



ΤΕΥΧΟΣ: Νο 49-50
ΜΑΡΤΙΟΣ 2021



Ι Ρ Μ Σ Ε Λ Λ Α Δ Ο Σ

International Plastic Modeler's Society Hellas

Τ Ο Α Ρ Χ Α Ι Ο Τ Ε Ρ Ο Ε Λ Λ Η Ν Ι Κ Ο Μ Ο Ν Τ Ε Λ Ι Σ Τ Ι Κ Ο Π Ε Ρ Ι Ο Δ Ι Κ Ο

Τα ελληνικά
Boeing-Stearman
PT-17 & PT-13



Levant
Schooner Flotilla
Αγγλο-Ελληνικός
Στολίσκος Ημιολιών

Jeep
της UNICEF
στην Ελλάδα του Εμφυλίου

Επεταικό Leo 2 HEL 25/3/2019
LEOPARD 1 GR 1/35

Levant Schooner Flotilla

Αγγλο-Ελληνικός Στολίσκος Ημιολιών

Ο άγνωστος πόλεμος των καϊκιών στο Αιγαίο κατά τον Β' Π.Π.

Χαρακτηριστικό καταδρομικό καϊκι του 1ου Στολίσκου Ημιολιών (LSF) σε δοκιμές ανοικτά της Βηρυτού. Είναι τρεχαντήρι με ιστιοφορία μπούμας, εδώ χωρίς ράντα. Κάποιες πηγές το αναφέρουν ως το LS.3, αλλά δεν είναι αυτό, καθώς το LS.3 έχει αναγνωριστεί ως άλλου τύπου. Αυτή η φωτογραφία έχει αναπαράχθει πολλές φορές κι έχει γίνει έως και εξώφυλλο σε 2 βιβλία. (IWM A23343)



Έρευνα-κείμενο: Σταύρος Σουλής (IPMS 228)

Ο Στολίσκος των Ημιολιών, δηλαδή των καταδρομικών καϊκιών που δρούσαν στο Αιγαίο κατά τον Β' Π.Π., είναι ένα πολύ ενδιαφέρον αλλά παραμελημένο ιστορικά και πολύ παρεξηγημένο θέμα.

Αν –απευθύνομαι στους συνονόμους μου, γεννηθέντες πριν από το 1970– σας είχε γοητεύσει η ταινία *Τα κανόνια του Ναβαρόνε* ή τα color plates και οι φωτογραφίες στα παλιά βιβλία της Osprey, με τους «Κομμάντος» στο Αιγαίο το 1943-44, που φορούσαν σανδάλια και ακόνιζαν το στιλέτο τους πάνω σε ένα κατάστρωμα καϊκιού (φωτ. δεξιά), ή κάποια (λίγα σχετικά) τεύχη της *Δράσης*, της *Μάχης* και του *Κράνους*, με ιστορίες από καταδρομικές επιχειρήσεις με βάρκες και κανό, τότε η συνέχεια θα σας αρέσει, διότι όλα αυτά είχαν ως πηγή έμπνευσης τη δράση των Συμμαχικών Δυνάμεων Καταδρομών στο Αιγαίο, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να επιτύχουν στην αποστολή τους αν δεν υπήρχαν οι ημιολιές / τα καταδρομικά καϊκία, που ήταν μάλλον το τέλειο μέ-

σο υποστήριξής τους.

Παρακάτω γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής όλων των διαθέσιμων πληροφοριών, με στόχο να αποσαφηνιστεί το θέμα των ημιολιών, ώστε να μπορεί κάποιος να ενημερωθεί σχετικά και να το προσεγγίσει μοντελιστικά και όχι μόνον. Η αναφορά στις πηγές (η πλήρης Βιβλιογραφία αναφέρεται στο τέλος του παρόντος), όπου αυτό απαιτείται, γίνεται με το όνομα του κάθε συγγραφέα και την αντίστοιχη σελίδα στο βιβλίο του.

Στο 1ο μέρος του άρθρου, γίνεται αναφορά στην ιστορική πτυχή του θέματος, σε βάθος και έκταση που επιτρέπει ο περιορισμένος χώρος του περιοδικού. Σκοπίμως δεν συμπεριλήφθηκαν περισσότερα στοιχεία και λεπτομέρειες σχετικά με την επιχειρησιακή δράση των συγκεκριμένων μονάδων, καθώς εκφεύγουν του κύριου σκοπού του άρθρου.

Για την πληρότητα και την καλύτερη κατανόηση του άρθρου, έχουν συμπεριληφθεί στοιχεία τόσο για τις Καταδρομικές Δυνάμεις των Συμμάχων όσο και για τις λεγόμενες Μυστικές Υπηρεσίες που



Ο πιο γνωστός καταδρομέας του Αιγαίου, ο Δεκανέας "Busty" Aubrey του SBS, σε κάποια ημιολία, ενώ ακονίζει το μαχαίρι του και ετοιμάζει τον εξοπλισμό του πριν από κάποια αποστολή. Αιγαίο, 28.7.1944. (SBS Archive & IWM E29095, επιχρωματισμένη)



Αριστερά: Χαρακτηριστικό καταδρομικό καϊκι (τρεχαντήρι με ιστιοφορία μπούμας / κότερο) του Στολίσκου Ημιολιών (LSF). (Wikipedia) **Κέντρο:** Αταυτοποίητο καταδρομικό καϊκι (τρεχαντήρι με ιστιοφορία μπούμας) του 2ου ΑΕΣΗ. Πιθανόν πρόκειται για το καϊκι του Μ. Χορς (HS.25) φωτογραφημένο από το καϊκι του Ρηγόπουλου (HS.24). Το μήκος του ήταν περίπου 9,5 μέτρα (μήκος σκάφους ονομάζεται η απόσταση ανάμεσα στα ποδοστάματα πλήρης πρύμνης, όλα τα άλλα που εξέχουν αυτών, μπαστούνι φλόκων στην πλώρη και ράντα της μαϊστρας στην πρύμνη, είναι επιπλέον μήκη). Φέρει την τουρκική σημαία διότι, όταν ελήφθη η φωτογραφία, έπλεε πλησίον της τουρκικής ακτής. (Ρηγόπουλος / Αδέρφια, αδέρφια) **Δεξιά:** Καταδρομικό καϊκι του 1ου Στολίσκου Ημιολιών (LSF). Είναι τρεχαντήρι με ιστιοφορία μπούμας (κότερο). Απουσιάζει η ράντα της μπούμας μάλλον σκόπιμα, για να διπλώνει εύκολα το κατάρτι. Η συγκεκριμένη έχει αναπαράχθει σε βιβλία και κείμενα. (Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea)

δρούσαν στο Αιγαίο. Η βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε για τα συγκεκριμένα, εφόσον δεν είναι το κύριο θέμα του άρθρου, είναι σχετικά περιορισμένη και ενδέχεται κάποια από τα παρατιθέμενα στοιχεία να μην είναι ακριβή ή/και να μη δίνουν την πλήρη εικόνα, οπότε ζητώ προκαταβολικά την κατανόηση όσων γνωρίζουν περισσότερα και βρουν τυχόν τρανταχτά λάθη στο κείμενο.

Στο 2ο μέρος, γίνεται μικρή σχετικά αναφορά στη μοντελιστική πτυχή του θέματος, καθώς πρόθεση του γράφοντος είναι να υπάρξει συνέχεια, με αντίστοιχη αναλυτική κατασκευή ενός καταδρομικού καϊκιού υπό κλίμακα.

Τέλος, έχει συμπεριληφθεί κι ένα λεξιλόγιο με ναυτική ορολογία, χρήσιμο –αν όχι απαραίτητο– για την κατανόηση των περιγραφών των καϊκιών και των διάφορων λεπτομερειών τους.

1. Τι σημαίνει «ημιολία»;

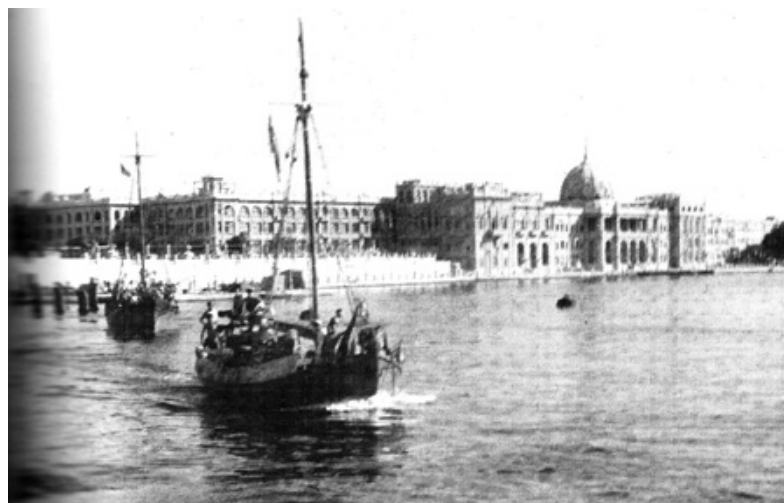
Το –απολύτως εύλογο– **πρώτο ερώτημα** κάποιου που διαβάξει για πρώτη φορά για τον Στολίσκο των Ημιολιών του Β' Π.Π. είναι: **τι σημαίνει «ημιολία»;** Η απάντηση έρχεται από τα λεξικά:

Ημιολία, πολύ απλά, σύμφωνα με το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Ιστορίας (ΕΛ.Ι.Ν.Ι.Σ.), είναι «η λόγια ονομασία της γολέτας, ήτοι ενός **ιστιοφόρου μεσαίου μεγέθους με δύο κατάρτια**». Στο «Ναυτικό Λεξιλόγιο» που παραθέτει ο Ρηγόπουλος,¹ ο όρος «Ημιολία» σημαίνει: «ξύλινο ιστιοφόρο πλοίο με πανί τραπεζοειδές και φλόκο. Ειδικότερα δικάταρτο. Αλλιώς Σκούνα, Γολέτα».

Στο Επίτομο Λεξικό *Ηλιος*, αναφέρεται ότι «Ημιολία» είναι «Ιστιοφόρον δίστηλον, η Γολέτα» και ότι «Ημιόλιον Ιστιόν» είναι «τραπεζοειδές ιστίον, επί κέρατος (πικιού) αναδενόμενον, όμοιον προς τον επίδρομον». Η εγκυκλοπαίδεια *Δομή*, που οι περισσότεροι της ηλικίας μου είχαμε στο σπίτι μας στα μαθητικά χρόνια, τα λέει λίγο πιο μπερ-

δεμένα: «Ημιολία είναι ιστιοφόρο με κατάρτια ημιόλια ή ημιολικά. Τα κατάρτια αυτά χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες: στα ημιόλια που είναι γνωστά με την ονομασία γκλίζες του τουρκέτου, στα ημιόλια που είναι γνωστά με την ονομασία γκλίζες της μαϊστρας και στα επίδρομα που λέγονται συνήθως μπούμες».

Το σίγουρο είναι ότι ο όρος «ημιολία» είναι προγενέστερος του Β' Π.Π. (οπότε και τα σκάφη αυτά έγιναν ευ-



Το καταδρομικό καϊκι HS.27 (τρεχαντήρι με ιστιοφορία μπούμας) του Πασπάτη αναχωρεί από τη βάση Μοσκό στην Αλεξάνδρεια. Σύμφωνα με τις περιγραφές, είχε μήκος 9 μ. και συγκαταλέγεται στα «μεγάλα» καϊκια που έφεραν τον πλήρη οπλισμό. (Πασπάτης / Τυφλή πορεία)

ρύτερα γνωστά για τη δράση τους), καθώς ημιολίες –ως τύπος ξύλινου πολεμικού σκάφους– υπήρχαν στο Ελληνικό Ναυτικό από τον 19ο αιώνα, όπως διαπιστώνουμε στο βιβλίο του Παϊτση-Παραδέλλη.²

² Αναφέρονται οι εξής ημιολίες: Άργος, 106 τόνων, 1833-1842 / Αύρα Ι [πρώην Ταϊγανροκ], 1870-1909 / Γοργώ, 1824-18;; / Εύχαρις, 165 τόνοι, 1830 -1840 / Κύθνος Ι [πρώην Ναυπλία Ι], 1836-1862 / Σμύρνη Ι, 1833-1841 / Σύρος Ι, 257 τόνοι [πρώην Πανόπη ΙΙ], 1858-1920.

¹ Ρηγόπουλος, Αδέρφια, αδέρφια..., σελ. 321-324.



Καταδρομικό καΐκι LS.3 (τσεκτιρμές / cektirme, τουρκικό σκάφος με ιστιοφορία μπούμας) του 1ου Στολίσκου Ημιολιών (LSF). Στο κατάρτι διακρίνεται ο 1ος κυβερνήτης του, Charles Bradbeer. Στη 2η φωτογραφία, το γεμάτο ανθρώπους και υλικά κατάρτωμα. (Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea)



της ημιολίας.

Ευτυχώς, στην έντυπη και ηλεκτρονική βιβλιογραφία υπάρχουν, αν ψάξει κανείς, περισσότερες πληροφορίες και λεπτομέρειες για τις ημιολίες του Β' Π.Π., όπως θα αναφερθεί παρακάτω, ενώ ουσιαστικά διευρύνεται ο ανωτέρω «επίσημος» ορισμός της ημιολίας, τουλάχιστον

στον σε ό,τι αφορά στον αριθμό των καταρτιών αυτής, καθώς στην πλειονότητα των φωτογραφιών εποχής εμφανίζονται **μονοκάταρτα καΐκια ως καταδρομικά**, ενώ τα δικάταρτα που φαίνονται σε άλλες φωτογραφίες εποχής ήταν για αποστολές υποστήριξης και εφοδιασμού (των μικρότερων αλλά ταχύτερων μονοκάταρτων). Αυτό δεν σημαίνει βέβαια ότι άλλαξε ο ορισμός της ημιολίας στα λεξι-

κά, αλλά πολύ απλά ότι, όταν χρειάστηκε να χρησιμοποιηθούν μονοκάταρτα καΐκια για στρατιωτικές αποστολές στη διάρκεια του Β' Π.Π., **ονομάστηκαν κι αυτά καταχρηστικά «ημιολίες»**.

