣ

Κατασχετήσε
Αρχηγόν Αμερικανών Τάγματος Σ.Σ.Α (Υ.Σ.Ε.)
Α/ση ΕΛΛΑΝ
Αρχ. Βέσ αν η γράφεισ
Π.α. Γραφείον Το Π.α. Γραφείον

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

Η 3^η Μοίρα θα στείλει στην 2^η Μεραρχία του ΕΛΑΣ το παρακάτω έγγραφο που αφορά την φύλαξη των ακτών από πιθανή αποβατική ενέργεια των Βρετανών και των πιστών στην Κυβέρνηση στρατευμάτων¹².

Ε.Σ. ΕΛΑΣ
II Μεραρχία
III Μοίρα ΕΛΑΝ
Ναυτική Δίση Ευβοίας

Προς II Μεραρχίαν

Λαμβάνομεν την τιμήν να σας εκθέσωμεν (συμπεληρωματικά προς προγενεστέραν εκθέσιν μας) τας θέσεις τας οποίας ευρίσκονται τα φυλάκια μας και αι δυνάμεις του ΕΛΑΝ, σχεδιαγραμματα και κάθε χρήσιμον λεπτομέρειαν σχετικήν με τους όρμους και λιμένας των ακτών Αττικής από Αναβύσσου εις Καβαλιανήν.

- 1) Εις Αναβύσσον. Όρμος ασφαλής κατάλληλος δι' αποβάσεις. Ακταί εντός του όρμου κατά το πλείστον αμμώδεις. Αι δυνάμεις μας έχουν διαίρεση εις τρία φυλάκια δυνάμενα να συμπευχθούν εις περίπτωσιν ανάγκης εις μίαν ομάδα αντιστάσεως. Αποτελούνται από άνδρας του εφεδρικού ΕΛΑΣ με επικεφαλής Αρχιφυλάκας του ΕΛΑΝ. Σύνολον άνδρων με δύναμιν Ε.Π. 35 περίπου, μέσα φορτοεφορτώσεως δεν υπάρχουν, δρόμος αμαξιτός προς Αθήνας, απόστασις Αναβύσσου-Αθηνών 54 χλμ. Σύνδεσμος έφίππος και τηλεφώνον.
- 2) Επί του υψώματος του Σουνίου ετοποθετήσαμεν φυλάκιον παρατηρητήριον για να εποπτεύη την κίνησιν της θαλάσσης, δύναμις 5 άνδρες με ατομικόν οπλισμόν. Όρμος Σουνίου όχι τόσο κατάλληλος δι' αποβάσεις. Δρόμος από Σουνίου Λαυρίου Αθηνάς. Απόστασις από Αθηνάς 62 χλμ. Σύνδεσις τηλεφωνική με Λαύριον.
- 3) Λαύριον. Όρμος κατάλληλος δια αποβάσεις. Στο στόμιον του λιμένος ευρίσκειται φράγμα θαλάσσιον από σημαντήρες και συρματοπλέγματα μέσα φορτοεφορτώσεως δεν υπάρχουν. Δρόμος από Λαύριον εις Αθήνας απόστασις 52 χλμ. Ξέφυρα ανατιναγμένη εις απόστασιν τριών χλμ. από Λαύριον διέλευσις τανός πολύ δύσκολος. Αι δυνάμεις αποτελούσαι την δύναμιν Ε.Π. και εφεδρικών από 40-50 άνδρες περίπου, οπλισμός πολυβόλον, οπλοπολυβόλον, ατομικός οπλισμός. Βάσις εξοπλισμένο καταδιωκτικό μας. Σύνδεσις τηλεφωνική.
- 4) Περιοχή Δασκαλείου. Όρμος ερημικός απίθανον να χρησιμοποιηθή δι' αποβάσιν, πρναγκασθήμεν να εγκαταστήσωμεν φυλάκιον για το ενδεχόμενον της μεταφοράς όπλων από αντιδραστικές οργανώσεις για οπλισμό των χωρικών των Μισογειών δεδομένου ότι τον όρμον αυτόν μετεχειρίζοντο πάντοτε αι οργανώσεις των Χ δια μεταφοράν όπλων Δύναμις 7 άνδρων με πολυβόλον και ατομικόν οπλισμόν. Δρόμος υπάρχει μέσω Κερατέας Αθηνάς όχι εις κατάλληλον κατάστασιν, άνδρασί δεν έχουμε παρά με φωτεινά σημεία.
- 5) Όρμος Πόρτο Ράφτη κατάλληλος για απόβασιν. Δρόμος προς Αθήνας μέσω Μαρκοπούλου απόστασις 30 χλμ. Δύναμις 25 άνδρων φυλάκια με οπλισμόν πολυβόλο μηδράλλιο και ατομικό οπλισμό. Βάσις, καταδιωκτικού «Ορέστη» Σύνδεσις μοτοσυκλέτα προς Μαρκόπουλα.
- 6) Περιοχή Ραφήνας-Μιραθώνικ. Εις Ραφήναν ευρίσκειται η Διοίκησις με δύναμιν 20 άνδρων και δύο φυλάκια και οπλισμόν μηδράλλιον και οπλοπολυβόλον. Αι πέριξ της Ραφήνας ακταί κατάλληλοι δια αποβάσεις. Σύνολον άνδρων με δύναμιν Πολιτοφυλακής 35 άνδρες. Δρόμος προς Αθήνας επανομημενώς εις πολλά σημεία. Απόστασις 25 χλμ. Εις Νέαν Μάκρην φυλάκιον με εφεδρικό ΕΛΑΣ και επικεφαλής ΕΛΑΝ άνδρες 10.
- 7) Εις περιοχήν νήσου Καβαλιανής όπου φράγμα θαλάσσης. Από Αττικήν και Εύβοιαν συνεχής εποπτεία της διόδου από τα κατάδιωκτικά μας «Ηλεκτρα» (είσοδος πολυεμικού δύσκολωτάτη) ετομένως περιοχή Καλάμου. Πρωτοί σχεδόν εν ασφάλεια. Ευρισκόμεθα εις διάρκη εποπείαν και συνεργασία με τας πολιτικές οργανώσεις και ΕΠ καθ' όλον το μήκος της ακτής. Όλαι αι ακταί εποπτευόμεναι εκτός της περιοχής Λούτσας που από έλλειψιν δυνάμεως δεν κατορθώσαμε να εγκαταστήσωμε φυλάκια. Δυστυχώς αι μικράς μας δυνάμεις έχουν διασπαρή σε όλες τις ακτες. Πόντως κάθε απόπειρα αποβάσεως σε μικρά κλίμακα θα αποτύχη. Ες την Αναβύσσιν δύο φορές προσεπάθησαν να πλησιάσουν πλοία των Χ αλλά εκτυλήθησαν από τα φυλάκια μας, και ανεχώρησαν ολοταχώς πριν κατορθώσουν να πλησιάσουν την Ήρην. Σημειώσατε ότι καθ' όλον το μήκος των ακτών σε διάφορα καιρία υπάρχουν νάρκες ξηράς.

Ραφήνα 2.1.45
II Διοίκηση

ΤΣΕΚΟΥΡΑΣ
ΦΟΥΝΤΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 8

Στις 14 Φεβ. 1944, το Βρετανικό Στρατηγείο των εν Ελλάδι κατά Ξηράν Δυνάμεων, στο υπ' αριθμ. 52 Δελτίο Ειδήσεων, κυκλοφόρησε σε πολλά αντίτυπα ένα φυλλάδιο με τίτλο *ΟΙ ΟΡΟΙ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΠΕΡΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΩΝ ΤΟΥ ΕΛΑΝ*⁷⁹.

ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΥΣΙΣ ΤΟΥ ΕΛΑΝ

Παράδοσις όπλων και πυρομαχικών υπό του ΕΛΑΣ/ΕΑΑΝ (πλοίων και πλοιαρίων) και ανακαταγραφή των πλοίων του ΕΛΑΣ/ΕΑΑΝ

1. ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΥΡΟΜΑΧΙΚΩΝ

- I. Από της ημερομηνίας υπογραφής της συμφωνίας μεταξύ Ελληνικής Κυβερνήσεως και Κεντρικής Επιτροπής ΕΑΜ, άπαντα τα υπό τον έλεγχον του ΕΛΑΣ/ΕΑΑΝ πλοία και πλοιαρία θα παραδώσων άπαντα τον οπλισμόν και πυρομαχικά των εις ένα των κάτωθι λιμένων: Κέρκυρα, Πάτρα, Καλαμάτα, Πειραιεύς, Θεσσαλονίκη, Βόλος, Καβάλα, Μετιλήνη.
- II. Θα δοθή εικοσαήμερος προθεσμία δια την συμπλήρωσιν της παραδόσεως οπλισμού και πυρομαχικών.
- III. Μετά την λήξιν της άνω προθεσμίας των 20 ημερών, θα θεωρείται αδίκημα το να υπάρχει ελληνικών πλοίων οπλισμενον και ηη πυρομαχικά, εκτός εάν έχει κανονική εντολήν και εξουσιοδότησιν της ελληνικής κυβερνήσεως.
- IV. Εις περίπτωσιν καθ' ην εις πλοίον τι καταστή αδύνατον να προωθηθή με τα όπλα και πυρομαχικά του εις τους προκησθέντας λιμένας εν παραγράφω I λόγω κωκυθαρίας, ατυχήματος ή βλάβης, δέον να ειδοποιηθώσιν αι πλησιέστερα αρχά του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού. Τησάτα πλοία δέον εν σιδηρία περιπέσει να πλέων με τον οπλισμόν και τα πυρομαχικά των μετά την εκποσήν της 20ημέρου προθεσμίας άνευ της ειδικής εξουσιοδοτήσεως του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού.

2. ΑΝΑΚΑΤΑΧΩΡΗΣΙΣ

- I. Άπαντα τα υπό τον έλεγχον του ΕΛΑΣ/ΕΑΑΝ πλοία και πλοιαρία είτε περιλαμβάνονται εις την παράδοσιν των όπλων. Ω. εν παραγράφω I, είτε όχι δέον να μεταβούν με την συντοματέραν ευκαιρίαν εις τους λιμένας τους καθορισθέντας εις την παράγραφον I δια ανακατάχωρησιν.
- II. Η ανακατάχωρησις θα γίνει υπό της υπηρεσίας του Ελληνικού Σημεναρχείου.
- III. Δεν θα εκδοθή πιστοποιητικόν ανακαταχώρησεως μέχρις ου ο νόμιμος πλοιοκτήτης εξακριβωθή πλήρως.
- IV. Πλοία συλληφθέντα υπό του εχθρού, Γερμανών, Βουλγάρων, Ιταλών, θα κρατηθώσιν ως λεία πολέμου και συμφώνως με την απόφασιν του δικαστηρίου λειών θα γίνων κτήμα του Ελληνικού Κράτους.