Η βιβλιογραφία και αρθρογραφία για τις ημιολίες, ή τα καταδρομικά καΐκια, όπως είναι πιο σωστό να τα αποκαλούμε, εν πρώτοις φαίνεται περιορισμένη, αλλά μετά από έρευνα και με διεύρυνση του υπό εξέταση-διερεύνηση λεξιλογίου (δηλαδή όχι μόνο



Αταυτοποίητα καΐκια (τρεχαντήρια με ιστιοφορία μπούμας) του 2ου ΑΕΣΗ, φωτογραφημένα, το πιθανότερο, από το καΐκι του Ρηγόπουλου (HS.24), στο οποίο δεσπόζει (δεξιά στη φωτ.) η κάνη του πυροβόλου Solothurn 20mm. (Ρηγόπουλος / Αδέρφια, αδέρφια)

με τη λέξη «ημιολία» αλλά και π.χ. «καταδρομικά καΐκια», «Στολίσκος Ανατολής ή Αιγαίου ή Ανατολικής Μεσογείου», «κομάντος – Αιγαίο», «Ανορθόδοξος Πόλεμος» κ.ο.κ.) εντοπίζονται αρκετά βιβλία, τόσο ελληνικά όσο και ξενόγλωσσα, που αναφέρονται στη δράση τους. Κοινό τους χαρακτηριστικό, με εξαίρεση τις «Εκθέσεις» που αναφέρουν και την επίσημη εκδοχή του Π.Ν. για το θέμα, είναι ότι γράφτηκαν από βετεράνους των Στολίσκων, επί το πλείστον κυβερνήτες αυτών των καϊκιών. Στο τέλος του άρθρου παρατίθεται αναλυτικά η βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε για τη συγγραφή του παρόντος.

Το **δεύτερο ερώτημα** που προκύπτει είναι **πώς και πότε** δημιουργήθηκε ο Στολίσκος Ημιολιών του Β' Π.Π. – και παρακάτω απαντάται επαρκώς. **Τρίτο** και τελευταίο, που μας ενδιαφέρει και μοντελιστικά: **πώς ήταν οι ημιολίες;**

Σε ένα διαδικτυακό λεξικό³ υπάρχει και μια πιο λεπτομερής περιγραφή, ως εξής: «Ημιολία (ή Γολέτα ή Σκούνα): Ξύλινο ιστιοφόρο πλοίο το οποίο είχε δύο ιστούς με τριγωνικά κύρια και βοηθητικά ιστία και φλόκους στον πρόβολο. Σήμερα ο τύπος έχει εκλείψει. Πιο συγκεκριμένα, η ημιολία ήταν τύπος ιστιοφόρου πλοίου των εξής δύο κατηγοριών:

α. Εμπορικό ή πολεμικό πλοίο που είχε δύο ιστούς

(δικάταρτο) με τετραγωνικά ιστία (πανιά) στον πρωραίο ιστό, δηλαδή ακάτιο, δολώνιο (απλό ή διπλό) και προΐστια: φωσώνιο, παραδολώνιο και αρτέμωνες, ενώ στον πρυμναίο ιστό έφερε τριγωνικά ιστία: επίδρομο και λαίφο. Οι Άγγλοι και οι Αμερικανοί τον τύπο αυτό τον ονομάζουν “σκούνερ”, εμείς από παλαιότερα “γολέτα” ή “σκούνα” ή “γολετόβρικο” ή “μυοπάρωνα”, και

β. Εμπορικό ή πολεμικό πλοίο που είχε επίσης δύο

ιστούς (δικάταρτο) στους οποίους και έφερε την ίδια ιστιοφορία του πρωραίου ιστού καθώς και αφαιρετό ακάτιο (ιστό) στην πρύμνη για ουριοδρομία».

Σύμφωνα πάλι με τον Παΐζη-Παραδέλλη,⁴ «Ημιολία ή Γολέτα ή Σκούνα είναι πλοίο με δύο κατάρτια με τριγωνικά ιστία χωρίς κεραίες. Μεταξύ των ιστίων υπήρχαν βοηθητικά ιστία και φλόκοι στον πρόβολο». Επίσης ο ίδιος⁵ αναφέρει σύντομο ιστορικό για τις ημιολίες του Β' Π.Π. στο Αιγαίο, όπως και ο Φωκάς⁶ αναφέρει τα ονόματά τους (παρατίθενται κι εδώ παρακάτω, στο αντίστοιχο τμήμα) και προσθέτει: «... τα σκάφη αυτά είχαν ενισχυμένη μηχανή και οπλισμό 1-2 πυροβόλα». Αυτά τα λίγα για τον **ορισμό**

3 <https://el.wiktionary.org>

4 ... στο «Ευρετήριο Τύπων Πλοίων ΠΝ», σελ. 11.

5 ... στο λήμμα «Ημιολίες», σελ. 65.

6 Βλ. παράγραφο 2 που ακολουθεί.

Προτού συνεχίσουμε, σημειώνονται εδώ μερικοί ακόμα όροι, οι οποίοι στο εξής αναφέρονται συχνά στο κείμενο και επεξηγούνται αναλόγως στα αντίστοιχα τμήματα/παραγράφους.

A. Levant Schooner Flotilla / LSF: Ο αγγλικός τίτλος του Στολίσκου Ημιολιών (ακριβής μετάφραση: Στολίσκος Σκουνών ή Καϊκιών της Ανατολής).

B. Α.Ε.Σ.Η.: Αγγλο-Ελληνικός Στολίσκος Ημιολιών (ο τίτλος στα ελληνικά).

Γ. Raiding Forces: Οι Δυνάμεις Καταδρομών. Απαρτίζονταν από επιμέρους δυνάμεις, συμμαχικές (και ελληνικές), όπως θα αναλυθεί παρακάτω.

Δ. C in C Levant (και μετέπειτα) **FOLEM** (Flag Officer Levant and Eastern Mediterranean): Ναύαρχος Διοικητής της Διοίκησης Ακτών Ανατολικής Μεσογείου του Βρετανικού Ναυτικού (Royal Navy Coastal Forces in the Eastern Mediterranean). Από 5.6.1943 μέχρι τον Οκτώβριο του 1943 ήταν ο Ναύαρχος Andrew Browne Cunningham.

Ε. COMARO (COMMander Aegean Raiding Operations): Συμμαχικός [«διακλαδικός» όπως θα λέγαμε σήμερα] Διοικητής των Δυνάμεων Καταδρομών – ο Ταξίαρχος (ΠΒ) Douglas Turnbull.

ΠΩΣ & ΠΟΤΕ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΕ Ο ΣΤΟΛΙΣΚΟΣ ΗΜΙΟΛΙΩΝ

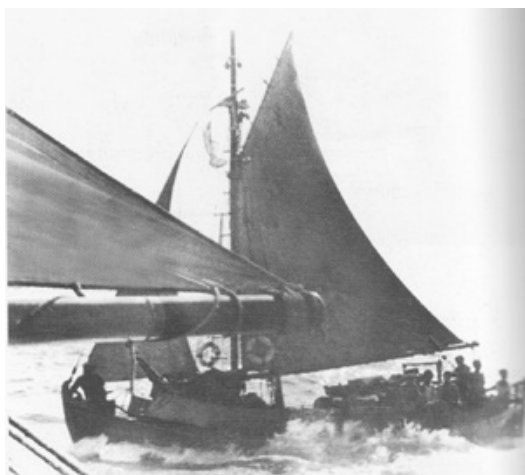
2. Οι ημιολίες του ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού στον Β' Π.Π.

Στην έκθεση του Φωκά⁷ αναφέρεται ότι «τον **Ιανουάριο του 1943** ο έφεδρος Αντιπλοίαρχος **Α. Λόντος**, που μόλις είχε δραπετεύσει από την Ελλάδα στη Μ. Ανατολή, πρότεινε στην ηγεσία του Βασιλικού Ναυτικού τη δημιουργία Στολίσκου Ημιολιών για επιδρομές (καταδρομικές επιχειρήσεις) στο Αιγαίο. Η πρόταση αυτή δεν ικανοποιήθηκε και ο Λόντος τοποθετήθηκε με αίτησή του στο Σώμα των Βρετανών Καταδρομέων. Εκπαιδεύτηκε εκεί και μετά την παρέλευση λίγου χρόνου επανέλαβε την πρότασή του, αυτήν τη φορά στις βρετανικές Ναυτικές Αρχές, για σύσταση ναυτικής δύναμης (στολίσκου) καταδρομών από μικρά ιστιοφόρα σκάφη ελληνικού τύπου, που θα μπορούσαν με την ειρηνική τους εμφάνιση να παραπλανήσουν τον εχθρό. Ο Άγγλος Ναύαρχος της Μεσογείου Cunningham αποδέχθηκε την πρόταση του Λόντου και τον **Ιούνιο του 1943** δημιούργησε τον **Βρετανικό Στολίσκο Ημιολιών της Ανατολής (Levant Schooner Flotilla / LSF)**, υπό βρετανική πολεμική σημαία με βρετανικά πληρώματα, ο δε

Λόντος τοποθετήθηκε σε ένα από τα σκάφη του στολίσκου με καθήκοντα κυβερνήτη στο τέλος του **Ιουνίου 1943** (ο μόνος Έλληνας του LSF σε εκείνη τη φάση)».

Τα ίδια ακριβώς αναφέρονται και στον Γέροντα⁸ – και αμφότεροι προσθέτουν: «Τον **Οκτώβριο του 1943**, μετά από πολλές προσπάθειες λόγω έλλειψης πληρωμάτων, καθώς ήταν ανάγκη να επανδρωθούν τα νέα πλοία, δημιουργήθηκε ο **2ος Αγγλο-Ελληνικός Στολίσκος Ημιολιών**, αποτελούμενος από **8 συνολικά ημιολίες** (6 τύπου «τρεχαντήρι» 7-18 τόνων και άλλες δύο μεγαλύτερες 30-50 τόνων). Αποστολή τους ήταν οι καταδρομικές επιχειρήσεις στο Αιγαίο (σε συνεργασία με τους καταδρομείς/κομάντος και τον Ιερό Λόχο), η διενέργεια ανιχνεύσεων, αναγνωρίσεων και περιπολιών, καθώς και η συνεχής παρενόχληση του εχθρού. Οι επιχειρήσεις των ημιολιών αυτών άρχισαν τον **Ιανουάριο του 1944**, ενώ βάση τους ήταν η Αλεξάνδρεια».

Η πραγματικότητα είναι ελάχιστα διαφορετική, όπως περιγράφεται παρακάτω, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά στη χρονολογική σειρά των γεγονότων και στη ροή λήψης των διάφορων πολύ σημαντικών αποφάσεων και διαταγών που αφορούν στον LSF/AEΣΗ και στην επίσημη ίδρυσή του.



Το καταδρομικό καϊκι HS.27 (τρεχαντήρι με ιστιοφορία μπούμας) του Πασπάτη. Διακρίνονται τα πλαϊνά προστατευτικά και, μάλλον για τις ανάγκες της φωτογράφισης, τα όπλα του, τα οποία κανονικά θα έπρεπε να είναι κρυμμένα. (Πασπάτης / Τυφλή πορεία)

⁷ Φωκάς, 1953, σελ. 593, κεφ. «Επιχειρήσεις των άλλων πλοίων».

⁸ Γέροντας, *Μεθ' ορμής ακαθέκτου*, σελ. 540, με πηγή τον Φωκά.

3.1 Ίδρυση του 1ου (Βρετανικού) Στολίσκου Ημιολιών της Ανατολής (Levant Schooner Flotilla / LSF)

Στο Αιγαίο (και γενικότερα στη Ν.Α. Μεσόγειο), δρούσαν καΐκια από το 1941-'42, σε αποστολές μεταφοράς εφοδίων και προσωπικού (Βρετανών, και γενικότερα στρατιωτών των Συμμάχων, αλλά και Ελλήνων) από την ηπειρωτική Ελλάδα προς τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, με τελικό προορισμό τα δυτικά παράλια της Τουρκίας, απ'

Μετά την πλήρη κατάληψη της Ελλάδας και των νησιών του Αιγαίου από τους Γερμανούς και Ιταλούς, άρχισε η μυστική δράση των Συμμάχων μέσω του Αιγαίου προς και από την ηπειρωτική χώρα, αφενός για την ασφαλή διαφυγή προσωπικού τους προς τη Μ. Ανατολή και αφετέρου για την οργάνωση της ελληνικής Αντίστασης.

Το παράδοξο ήταν ότι, στον σχετικά μικρό γεωγραφικό χώρο του Αιγαίου, βρέθηκαν εκείνη τη χρονική περίοδο να δρουν παράλληλα και συχνά με αντικρουόμενες ενέργειες οι εξής «Υπηρεσίες» των Συμμάχων⁹ (βλ. πίνακα).