Εν Αθήναις, 12 Φεβρουαρίου 1945

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 9

Χαρακτηριστικό είναι το πρωτόκολλο παραδόσεως των σκαφών της 4^{ης} Μοίρας του ΕΛΑΝ στην Βρετανική Αποστολή στον Βόλο στις 23 Ιανουαρίου 1945¹³⁴.

ΕΘΝΙΚΟΣ ΣΤΡΑΤΟΣ ΕΛΛΑΣ
ΓΕΝ. ΜΟΙΡΑ ΕΛΑΝ²¹

Προς τον Ταξίαρχον
Γερ. Ρουσι
Ενταύθα

Κύριε,

Λαμβάνω την τιμή να σας γνωρίσω ότι κατόπιν της αρνήσεώς σας να δοθούν όπλα στα πλοία του ΕΛΑΝ, όπως αναχωρήσω δια λιμένας της περιοχής του ΕΛΑΝ, σας καταλαμβάνει η εγχορήμερη βία λαμβάνω όλων τα κάτωθι αμέσθη δεδομένου ότι σύμφωνα με το άρθρο 10 του Συντάγματος, ιδιοκτήτου Κοινοβουλίου. Το σκάφος αυτό αγγελήθη κατόπιν υποδείξεως των Γερμανών από το 1941, θεωρούμενο σαν λεία πολέμου.

1. π/κ ΚΑΡΕΤΑΝ ΟΡΕΣΤΗΣ, ιδιοκτήτου Κοινοβουλίου. Το σκάφος αυτό αγγελήθη κατόπιν υποδείξεως των Γερμανών από το 1941, θεωρούμενο σαν λεία πολέμου.
2. π/κ ΦΕΡΑΙΟΣ, καθεδωκτικού εξοπλισμένου γερμανικών. Συνελήθη κατόπιν υποδείξεως των Γερμανών από το 1941, θεωρούμενο σαν λεία πολέμου.
3. π/κ ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΡΗΣ, καθεδωκτικού εξοπλισμένου γερμανικών. Συνελήθη κατόπιν υποδείξεως των Γερμανών από το 1941, θεωρούμενο σαν λεία πολέμου.
4. π/κ ΛΑΟΚΡΑΤΙΑ, γερμανικό κατασκευαστικό από τους Γερμανούς και βυθίστηκε από αυτούς. Αναλήθη από τον ΕΛΑΝ και τέθηκε στην υπηρεσία μας.
5. π/κ ΖΩΤΗΡΑ, ιδιοκτήτου Γερμανικού. Συνελήθη από τον ΕΛΑΝ.
6. π/κ ΚΑΡΑΒΟΤΑΞΙΑ, πλοίου σιδηρού 300 τόννων καθαρώς γερμανικών. Το πλοίο αυτό ήρθε στην Ελλάδα από τον Δούναβη και τέθηκε σε υπηρεσία. Στην συλλογή του είχαν 14 νεκρούς, ανακατασκευάσαν δε από τον πλοίου 19 τόννων. Στις 15/1/45 τέθηκε σε υπηρεσία, αφού προηγουμένως τα τμήματα από τα δασύματα των 15 νεκρών και 15 τόννων γερμανικών. Γερμανοί αιχμαλωτίται 26 νεκροί 12 και 7 τραυματίες. Περιεχομένου αιχμαλωτίται 5.
7. π/κ ΑΓΙΟΚΑΜΒΟΣ, πλοίου σιδηρού 400 τόννων καθαρώς γερμανικών. Το πλοίο αυτό ήρθε στην Ελλάδα από τον Δούναβη και τέθηκε σε υπηρεσία. Στην συλλογή του είχαν 14 νεκρούς, ανακατασκευάσαν δε από τον πλοίου 19 τόννων. Στις 15/1/45 τέθηκε σε υπηρεσία, αφού προηγουμένως τα τμήματα από τα δασύματα των 15 νεκρών και 15 τόννων γερμανικών. Γερμανοί αιχμαλωτίται 26 νεκροί 12 και 7 τραυματίες. Περιεχομένου αιχμαλωτίται 5.
8. π/κ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, γερμανικό μεταφορικό.
9. π/κ ΑΓΙΟΣ ΑΜΑΡΕΑΣ, γερμανικό μεταφορικό.

Βολος 23-1-1945

Παραπομπές

1. Σύμφωνα με το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας της πρώτης μεταπολεμικής κυβέρνησης, τα σκάφη αυτά ήταν 713 και από αυτά έως το τέλος της κατοχής καταστράφηκαν τα 472 δηλαδή, απώλειες 66%. ΣΣ
2. Στην αλληλογραφία του ΕΛΑΝ ορισμένες φορές αναφέρονταν οι αριθμοί αυτοί μαζί με το προπολεμικό όνομα του σκάφους πχ. CHAL 537 – Χαλκίδα 537 Ιφιγένεια, CH 420 – Χίος 420 Ισιδωρος, κλπ.
3. Παπαστεριάδης, τόμος ΣΤ', σελ.296
4. Η βολιώδης αυτή περιοχή βρίσκεται μεταξύ Θεσσαλονίκης, Ημαθίας και Πιερίας. Ήταν το κέντρο του λαθρεμπορίου μεταξύ νησιωτών που πωλούσαν ή αντάλλαζαν ελιές, λάδι, σαπούνι κλπ. με σιτάρι, καλαμπόκι ή κριθάρι που διέθεταν οι χωριάτες του κάμπου. Το 1941-42 στην περιοχή κατέφτασαν παράνομοι του κοινού ποινικού δικαίου που μωρίστηκαν εύκολο και γρήγορο πλουτισμό. Η κατάσταση άλλαξε τελείως και η περιοχή έγινε κέντρο κλεφτών. Η χωροφυλακή προσπαθώντας να αντιδράσει, εγκατέστησε ένα φυλάκιο επανδρωμένο από τρεις χωροφύλακες και έναν Ανθυπομοίραρχο, που γρήγορα όμως τα βρήκαν με τους παράνομους. Το 1943 ο ΕΛΑΣ θα διαλύσει το φυλάκιο και θα διώξει τους παράνομους και την Χωροφυλακή από εκεί, ιδρύοντας Ναυτικό Φυλάκιο επανδρωμένο από 10 άνδρες του Εφεδρικού ΕΛΑΣ. Σωτήρης Φιλιππίδης, από περιοδικό ΕΘΝΙΚΗ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ, τεύχος 52 Νοε.1986, σελ.60
5. Ο Δημ. Καραγιαννάκος, περιγράφει τον τρόπο που ολοκληρώθηκε ένα γερμανικό επίτακτο «...φεύγοντας από τον Άγιο Βασίλη, με πρόταση του Λάτση, περάσαμε τα Παλιοχώρι, τα Μοναστήρι της Ελώνας και κατεβήκαμε στο Λεωνίδι, όπου μείναμε δυο μέρες. Εκεί, πριν από τρεις ημέρες, είχε σταματήσει ένα καΐκι με τρεις Γερμανούς. Πήγαινε για Μονεμβασιά. Άνθρωποι του ΕΑΜ Λεωνιδίου έσφαξαν δυο αρνιά, τα έβδαραν και τα κρέμασαν σε μέγαρα ώστε να τα βλέπουν οι Γερμανοί από το καΐκι τους. Έπειτα με φωνές και σήματα κάλεσαν τους Γερμανούς στο τραπέζι τους. Αυτοί τους πίστεψαν και βγήκαν από το καΐκι τους στην στεριά. Πάνω στο τραπέζωμα, οι δικοί μας τους επιτέθηκαν, τους σκότωσαν και τους πήραν τα όπλα τους. Το καΐκι παραδόθηκε στον ΕΛΑΝ.» Κούτσος, σελ.185
6. Οι πιο αξιόπιστες και συχνότερα συναντούμενες ήταν οι μηχανές του Βαλιώτικου μηχανουργείου Μαλτασιώτη και των Αφών Πετεινάρη στην Καλαμάτα, ΣΣ.
7. Ο Ευάγγελος Παναγιώτου από το Λουτράκι Σκοπέλου τότε αντιπρόσωπος της τεχνικής εταιρίας ΕΡΘΑ, παρέδωσε στο ΕΛΑΝ Πηλίου, 220 ηλεκτρικά καφούλια, ένα δυναμό ανατίναξης, 350 μέτρα φυτίλι, μία στολή δύτη, 3 κορκόματα σκοινιά, ένα βίντσι που τραβούσαν έξω τα καΐκια μία βάρκα κλπ. Κολιού, τόμος Β, σελ.1073
8. Το σκάφος ήταν σιδερένιο επιταγμένο εμπορικά –επιβατικό με το προπολεμικό όνομα ΕΣΠΕΡΟΣ. Ήταν καμουφλαρισμένο με σήμα του ΔΕΣ χωρίς να έχει καμία σχέση. Μετέφερε πυρομαχικά και ματισμό στον Βόλο. Ήταν εξοπλισμένο με ένα πυροβόλο των 20mm και η κίνησή του γινόταν από δύο νηζελοκινητήρες με ταχύτητα πλεύσης 15 μω. ΣΣ.
9. Απώρητη αναφορά του Επισμηναγού Ανδρέα Θριασίτη, Δκτη του ΕΛΑΝ Ευβοίας προς την Δσκη της 2ας Μεραρχίας ΕΛΑΣ της 5ης Σεπτεμβρίου 1944 «...Ειδικώς εστερούμεθα τεχνικού προσωπικού (Ντιζελιστών), δι'α και υποβάλλω την γνώμη, όπως ει δυνατόν εξευρεθούν εκ των οργανωμένων ναυτικών εις τον Πειραιά και αποσταλούν εις Εύβοιαν.» Δουσατζής, σελ.580
10. Μπιναρδόπουλος, σελ.441
11. Σπιντζος, σελ.25
12. Κολιού, τόμος Β, σελ.752
13. Όπλα δεύτερης γραμμής ήταν συνήθως τυφέκια ή πιστόλια τα οποία δεν αποτελούσαν τον βασικό οπλισμό λόγω απανιότητας του υποδείγματος τους ή ιδιότυπου πυρομαχικού πχ. Gras, Martini, Lebel διάφορα Mauser 7,65mm που είχαν αγοραστεί από την Τουρκία ή βουλγαρικά Mannlicher 8mm.ΣΣ
14. Χαρακτηριστικά σε μία περίπτωση, ένα πολυβόλο MG81Z προερχόμενο από ένα Αγαδο που χτυπήθηκε από αντάρτες του 54ου Συντάγματος ενώ πολυβολούσε ΕΛΑΝίτικα σκάφη στα Βένετο και έπεσε στην Ζαγορά, χωρίστηκε σε δύο όπλα με καινούργιες σκανδάλες. Μαρτυρία Κώστα Αλεξάνδρου, από Κολιού, τόμος Α, σελ.482
15. Σαράφης, σελ.506
16. Τιμητικά τέτοια όπλα δόθηκαν στο πλήρωμα του καΐκιού που έκανε την μεταφορά της αποστολής ΠΕΡΙΚΛΗΣ. Κουβαράς, σελ. 20
17. Χαρακτηριστικά, το σκάφος Κ2 του ΕΛΑΝ Κορινθιακού που μετέφερε στην Αθήνα το Υπουργικό Κλιμάκιο ήταν οπλισμένο με 2 πολυβόλα και 4 οπλοπολυβόλα Θ. Δ. Τσάτσος, σελ.117
18. Κ.Κωσταντάρας, Το Αντάρτικο στον Έβρο, Ιστορικών Αρχείων Εθνικής Αντιστάσεως, σελ.65
19. Υπήρχαν ακόμα ελάχιστα, πολωνικής προέλευσης και κατασκευής Matorczek wz35 των 7,92mm που είχαν αγοραστεί προπολεμικά από τον Ιταλικό Στρατό. ΣΣ.
20. Ο Γιάννης Καραδέμητρος της 4ης Μοίρας, περιγράφει πως έβγαλε ένα ταχυβόλο από το τορπιλισμένο γαλλικό επίτακτο ατμόπλοιο PLM 24 «...εγώ με τους άλλους μπορέσαμε και αναρριχηθήκαμε επάνω από την πλώρα και με έναν Αργολασσιώτη που είχε μερικά εργαλεία ξεβιδώσαμε τα δύο ταχυβόλα και τα βγάλαμε... Με τα μέσα αυτά οπλίσαμε το καΐκι του ΕΛΑΝ, ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ...» Κολιού, τόμος Β, σελ.1030
21. ΕΤΑ. Επιμελητεία Του Αντάρτη. Οργάνωση που σκοπό είχε την συγκέντρωση τροφίμων, εφοδίων, υγειονομικού υλικού κλπ., και την προώθησή τους στα οικεία συγκροτήματα του ΕΛΑΣ. ΣΣ
22. Περιγραφή του Κώστα Δεσούλα, μέλους της διοικούσας πενταμε-

- λους επιτροπής του ΕΛΑΝ Κορινθιακού «... Με το Κ1 και το Κ4 ξεκινήσαμε από την Αντίκυρα για τα Μακρονικόλα, και μόλις καβατζάραμε τον Κάβο της Κεφαλής (Φανάρι Βασιλειάδη) βλέπουμε κοντά στο νησί Τσαρούχι τρία Γερμανικά σκάφη να'ρχονται καταπάνω μας, γυρίζω πίσω ολοταχώς και φτάνοντας στο λιμάνι δίνουμε από μια στα μπόσικα και βρίσκονται και τα δυο στον πάτο. Τα Γερμανικά μας ακολούθησαν και μπήκαν κι αυτά στο λιμάνι. Σκάφη δεν βλέπουν πουθενά κι αμέσως φωνάζουν τον πρόεδρο του χωριού Θανάση Βαλαούρα να τους εξηγήσει τι έγιναν τα σκάφη που είχαν δει προηγουμένα. Ο πρόεδρος τούς είπε, ότι δεν είδε τίποτα και λέει τι διάολο φαντάσματα ήταν; Αφού διαπίστωσαν ότι δεν υπήρχε τίποτα στο λιμάνι έφυγαν. Μετά την αναχώρηση τους αρχίσαμε τις βουτιές χωρίς μόσκες, χωρίς τίποτα, για να καρφώσουμε μουσαμάδες στις ρουμπιές που είχαμε ανοίξει. Αφού τελείωσε η πρώτη φάση αρχίσαμε το ξεβούλιαγμα και το καθάρισμα των μηχανών που κράτησε όλη τη νύχτα, την άλλη μέρα βρισκόμαστε στο Γαλαξίδι στο καρνάγιο των Αδελφών Λιακόπουλου. Κι ύστερα από την γενική ταχτοποίηση τους πέφτουν τα σκάφη στη θάλασσα.» Αποστολόπουλος, σελ.526
23. Περιγραφή του Κώστα Γεωργίου καπετάν-Ζαχαριά, ιδρυτή του ΕΛΑΝ Κορινθιακού «...τους θέλω όλους στα μουράγιο, γιατί θα βγάλουμε την βενζινα από τη θάλασσα... Η ώρα είναι περίπου 5. Συγκεντρώθηκαν όλοι μπροστά από στη βουλιωγμένη βενζινα. Ζήτησα και μου έφεραν 4 μπόμπες οιδερένια βαρέλια άδεια και βαριά σιδερα. Γεμίσαμε τα βαρέλια νερό και τα ρίξαμε στην θάλασσα. Ήταν κοντά ο μούτσος με έναν ψαρά και με βουτιές κατάφεραν και κόλλησαν τα βαρέλια στα πλαϊνά του σκάφους δύο από κάθε πλαϊνό του. Είναι αργά. Δεν βλέπουμε. Θα συνεχίζαμε την επόμενη. Ο Καγιάφας είχε μια τρόμπα μεγάλη, αλλά όπως μου είπε, θα ανέβαινε το πρωί στο Δίστομο, να φτιάξει σε φαναρτζή δύο άλλες. Έριξε μία ματιά για να δει το μέγεθος και σχολάσαμε... Την επόμενη συνέχισα την ανέλκυση του σκάφους. Είχε αναλάβει την πρωτοβουλία ο Ανάργυρος. Τελικά το απόγευμα είχε βγει το σκάφος στην παραλία. Το μπάλωσαν στο άνοιγμα, που του είχε γίνει, αλλά ήθελε καθάρισμα και αυτό και του Αβέρωφ. Για να γίνει χρειάζμασταν κάνναβη, χρώμα, πίσσα και διάφορα άλλα... Είδα ότι με βουβά σκάρωναν ένα πρόχειρο καρνάγιο. Βουβά λέγονται τα χονδρά ξύλα. Καρνάγιο είναι τύπος σχάρας, που βάζουν επάνω τα σκάφη για καθαρισμό, καλαφάτισμα και βάψιμο...» Αποστολόπουλος, σελ.209
24. Προφορική μαρτυρία του καπετάν-Κούγια από το Σκάλωμα Δωριδας το 1975. Ο Κούγιας έως την παλική συνθηκολόγηση μετέφερε κρυφά τρόφιμα από την Αιγιαλεία στην Ρούμελη και αργότερα με το γιγάντωμα του αντάρτικου, εξυπηρετούσε τις ανάγκες τόσο του ΕΛΑΣ όσο και του 5/42 της ΕΚΚΑ. ΣΣ
25. «...σποφάσια να καμουφλάρω το σκάφος με δέντρα. Δεν άργησε να γίνει. Σε μία ώρα ήταν ένα δέντρο. Αρχίσαμε να καρφώνουμε και να κρεμάμε όσο μπορούσαμε κλωνάρια από διάφορα δέντρα. Ευτυχώς είχαμε ότι χρειάζονταν μέσα στο σκάφος. Πρόκες σφυριά, βρήκαμε και ένα ρολό δίχτυα, κάπου θα τα πήγαιναν, τα κρεμάσαμε και αυτά, ενώσαμε σχεδόν τα δύο κατάρτια και αφού ρίξαμε επάνω χαμάκλαδα, είχε σχηματιστεί ένα βουναλάκι δίπλα στην θάλασσα σχεδόν συνεχόμενο από τα βουνα που υπήρχε...» Γεωργιάδης, σελ.160
26. «...Η δεξιοτεχνία των πληρωμάτων και η εκμετάλλευση κάθε παρουσιαζόμενης ευκαιρίας ήταν οι μοναδικοί παράγοντες, για να μη σημειωθούν απώλειες καϊκιών. Ένα επεισόδιο που θα αναφέρω είναι πολύ ενδεικτικό των κινδύνων που αντιμετώπισε το ΕΛΑΝ και της ικανότητας των πληρωμάτων τους. Δυο καϊκια, από τα οποία το ένα του Κωνσταντίνου Πατσια από το Τρίκερι, πλήρη καυσίμων, όταν πλησίαζαν στο Πήλιο, αναγνωρίστηκαν από πέντε γερμανικά αεροπλάνα, τα οποία έβαλαν εναντίον τους. Παρόλο ότι είχαν πολυβόλο και οπλοπολυβόλο, απέφυγαν να βάλουν κατά των αεροπλάνων και με ελιγμούς ξέφυγαν την αεροπορική επίθεση. Είχε τραυματισθεί ένας από τους επιβάτες, δεν χρησιμοποιήσαν όμως τον οπλισμό τους, για να παραπλανήσουν τους αεροπόρους, ότι ήταν απλώς εμπορικά σκάφη. Κατόρθωσαν να διασωθούν γιατί πλησίασαν στις ακτές του Πηλίου στην Πλάκα της Πρόπαν και κατέφυγαν σε ζώνη που ήταν δυσχερής η αεροπορική βολή...» Μπαλλή, σελ.148
27. Μια επιτυχία του ΕΛΑΝ ήταν όταν έπιασαν ένα ελληνικό τοιμεντόπλοιο των Γερμανών που πήγαινε από Πειραιά προς Θεσσαλονίκη με πέντε Έλληνες και δύο Γερμανούς. Τρεις άνδρες του ΕΛΑΝ, ο Δαμιανός, ο Παμφώτης και ο Νικηταράς πλησίασαν με μια βάρκα και με ένα καφίνι αυγά, δήθεν να τους τα δώσουν, αλλά και με τα αυτόματα κρυμμένα. Τους ακινητοποίησαν και το σκάφος το βούλιαξαν, αφού πήραν τους άνδρες του έξω. Τώρα το σκάφος αυτό είναι βυθισμένο στην ακτή των Ωρεών και έχει αποτελέσει τη βάση του κρηπιδώματος. Σε μια άλλη περίπτωση ένα επίτακτο, ξύλινο 200 τόννων, με προορισμό τη Θράκη, εξουδετερώθηκε με παρόμοιο τρόπο. Το σκάφος ήταν το ΑΓΓΕΛΙΚΗ φορτωμένο με 2.000 σκάδες φασόλια και 1.000 περίπου σκάδες πατάτες αποξηραμένες. Από τη Θράκη θα φόρτωνε σιτάρι. Οι άνδρες του ΕΛΑΝ, είχαν ανοιχτεί με τη βάρκα και το πολυβόλο. Προσποιούνταν ότι ψάρευαν και όταν πλησίασε το ΑΓΓΕΛΙΚΗ το έβαλαν. Πήραν μαζί τους έξι Έλληνες και τους δύο Γερμανούς, ξεφόρτωσαν τα φασόλια και τις πατάτες και το σκάφος το βούλιαξαν ύστερα στο βαθύκοιλο της Γλύφας. Κολιού, τόμος Β, σελ.763
28. Μωραϊτης, σελ.150
29. Μαρτυρία Αργύρη Μπισσακού, Κολιού, τόμος Β, σελ.1045
30. Μαρτυρία Γιάννη Κλειτοινάρη, Κολιού, τόμος Β, σελ.1044
31. Μαρτυρία Γιάννη Κλειτοινάρη, «...όταν με το καϊκι γυρίζαμε προς τον Άη-Γιάννη αντιληφθήκαμε μετά το Χορευτό ένα υποβρύχιο. Ρίξαμε τον προβολέα στο σήμα μας και δεν μας πείραξε...» Κολιού, τόμος Β, σελ.747
32. Μαρτυρία Γιάννη Κλειτοινάρη «...γιατί αντιληφθήκαμε την "καταδιωξη" να πλησιάζει. Τελικά η "καταδιωξη" δεν ήλθε αλλά εμείς φύγαμε και αλλάξαμε σήμα. Το σήμα άλλαξε κατά διαστήματα σύμφωνα με ορισμένο κώδικα που είχαν τα καϊκια και η αλλαγή γινόταν με καθορισμένα χρώματα που βάζαμε στην πλώρη...» Κολιού, τόμος Β, σελ.746
33. Δες Παράρτημα 1 σελ.
34. Δες Παράρτημα 2, σελ.
35. Περιγραφή του Κώστα Γεωργιάδη καπετάν-Ζαχαριά σχετικά με το σήμα «...είπα στους άνδρες μου να γράψουν στο καπέλο τους, εκτός από το σήμα του ΕΛΑΣ και το Τ.Π. (Τμήμα Πειρατείας). Με κόκκινη κλωστή τόγραψαν σ'όλους τα καρίτσια της Αντίκυρας...» Αποστολόπουλος, σελ.172
36. Οι εμπειρικοί γιατροί, ήταν κάτοχοι ιατρικών γνώσεων αποκτημένων από την παρατήρηση και την μεταφορά θεραπευτικών δεξιοτήτων και γνώσεων από γενιά σε γενιά. Ακολουθούσαν επεμβατική ιατρική σε ανθρώπους και ζώα. Επειδή οι γιατροί ήταν δυσεύρετοι την εποχή εκείνη, έχαιραν μεγάλης εκτίμησης. ΣΣ
37. Σπίντζος, σελ.55
38. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση που διηγείται ο Κ.Δεσούλας κυβερνήτης στο Κ/4 του ΕΛΑΝ Κορινθιακού. «...βρισκόμαστε στο φυλάκιο της Ψαρομύτας με ένα σκάφος, εγώ και τρεις αντάρτες. Βλέπουμε ανοιχτά να κάνει βόλτες ένα σκάφος με πανιά. Ο καιρός ήταν όστρια, μας κίνησε την περιέργεια τι ήταν. Και πήγαμε να δούμε. Στο σκάφος μας είμαστε εγώ, ο Γιάννης Κουκιόπουλος από τη Λυκοποριά Κορινθίας, Λευτέρης από την Κοκκινιά κι ο Στάθης Καραστάθης από τα Σελιανίτικα Αιγίου. Πλησιάζοντας τα, βλέπουμε έναν πηνητάρη περίπου και δυο μικρά παιδιά γύρω στα 15. Πλησιάζω και τον ρωτάω τι συμβαίνει και μου απαντάει ότι έχει σκάσει το κάρτερ της μηχανής. Τον ρωτάω πάλι μήπως έχει μέσα Γερμανούς. Απαντάει «...ναι, έχω ολόκληρο το Λιμεναρχείο Πατρών που αποτελείται από 13 Γερμανούς, οι οποίοι βρίσκονται στο αμπάρι - Δεν τους ειδοποίησες ότι έρχονται αντάρτες καταπάνω σας