Στον Σίμψα¹⁰ αναφέρονται επίσης ως «άλλες υπηρεσίες ή μονάδες που διεξήγαγαν ανορθόδοξες επιχειρήσεις στη Μ. Ανατολή, διευθύνονταν όμως από το Λονδίνο...» και οι **PWE (Political Warfare Executive)**, αρμόδια για τη διασπορά προπαγάνδας στις κατεχόμενες περιοχές, αλλά και η **ISLD (Inter-Services Liaison Department)**, με αρμοδιότητα τη συλλογή γενικών πληροφοριών, τις οποίες ο



Το κεντητό σήμα του Levant Schooner Flotilla, που είχε σχεδιάσει ο Seligman και το χρησιμοποιούσαν και στις σημαίες των σκαφών. Κάθε κυβερνήτης είχε τη δική του προσωπική σημαία-λάβαρα. (Seligman / War in the Islands)



όπου κατέφευγαν με κάθε μέσο στη Μ. Ανατολή. Υπενθυμίζεται ότι η Τουρκία στον Β' Π.Π. ήταν ουδέτερη χώρα και με διακριτικό τρόπο επέτρεπε στο έδαφός της την κεκαλυμμένη δράση τόσο των Συμμάχων όσο και των πρακτόρων του Άξονα.

συγγραφέας ξεχωρίζει από την MO4 και τη Force A που αναφέρονται στον πίνακα. Αυτό, αν μη τι άλλο, ενισχύ-

9 Guard, σελ. 39

10 Σίμψας, σελ. 282.

Υπηρεσίες των Συμμάχων στο Αιγαίο

A. British S.I.S. (Secret Intelligence Service): Η βρετανική υπηρεσία συλλογής πληροφοριών. Γνωστή και ως **MI-6 (Military Intelligence Section 6)** ή **ISLD (Inter-Services Liaison Department)** ή **MO4** [4 διαφορετικά ονόματα για την ίδια υπηρεσία!]. Στον Σίμψα (σελ. 281), η **MO4 (Minor Operations 4)** ήταν ο Τομέας Μ. Ανατολής της **S.O.E.** και ειδικευόταν στη διοχέτευση «πρακτόρων» στο Αιγαίο (και στα Βαλκάνια), με σκοπό την οργάνωση επιχειρήσεων σαμποτάζ και την οργάνωση Ομάδων Αντίστασης. Στον Seligman (σελ. ix της Εισαγωγής), η **MO4** αναφέρεται ως υπεύθυνη για την οργάνωση σαμποτάζ στις κατεχόμενες χώρες.

B. S.O.E. (Special Operations Executive): Βρετανική υπηρεσία ή καλύτερα τμήμα της **S.I.S.**, με αποστολή την οργάνωση και ενίσχυση αντιστασιακών ομάδων στις περιοχές και χώρες που είχαν καταλάβει οι Γερμανοί. Στη Μ. Ανατολή ήταν γνωστή και ως «**Force 133**» ή **MO-3**.

Γ. MI-9 ("Escape Routes"): Βρετανική υπηρεσία κι αυτή, ή πιο σωστά τμήμα της **S.I.S.**, με αποστολή τη φυγάδευση Συμμαχικού στρατιωτικού προσωπικού που είχε «αποκοπεί» στον ελλαδικό χώρο. Αργότερα οι υπηρεσίες διευρύνθηκαν ώστε να αφορούν και τη φυγάδευση μη στρατιωτικού προσωπικού. Στον Σίμψα (σελ. 281), αναφέρεται ως «**Δύναμη Α**» («**A Force**») και, για τις επιχειρήσεις της στο Αιγαίο, υπεύθυνος ήταν ο Βρετανός Πρόξενος στη Σμύρνη Noel Rees (απόστρατος του **R.N.**).

Δ. O.S.S. (Organization of Strategic Services): Η αμερικανική υπηρεσία συλλογής πληροφοριών. Αντίστοιχο δηλαδή της προαναφερθείσας **MI-6** των Βρετανών. [Είναι η υπηρεσία που αργότερα, μετά τον Β' Π.Π. –το 1947, επί προεδρίας Τρούμαν– έγινε η γνωστή σε όλους **CIA (Central Intelligence Agency)**].

ει την άποψη για το θολό τοπίο που υπήρχε για τις εν λόγω «Υπηρεσίες» ακόμη και αρκετά χρόνια μετά το τέλος του Β' Π.Π.

Όλες αυτές οι Υπηρεσίες, και συγκεκριμένα οι επιχειρησιακές ομάδες τους που επιχειρούσαν στο Αιγαίο, στις μετακινήσεις τους χρησιμοποιούσαν καϊκια με μεικτά πληρώματα (Έλληνες ναυτικούς και στρατιωτικούς είτε του Ελληνικού Στρατού είτε των Συμμάχων, οι οποίοι, βέβαια, όπως ήταν λογικό, δεν ήταν ένστολοι). Τα καϊκια αυτά δρούσαν, όπως είναι προφανές, κεκαλυμμένα και ουδέποτε εντάχθηκαν στο ναυτικό δυναμικό κάποιας από τις αντιμαχόμενες δυνάμεις, όπως θα αναφερθεί παρακάτω για τις ημιολίες και οπωσδήποτε **δεν πρέπει να συγχέονται με τον Στο-**

λίσκο των Ημιολιών (δηλ. των καταδρομικών καϊκιών) όπως εκ παραδρομής αναφέρουν ορισμένοι.

Για λόγους αναφοράς αλλά και διάκρισης, τα εν λόγω

πλοία είχαν τον γενικό τίτλο **LFP (Levant Fishery Patrol)** και οι τυχόν αναφορές σε σκάφη με ονόματα LFP-xx αφορούν σε τέτοια. Ο Σίμπας¹¹ αναφέρει ότι «ο στολίσκος της ΜΟ4, ως σύνολο, πήρε τον τίτλο LFP (Levant Fishery Patrol) με αποστολή μόνον σε επιχειρήσεις της ΜΟ4. Ο στολίσκος αυτός ήταν γνωστός και ως Force 133».

Το πόσο αντικρουόμενες, συγκεχυμένες αλλά και κεκαλυμμένες ήταν οι επιχειρήσεις όλων αυτών των «Υπηρεσιών» στο Αιγαίο φαίνεται και από το γεγονός ότι τουλάχιστον σε μία περι-



Αταυτοποίητο καταδρομικό καϊκι (βαρκαλάς με ιστιοφορία μπούμας) με το πλήρωμα και την καταδρομική ομάδα του σε φάση ξεκούρασης. Σε πρώτο πλάνο, ο πιο διάσημος αξιωματικός του SBS, ο Ταγματάρχης Anders Lassen, Δανός στην καταγωγή, που παρασημοφορήθηκε με τον Σταυρό της Βικτωρίας. (John Lodwick / The Filibusters)

πτωση ένα σκάφος του LFP σε αποστολή για λογαριασμό του OSS βυθίστηκε από φίλια πυρά (συμμαχικής καταδρομικής ομάδας και σκάφους του LSF) διότι το νόμιζαν για γερμανικό!¹²

Πάντως η δράση των καϊκιών του LFP ήταν πολύ επιτυχημένη, καθώς, σε διάστημα πέντε μηνών (προ της δημιουργίας του LSF), διέσωσαν και φυγάδευσαν στη Μ. Ανατολή περίπου 2.500 άτομα, άνδρες και γυναίκες.¹³ Το νούμερο αυτό πιθανόν είναι υπερβολικό αλλά, εφόσον το αναφέρουν οι πηγές, παρατίθεται κι εδώ.

Την ίδια χρονική περίοδο, όσο εξελισσόταν η γερμανική Κατοχή στην Ελλάδα, παρατηρήθηκε από το Συμμαχικό Στρατηγείο Μ. Ανατολής ότι οι Γερμανοί, παράλληλα

με τη δράση του Γερμανικού Ναυτικού στο Αιγαίο, έκαναν ευρεία χρήση επιταγμένων καϊκιών για μεταφορές εφοδίων αλλά και περιπολίες, γεγονός που φαίνεται ενό-

χλησε ιδιαίτερα τους Βρετανούς.¹⁴ Παράλληλα (την ίδια περίοδο περίπου) άρχισαν να πραγματοποιούνται και οι πρώτες καταδρομικές επιχειρήσεις στο Αιγαίο από τους Συμμάχους, με τη χρήση διαφόρων μεταφορικών –κυρίως πλωτών– μέσων, και τότε διαφάνηκε η ανάγκη υποστήριξης των συγκεκριμένων επιχειρήσεων από μια «οργανωμένη» (ή «επίσημη», δηλαδή υπό πολεμική σημαία εμπόλεμου κράτους, σύμφωνα με το Δίκαιο του Πολέ-



Το ίδιο καϊκι με αυτό της αριστερής φωτογραφίας. Εδώ, ο τιμονιέρης του Ρηγόπουλου φαίνεται να φορά σκουρόχρωμη ντισεράδα και αδιάβροχο καπέλο. (Ρηγόπουλος / Αδέρφια, αδέρφια)

Αταυτοποίητο καταδρομικό καϊκι (τρεχαντήρι με ιστιοφορία μπούμας) του 2ου ΑΕΣΗ. Πιθανόν πρόκειται για το καϊκι του Μ. Χορς (HS.25) φωτογραφημένο από το καϊκι του Ρηγόπουλου (HS.24), ο οποίος φαίνεται με το μουστάκι. (Ρηγόπουλος / Αδέρφια, αδέρφια)

11 Σίμπας, σελ. 284.

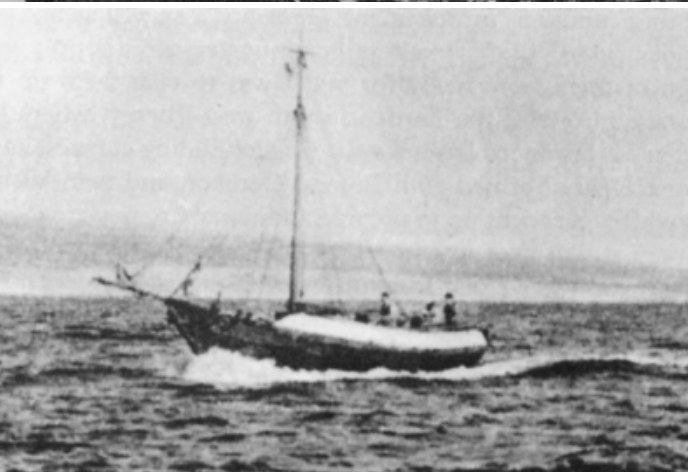
12 Το γεγονός αναφέρει ο Guard, σελ. 39.

13 Seligman, σελ. ix της Εισαγωγής.

14 Seligman, σελ. 11-12.



Το καταδρομικό καΐκι LS.2 (τσερνίκι με ιστιοφορία μπούμας), κατά τις δοκιμές του ανοικτά της Κύπρου. Στο 5μελές πλήρωμά του, διακρίνεται ο Seligman, πρώτος από δεξιά στην αριστερή φωτ. και καθισμένος στο κοντάρι του μουσαμά στη δεξιά φωτ. (Benyon-Tinker / *Dust Upon the Sea*)



μου) ναυτική δύναμη υπό τη διοίκηση του Βρετανικού Ναυτικού (Royal Navy), η οποία θα μπορούσε να κινείται κεκαλυμμένα στο Αιγαίο (πχ. σαν απλά ψαράδικα) «κάτω από τη μύτη και τα μάτια» του Γερμανικού Ναυτικού και της Αεροπορίας.

Έτσι, με απόφαση του Άγγλου Ναυάρχου Διοικητή του Στόλου της Μεσογείου Cunningham,¹⁵ τον **Ιανουάριο του 1943** δημιουργήθηκε ο **LSF (Levant Schooner Flotilla)** ή **Στολίσκος Καϊκιών της Ανατολής**, σε αυτολεξεί απόδοση από τα αγγλικά ή, κατά την ελληνική ορολογία, «**1ος ΑΣΗ**», δηλαδή «**1ος Αγγλικός Στολίσκος Ημιολιών**».

Κάποιες πηγές τοποθετούν την ίδρυση του LSF ένα χρόνο νωρίτερα –στις αρχές του 1942–, αλλά αυτό θεωρείται λιγότερο πιθανό και μάλλον οφείλεται είτε σε σύγχυση με τον στολίσκο των «άλλων» Υπηρεσιών που προαναφέρθηκαν (LFP), από τον οποίο δηλαδή υπήρχε η ξεκάθαρη επιθυμία και απόφαση (του Cunningham) να ξεχωρίσουν απόλυτα μεταξύ τους και γι' αυτό ίδρυσε τον LSF, είτε στην εκδοχή που αναφέρεται στο τέλος του παρόντος κεφαλαίου.

Ο LSF υπαγόταν (διοικητικά) στη Διοίκηση Ακτών Ανατολικής Μεσογείου του Βρετανικού Ναυτικού (Royal Navy Coastal Forces in the Eastern Mediterranean). Επιχειρησιακά υπαγόταν στον Δντή Ειδικών Επιχειρήσεων,

τον **Lt.(E) RN John Campbell, DSO** (αποσπασμένο, προηγουμένως, στην SOE – ο Campbell και ο Seligman επέστρεψαν για να αναλάβουν ακριβώς αυτά τα καθήκοντα). Επισημαίνεται ότι, μετά τη δημιουργία του LSF, οι επιχειρήσεις των άλλων Υπηρεσιών στο Αιγαίο συνέχισαν όπως και πριν με τον δικό τους στολίσκο καϊκιών, τα οποία, όπως προαναφέρθηκε, δεν πρέπει να συγχέονται με τον LSF.