Παραπομπές

Και πάλι μου απαντάει. «Ναι, είναι οπλισμένοι, αλλά τα όπλα τους τα έχουν αφήσει πάνω στην κουβέρτα. Ο οπλισμός τους ήταν 11 μυδράλια. Σαλτάρουμε μέσα στο καΐκι και τρεις με τα αυτόματα κι'ο άλλος έμεινε στο σκάφος μας. Αμέσως τους προτείναμε τα αυτόματα. Οι Γερμανοί πανικοβλήθηκαν και δεν απαντούσαν σε τίποτα. Στο μεταξύ τραβάγαμε έναν-έναν απάνω στην κουβέρτα και ταυτόχρονα δέσιμο κι ύστερα από μία σφαίρα σ'αφτί ιταλικά (γιατί μας περίσσευσαν) και στην θάλασσα. Στο σκάφος ήταν τοποθετημένες πύρνα-πλώρα πλάκες δυναμίτη και ήταν συνδεδεμένες με καλώδια έτοιμο για ανατίναξη. Αφού κόψαμε τα καλώδια, ρυμουλκώντας το φτάσαμε στα Τροϊζόνια. Εκεί φτιάξαμε την μηχανή του και το περάσαμε στην δύναμη του ΕΛΑΝ με τον αριθμό Κ7...» Γεωργιάδης, σελ.527

39. Μπορεί να μεταφραστεί σαν Τελωνοφυλακή ή Οικονομική Αστυνομία ΣΣ
40. Από προκήρυξη της Ιταλικής Διαίκησης Κατοχής Νήσου Λευκάδος με ημερομηνία 2 Μαΐου 1941 « 8) Ως προς την ναυσιπλοϊαν των βενζινοπλοίων οι πλοίαρχοι πρέπει να εφοδιάζονται δι'ειδικής γραπτής άδειας, ήτις θα επαφίεται παρ'Αξιωματικού ευρισκόμενου πλησίον του φρουρίου. Οι πλοίαρχοι αίτινες είναι εφοδιασμένοι δι'άδειας δύνανται ελευθέρως να εισέρχονται ή να εξέρχονται του λιμένος από της ανατολής του ηλίου μέχρι της δύσεως αυτού. Προ ή κατά την ώρα ταύτης απαγορεύεται η κυκλοφορία εν τω λιμένι.» Λογοθέτης, σελ.23
41. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΔΕΛΤΙΟ της οργανώσεως ΕΘΝΙΚΗ ΔΡΑΣΙΣ της 30ης Σεπτεμβρίου 1943, που κυκλοφορούσε στην Χαλκίδα. ΣΣ
42. Μαρτυρία Ιωάννη Λέχου «... με ξυλεια από την Θάσο και με τεχνίτες Έλληνες και Βουλγάρους κάμαν κήτι ξύλινα σκάφη σαν μικρές κορβέτες. Βάλαν τηλεβόλο μπροστά , παλυβόλα πίσω και βόμβες βυθού. Ουμάμαι τις τελετές με το Δεσπότη τους στην καθέλκυση. Τάχαν για περιπολίες, γιατί γινόταν πολύ λαθρεμπόριο. Αυτός ήταν ο στόλος ο Βουλγαρικός. Όταν έφυγαν δεν μπόρεσαν να τα πάρουν μαζί τους, τάφησαν πίσω τους. Δύο-τρία σαπίζαν μέχρι τελευταία...» Τσέκου-Πασιά, σελ.15
43. Σπίντζος, σελ.56
44. Αρχείο Τχη(ΜΧ) Δημ.Μπαλλή, «...Δύο νυκτομαχίες Βενέτου. Προσεβλήθησαν υπό της επακτίου αμύνης των ανταρτών (3 πυροβόλα των 47/32) δύο ισχυρώς εξοπλισμένα εχθρικά σκάφη με αποτέλεσμα ευστόχους βολάς επ'αυτών και ζημίας εις υλικόν και άνδρας.» Μπαλλή, σελ.266
45. RH 24 68/23 σελ.231 από Μάγερ.σελ.548
46. Οι αντάρτες είχαν 125 νεκρούς, 54 τραυματίες και 124 αιχμαλώτους, ενώ οι Γερμανοί θα έχουν 52 νεκρούς, 52 τραυματίες και 75 αγνοούμενους. Παράλληλα οι γερμανοί θα χάσουν στο πεδίο της μάχης 11 οπλοπολυβόλα, 10 αυτόματα όπλα, 49 τυφέκια και 26 πιστόλια. Αξιολόγηση της κατάστασης 30 Απριλίου 1944. Μάγερ. σελ.549
47. Δες παράρτημα 3
48. Οι τρεις διασωθέντες ,ο Ύπαρχος Τσουκαλάς, και οι Υπαξιωματικοί Τσίγκας και Αντωνίου, αφού ξέφυγαν κολυμπώντας επί 8 ώρες ήρθαν σε επαφή με αντάρτες του 7ου Συντάγματος και από εκεί περακώθηκαν στα Μικρασιατικά παράλια μαζί με άλλους τρεις αξιωματικούς με το ΕΛΑΝίτικο καΐκι του Γ.Σολδάτου από το Χορευτό. Μαρτυρία Γ.Κλεπιδάρη. Κολιού σελ.744
49. Στις επιχειρήσεις αυτές θα πάρουν μέρος άνδρες του 639ου Συντάγματος και ομάδες πολιτοφυλάκων της περιοχής , εξοπλισμένες από τους γερμανούς, καθώς και έφιππα τμήματα του Σχη(ΜΧ) Πούλου της Ρουλος Verband. ΣΣ
50. Θα χρησιμοποιηθούν αργότερα από τον ΕΛΑΣ κατά την διάρκεια της μάχης του Μελιγαλά. ΣΣ
51. Το νησάκι οχυρώθηκε από τους Γερμανούς μερικούς μήνες μετά την ιταλική κατάρρευση ΣΣ
52. Μαρτυρία Αναστάση Γαλάτη «... Με τα τρία αυτά σκάφη μεταφέραμε όλο το πολεμικό υλικό από πιστόλι μέχρι και βαρύ πυροβο-

λικό, που μάζεψαν οι οργανώσεις της Κεφαλονιάς, από Κεφαλονιά στο Ξηρόμερο. Αυτά τα φορτώναμε κοντά στα Κομπάτα, στη θέση Κακογκύλο και στην θέση Κουτσουσιά, ανάμεσα στη Σάμη και τον Πόρο.» Ελευθεράτος, σελ.245

53. Ο Γεράσιμος Γρηγοράτος-Αστραπάγιαννος με μια ομάδα ξεκίνησε από τα Μουζακάτα και περνώντας από την Πύλαρο , έφθασε στην Έρισσο, μαζεύοντας για μέρες όπλα και πυρομαχικά στον πηγαϊμό της. Πλούσια η συγκομιδή , τόσο που χρειάστηκε μασούν για να μεταφερθεί στον προορισμό της. Αραβίδες, αυτόματα όπλα, όλμοι, πολυβόλα και κιβώτια με πυρομαχικά, χειροβομβίδες και νάρκες, με μουλάρια και γαϊδουρία μεταφέρονται στο χωριό Πλαγιά της Ερίσσου και από εκεί στο «Κακογκύλο», το απόκρυφο λιμανάκι κάτω από το χωριό απ'όπου συνήθως γινόταν η διακίνηση όπλων και αντιστασιακών προς και από τη Δ. Στερεά. Εκεί , το πολύτιμο αυτό υλικό φορτώνεται σε μία μασούνα, που η ΦΑΜική οργάνωση της Ιθάκης είχε στείλει ειδικά για αυτόν τον σκοπό, και μόλις έπεσε το σκοτάδι, οκτώ γεραιομένοι άνδρες αρχίζουν να τραβάνε τα κουπιά. Τρεις ολόκληρες νύχτες τα τραβούσαν καθώς η μασούνα, μέχρι τα μπουνία φορτωμένη και το φορτίο βαρύ, είχε γίνει δυσκίνητη και το ταξίδι πολύ κουραστικό. Πριν φέξει την επόμενη έφθασαν στις Φρίκες και από εκεί στα Κιόνι, τα δύο αυτά όμορφα ψαροχώρια της Ιθάκης που, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης αλλά και της καθολικής σχεδόν συμμετοχής των κατοίκων τους στην Εθνική Αντίσταση, είχαν καταστεί ασφαλείς διαμετακομιστικοί σταθμοί για τους αντιστασιακούς μεταξύ Κεφαλονιάς και Δ. Στερεάς. Εκεί γίνεται σκάντζα βάρδια του πληρώματος. Τέσσερις Κεφαλονίτες λεμβούχοι αντικαθίστανται από ισάριθμους Θιακούς και , με το σκοτάδι πάλι, η μασούνα αποπλέει για το δεύτερο προγραμματισμένο σταθμό του ταξιδιού, την Άτοκο, το μικρό καταπράσινο νησάκι με τα γίδια, τα μόνα έμψυχα όντα πάνω σε αυτό .Τρίτη διανυχτέρευση σε ένα άλλο νησάκι κοντά στις εκβολές του Αχελώου ποταμού και την άλλη μέρα τα χαράματα οι Θιακοκεφαλονίτες αντάρτες- μασουνιέρηδες πλαινούν στο ποτάμι «στον παπασπητήρη». Ειδοποιούν την τοπική οργάνωση και λίγο αργότερα καταφθάνουν έφιπποι γενειοφόροι αντάρτες του μόνιμου ΕΛΑΣ της περιοχής, οι οποίοι με ζώα και κάρα προαιθούν τον οπλισμό προς τον τελικό προορισμό του .Αφήγηση Παναγή Συλβεριδής που είχε πάρει μέρος στην επιχείρηση . Ελευθεράτος, σελ.248
54. Για την επιτυχία αυτή , η παράνομη εφημερίδα ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΒΗΜΑ ,όργανο του ΑΚΕ , στις 26 Ιουλίου 1944, γράφει «... Στην θάλασσα εξοπλισμένα πλοίαρια του ΕΛΑΝ εμπόδιζαν τις γερμανικές ενισχύσεις να πλησιάσουν και κυριέψαν ένα βενζινοπλοίο με 5000 νάρκες ξηράς.» ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΒΗΜΑ ,26 Ιούλη 1944, Περίοδος Γ' ΑΡΦΥΛΛ.3
55. Με την Συμφωνία της Καζέρτας, στις 27 Σεπτεμβρίου 1944, η Πρέβεζα περνούσε στην δικαιοδοσία του ΕΔΕΣ και ο ΕΛΑΣ με το ΕΛΑΝ αποχώρησαν στην Βόνιτσα. ΣΣ
56. Μαρτυρία Στράτου Τσουμάνη, ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΕΘΝΙΚΗ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ, Συλλογή 29η, Νοέμβριος 1981, σελ.60 «...βρισκόμουν μαζί με άλλους αντάρτες του ΕΛΑΝ και του ΕΛΑΣ στο Φυλάκιο του Κάβου Παναγιάς. Ήταν απόγευμα. Εδωμε από εκεί ένα καΐκι, από τα εξοπλισμένα των γερμανών, που τα χρησιμοποιούσαν για περιπολία, να έρχεται από την κατεύθυνση των εκβολών του ποταμού Λούρου και να κατευθύνεται προς Λασκάρα. Μαζί με τον αντάρτη Πάνα Λελοβίτη , ένα ατρόμητο παλληκάρι, αποφασίσαμε, χωρίς να ζητήσουμε την άδεια των ανωτέρων μας, να το χτυπήσουμε. Πήραμε το επαναληπτικό αντιαρματικό, που υπήρχε εκεί και με ένα πριόρι ξανοιχτήκαμε με πανί και φθάσαμε στο απέναντι νησάκι που λέγεται Γαϊδουρονήσι. Δεν ήξερα καλά τον χειρισμό του όπλου, τον σύντροφό μου τον Λελοβίτη που ήξερε τον είχε πιάσει η θάλασσα. Ώσπου να συνέλθει ο Λελοβίτης και να μου δείξει τον χειρισμό του όπλου, το καΐκι θα απομακρυνόταν. Πήρα λοιπόν το όπλο και έριξα την πρώτη βολή. Καθώς δεν είχα τοποθετήσει σωστά το όπλο στο ώμο μου, χτυπήθηκα από το κοντάκι του στο πρόσωπο και στα σα-