Πρώτος Διοικητής του LSF και υπεύθυνος για την οργάνωσή του από μηδενική βάση ήταν ο διάσημος για τον περίπλοκο της γης, πριν από τον πόλεμο, με το ιδιόκτητο ιστιοφόρο του *Cap Pilar*, 250 τόνων, **Lt. Cmdr. Adrian C. C. Seligman, DSC, RNVR**, συγγραφέας του βιβλίου *The Voyage of the Cap Pilar*, ο οποίος μέχρι εκείνη τη στιγμή ήταν (όπως και ο Campbell που προαναφέρθηκε) αποσπασμένος από το Βρετανικό Ναυτικό (RN / Royal Navy) στην SOE. Προηγουμένως,¹⁶ ο Seligman ήταν κυβερνήτης στην κορβέτα HMS *Erica*, που εκτελούσε αποστολές συνοδείας και περιπολίες ανθυποβρυχιακής προστασίας στη θαλάσσια περιοχή Κύπρου – Βηρυτού – Χάιφας – Β. Αφρικής, συνεπώς γνώριζε αρκετά καλά το επιχειρησιακό περιβάλλον της Μεσογείου.

Μια άλλη εκδοχή για τη δημιουργία του LSF αναφέρει ο Σίμψας,¹⁷ η οποία όμως, αν και «ταιριάζει» με κάποιες από τις προαναφερθείσες πληροφορίες, δεν επιβεβαιώνεται από άλλη πηγή. Αναφέρει, λοιπόν, ότι, όταν ήταν σε εξέλιξη η δημιουργία των Raiding Forces: «... με απόφαση του Αρχηγείου της Μ. Ανατολής, **διαιρέθηκε ο στολίσκος καϊκιών της ΜΟ4 σε δύο ομάδες πλοίων**, η μία με βάση τη Χάιφα και η άλλη με βάση τη Βηρυτό, υπαγόμενη στον Διοικητή των Coastal Forces Middle East. **Η 2η αυτή ομάδα θα είχε αρμοδιότητα να μεταφέρει τις Δυνάμεις Καταδρομών** και να συλλέγει πληροφορίες. Ονομάστηκε **Levant Schooner Flotilla / Στολίσκος Ημιολιών της Ανατολής** και συγκροτήθηκε οριστικά ως Υπηρεσία

15 Seligman, σελ. 12.

16 Benyon-Tinker, σελ. 12.

17 Σίμψας, σελ. 283.



Τα πρόσωπα πίσω από τα ονόματα.

- 1 & 2 A. Λόντος,
3 A. Seligman,
4 Earl G. Jellicoe
(δεξιά)
5 A. Lassen,
(όρθιος δεξιά)
6 J. Turnbull,
7 Χ. Τσιγάντες, κα-
θιστός στο κέντρο
σε καϊκία του ΑΕΣΗ.

(Seligman / War in the
Islands & Benyon-Tinker
/ Dust Upon The Sea)



στις 29.5.1943. Ένα τμήμα του SBS αποσπάσθηκε στον εν λόγω Στολίσκο Ημιολιών ο οποίος αποτέλεσε τις Καταδρομικές Δυνάμεις Θαλάσσης». Αυτή η εκδοχή αναφέρεται και στον Mortimer,¹⁸ αλλά, επειδή αφενός δεν επιβεβαιώνεται από άλλου, αφετέρου διαφέρει από όλες τις υπόλοιπες, ως προς τη δημιουργία του LSF, παρατίθεται εδώ απλώς για λόγους πληρότητας. Πιθανόν η εν λόγω σύγχυση να οφείλεται στο γεγονός ότι τόσο ο Seligman (1ος Διοικητής LSF) όσο και ο Campbell (1ος υπεύθυνος των Raiding Forces) ήταν, πριν την τοποθέτησή τους στον LSF, αποσπασμένοι στην SOE.

Ο Σίμψας προσθέτει:¹⁹ «Ο Στολίσκος Ημιολιών / LSF ιδρύθηκε τον Μάιο του 1943 με καθαρά αγγλικό προσωπικό. Διοικητής του ορίστηκε ο έφεδρος Πλωτάρχης Adrian Seligman, ο οποίος, σύμφωνα με την οργανωτική διαταγή, ανέλαβε: να συγκροτήσει, εξοπλίσει και εκπαιδεύσει μια δύναμη από εξοπλισμένα καϊκια με ναυτικό προσωπικό». Αυτό, μεθερμηνευόμενο, καταρρίπτει την προηγούμενη εκδοχή του ιδίου για την ίδρυση του LSF και πάλι παρατίθεται εδώ για λόγους πληρότητας.

Μία ακόμη (η τελευταία), λίγο αντικρουόμενη με τα προαναφερθέντα, εκδοχή για την ίδρυση του LSF, ιδίως σε ό,τι αφορά στην πραγματική ανάγκη που οδήγησε στη δημιουργία του, είναι η εξής από τον Guard:²⁰ οι Raiding Forces ξεκίνησαν καταδρομικές επιχειρήσεις στο Αιγαίο στις αρχές ή τα μέσα του 1942, αρχικά με μικρές ομάδες (2-4 ανδρών) του SBS, με κανό ("folbots"), που μεταφέρονταν πλησίον του νησιού-στόχου από βρετανικά υποβρύχια. Αργότερα, από τον Σεπτέμβριο του 1943, σε συνεργασία με τον SAS και τον Ιερό Λόχο, έκαναν επιδρομές σε γερμανικά αεροδρόμια στην ηπειρωτική Ελλάδα και στην Κρήτη. Αν και οι εν λόγω επιδρομές ήταν επιτυχείς, ιδίως το Ναυτικό τις θεωρούσε ως «αντι-οικονομική ή ασύμ-

φορη χρήση υποβρυχίων» και αποφασίστηκε η απόσπαση του SBS από το SAS, η ένωση με το LRDG και τον Ιερό Λόχο, και η δημιουργία ενός στολίσκου από ντόπια πλοία (καϊκια) για τη μεταφορά τους. Έτσι δημιουργήθηκαν ο LSF και οι Raiding Forces(!).

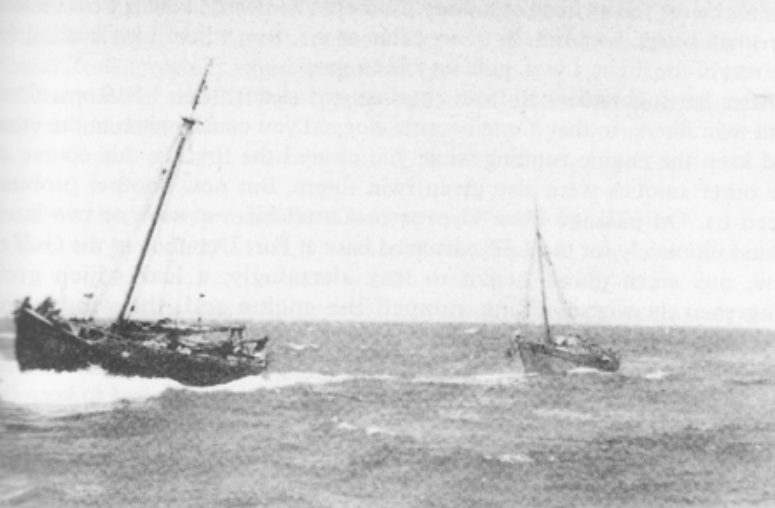
Όποια κι αν ήταν η αλήθεια και η πραγματική ανάγκη ή αιτιολογία, ο LSF δημιουργήθηκε, οπότε επιστρέφουμε στον Seligman,²¹ ο οποίος σε όλες τις πηγές αναφέρεται

18 Mortimer, SBS, σελ. 125.

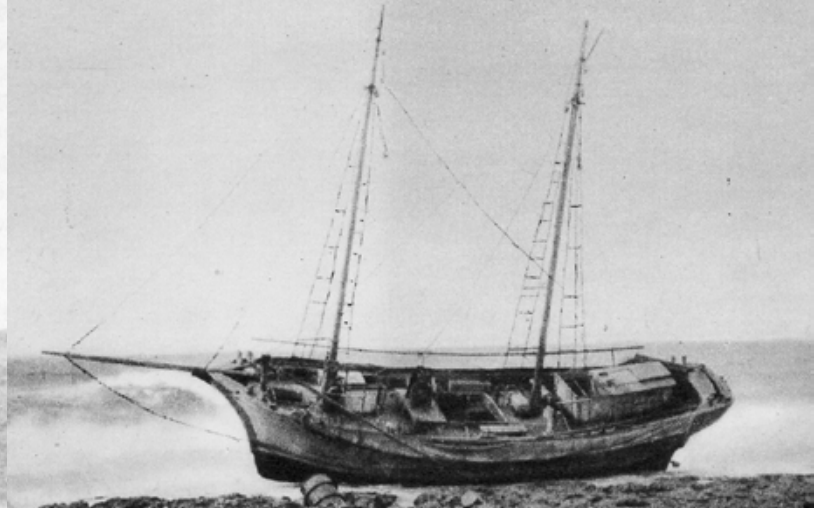
19 Σίμψας, σελ. 286.

20 Guard, σελ. 37.

21 Seligman, σελ. 12-13.



Αταυτοποίητα καταδρομικά καΐκια (τρεχαντήρια με ιστιοφορία μπούμας) σε φάση ρυμούλκησης. Το «πίσω» πιθανότατα είναι το LS.5, το οποίο τελικά βυθίστηκε από θαλασσοταραχή. (Seligman / War in the Islands)



Η ημιολία LS.8 (καραβόσκαρο με ιστιοφορία μπρατσέρας) έχει εξοκείλει στην Κύπρο έπειτα από θαλασσοταραχή. Τελικώς δεν διασώθηκε. Η φωτογραφία μάς παρέχει εξαιρετική άποψη (σχεδόν κάτωψη) του καταστρώματος και όλων των χαρακτηριστικών του πλοίου. (Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea)

ως ο 1ος Διοικητής του Στολίσκου. Στο βιβλίο του, σημειώνει πολύ χαρακτηριστικά ότι η πρώτη δουλειά που του ανατέθηκε μετά την ανάληψη των καθηκόντων του «ως Διοικητή της νέας αυτής Ναυτικής Μονάδας» (του LSF), ήταν «να βρει όλα τα διαθέσιμα αξιόπλοια **μονοκάτάρτα καΐκια 10-30 τόνων** στη Βηρυτό (Λίβανος) και στην Αμμόχωστο (Κύπρος), καθώς και τουλάχιστον 1-2 μεγαλύτερα για πλοία υποστήριξης». Τα πρώτα από τα **8 + 2 καΐκια** (και, σταδιακά, το σύνολό τους) βρέθηκαν και ακολούθησαν οι απαραίτητες **τροποποιήσεις/μετασκευές** και ο εξοπλισμός τους. Στη συνέχεια, δε, πραγματοποιήθηκαν αρκετές δοκιμές μέχρι να αρχίσουν να εκτελούν τις αποστολές τους στο Αιγαίο. Παρακάτω αναφέρονται περισσότερες λεπτομέρειες.

3.2 Ίδρυση του 2ου (Αγγλο-Ελληνικού) Στολίσκου Ημιολιών της Ανατολής (2ος ΑΕΣΗ)

Μετά την πλήρη απώλεια των Δωδεκανήσων, στα τέλη του 1943, αυξήθηκαν οι ροές των Ελλήνων που κατέφευγαν στη Μ. Ανατολή και επιθυμούσαν να καταταγούν εθελοντικά. Πολλοί από τους φυγάδες κατέφυγαν με τα καΐκια τους σε λιμάνια της Κύπρου, του Λιβάνου (Βηρυτός) και της Παλαιστίνης (Χάιφα). Αυτή η συγκέντρωση πρόθυμων εθελοντών που επιθυμούσαν να πολεμήσουν στο πλευρό των Συμμάχων για την απελευθέρωση της Ελλάδος, μαζί με την αύξηση του διαθέσιμου αριθμού καϊκιών, ιδίως με τους καπετάνιους και τα πληρώματά τους, συνέπεσε με την αύξηση των απαιτήσεων για περισσότερες καταδρομικές επιχειρήσεις στο Αιγαίο, και έτσι αποφασίστηκε από τους Βρετανούς, σε συνεννόηση με το ελληνικό Αρχηγείο Στόλου, η δημιουργία του **2ου Αγγλο-Ελληνικού Στολίσκου Καϊκιών (Ημιολιών) –2ος ΑΕΣΗ–** με **οπλισμένα καΐκια (ημιολίες)**, αυτή τη φορά με **ελληνικά πληρώματα** και μόνο ένα μέλος του πληρώματος Βρετανό, με καθήκοντα ασυρματιστή (προφανώς για καλύτε-

ρη συνεννόηση με την αγγλική Διοίκηση).

Ο Φωκάς²² αναφέρεται στο θέμα με λίγο πιο δραματικό τρόπο: «Τον Οκτώβριο του 1943, ανατέθηκε στον Λόντο η σύσταση και 2ου Στολίσκου, με ελληνοβρετανικό προσωπικό. Ο καταρτισμός τού εν λόγω 2ου Στολίσκου προσέκρουσε σε πολλές δυσκολίες γιατί το Ελληνικό Ναυτικό, το οποίο ήταν υποχρεωμένο να επανδρώσει τα πολεμικά πλοία που του δόθηκαν, βρισκόταν σε αδυναμία να βρει πληρώματα, ενώ ο *Ήφαιστος*,²³ λόγω φόρτου εργασίας δεν μπορούσε να αναλάβει τη μετασκευή των έξι μικρών ιστιοφόρων που είχε μεταφέρει από την Κύπρο ο Λόντος».

Τελικά «οι ανάγκες σε προσωπικό καλύφθηκαν με την προσέλευση εθελοντών και οι μετασκευές των έξι ημιολιών επιτεύχθηκαν με τη συνεργασία του *Ήφαιστου* και ιδιωτικών εργοστασίων» (αναφέρονται παρακάτω).

Ύστερα λοιπόν από τις παραπάνω προσπάθειες, συγκροτήθηκε «ο **2ος Αγγλοελληνικός Στολίσκος Ημιολιών (ΑΕΣΗ)**, αποτελούμενος από **οκτώ συνολικά ημιολίες**, από τις οποίες **οι έξι ήταν τύπου τρεχαντήρι 7-18 τόνων** και οι άλλες **δύο μεγαλύτερες 30 και 50 τόνων**. Ήταν «κατάλληλα κατασκευασμένες»²⁴ και εξοπλισμένες «με **ένα βαρύ και δύο ελαφρά πολυβόλα**». Επίσης, σε ότι αφορά στην προέλευση των καϊκιών, ο Λόντος αναφέρει ότι ήταν «**δωδεκανησιακά**» και τα βρήκε στην Κύπρο, γεγονός που μάλλον αιτιολογεί και τον όρο «**κυπριώτικα καΐκια**» που αναφέρει ο Σίμψας.²⁵

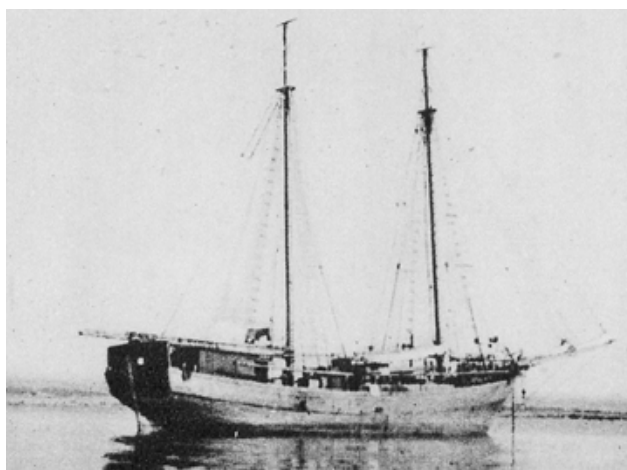
Αργότερα, τον Ιανουάριο του 1944, οι ανωτέρω δύο

22 Φωκάς, σελ. 592.

23 Το A-328 *Ήφαιστος* ήταν το κύριο επισκευαστικό πλοίο του Ελληνικού Στόλου που είχε διαφύγει στη Μ. Ανατολή. Πρώην *Χίος*, πρώην *Βασ. Κωνσταντίνος*, πρώην *Marie Reppel*, 110 μ., 4.549 τόνων. Παρελήφθη το 1920, στο πλαίσιο των γερμανικών επανορθώσεων για τον Α' Π.Π. Διαγράφηκε από το ΠΝ το 1964.

24 Δεν ισχύει ακριβώς το «κατασκευασμένες», καθώς τα καΐκια ήταν έτοιμα και απλά δέχθηκαν μετασκευές, που θα αναφερθούν παρακάτω, πριν αρχίσουν τις επιχειρήσεις.

25 Σίμψας, Β' μέρος, σελ. 297.



Στολίσκοι συγχωνεύθηκαν και δημιουργήθηκε ο **AHSF (Anglo-Hellenic Schooner Flotilla = ΑΕΣΗ)** αλλά διατηρήθηκαν οι δύο «υπο-στολίσκοι» με την επάνδρωση που είχαν από την αρχή και μέχρι εκείνη την περίοδο, δηλαδή ο **1ος (πρώην LSF) με μεικτά πληρώματα** (Βρετανοί από τον Στρατό και το Ναυτικό και λίγοί Έλληνες) και ο **2ος (πρώην ΑΕΣΗ), με αμιγώς ελληνικά πληρώματα**. Ξεχωριστός διατηρήθηκε και ο **3ος Στολίσκος** με τα μεγάλα σκάφη υποστήριξης, τα οποία δεν έλαβαν ποτέ μέρος σε καταδρομές και τα πληρώματά τους ήταν μόνον Έλληνες ναυτικοί (πολίτες, εθελοντές).

3.3 Η εμπλοκή Λόντου στην ίδρυση του ΑΕΣΗ

Διαβάζοντας τα παραπάνω που προέρχονται από τις ξένες πηγές, **δεν** επιβεβαιώνεται πλήρως ότι ο ιθύνων νους πίσω από τη δημιουργία του Στολίσκου Ημιολιών ήταν ο Λόντος. **Δεν** το διαψεύδουν όμως και, σε συνδυασμό με κάποιες άλλες αναφορές στη βιβλιογραφία, φαίνεται ότι ο Λόντος «ήταν εκεί από την αρχή» σε όλο αυτό το τολμηρό και πρωτοποριακό για την εποχή εκείνη εγχείρημα.

Πολύ χαρακτηριστικό είναι ότι στον Benyon-Tinker²⁶ αναφέρεται πως, όταν στις αρχές Ιουνίου 1943, ετοιμάστηκαν τα πρώτα δύο καΐκια του 1ου Στολίσκου (που εκείνη τη χρονική στιγμή αριθμούσε δύναμη μόλις τριών καϊκιών συνολικά!), τις «επιχειρησιακές δοκιμές» –όπως θα λέγαμε με τη σύγχρονη ορολογία– τις ανέλαβαν ο Λόντος ως κυβερνήτης του **LS.1** και ο Seligman ως κυβερνήτης του **LS.2** (γίνεται μάλιστα κι ένα ωραίο λογοπαίγνιο με τα ονόματά τους: Andre ο ένας και Adrian ο άλλος...), οι οποίοι πραγματοποίησαν ένα ταξίδι «δοκιμής» από τη

Το κατάστρωμα της LS.8 (καραβόσκαρο με ιστιοφορία μπρατσέρας) στη διάρκεια μιας αποστολής. Οι διάφορες λεπτομέρειες που βλέπουμε επιβεβαιώνουν το είδος της ιστιοφορίας της. Αριστερά διακρίνουμε σε πρώτο πλάνο τον Seligman και, στην ίδια φωτογραφία, με προσεκτική παρατήρηση φαίνονται και τα δύο πολυβόλα Vickers K της πρύμης. Οι άνδρες με τα σκούρα μπερέ είναι SBS.

Αριστερά: Η ημιολία υποστήριξης LS.9 (καραβόσκαρο με ιστιοφορία λόβερο-σκούνας) στην Πάφο το 1943. Ο Seligman την αναφέρει ως πλοίο διοίκησης και ανεφοδιασμού του 1ου LSF. (Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea)

Βηρυτό στην Κύπρο και επιστροφή πάλι στη Βηρυτό.

Η ιστορία της ίδρυσης του Στολίσκου Ημιολιών, βασισμένη στην Έκθεση Λόντου (δηλ. τα επίσημα Πεπραγμένα του ΑΕΣΗ που ο ίδιος συνέταξε μετά τον πόλεμο και υπέβαλε στην ηγεσία του Ναυτικού) έχει ως εξής:

Α. Ο Λόντος κατέφυγε στη Μ. Ανατολή τον Ιανουάριο του 1943 και αμέσως πρότεινε στον Υπουργό επί των Ναυτικών Ναύαρχο Καββαδία και στον Αρχηγό Στόλου Ναύαρχο Σακελλαρίου την ίδρυση Στολίσκου Ημιολιών για επιδρομές στο Αιγαίο, λόγω της προηγούμενης ενασχόλησης με ιδιόκτητο Π/Κ [πετρελαιοκίνητο] σκάφος στο Αιγαίο την περίοδο 1941-’42, «αναμιχθείς με πατριωτικές οργανώσεις». Η πρόταση δεν έγινε δεκτή. Ο Λόντος στη συνέχεια τοποθετήθηκε Υπαρχος στο επισκευαστικό *Ήφαιστος* και αργότερα στην EMAN (Υπηρεσία Ναρκαλιευτικών), η οποία χρησιμοποιούσε ξύλινα καΐκια τα οποία θα μπορούσαν κατά τη γνώμη του να χρησιμοποιηθούν και για τον προαναφερθέντα σκοπό.

Β. Έπειτα, με αίτησή του τοποθετήθηκε στο βρετανικό SBS (Special Boat Service) και εκπαιδεύτηκε ανάλογα το δίμηνο Μαΐου-Ιουνίου 1943 μαζί με τους Commandos και τους LRDG που προορίζονταν για καταδρομικές επιχειρήσεις στο Αιγαίο. Τότε επανέλαβε την πρότασή του στον «Άγγλο Ναύαρχο της Μεσογείου», ο οποίος την αποδέχθηκε,²⁷ και υπό τις διαταγές του ιδρύθηκε ο LSF, ο οποίος τέθηκε υπό τη Διοίκηση του CFE (Commander Coastal Forces Middle East). Ο LSF θα ήταν οι «Raiding Forces θαλάσσης» και οι SBS θα ήταν οι «Raiding Forces ξηράς». Διοικητής του LSF ορίστηκε ο Lt. Commander Adrian Seligman RNVR. Ο Λόντος αποσπάστηκε αμέσως στον LSF.

Γ. Το διάστημα 20.6 έως 25.10.1943, ετοιμάστηκαν τα καΐκια (όλα υπό τη σημαία του Royal Navy) και άρχισαν οι «εργασίες» τους στο Αιγαίο. Ο Λόντος ήταν κυβερνήτης στο **LS.1** (έως ότου αυτό βυθίστηκε ανοικτά της νήσου Σειρήνας των Δωδεκανήσων) και στη συνέχεια του **LS.7**, με το οποίο έλαβε μέρος –μέχρι τις 20.10.1943– στις

²⁷ Πιθανόν η πρόταση αυτή να συνέπεσε χρονικά με την ανάγκη που είχε διαφανεί εκείνη την περίοδο και προαναφέρθηκε στην παράγραφο 3.1.

²⁶ Benyon-Tinker, σελ. 22.



Η ημιολία LS.7 αραγμένη στον όρμο Αλίντα της Λέρου. Το σκάφος, εφόσον δεν φαίνεται η πλώρη του, θα μπορούσε να είναι βαρκαλάς ή μπομπάρδι με ιστιοφορία λόβερο. (Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea)

επιχειρήσεις κατάληψης των Δωδεκανήσων (επιχειρήσεις σε Σύμη, Κω, Λέρο, Κίναρο, Αμοργό, Πάρο). Σημειώνεται ότι ο Λόντος στην Έκθεσή του **δεν αναφέρει πόσα ακριβώς ήταν τα καΐκια του 1ου Στολίσκου!** Στις 20.10.1943, ανέλαβε άλλος ως Κυβερνήτης το LS.7 και ο Λόντος παρουσιάστηκε στο Αγγλικό Ναυαρχείο της Αλεξάνδρειας όπου «διετάχθη να ιδρύσει 2ο Στολίσκο με αγγλο-ελληνικό προσωπικό». Έξι μήνες αργότερα, τον Απρίλιο του 1944, έγινε η συγχώνευση των δύο Στολίσκων, με ονομασία: «1st & 2nd AHSE, ελληνιστί ΑΕΣΗ».

Δ. Το διάστημα 28.10 έως 5.11.1943, έγιναν οι συνεννοήσεις για τις μετατροπές των καϊκιών του 2ου Στολίσκου από τον *Ήφαιστο* και «η επιλογή 12 Αξιωματικών του Β.Ν. και ικανού αριθμού Υπαξιωματικών και Ναυτών» που εθελοντικά επιθυμούσαν να ενταχθούν στη νέα Υπηρεσία και η τοποθέτηση του Λόντου ως Υποδιοικητή Βάσεως

σίες μετασκευής των καϊκιών (είτε με ίδια μέσα είτε σε ιδιωτικά ναυπηγεία της Αλεξάνδρειας), εκπονήθηκαν επιχειρησιακά σχέδια, ορίστηκε ο Διοικητής των Raiding Forces (COMARO), συμπληρώθηκε το ελληνικό προσωπικό με επιπλέον εθελοντές²⁸ και βρέθηκαν και εντάχθηκαν στον Στολίσκο μεγαλύτερα καΐκια σε ρόλους υποστήριξης (πλωτές βάσεις κτλ.).

ΣΤ. Η υπόλοιπη αναφορά Λόντου αναφέρεται στις επιχειρήσεις του Στολίσκου Ημιολιών οι οποίες έφτασαν μέχρι την Απελευθέρωση (Οκτώβριος 1944) και λίγο μετά. Συγκεκριμένα, αναφέρει τη δράση των LS.22, LS.23, LS.26, LS.24 (έως την απώλειά της), LS.25, LS.33, LS.27, LS.28 και LS.29.

3.4 Η αποστολή του LSF

²⁸ Λεπτομερής λίστα στον Λόντο, σελ. 218.