- γόνια μου και ζαλιστήκα. Πήρε αμέσως το όπλο ο Λελοβίτης που είχε συνελθει κάπως και έριξε κάμποσα βλήματα. Συνέχισα εγώ, αφού στο μεταξύ πρόσεξα και έμαθα τον χειρισμό του όπλου. Η απόσταση ήταν μικρή, όλες οι βολές βρήκαν τον στόχο τους και δημιουργήσαν ρήγματα στα ύφιαλα και το εξοπλισμένο γερμανικό άρχιζε να βουλιάζει και ώσπου να φτάσει στην Πρέβεζα μισοβούλιαξε και αχρηστεύθηκε. Ο σκελετός του βρίσκεται από τότε μέχρι σήμερα (1982) στο καρνάγιο της Μαργαρώνας...»
57. Άγνωστο πώς, η πληροφορία διέρρευσε και ελεγχόταν των κατοίκων της Βόνιτσας, που φαβόταν πιθανή αιματοχυσία, θα παρακαλέσει την Ακαη του 24ου Συντάγματος να μεταφέρει την επιχείρηση, πράγμα που έγινε. ΣΣ.
58. Η ομάδα σκαφών αποτελούνταν από ένα βενζινοκίνητο ταχύπλοο με το όνομα ΜΙΑΟΥΛΗΣ και δύο βάρκες χωρίς μηχανή. Νικόλας, τόμος 2 σελ.1209
59. Πιθανότα πίσω από το ψευδώνυμο Φώντας να κρύβεται ο Πλοίαρχος ΕΝ Ξενοφών Τσεκούρας, Κ.Ι. Ιαννακόπουλος, από Ιστορικών Αρχείων Εθνικής Αντιστάσεως τεύχος 36 σελ39
60. Πρόκειται για τα π/κ ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ, που φορτωμένα με 120 τόνους βενζίνη με προορισμό την Κρήτη βυθίζεται στην Σέριφο και το π/κ ΠΑΝΑΠΙΑ με αριθμ. ναυτολογίου Μυτιλήνης 9, που βυθίζεται με 5000 νάρκες. ΣΣ
61. 61 Η συμφωνία υπογράφηκε μεταξύ του Σταμάτη Καββαδία και του Δντη. Cashckey και προέβλεπε 1) την εγκατάσταση στο νησί της Εύβοιας ασυρμάτου με έλληνα ασυρματιστή και με κώδικα γνωστό στην Ναυορχιακή Επιτροπή του ΕΑΜ, 2) την διευκόλυνση της διέλευσης από την Εύβοια απεσταλμένων της Αμερικανικής Υπηρεσίας OSS με προορισμό την Κ.Ε του ΕΑΜ και το Γενικό Στρατηγείο του ΕΛΑΣ, ενώ παράλληλα η Αμερικανική Υπηρεσία αναλάμβανε την αποστολή στολών, αρβυλών και άλλων για τις ανάγκες του 7ου Συντάγματος του ΕΛΑΣ. Καββαδίας από Κεμερλή κα.σελ.428
62. Πρόκειται για τα μέλη της αποστολής ΠΕΡΙΚΛΗΣ της OSS, με επικεφαλής τον Ελληνοαμερικανό Αξιωματικό Κώστα Κουβαρά. Στόχος της αποστολής ήταν η προσπάθεια δημιουργίας όσον το δυνατόν καλύτερων σχέσεων με το αντιστασιακό κίνημα του ΕΑΜ-ΕΛΑΣ και η επίτευξη των καλύτερων δυνατών αποτελεσμάτων στην συγκέντρωση πληροφοριών και την εξερεύνηση των δυνατοτήτων για την οργάνωση και άλλων αμερικανικών ομάδων κατασκοπείας σε όλη την χώρα, που θα συνεργάζονταν με τους αντάρτες για στην συγκέντρωση πληροφοριών για την δύναμη και τις κινήσεις του εχθρού. Όλα αυτά βεβαίως χωρίς η Βρετανική αποστολή να μάθει οτιδήποτε. Κουβαράς σελ.25
63. Πρωτογωνιστής στην επιχείρηση αυτή ήταν ο ΕΑΝΙτης Ρομά Βασιλίας Μήτρου με το ψευδώνυμο Γύφτος από την Κύμη Ευβοίας ο οποίος οργάνωσε σκοτώθηκε ηρωικά στη μάχη της Λαμπούσσας Χ. Ρούπας, στην εφημ. ΑΥΓΗ 9 Ιουλ. 2001
64. Το 1942 διαδόθηκε στο Αίγιο ότι οι Ιταλοί είχαν πιάσει ένα πλοίο που μετέφερε οπλισμό. Ο μηχανικός Ευγένιος Κιτριδής που την εποχή εκείνη δούλευε στο Αίγιο έλεγε πριν την εκτέλεσή του το 1944, ότι από τον όρμο του Μεγαλιτή ξεκινούσε ένα καΐκι με πρόσχημα ότι θα ψάρευε στην Ρούμελη και αφού ξαναοιγόταν στην θάλασσα, έπαιρνε επαφή με καΐκι από το οποίο φόρτωνε όπλα. Μπιναρδόπουλος κ.ά. σελ.440
65. Το σκάφος ήταν βενζινοκίνητο με μηχανή 60hp και ταχύτητα 12 mi/h. Ζαχαρίας σελ.187
66. Στην Άκολη στο κέντρο του μυχού κάθε βράδυ σάλπιγγαν βαρκούλες και καΐκια για τις Ρουμελιώτικες ακτές. Κύριοι οργανωτές ήταν Απόστολος Κελαντωνίδης και Τάσος Μιχόπουλος με την σύζυγο του. Η τελευταία, όποια νύχτα ήξερε ότι η βάρκα έχει εκκινήσει από την Ρούμελη με πλώρη την Άκολη, σκαρφώλωνε σε έναν θεόρατο ευκάλυπτο και αφού βεβαιωνόταν ότι δεν καιροφυλακτούσε εχθρικό μάτι, αναβόσβηνε συνθηματικά ένα φανάρι, ώστε η βάρκα να μπει άφοβα στον κολπίσκο. Μπιναρδόπου-
- λας κ.ά. σελ.440
67. Όταν οργότερα το 54ο Συντάγμα πέρασε στην δικαιοδοσία της 1ης Μεραρχίας το ίδιο έγινε και με την 4η Μοίρα του ΕΛΑΝ. Καλλίας σελ.497
68. Τα πυροβόλα ήταν Ιταλικά λάφυρα από την Καρίτσα Κισιάβου. Ήταν 5-47/50 (πιθανώς τα γαλλικής προέλευσης SA 37 APX που είχαν περιέλθει εκ λαφύρων στα ιταλικά χέρια μετά την γαλλική κατάρρευση) και 4-47/32.Απο τις πιο χαρακτηριστικές συμπλοκές που έγιναν, ήταν το καλοκαίρι του 1944 όταν χτυπήθηκε ένα γερμανικό μετασκευασμένο περιπολικό οπλισμένο με 4 πυροβόλα των 20mm με 2 νεκρούς και 21 αιχμαλώτους. Τα 4 πυροβόλα ξηλώθηκαν και μεταφέρθηκαν στην βάση του 54ου Συντ. Κολιού, τόμος Α, σελ.366
69. Με δικαιοδοσία εξάρτησης από τον Εφ.ΕΛΑΣ Σκιάθου. ΣΣ
70. Δες Παράρτημα 4
71. Ο πλήρης τίτλος της βάσης ήταν Προκεχωρημένη Μυστική Βρετανική Βάση Πλοίων. ΣΣ
72. Στην Αμερικανική αποστολή Διευθυντής ήταν ο αρχαιολόγος Cashckey και Υποδιευθύντρια η διδα Cox η οποία εφοδίασε το ΕΑΜ της Λέσβου με οσύρματο (ασυρματιστής ο Νικ. Μπεγέλης) και το 22ο Συντάγμα του ΕΛΑΣ με αριθμό στολών και όπλων, παρά την αντίδραση της Αγγλικής Αποστολής. Κεμερλής κα. σελ.373
73. Στην περιοχή Αλσταντζάκ κοντά στο Αγγλικό Προξενείο, υπήρχε η πανοσιών William's που στεγάζε την ΜΟ4 την ΜΙ6, και την ΜΙ9. ΣΣ
74. «...Σε ένα ταξίδι, μου έδωσαν ένα φορτίο με τρεις τόνους όπλα να το μεταφέρω με το πλοίο ΣΑΝ ΤΖΩΝ στο Κάβο Ντόρο. Ήταν μαζί μας και ένας Εγγλέζος. Στο Κάβο Ντόρο ήρθαν και πήραν τα όπλα κάπου 150 άτομα που όπως κατάλαβα ήταν ταγμασασφαλήτες. Γιατί τους είχα ακούσει να λένε «...έχουν να φάνε ελασίτες αυτά...». Εξαγριώθηκα από την τακτική των Άγγλων και ξέσπασα με ένα πυροβόλο εναντίον του Εγγλέζου που ήταν στο σκάφος...» Γιαννόπουλος από Κολιού, τόμος Β, σελ.741
75. Οι ημιοβίες, ήταν συνήθως βαριά εξοπλισμένες σκούινες ή τρεχαντήρια με τετραγώνα πανιά, επανδρωμένες με Ιερολοχίτες που εξορμούντας από τα Μικρασιατικά παράλια και τις ακτές της Μ.Ανατολής, κατέστρεφαν γερμανικούς σταθμούς ασυρμάτου, ραντάρ, και φυλάκια στα νησιά του Αιγαίου. ΣΣ
76. Τα πυροβόλα ήταν αντιαερματικά από τα ιταλικά λάφυρα. Ήταν αυστριακής σχεδίασης αλλά κατασκευαζόταν κατόπιν άδειας στην Ιταλία με την διακριτική ονομασία Cannone da 47/32 Μ35 των 47mm και μέγιστο βεληνεκές με βλήμα HE 7000m. Το 54ο Συντάγμα είχε έναν αντιαερματικό ουλαμό αποτελούμενο από τέτοια πυροβόλα. ΣΣ
77. Ο Στάθης Αλεξίου που έλαβε μέρος στην αιχμαλωσία του πληρώματος και των 110 επιβαινόντων Γερμανών, υποστηρίζει ότι το πλοίο ήταν αντιτορπιλικό. Κολιού, τόμος Β, σελ.726 Στην πραγματικότητα επρόκειτο για ένα από τα πολλά ιταλικά αντιτορπιλικά που μετά την ιταλική κατάρρευση περιήλθαν στα γερμανικά χέρια. ΣΣ
78. Πιθανότατα λόγω της παρέμβασης του Γερμανού Πρόξενου Εντμουντ Σέφελ στον Βόλο. ΣΣ.
79. Δες Παραπομπή 5
80. Η Διοίκηση του 1/54 Συντάγματος του ΕΛΑΣ, με σκοπό να ενισχύσει τον στολισμό, απόσπασε από το τάγμα 20 αντάρτες με Δκτη το Εφ.Αθλο Θανάση Χατζηνικολάου και καπετάνιο τον Αλέξανδρο Παλληκαρίδη. Η δύναμη αυτή συνεργάστηκε από τον Ιούλιο έως και τον Αύγουστο σε καταδρομικές επιχειρήσεις υπό την διοίκηση του Στολιόσκου. Κολιού, τόμος Α, σελ.286
81. Στην αναφορά της Μοίρας περιγράφεται τα «...Ιστορικών των επιβατών που συνελλήφθησαν στο 3ον πετρελαιοκίνητον ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ στις 26.6.1944. Ως προκύπτει εκ των ανακρίσεων που πήρε η ΕΠ Μύλλων, το πλήρωμα ως και το σκάφος ήταν επιταγμένα υπό των Γερμανών με επικεφαλής έναν Αυστριακό στρατιώτη, αυτοί δε συνειργάζοντο στη μαύρη αγορά εις βάρος του Ελληνικού λα-