Τα καΐκια LS.2, LS.3 και LS.8 του LSF, δεμένα στο λιμάνι του Καστελλόριζου, σε μια από τις πρώτες αποστολές τους προς το Αιγαίο. Το πρώτο σκάφος είναι το LS.2 (τσερνίκι με ιστιοφορία μπούμας), το δεύτερο (μεσαίο) σκάφος είναι το LS.3 (τσεκτιρμές – ξεχωρίζει το καμπύλο δοιάκι στην πρύμνη – με ιστιοφορία μπούμας) και το τρίτο σκάφος (μακρύτερα) είναι το LS.8 (καραβόσκαρο με ιστιοφορία μπρατσέρας, δηλ. δύο κατάρτια με πανιά ψάθες). (Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea)

Καΐκια του LSF δεμένα στο Καστελλόριζο, σε χώρο που φαίνεται να είναι εκτός του κυρίως λιμανιού, προς τα δυτικά. Είναι τα ίδια σκάφη με αυτά της προηγούμενης φωτ., αλλά τραβηγμένα από το απέναντι νησάκι. Σε πρώτο πλάνο βλέπουμε το μεγαλύτερο από αυτά, δηλ. το LS.8 (καραβόσκαρο με ιστιοφορία μπρατσέρας). (Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea)





Η ημιολία υποστήριξης LS.31 Tewfik (δικάταρτο τρεχαντήρι με ιστιοφορία λόβερο ή σκούνα χωρίς σταύρωση, δηλ. δύο πανιά τραπέζια), στο Port Deremen. Η συγκεκριμένη φωτογραφία έχει αναδημοσιευτεί πολλές φορές και συνήθως με λάθος περιγραφή. Η λογοκρισία της εποχής έχει «μαυρίσει» τη σημαία, που μάλλον ήταν αγγλική. (Guard /Improvise & Dare)

Έχει ενδιαφέρον το ακριβές λεκτικό που χρησιμοποιεί ο Λόντος, για να περιγράψει τα προαναφερθέντα, όταν αναφέρεται στο:

«Σχέδιον Δράσεως των Raiding Forces, καταστρωθέν υπό το Αγγλικόν στρατηγείον Μ. Ανατολής:

Α. Εξαναγκασμός του εχθρού να διατηρεί όσο το δυνατόν περισσότερας στρατιωτικές δυνάμεις εις τας νήσους του Αιγαίου.

Β. Συνεχής επίθεσις κατ' αυτών ώστε να διατηρούνται αυ-

ταί εν εκνευρισμώ.

Γ. Καταστροφή των θαλασσίων μεταφορών και

Δ. Ανιχνεύσεις, αναγνωρίσεις, περιπολίας εν τω Αιγαίω υπό των δυνάμεων των ναυτικών Raiding Forces προς επίτευξιν της παρ. Γ, η αναφορά ανωτέρω στόχων προς εξολόθρευσιν υπό της αεροπορίας και των περιπολούντων υποβρυχίων».

Η τελευταία παράγραφος επιβεβαιώνει κάτι βασικό. Οι Στολίσκοι Ημιολίων **δεν ήταν εξοπλισμένοι για άμεση εμπλοκή με άλλα σκάφη επιφανείας** και τον οπλισμό που έφεραν τον είχαν είτε για αυτοάμυνα είτε (το κυριότερο) για εγγύς υποστήριξη των Δυνάμεων Καταδρομών όταν αυτές επιχειρούσαν στο νησί-στόχο.

Τα καΐκια του LSF/ΑΕΣΗ δρούσαν επί το πλείστον τη νύχτα υπό την κάλυψη του σκότους, μεταφέροντας ή απαγκιστρώνοντας άνδρες των Μονάδων Καταδρομών (Raiding Forces) σε νησιά του Αιγαίου. Καθώς οι επιχειρήσεις τους απαιτούσαν κάποιες φορές να διανυθούν αποστάσεις της τάξης των 80 ν.μ. ή και περισσότερο χωρίς ενδιάμεσα νησιά (με την ταχύτητα των 8 κόμβων που είχαν, αυτό σήμαινε πλεύση της τάξης των 10 ωρών με καλή θάλασσα), ταξίδευαν μόνο τη νύχτα και, στη διάρκεια της ημέρας, αγκυροβολούσαν σε κρυφούς κόλπους και κρύβονταν, καλυμμένα με ειδικά δίχτυα παραλλαγής, και συνέχιζαν την επόμενη νύχτα.

Αποστολή του LSF ήταν η υποστήριξη (μεταφορά και απαγκίστρωση) των ανδρών των Δυνάμεων Καταδρομών (Raiding Forces) κατά τις επιχειρήσεις τους στο Αιγαίο.

Στον Φωκά,²⁹ αναφέρεται ως εξής: «Αποστολή του Στολίσκου Ημιολίων ήταν η εκτέλεση καταδρομών στο Αιγαίο, σε συνεργασία με τους (Βρετανούς) “Κομάντος” και τον Ιερό Λόχο, [και η διενέργεια] ανιχνεύσεων, αναγνωρίσεων, περιπολιών και η συνεχής παρενόχληση του εχθρού, ώστε να αναγκάζεται να διατηρεί όσο το δυνατόν περισσότερες δυνάμεις στα νησιά του Αιγαίου. Βάση του 2ου ΑΕΣΗ ήταν η Αλεξάνδρεια και οι επιχειρήσεις του άρχισαν τον Ιανουάριο του 1944».

²⁹ Φωκάς, σελ. 592.

Αταυτοποίητη ημιολία υποστήριξης του LSF. Πρόκειται για πέραμα με ιστιοφορία λόβερο. (Seligman / War in the Islands)





Μια ομάδα του SBS μαζί με άνδρες του Ιερού Λόχου (αυτοί με τα μπεζ μπερέ), πιθανότατα στη Λέρο. Ο 3^{ος} από δεξιά είναι ο Ιωάννης Κασσάπογλου. (IWM, επιχρωματισμένη)

3.5 Οι Δυνάμεις Καταδρομών (Raiding Forces) και ο LSF

Στο ίδιο σημείο της αναφοράς Λόντου, συναντάμε για πρώτη φορά τη συνολική δομή των Δυνάμεων Καταδρομών του Αιγαίου, με το Ναυτικό Τμήμα τους να αποτελείται από τους δύο Στολίσκους Ημιολιών, υποστηριζόμενους και από σκάφη MTB (Motor Torpedo Boats / Περιπολικά – Τορπιλάκατοι) και HDML (Harbour Defence Motor

στελλορίζου από τους Βρετανούς, στις 9 Σεπτεμβρίου 1943, είναι ουσιαστικά το ορόσημο για τη σύσταση των Δυνάμεων Καταδρομών του Αιγαίου (Raiding Forces Aegean), που απαρτίζονταν από τις εξής επιμέρους δυνάμεις:

A. SBS (Special Boat Service). Δημιουργήθηκε τον Απρίλιο του 1943, μετά την απόσπαση περίπου 250 ανδρών του 1ου SAS υπό τη διοίκηση του Λόρδου Τζέλικο (The Earl George Jellicoe) και την εκπαίδευσή τους σε αμφίβιες καταδρομικές επιχειρήσεις. Επί το πλείστον ήταν άνδρες του Βρετανικού Στρατού (Royal Army) αλλά υπήρχαν και αρκετοί Πεζοναύτες (Royal Marines). Σε κάποιες πηγές αναφέρονται λανθασμένα τα SAS ως συστατικό τμήμα των Raiding Forces, θεωρώντας το SBS ως «υπομονάδα» αυτών και όχι ως αυτόνομο σχηματισμό.

B. LRDG (Long Range Desert Group). Δημιουργήθηκε τον Ιούνιο του 1940 στην Αίγυπτο από τον Βρετανό Ταγματάρχη Ralph Bagnold, με αποστολή τη συλλο-

Ιερολοχίτες και Βρετανοί στη Σύμη, μετά την Επιχείρηση Tenement. (SBS Archive & IWM)



Launch / Ακταιωροί) για τα οποία δεν αναφέρει ακριβή αριθμό, και το Στρατιωτικό ή Επίγειο Τμήμα τους να αποτελείται από το SBS και τον Ιερό Λόχο.³⁰

Τη διοίκηση των Raiding Forces ανέλαβε αξιωματικός βαθμού Lt. Commander (Αρχιπλοίαρχος ή αντίστοιχος) με διακριτικό τίτλο COMARO (COMmander Aegean Raiding Operations), εν προκειμένω ο Ταξίαρχος (ΠΒ) Douglas Turnbull, με έδρα «κάποια μυστική βάση στα τουρκικά παράλια» και υπαγόμενος διοικητικά στον «Άγλο Ναύαρχο Αλεξανδρείας». Υποδιοικητής των Raiding Forces ήταν ο Αντισυνταγματάρχης Neilson Lapraik (του SAS/SBS) και σύνδεσμος με το Ναυτικό (RN) ο έφεδρος Πλωτάρχης Leslie Ramseyer.

Στον Ogden³¹ αναφέρεται ότι η κατάληψη του Κα-

γή πληροφοριών στην έρημο. Μετά τη λήξη των επιχειρήσεων στη Β. Αφρική, όπου το LRDG είχε εξαιρετική επίδοση και αποτελεσματικότητα, οι άνδρες του μετεκπαιδεύτηκαν στον Β. Λίβανο (Cedars) για την εκτέλεση καταδρομικών επιχειρήσεων σε συνεργασία με τις Ομάδες Ανταρτών/Αντίστασης στα Βαλκάνια,³² σε υποστήριξη/προετοιμασία της απόβασης των Συμμάχων στη Ν. Ευρώπη, αλλά στάλθηκαν επείγοντως στο Αιγαίο μετά τη ραγδαία προέλαση των Γερμανών, σε ρόλο πρωτίστως τη συλλογή πληροφοριών για τις κινήσεις του εχθρού. Τον Αύγουστο του 1943, όταν άρχισαν να επιχειρούν στο Αιγαίο, αποτελούνταν από δέκα Περιπόλους (Patrols) των 15-18 ανδρών έκαστη, εκ των οποίων οι τέσσερις Περίπολοι απαρτίζονταν από Βρετανούς, οι τέσσερις από Νεοζηλανδούς και

30 Δεν αναφέρει καθόλου το LRDG!

31 Ogden, σελ. 9.

32 Αυτό που σήμερα θα λέγαμε «Εκπαίδευση στον Ορεινό Αγώνα».

οι δύο από Νοτιο-Ροδεσιανούς. Στο Αιγαίο, διοικητής του LRDG ήταν ο Αντισυνταγματάρχης (Lieutenant Colonel) Guy Prendergast.

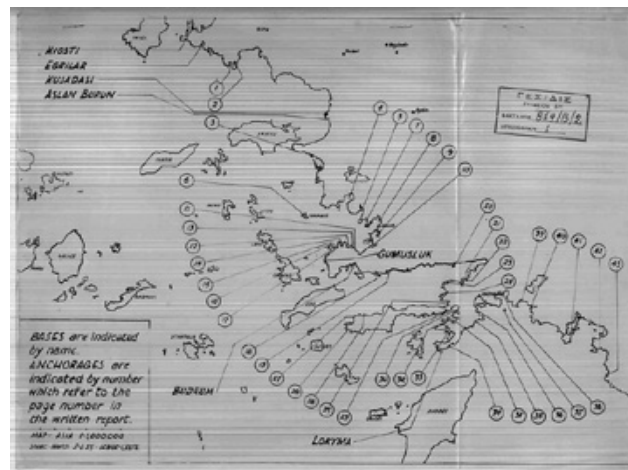
Γ. Ιερός Λόχος. Ο τρίτος τη σειρά ελληνικός Ιερός Λόχος, δεν χρειάζεται ιδιαίτερες συστάσεις. Δημιουργήθηκε στη Μ. Ανατολή από Έλληνες εθελοντές (επί το πλείστον αξιωματικούς) όλων των κλάδων των ΕΔ, υπό τη διοίκηση του Συνταγματάρχη Χριστόδουλου Τσιγάντε. Επιχείρησαν στη Β. Αφρική με οπλισμένα Jeep παράλληλα με τον Βρετανικό SAS και, μετά τη λήξη των επιχειρήσεων στη Β. Αφρική, όπως και το LRDG μετεκπαιδεύτηκαν για την εκτέλεση καταδρομικών επιχειρήσεων και εστάλησαν στο Αιγαίο. Η δύναμη του Ιερού Λόχου τότε ήταν περίπου 314 άνδρες και επισημαίνεται ότι συμμετείχαν πραγματικά μέχρι το τέλος του πολέμου σε επιχειρήσεις στο Αιγαίο (απελευθέρωση Ρόδου, συνθηκολόγηση Γερμανών, 2.5.1945). Σημειώνεται ότι, από τις 8.5.1944 έως το τέλος του πολέμου, διοικητής των ναυτικών επιχειρήσεων του Ιερού Λόχου ήταν ο Αντιπλοίαρχος Α. Λόντος.

Κάποιες πηγές αναφέρουν και τις κάτωθι ως ανήκουσες στις Δυνάμεις Καταδρομών που επιχειρούσαν στο Αιγαίο:

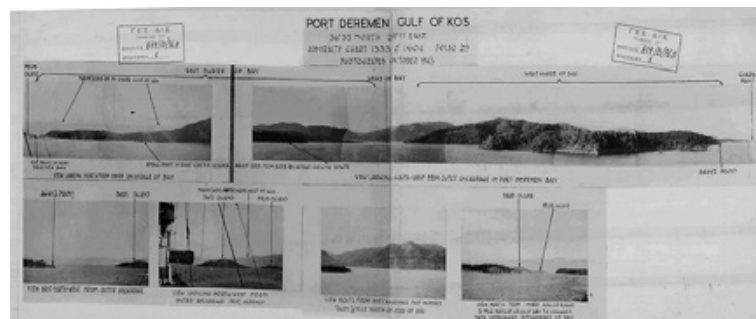
Δ. The Holding Unit, Special Forces, Malta & No 30 Commando.³³ Δεν το έχω βρει να αναφέρεται σε άλλη πηγή και, από την περιγραφή και διαθέσιμες πληροφορίες για τους Βρετανούς κομάντος, το πιθανότερο είναι να πρόκειται για μια μονάδα στη Μ. Ανατολή η οποία λειτουργούσε ως «δεξαμενή στελεχών» για τις Δυνάμεις Καταδρομών και τις άλλες μονάδες που είχαν ως αποστολή και αντικείμενό τους τις Ειδικές Επιχειρήσεις. Ενδεχομένως ο Ogden να αναφέρεται στο **RSR (Raiding Support Regiment)**, το οποίο ιδρύθηκε το 1943, ακριβώς για να υποστηρίξει τις καταδρομικές επιχειρήσεις των Συμμάχων στο Αιγαίο και στα Βαλκάνια.

Ε. The Kalpaks.³⁴ Ήταν μια πολύ μικρή ομάδα, αποτελούμενη από έναν Άγγλο αξιωματικό και μόλις δεκαεννιά άνδρες διαφόρων εθνικοτήτων (ακόμη και Κούρδοι), η επιλογή των οποίων έγινε με το ασυνήθιστο κριτήριο της προ του πολέμου εγκληματικής/κακοποιού συμπεριφοράς τους, και οι οποίοι ως πρώτη αποστολή μετά τη σύσταση της ομάδας αυτής είχαν τη δολοφονία(!) της στρατιωτικής ηγεσίας των Γερμανών σε περίπτωση που συνεχίζονταν η προέλαση της Βέρμαχτ προς τον Καύκασο. Το 1944 βρέθηκαν να δραστηριοποιούνται στο Αιγαίο, όχι με την ίδια ακριβώς αποστολή, αλλά παραπλήσια – την οργάνωση της αντίστασης και του ανορθόδοξου πολέμου εναντίον του Γερμανού κατακτητή. Πλην των Guard και Ogden, δεν έχει εντοπιστεί κάποια άλλη αναφορά στη δράση τους. Το όνομά τους (The Kalpaks = τα Καλπάκια, δηλ. τα γούνινα σκουφιά ή καπέλα, δεν αποκλείεται

να σχετίζεται και με την εμφάνιση των Ελλήνων Μαυροσκουφιδών ανταρτών του ΕΛΑΣ.³⁵



Χάρτης με τα πρόχειρα αγκυροβόλια των στολίσκων ημιολιών στα δυτικά παράλια της Τουρκίας. (ΓΕΣ/ΔΙΣ)



Πανοραμική φωτογραφία του κόλπου του Port Deremen, έναντι της νήσου Κω, όπου ήταν το κυριότερο από τα πρόχειρα αγκυροβόλια των στολίσκων ημιολιών στα δυτικά παράλια της Τουρκίας. (ΓΕΣ/ΔΙΣ)

3.6 Οι βάσεις των Στολίσκων Ημιολιών / LSF

Πρώτη και κύρια ναυτική βάση του LSF, τουλάχιστον στην πρώτη φάση δημιουργίας του, ήταν η HMS *Martial* στο λιμάνι της Βηρυτού. Ο 2ος ΑΕΣΗ, όταν δημιουργήθηκε,³⁶ είχε βάση το λιμάνι της Αλεξάνδρειας (την HMS *Mosquito*). Οι δύο διαφορετικές μητρικές βάσεις διατηρήθηκαν έτσι μέχρι το τέλος του πολέμου.

Στις αποστολές των καίκιων προς το Αιγαίο, πρώτος ενδιαμέσος σταθμός ήταν κάποια λιμάνια της Κύπρου και στη συνέχεια το Καστελλόριζο, όπου βρισκόταν η προκεχωρημένη βάση των Δυνάμεων Καταδρομών (SBS).

Μετά το Καστελλόριζο και την επιβίβαση των Ομάδων Καταδρομών, οι ημιολίες κατευθύνονταν σε κάποια από τις προκαθορισμένες ερημικές ακτές των δυτικών παραλίων της Τουρκίας, που χρησιμοποιούνταν ως ορμητήρια προς τα νησιά-στόχους.

³⁵ ... αν και για την προέλευση εκείνων των Μαύρων Σκούφων υπάρχει μια άλλη θεωρία και εξήγηση, που δεν είναι όμως αντικείμενο του παρόντος άρθρου.

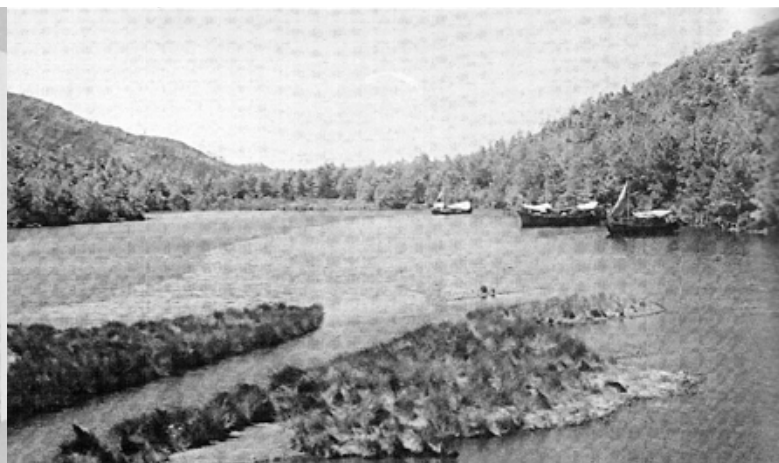
³⁶ Φωκάς, σελ. 592 και Λόντος.

³³ Ogden, σελ. 10.

³⁴ Guard, σελ. 34 και Ogden, σελ. 9.



**Καταδρομικά καΐκια και ημιολίες
στα αγκυροβόλιά τους
στα δυτικά παράλια της Τουρκίας.**



Ο 1ος ΑΣΗ και ο 2ος ΑΕΣΗ δρούσαν σε δύο διαφορετικές «ζώνες» (περιοχές) του Αιγαίου, κατόπιν διαταγής του Άγγλου Ναυάρχου. Σημείο αναφοράς ήταν ο Κάβος (ή ακρωτήριο) Κριός των δυτικών τουρκικών παραλίων.³⁷

Βορείως και παραλλήλως του ακρωτηρίου Κριός ήταν η περιοχή ευθύνης και επιχειρήσεων του 1ου Στολίσκου Ημιολιών και νοτίως του παραλλήλου αυτού επιχειρούσε ο 2ος Στολίσκος (2ος ΑΕΣΗ). Σημειώνεται ότι στον Σίμψα³⁸ είναι η μοναδική φορά στη βιβλιογραφία όπου δίνονται γεωγραφικές συντεταγμένες για τον Κάβο Κριό, αλλά εκ παραδρομής αναφέρεται σε ομώνυμο αλλά τελείως διαφορετικό ακρωτήριο της Κρήτης.³⁹

Το επιχειρησιακό σχέδιο δράσης των Στολίσκων Ημιολιών προέβλεπε την ύπαρξη προκεχωρημένων ναυτικών βάσεων⁴⁰ σε πολλά κρυφά σημεία των δυτικών παραλίων της Τουρκίας (από τον κόλπο απέναντι στην Κω έως και βορειότερα, στα στενά Χίου και Μυτιλήνης), οι οποίες θα παρείχαν υπηρεσίες διοικητικής μέριμνας στα καταδρομικά καΐκια.

Οι βάσεις αυτές, λόγω της ουδετερότητας της Τουρκίας, δεν επιτρεπόταν να έχουν μόνιμες εγκαταστάσεις επί του τουρκικού εδάφους, αλλά είχαν τρόπον τινά «εξασφαλιστεί» από την ουδέτερη Τουρκία χάρη στη βρετανική διπλωματία, με τη συμφωνία ο οπλισμός των Βρετανών να παραμένει πάντα εν πλω και να μη μεταφέρεται ποτέ σε τουρκικό έδαφος. Συνεπώς, οι εν λόγω προκεχω-

ρημένες βάσεις ήταν κάποια μόνιμα αγκυροβόλια σε κλειστούς κόλπους των δυτικών παραλίων, όπου έδεναν σχεδόν μόνιμα τα μεγάλα δικάταρτα καΐκια (σκούνες) και παρείχαν τα απαραίτητα (χώρους στρατωνισμού, ενδιαίτησης, ξεκούρασης, ανεφοδιασμού του προσωπικού και των κατα-

δρομικών καϊκιών σε υλικά, πυρομαχικά, καύσιμα, επισκευές κτλ.). Τα μεγάλα αυτά καΐκια κάποια στιγμή έγιναν πολλά (!) και θεωρούνται ως ο 3ος Στολίσκος Ημιολιών, όπως αναφέρεται παρακάτω.

Το ορμητήριο / προκεχωρημένη βάση που αναφέρεται περισσότερο στη βιβλιογραφία ήταν το Deremen ή Port Deremen, ένας ερημικός κλειστός κολπίσκος της τουρκικής ακτής στο βάθος του κόλπου του Bodrum, έναντι/ ανατολικά της νήσου Κω (σημερινό Degirmen Buku).

Αυτά τα ορμητήρια στη διάρκεια μιας αποστολής φιλοξενούσαν μόνον τα 1 ή 2 «μόνιμα» σκάφη υποστήριξης, αλλά σε κάποια φάση ανάπαυλας μπορούσαν να φιλοξενήσουν πολύ περισσότερα σκάφη. Είναι χαρακτηριστικό αυτό που αναφέρει ο Πασπάτης⁴¹ ότι στο Deremen, μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή που χρειάστηκε να επιθεωρηθεί ο κόλπος από τις τουρκικές Αρχές και Γερμανούς διπλωμάτες για «να διερευνηθούν πληροφορίες-καταγγελίες ύπαρξης εκεί βρετανικών πλοίων», υπήρχαν αγκυροβολημένα περίπου δεκαπέντε καΐκια, τα οποία πρόλαβαν και έκρυσαν σε άλλον, παρακείμενο κολπίσκο, αφού, όπως λέει, είχαν ειδοποιηθεί εγκαίρως για την επίσκεψη των Γερμανών.

Τα καταδρομικά καΐκια, όταν βρίσκονταν σε αποστολή, δρούσαν μόνον τη νύκτα, ενώ την ημέρα κρύβονταν «αγκιστρωμένα» στα βράχια των ακτών, καμουφλαρισμένα με ειδικά δίκτυα, με τα οποία γίνονταν αθέατα ακόμη και από πολύ κοντινή απόσταση, όπως αναφέρουν χαρακτηριστικά τόσο κάποιες αναφορές από τις δοκιμές που έγιναν στην αρχή της χρήσης τους σε συνεργασία με την

37 «Κάβος Κριός» ή «Τριόπιον», πλησίον της αρχαίας Κνίδου, στη μύτη της χερσονήσου της Ντάτσα (Datça), ανατολικά της νήσου Γυαλί, νότια από την Κω και βόρεια από τη Νίσυρο.

38 Σίμψας, Β' Μέρος, σελ. 295.

39 «Κάβος Κριός, στη Ν.Δ. εσχαιά της Κρήτης, 35.13Β-23.35Α».

40 ... ορμητήρια, στην καθομιλουμένη, ή –όπως αναφέρονται και στη βιβλιογραφία– βάσεις «βατήρες», ορολογία που χρησιμοποιείται και σήμερα στις Ειδικές Επιχειρήσεις.

41 Πασπάτης, σελ. 211-212.

Χρονολόγιο σχετικά με τον LSF / ΑΕΣΗ

Παρακάτω παρατίθεται ένα χρονολόγιο με τις σημαντικότερες ημερομηνίες-ορόσημα που αφορούν τις Ημιολίες και τον πόλεμο στο Αιγαίο, με στόχο την καλύτερη κατανόηση του παρόντος άρθρου:

- * 1.1943: Δημιουργία του LSF (Levant Schooner Flotilla). Απόδραση Λόντου στη Μ. Ανατολή.
- * 25.3.1943: Ένταξη Λόντου στον LSF.
- * 5-6.1943: Εκπαίδευση Λόντου στις καταδρομικές επιχειρήσεις.
- * 6.1943 (αρχές): Δοκιμές των δύο πρώτων καταδρομικών καϊκιών.
- * 20.6-25.10.1943: Συμμετοχή Λόντου με τον 1ο LSF σε επιχειρήσεις στο Αιγαίο (Απελευθέρωση Δωδεκανήσων)
- * 25.6.1943 – 30.7.1943: Περίοδος προετοιμασίας των πρώτων καϊκιών του 1ου Στολίσκου.
- * 9-11.9.1943: Μάχη της Ρόδου. Κατάληψη από Γερμανούς.
- * 13.9.1943: Απελευθέρωση Καστελλόριζου. Εγκατάσταση Βρετανών SBS.
- * 3-4.10.1943: Μάχη της Κω. Κατάληψη από Γερμανούς.
- * 20.10.1943: Διαταγή οργάνωσης του 2ου LSF (Λόντος).
- * 25.10.1943: Ολοκλήρωση προετοιμασίας των καϊκιών του 1ου Στολίσκου.
- * 27.10.1943: Απόφαση δημιουργίας του 2ου Στολίσκου Ημιολιών.
- * 12-16.11.1943 : Μάχη της Λέρου. Κατάληψη από Γερμανούς.
- * 5.12.1943 – 21.1.1944: Προετοιμασία των πρώτων καϊκιών του 2ου Στολίσκου.
- * 12.1.1944 : Έναρξη επιχειρήσεων του 2ου ΑΕΣΗ με τρεις ημιολίες (LS.22, LS.23, LS.26)
- * 4.1944: Συγχώνευση των δύο Στολίσκων. Δημιουργία του ΑΗΣF (Anglo-Hellenic Schooner Flotilla = ΑΕ-ΣΗ)
- * 8.5.1944: Λόντος διοικητής των ναυτικών επιχειρήσεων του Ιερού Λόχου.
- * 13.10.1944: Απελευθέρωση. Είσοδος Στολίσκου στον Πειραιά.
- * 3.12.1944 : Ο 2ος ΑΕΣΗ τίθεται υπό τις διαταγές του Έλληνα Αρχηγού Στόλου.