Παραπομπές

- αυ. Τα κατασχεθέντα είδη παρεδόθησαν εις ΕΤΑ Πελαγονίας. Κατασχεθέντα είδη του 3ου πετρελαιοκινήτου: 1100 σκάδες σπύρι, 590 σκάδες αραβοσίτου, 100 σκάδες λάδι, 107 σκάδες σαπουνι, 53 τσουβάλια κενά, ένα βαρέλι κενό, 72 χρυσά εικοσόφραγκα, 72 εκατομμύρια δραχμές μετρητά, τρεις βαλίτσες με ατομικά είδη και ρούχα.»
82. Πιθανώς πρόκειται για το ιταλικό αντιτορπιλικό Sprada το οποίο μετά την ιταλική συνθηκολόγηση εντόχθηκε από τους γερμανούς στην 9. Torpedobootsflottille με τον ναυτοδρομικό κωδικό T38. Μετά την προσβολή του από συμμαχικά αεροπλάνα το πλήρωμά του το πυρπόλησε και αποβιβάστηκε στην νησίδα Αργυρονήσι. ΣΣ
83. Με υπαγωγή αρχικά στο 6ο Σύνταγμα του ΕΛΑΣ. Καίλας σελ.496
84. Στην βιβλιογραφία η Μαίρα αυτή συναντάτε και με τα δύο ονόματα της ΣΣ
85. Σταμάτη Σκούρτη , περ. ΕΑΜ αντίσταση , τεύχος 67,σελ.41
86. Ο Παναγιώτης Καραμπίνης περιγράφει την επιχείρηση «. αφού παραδώσαμε τον οπλισμό των Γερμανών και τον αιχμάλωτο στα Δίδυμα, ξαναγυρίσαμε στις Σπέτσες. Πήραμε δύτες, ανασύραμε το αεροπλάνο και του βγάλαμε τα πέντε μυδράλια που είχε. Αυτά δούλευαν με ηλεκτρισμό. Εμείς όμως τα προωθήσαμε στο τάγμα όπου έμπειροι τεχνίτες τα μετέτρεψαν και τα έκαναν να δουλεύουν με σκαντάλη. Πήραμε το καίκι του Παντελή του Μπάμη, ήταν ένα τρεχαντήρι καμιά τριανταριά τόνιων, και βγάλαμε το άλμπουρα για να μην διακρίνεται εύκολα από μακριά, του βγάλαμε ένα μυδράλιο στην πλώρη που το προστατέψαμε με τσουβάλια με χώμα, και αρχίσαμε την δράση μας..». Περιοδικό ΕΘΝΙΚΗ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ, τεύχος 57 Φεβ.1988, σελ.51
87. Οι εξόριστοι αυτοί, ήδη από την εποχή της 4ης Αυγούστου, είχαν παραδοθεί από την «ελληνική φρουρά τους στους Γερμανούς. Το 1942 μεγάλος αριθμός από αυτούς είχε πεθάνει από την πείνα επειδή η χωροφυλακή απαγόρευε την τροφοδοσία τους. ΣΣ
88. Δες Παράρτημα 6
89. Συγκροτήθηκε στην Ιερισσό της Χαλκιδικής αλλά επιχειρησιακή βάση της, έγινε το νησάκι της Αμμουλιανής που βρίσκεται στην βορειοανατολική πλευρά της Χερσονήσου του Αγίου Όρους, απέναντι από την Νέα Ρόδα (Πρόβλακα). Σπίντζας, σελ.23
90. Αυτό το πράγμα μας έδινε τεράστιες δυνατότητες να δράσουμε, να χτυπήσουμε αυτά τα πλοία αειφινδιαστικά στα απόμερα λιμανάκια και όρμους, όταν αμέριμνα αγκυροβολούσαν για απάγκιασμα. Τα πλοία αυτά μπορούσαν να αιχμαλωτιστούν, να βυθιστούν, να οδηγηθούν σε απόμερες ακτές, να ξεφορτωθούν να λαφυραγωγηθούν. Όλες αυτές οι ενέργειες μπορούσαν να γίνουν με μικρές ομάδες από ελαφρά εξοπλισμένους και καλά κρυμμένους άνδρες, με μικρά πλοία και βάρκες, πολύ σίγουρα και ακίνδυνα Σπίντζας, σελ.22
91. Το σκάφος ήταν προπολεμική ιδιοκτησία του Βαγγέλη Παπά από την Καβάλα. Το είχαν κλέψει μαυραγορίτες και κάποια στιγμή που έφτασε στα νερά της Χαλκιδικής, κατασχέθηκε από την Μαίρα. Σπίντζας, σελ.36
92. Πιθανόν επρόκειτο για ένα 10.5-cm leFH 18 με βάρος 1955 κιλά ΣΣ
93. Ο καπετάν Σπίντζας περιγράφει τον τρόπο που ξεφορτώθηκε το πυροβόλο «...στα Πυργαδίκια ξεφορτώνωμε 3 μερόνυχτα. Μας δούλεψε 24 ώρες η εκφορτίωση μόνο του πυροβόλου. Φέραμε το καίκι όσο το δυνατόν πιο κοντά στη στεριά-μόλος δεν υπήρχε-. Σε 4 παλάγκα στα δύο άλμπουρα κοτσάραμε το πυροβόλο και το καλουμάραμε στη θάλασσα. Το βάθος εκεί ήταν ένα μέτρο, οι ρόδες του πυροβόλου σκεπάζονταν από το νερό. Κατόπιν φέραμε 2 ζευγάρια βόδια, ζέψαμε το πυροβόλο και το τραβήξαμε στην αμμουδιά, δηλαδή το βοδορμουλκήσαμε. Ειδοποιήθηκε η XI Μεραρχία να πάρει μέρος στην διανομή των λαφύρων. Έφθασε ο καπ.Κίτσος στα Πυργαδίκια, ήταν διοικητής πυροβολικού της Μεραρχίας. Σε αυτόν παραδώσαμε το πυροβόλο, το βλητοφόρο και τα βλήματα.
- Ο καπ.Κίτσος ήλθε με ένα τρακτέρ και με αυτό ρυμούλκισε το πυροβόλο στην έδρα της Μεραρχίας...» Σπίντζας, σελ.50
94. Είδος μασούνας χωρίς μηχανή για την μεταφορά η αποθήκευση υγρών καυσίμων. ΣΣ
95. Ο γερμανικός στολίσκος κινήθηκε από Πόρτο Κουφό προς Ακρ. Καναστραίο, Ακρ. Κασσάνδρας Νέα Καλλικράτεια.
96. Αντώνη Γλύκα, περιοδικό ΕΘΝΙΚΗ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ, Συλλογή 39η, Φεβρουάριος 1984, σελ.80
97. Καρασούλης, σελ.102
98. Το ΑΥΔΙΑ θα μετονομαστεί σε ΠΙΠΙΝΟΣ ΧΙ.
99. Σύμφωνα με προσωπικό σημείωμα του Καλαμπόκα που βρίσκεται στο Αρχείο του Καρασούλη τα σκάφη με κωδικούς Χ1, Χ2, Χ3, Χ4 ήταν οπλισμένα αντίστοιχα με:
Χ1- 1 τυφέκιο, 2 στέν, 5 χειροβομβίδες
Χ2- 2 τυφέκιο, 2 στέν, 20 χειροβομβίδες, 1 τόμιγκαν
Χ3- 2 τυφέκιο, 1 στέν
Χ4- 2 τυφέκιο, 1 στέν, 4 χειροβομβίδες, 1 τόμιγκαν.
Καρασούλης, σελ.128
100. Σε μία έκθεση αναφέρεται «...επιτεθέν (το ΠΙΠΙΝΟΣ ΧΙ) εντός του λιμένος των Ψαρών συνέλαβε τέσσερα σκάφη εκ των οποίων τα τρία επίτακτα μετέφεραν έλαιον, μακαρόνια και όσπρια δια τον Γερμανικόν Στρατόν και το τέταρτον 20 τόνους σίτου εις Πειραιά και εις το όνομα του εμπόρου Αλεξανδρόπουλου. Το φορτίον ανερχόμενον εις 19000 εκάδας διετέθη διά των πλοίων των Ψαρών της Χίου της διανομής γενομένης κανονικότητα. Τα σκάφη οδηγήθησαν εις Αγγελιάν, αλλά βλαβείσης τής μηχανής του αρμενιστού και μη δυνάμενοι να το ρυμουλκήσουν λόγω σφοδράς θαλασσοταραχής ανετίναξαν τούτο και εποντίσθη.» Ιωάννου, σελ.329
101. Το τηλεγράφημα που έφυγε για Σύμρνη ανέφερε «...Σήμεραν ώρα 18.00 αναχώρησε CH 388 δια Σάμον-φορτίον σιτηρά ανήκον εις προδότης πληρωμα μνηθέν οδηγήσεν σκάφος Αγγελιά. Εδόθη συστατική επιστολή.» Γλύκας, σελ.81
102. Οι Γερμανοί ήταν ο Ανθυπασπιστής Φρήντριχ Άλτμαν και ο δεκανέας Εριχ Βίτσελ. Ιωαννίδης, σελ.385
103. Είναι τουλάχιστον περίεργος ο φόνος του Καλαμπόκα, κυριολεκτικά στο παραπέντε της Απελευθέρωσης. Ίσως οι επαφές του με το ΕΑΜ και η δράση του με το ΕΛΑΝ όπως και οι συχνές επαφές του με την Αμερικανική Αποστολή να μην ευχαριστούσαν την Βρετανική Αποστολή που θεωρούσε τον Καλαμπόκα ιδιοκτησία της και μελλοντική επένδυση. Ο Καλαμπόκας σκεφτόταν και έπαιρτε για το συμφέρον της Ελλάδας. Σχετικά με τις εκτελέσεις από τους γερμανούς των φιλοεαμικών πρακτόρων της οργάνωσης ΑΠΟΛΛΩΝ και άλλων, την περίοδο 5-12 Σεπ.1944 δεξ. Θεόδωρου Σαμπατακάκη Ταυτότητες Πρακτόρων και Κωδικά Ονόματα. εκδ.Φιλίστωρ, Αθήνα 2006 ΣΣ
104. Υπεύθυνος της Βάσης ήταν ο γιατρός Άλκης Μιχαήλ, με συνεργάτες τους Πάτροκλο Ταλλέλη, Νικόλα Μιχαήλ, Μιχαήλ Λαλέτα, Θόδωρο Σταυράκη και τον Πάπια. Κεμερλής κ.α, σελ.344
105. Με το τρόφιμα αυτά λειτούργησαν παιδικά συσσίτια στην κοινότητα της Ερεσσού. ΣΣ
106. Σε μία μεταπολεμική αφήγηση ο τότε υπεύθυνος του Αη Στράτη Χρήστος Καργόπουλος περιγράφει τα διατρέξαντα: «...στα μέσα του Σεπτεμβρη 1944 (ίσως 15 του μήνα) έφτασε στο νησί μας ένα εκστρατευτικό απόσπασμα του ΕΛΑΣ Λέσβου με δύναμη περίπου εξήντα ανδρών. Διοικητής του ήταν ο λοχαγός Στρατής Μακρής, με υποδ/τή τον εφ. ανθ/γό Κώστα Γάκα. Αυτό το εκστρατευτικό τμήμα είχε την εντολή, με αρμητήριο του τον Αη Στράτη να καταπτεύει τη Λήμνο και σε κατάλληλο χρόνο, με τη συνεργασία της εκεί Οργάνωσης του ΕΑΜ, να ενεργήσει για την απελευθέρωσή της από τους Γερμανούς. Στο νησί μας, τον Αη Στράτη, υπήρχε και μια δύναμη από 12 εφεδροελασίτες οπλισμένους με τα όπλα που είχε πριν η χωροφυλακή. Το ΕΛΑΝ της Μυτιλήνης κάθε βράδυ με ένα γερό τρεχαντήρι, που είχε, πήγαινε στη Λήμνο και η εκεί Οργάνωση του ΕΑΜ έδινε τις σχετικές πληροφορίες, που είχε συγκε-

- ντρώσει για τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ακόμα πρέπει να σημειωθεί, πως στον Άη Στράτη αυτές τις μέρες βρισκόταντε περίπου οκτώ καΐκια, που τα είχαμε σταματήσει και περιμέναν την άδεια μας για να φύγουν. Και μέσα σ' αυτό το κλίμα μια Κυριακή ήρθε στο νησί ένα παράξενο γερό καΐκι με πλήρωμα τρεις άνδρες. Όπως ειπώθηκε ανήκε σε Υπηρεσία του Στρατηγείου Μέσης Ανατολής και αποστολή του είχε να κατοπτρεύσει τη Λήμνο. Σ' αυτό το μικρό κομμάτι επικεφαλής ήταν ο Έλληνας αξιωματικός Χαραλαμπόπουλος. Βγήκε έξω και ήρθε στο σπίτι μου, όπου φιλοξενήθηκε το μεσημέρι και το απόγευμα έφυγε με κατεύθυνση τη Λήμνο. Με το σούρουπο βλέπουμε ξαφνικά ένα μαύρο όγκο να σέρνεται σαν φίδι στην επιφάνεια της θάλασσας και με μεγάλη ταχύτητα να προχωρά από το πέλαγος προς το χωριό. Ήταν συμμαχικό υποβρύχιο που πήρε πλάγια θέση προς το «σύλλο». Οι ελασίτες πήραν αμέσως θέσεις. Όμως το υποβρύχιο έριξε 2-3 βολές με το κανόνι του και βούλιαξε δύο απ' αυτά τα καΐκια σκοτώνοντας τον κηπετόνιο του ενός (λεγότανε Κροντός). Κατόπιν βούτηξε πάλι στο νερό και έφυγε. Φαίνεται πως η ενέργεια του υποβρυχίου δεν ήταν άσχετη με το κομμάτι Χαραλαμπόπουλου, που σίγουρα θα είχε σύνδεση με το υποβρύχιο. Το τελευταίο έκανε την εμφάνισή του στο νησί μας τουλάχιστο μια ώρα μετά την αναχώρηση του καϊκιού του Χαραλαμπόπουλου» Κεμερλή-Πολυχρονιάδη, σελ.562
107. Την περίοδο εκείνη στην Λήμνο υπήρχαν περίπου 700 Γερμανοί. Και οι Ιερολοχίτες και οι ΕΛΑΣίτες περίμεναν να φύγει η μεγάλη δύναμη, για να αποβιβάστούν ΣΣ
108. Για χρόνια λεγόταν στο νησί ότι το υποβρύχιο ήταν το ΝΗΡΕΥΣ ΣΣ
109. Ο Ανθστής (ΠΖ) Γ.Καραβατάκης είχε οργανώσει περίπολα που διέτρεχαν το λιμάνι και την γύρω περιοχή αναμένοντας γερμανική αποστολή με αποτέλεσμα την άμεση αντίδρασή τους. Κεμερλή-Πολυχρονιάδη, σελ.492
110. Τελείως διαφορετικά παρουσιάζεται η επιχείρηση στο ΙΕΡΟΣ ΛΟΧΟΣ 1942-1945, του Αναστάσιου Γ. Βλαχασταθόπουλου, εκδ. Ελεύθερη Σκέψις, Αθήνα 2006
111. Εφημερίδα Ελευθερία 3 Δεκ.1960
112. Μαθιόπουλος, σελ.508
113. Ενεπεκίδης, σελ.208
114. ΕΔΙΑ, σελ.81
115. Βαλιούλης, σελ.375
116. Τηλεγραφική αναφορά της 10ης Σεπτεμβρίου 1944. Πολιτικό Αρχείο του Υπουργείου Εξωτερικών της Βόννης, Ειδικός Πληρεξούσιος για την Νότια Ανατολή, том.1, φύλλο 8
117. Χαρακτηριστικά σημειώνεται ότι, όταν η Γερμανική Φρουρά της Λήμνου αποτελούμενη από 700 άνδρες αποχωρούσε με προορισμό το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, συναντήθηκε μεσοπέλαγα με το αντιτορπιλικό ΑΕΤΟΣ το οποίο αδιαφόρησε και συνέχισε την πορεία του για το Κάστρο της Λήμνου.
118. Στις 30 Ιουλίου 1944 αργά το απόγευμα, ένα γερμανικό τσιμεντόπλοιο προερχόμενο από την Λήμνο με προορισμό την Θεσσαλονίκη με 100 στρατιώτες και 3 άλογα, δέχεται επίθεση από Βρετανικό αεροπλάνο και αναγκάζεται να προσεγγίσει στην χερσόνησο της Σιθωνίας στον όρμο της Αφησιός για να θάψει τους νεκρούς του. Εκεί το περιμένει ομάδα ΕΛΑΝιτών της 5ης Μοίρας και τμήμα ΕΛΑΣιτών του 31ου Συντάγματος. Κατά την διάρκεια της συμπλοκής το σκάφος υποχωρεί μέσα στην νύχτα αφήνοντας πίσω του 2 νεκρούς και λάφυρα. Από την εκκαθάριση του χώρου συλλαμβάνονται αιχμάλωτοι 6 Γερμανοί στρατιώτες με έναν υποπλοίαρχο. Σπίντζας, σελ.58
119. Ο Δκτης της VI Μοίρας του ΕΛΑΝ αναφέρει σχετικά με την τύχη των σκαφών μετά την απελευθέρωση «... το ΕΛΑΝ κράτησε σκάφη καθαρώς λάφυρα, Γερμανικά, Ιταλικά, Βουλγαρικά και όσα δεν είχαν ιδιοκτήτη ή δεν είχε παρουσιαστεί ακόμη ο ιδιοκτήτης τους. Επιστράφηκαν στους ιδιοκτήτες τους πάρα πολλά σκάφη. Να μερικά που θυμούμαστε: το ΔΕΣΠΟΙΝΑ του Συρρη από τη Λαγκάδα της Χίου, το ΑΝΝΑ του καπ.Λαμπρινού από την Καβάλα, το ΑΗ ΔΗ-

ΜΗΤΡΗΣ του καπ.Καραφέρια από το Λιτόχωρο, το ΠΑΝ.ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ από την Ν.Πέραμα Καβάλας, το ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ στον Γεωργιάκη από την Κρήτη. Επίσης το ΑΣΠΑΣΙΑ και το ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ στους ιδιοκτήτες τους στην Χαλκιδική. Επίσης παραδόθηκαν πολλά άλλα που μου διαφεύγουν τα ονόματά τους. Όλα τα κότερα και μικρά σκάφη αναψυχής τα χάρισαμε στην ΕΠΟΝ Θεσσαλονίκης και στον ΝΟΘ...» Σπίντζας, σελ.106

120. Ενδεικτικά αρχές Νοεμβρίου του 1944, το αντιτορπιλικό ΠΑΝΘΗΡ θα κανονιστοβολήσει επανειλημμένως φυλάκια του ΕΛΑΝ στις ακτές του Ξηρόμερου, ενώ αντίστοιχα άγημα της 5ης Μοίρας του ΕΛΑΝ θα αφοπλίσει αιφνιδιαστικά την φρουρά του Κεντρικού Λιμεναρχείου της Θεσσαλονίκης και θα απομακρύνει τους διορισμένους από την Προσωρινή Κυβέρνηση Λιμενάρχη Βασιλειάδη και Υπολιμενάρχη Πλοίαρχο Γ.Ψυλλόπουλο. Τα αφοπλισμένα πληρώματα του Λιμεναρχείου συγκεντρώθηκαν στο Μέγαρο Σαμαρά, όπου στεγαζόταν η Αγγλική Ναυτική Διοίκηση και από εκεί με βρετανικά πλωτά μέσα, μεταφέρθηκαν στο βρετανικά πολεμικά πλοία που ναυλοχούσαν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, Σπίντζας, σελ.111
121. Δες Παράρτημα 7
122. Σαράφης, σελ.511
123. Περιγραφή του Νίκου Σωτηρίου Βοριά, κυβερνήτη του Κ7 του ΕΛΑΝ Κορινθιακού «...Μετά την Βάρκιζα βρισκόμαστε στην Αντίκυρα. Μέσα στο σκάφος ήταν και ο υποδιοικητής του ΕΛΑΝ Ιβάν(Ιωάννης Τσαγγάρης ΣΣ). Πήραμε εντολή να πάμε στους Ποταμούς, τοποθεσία κοντά στο λιμάνι Αη-Ισιδώρος, να πάρουμε και να μεταφέρουμε στην Ητιά γύρω στους 140 Ελασίτες και Ελασίτισσες. Όταν νύχτωσε ξεκινήσαμε για την Ιτέα. Φθάνοντας γύρω στα δύο μίλια απόσταση από την Ητιά και ανοιχτά από την θέση Αη-Μηνάς, πέφτουμε σε ενέδρα Αγγλικού σκάφους. Μας ρίχνει τους προβολείς επάνω μας. Ήταν τόσο δυνατοί που βλέπαμε έξω το βουνάλακι που ήταν χιονισμένο, έλαμπε όλη η περιοχή. Ταυτόχρονα μας έβαλαν με τα ταχυβόλα. Χωρίς να χάσουμε την ψυχραιμία μας, αλλάξαμε πορεία με ελιγμούς και ανοίγοντας πολλά πετρέλαια της μηχανής, δημιουργούμε προπέτασμα καπνού για να μην είναι εύκολη η παρακολούθησή μας. Ο υποδιοικητής Ιβάν μας λέει να είμαστε ψύχραιμοι και να μην κάνεις τίποτα αν δεν λάβει εντολή του. Πράγματι όλα πήραμε τον οπλισμό μας και πέφτοντας μπρούμυτα στην κουβέρτα και στον λαινό, δηλαδή στην πρύμνη, που είχαμε τοποθετήσει τσουβάλια με όπλο, περιμέναμε εντολές. Ο Ιβάν όρθιος και αφού έβαλε μια δεσμίδα στο ταχυβόλο, μας λέει, περιμένετε τι πανηγύρι έχει να γίνει. Αλλά σταθήκαμε άτυχοι, το ταχυβόλο έπαθε εμπλοκή. Άλλη εντολή τώρα, παιδιά χτυπάτε με ότι μέσο μπορείτε. Ήνα θα ξεχάσω ποτέ τον ενθουσιασμό των ΕΛΑΝιτών, ΕΛΑΣιτών και από τις ΕΛΑΣίτισσες που και αυτές πήραν μέρος στην μάχη. Έτσι τους ξεφύγαμε και φτάσαμε αντί στην Ιτέα στο Γαλαξίδι, χωρίς καμία απώλεια.» Αποστολόπουλος, σελ.502
124. Δες Παράρτημα 8
125. Δες Παράρτημα 9
126. Αρχείο ΕΔΙΑ
127. Ο Σάββας Μακρίδης ήταν Επισμηναγός και αδελφός του Λοχαγού Θόδωρου Μακρίδη επιτελικού αξιωματικού του ΕΛΑΣ.
128. Εγκύκλιος της 4ης Ναυτικής Μοίρας που είχε παραληφθεί από τη Βάση του Αγιοκαμπού στις 2 Σεπτεμβρίου 1944 για την τήρηση ημερολογίου του σκάφους.
129. Περιοδικό Ιστορικών Αρχείων Εθνικής Αντιστάσεως, τεύχος 10, σελ.47
130. Αρχείο ΕΔΙΑ
131. Αρχείο ΕΔΙΑ
132. Δουατζή, σελ.583
133. Αρχείο ΕΔΙΑ
134. Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Αντιστάσεως τεύχος Αθήνα 1961 σελ.
135. Πρόκειται μάλλον για ορθογραφικό λάθος γιατί στον Βόλο είχε την έδρα της η 4η Μοίρα του ΕΛΑΝ. ΣΣ



ΕΛΑΝ: ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΑΪΚΟ

ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ 1943-1945

Καλά 'ναι και στον Όλυμπο, με τις χλωρές ραχούλες,
 Με τα ψηλά τα έλατα, τα δροσερά λημέρια,
 Μα πιο καλά στη θάλασσα, σ'αντάρτικο καΐκι.
 Να'χεις το μύρα του νερού, τον μόσκο του πελάγου.
 Το γέλιο, το γλυκόγελο του δροσερού κυμάτου,
 Να'χεις και με 'Ταλιάνικα, καθημερινή αμόχη.
 Δευτέρα πιάνουμε Τορό, την Τρίτη κάβο-Ντόρο
 Και τα πουρνά της Κυριακής μπροστά στ'Αργυρονήσι.
 -Για βγάτε σκύλοι καμαράντ, για βγάτε στο μαϊντάνι.
 -Εμείς καλά λουφάζουμε και αν σας κρατεί κοπίαστε.

Κ'ένα γλαράκι, στο πρυμνιό, τ' ανέμου κουβεντιάζει
 -Φύσα πουνέντε δυνατά και συ τρελαβεβάντε,
 Να πας μαντάτα θλιβερά, στων Γερμανών τις μόνες.

Τηλικίδης Στέφανος, 1952