ΡΑΕ, όσο και από μερικά πολύ εντυπωσιακά περιστατικά που αναφέρουν στα βιβλία τους οι βετεράνοι (Πασπάτης, Ρηγόπουλος, Ξηράκης κ.ά.).

Τα **70 διαφορετικά νησιά και μικρονήσια** στο Αιγαίο όπου έλαβαν χώρα οι **381 καταδρομικές επιχειρήσεις**⁴² είναι τα εξής:

Α. Δωδεκάνησα: Καστελλόριζο, Ρόδος, Κως, Λέρος, Λέβιθα, Σύμη, Κάλυμνος, Αστυπάλαια, Χάλκη, Νίσυρος, Γαληνό, Φάρμακο, Πάτμος, Λειψοί, Τήλος, Γάιδaros, Αρκοί, Ψέριμος, Πλατύ, Τέλενδος, Στρογγύλη, Γυαλί, Παχειά, Σύρνα (Σειρήνα), Αλιμιά (Αλιμνιά), Σόσκλη (Σεσκλη Σύμης), Κανδελιούσσα, Κίναρος, Σχινούσα, Επισκοπή, Θέρμια.

Β. Σποράδες: Σκιάθος, Γιούρα Αλοννήσου, Πέλαγος, Σκύρος, Σκόπελος, Σφήκα, Ηλιοδρομία (Αλόννησος).

Γ. Κυκλάδες: Μύκονος, Σύρος, Νάξος, Πάρος, Κίμωλος, Μήλος, Αμοργός, Δονούσα, Άνδρος, Σίφνος, Ίος, Σαντορίνη, Ανάφη, Κέα, Σέριφος, Φολέγανδρος, Κύθνος, Δήλος, Τήνος, Γιούρα (Γυάρος), Ηρακλεία, Πιπέρι.

Δ. ΒΑ και Κεντρικό Αιγαίο: Σάμος, Μυτιλήνη, Λήμνος, Ικαρία, Σαμοθράκη, Θάσος, Αϊ-Στράτης, Φούρνοι, Χίος, Ψαρά, Φαλκονέρα, Κύθηρα, Κρήτη.

Επίσης κάποιες αποστολές έφταναν έως το Πήλιο ή τις ακτές της Πελοποννήσου.

ΠΩΣ ΗΤΑΝ ΟΙ ΗΜΙΟΛΙΕΣ ΤΟΥ ΑΕΣΗ/LSF;

4.1 Τα καταδρομικά καϊκια (ημιολίες) του LSF

Ώρα να απαντηθεί και το 3^ο και τελευταίο ερώτημα του προλόγου, πώς ήταν δηλαδή οι ημιολίες.

Όπως αναφέρει σαφέστατα ο Seligman, τα πρώτα 8 + 2 καϊκια του 1ου LSF βρέθηκαν από τα διαθέσιμα καϊκια στη Βηρυτό και την Αμμόχωστο (επιταγμένα ή παραχωρημένα οικειοθελώς από τους ιδιοκτήτες τους) και, μετά τις απαραίτητες τροποποιήσεις, εξοπλισμό και δοκιμές, γύρω στον Σεπτέμβριο του 1943, άρχισαν τις επιχειρήσεις στο Αιγαίο. Όπως προαναφέρθηκε στην παράγραφο 3.3, οι επιχειρησιακές δοκιμές των δύο πρώτων καϊκιών έγιναν στις αρχές Ιουνίου του 1943.⁴³

Ας σημειωθεί πως τα καταδρομικά καϊκια **δεν** ήταν τα μόνα σκάφη του LSF και των Raiding Forces. Για την εγγύς υποστήριξη και συνοδεία του Στολίσκου, αρχικά διατέθηκαν και δύο ακταιωροί HDML (Harbour Defence Motor Launches) οπλισμένες με πυροβόλα Bofors 37mm και Oerlikon 20mm. Για λόγους οπτικής αναγνώρισης και μόνον δίνονται φωτογραφίες τους στη σελ. 60, αλλά δεν γίνεται καμία άλλη αναφορά εδώ, καθώς το αντικείμενο του παρόντος άρθρου είναι μόνον τα καταδρομικά καϊκια / ημιολίες.

42 Ogden, σελ. 5 και 107.

43 Benyon-Tinker, σελ. 22.



Οι ακταιωποί ML 340, ML 350 & ML 354, τύπου Fairmile B motor launch, στο Port Deremen και στη Σκιάθο. (Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea & Guard / Improvise & Dare)

Ο Λόντος αναφέρει κάτι αντίστοιχο για την προέλευση των καϊκιών του 2ου Στολίσκου, με μόνη διαφορά ότι τα εν λόγω καϊκια τα βρήκε αποκλειστικά στην Κύπρο και

τα διαθέσιμα HDML ήταν τέσσερα, αποσπασμένα ανά Στολίσκο. Οι επιχειρήσεις δε του 2ου ΑΕΣΗ άρχισαν τον Ιανουάριο του 1944.

Όπως εύκολα συμπεραίνεται από όλα τα παραπάνω, αλλά και από τη μελέτη όλων των διαθέσιμων φωτογραφιών, **δεν** υπήρχαν δύο καϊκια/ημιολίες του Στολίσκου ίδια μεταξύ τους. Ήταν παρόμοια αλλά **όχι** ίδια, ιδίως σε ό,τι αφορά στις διαστάσεις.

Ο Ξηράκης δίνει μια ωραία περιγραφή των καϊκιών:

«Τα περισσότερα καϊκια του στολίσκου ήταν τρεχαντήρια, όμως άλλο τρεχαντήρι κι άλλο ημιολία. Τα δύο-τρία μπάρκα του Στολίσκου ίσως περισσότερο θα μπορούσαν να κολλήσουν στη λέξη “ημιολία”, όμως γενικά αυτό ήταν τ’ όνομά τους, έτσι τα βάφτισαν από την αρχή... Οι ημιολίες [μας] ήταν εννιά, όμως μία που χάθηκε και μία που –σε κρίσιμες ώρες– χάλασε, όπως θα δούμε, έμειναν

επτά. Από αυτές, τα έξι καράβια ήταν τρεχαντήρια. Αυτά μπορεί να μην ήταν ισόφαρδα ή ισόμακρα, όμως [ήταν] ίδιο χτίσιμο. Χυτά πρύμη-πλώρη, ίδιες αρματωσιές –σχοινιά, ξάρτια, σπιράγια–, όλα ίδια μέσα-έξω, και μέσα, προς την πλώρη του σπιράγιου, κρεμαστό και γελαστό το εικόνημα του Αϊ-Νικόλα, τρόμος των στοιχειών και φρίκη του κυμάτου».⁴⁴

Ο Σίμψας δίνει τη δική του περιγραφή, εξίσου κατατοπιστική:

«Τα καϊκια τον καιρό της ειρήνης ήταν αλιευτικά ή μεταφορικά και είχαν εκτόπισμα 5 έως 30 ή 50 τόνους, ανάλογα με το μέγεθος και το είδος της ιστιοφορίας. Το σκάφος τους ξύλινο και, στο σχήμα, το σχήμα του κλασικού τρεχαντηριού, με γερτή πλώρη και ψηλότερη πρύμη, αρκετό ύψος από το νερό πλώρα και πρύμα, κι ένα κατάρτι με πανί λατίνι (τριγωνικό). Τα μεγαλύτερα είχαν κάθετη πρύμη και μπομπρέσσο, δύο κατάρτια και ανάλογη ιστιοφορία. Μερικά από τα τελευταία, με κατάλληλη μετασκευή και διαρρύθμιση, έγιναν πλοία διοικήσεων ή πλωτά συνεργεία και μεταφορικά εφοδίων και καυσίμων».⁴⁵

44 Ξηράκης, σελ. 31-35. Ο Ξηράκης κάνει εδώ μια πολύ εύστοχη παρατήρηση για τα καϊκια: το «τρεχαντήρι» είναι τύπος γάστρας σκάφους ενώ η «ημιολία» τύπος εξαρτισμού. Σε ό,τι αφορά στα «μπάρκα» του Στολίσκου, ο όρος μάλλον χρησιμοποιείται καταχρηστικά για να προσδιορίσει τα μεγαλύτερα σκάφη γενικώς, καθώς τα μπάρκα στην πραγματικότητα είναι τρικάρτα.

45 Σίμψας, σελ. 288.

Το πρώτο σκάφος υποστήριξης του LSF ήταν το πρώην ψαράδικο HMS Το καϊκι «Άγιος Γεώργιος» (τρεχαντήρι με Hedgehog. Εδώ το βλέπουμε πριν την ένταξή του στον LSF, μαζί με το HMS ιστιοφορία μπούμας, λάφυρο, πρώην γερμανικό Escampador στην Κρήτη, σε αποστολή του SOE για τη φυγάδευση Βρετανών νικό, με άνδρες των SBS στον Σαρωνικό, Επιχείρηση «Μάννα». (Mortimer / History of SBS)

Το μηχανοκίνητο πρώην ψαράδικο MFV La Palma του LRDG, στο Μπάρι της Ιταλίας, μετά το 1944. Πίσω του διακρίνεται το σκάφος Kufra, επίσης του LRDG. (IWM)



4.2 Το είδος, το μέγεθος και το ιδιοκτησιακό καθεστώς των καϊκιών/ημιολιών

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα παραπάνω, μπορούμε με βεβαιότητα να πούμε ότι τα μεν «μικρά» καϊκια, δηλαδή τα καταδρομικά, ήταν κυρίως **τρεχαντήρια** (ο Seligman πολύ γραφικά τα αναφέρει ως «Trikanderi», άλλοι ως «σφουγγαράδικα τρεχαντήρια» ή σκέτο «ψαράδικα»), τα δε «μεγάλα», οι πλωτές βάσεις δηλαδή και τα λοιπά πλοία υποστήριξης, ήταν **σκούνες** (schooners) ή μπάρκα ή карабόσκαρα (Рηγόπουλος).

Το μέγεθός τους ποίκιλλε και κανένα δεν ήταν ολόιδιο με ένα άλλο. Το μήκος τους δεν αναφέρεται συγκεκριμένα σε καμία επίσημη πηγή, παρά μόνο ως σχετική κλίμακα μεγέθους («από 9 έως 16 μέτρα» ή «από 30 έως 45 πόδια» κ.ο.κ.), και αναφέρεται μόνο το εκτόπισμά τους. Μόνο στον Πασπάτη αναφέρονται περισσότερες λεπτομέρειες για το «δικό του» καϊκι, το **AHS.27 Merano** όπως το λέει ο ίδιος στο βιβλίο του, το οποίο ήταν μήκους 9 μέτρων με βύθισμα 1 μέτρο. Στον Ρηγόπουλο, ο οποίος αναφέρεται μεν στα **LS.8** και **LS.9** στο βιβλίο του, αλλά το σκάφος στο οποίο ήταν κυβερνήτης ήταν το **LS.24** και επιχειρούσε συνήθως μαζί με το **LS.25** του Μ. Χορς, το μήκος τους σημειώνεται ότι ήταν «γύρω στα εννιάμισι μέτρα». Υπάρχουν και φωτογραφίες των συγκεκριμένων καϊκιών, οπότε οι ειδικοί πιθανόν να μπορούν να εξαγάγουν περισσότερα συμπεράσματα για το μέγεθος και το είδος τους.

Σε ό,τι αφορά στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των καϊκιών, αυτά είτε επιτάχτηκαν είτε παραχωρήθηκαν οικειοθελώς από τους ιδιοκτήτες τους και εντάχθηκαν ως ημιολίες στο Πολεμικό Ναυτικό (βρετανικό και ελληνικό αντίστοιχα) φέροντας εφεξής την αντίστοι-



Γενικές φωτογραφίες με μη ταυτοποιημένα καταδρομικά καϊκια. Είναι πασιφανές ότι, στη διάρκεια της αποστολής, το κατάστρωμα κάθε καϊκιού ήταν γεμάτο από άνδρες και εξοπλισμό κάθε είδους. (John Lodwick / The Filibusters)

χη σημαία. Οι αρχικοί ιδιοκτήτες τους αποζημιώθηκαν στο τέλος του πολέμου γι' αυτά, σύμφωνα με την καθιερωμένη διαδικασία «Περί επιτάξεων». Η όλη διαδικασία περιγράφεται πολύ χαρακτηριστικά στον Κουμνιανό,⁴⁶ που αναφέρει ότι:

«... όταν βρέθηκα στη Χάιφα, διέθεσα με τον αδερφό μου το ιδιόκτητο καϊκι μας, με όνομα **Τήνος** και Νηολόγιο Ρόδου ν.67, στην υπηρεσία των Βρετανών (σε αξιωματικό ονόματι Ταγματάρχης Τόλμπι). Παρέδωσα όλα τα χαρτιά του και υπέγραψα συμφωνητικό για την επίταξή του και την μετά τον πόλεμο αποζημίωση που θα ελάμβανα, ύψους 600 χρυσών λιρών Αγγλίας. Μετά την παράδοση του καϊκιού, μας τοποθέτησαν στη σχολή ν.102 της Χάιφα, υπό τη διοίκηση του Λοχαγού Χατζημιχάλη, για να γίνουμε κομάντος-σαμποτέρ-κατάσκοποι...»

Οι αδελφοί Κουμνιανοί δεν ήταν οι μό-

νοι που κατετάγησαν εθελοντικά μαζί με το καϊκι τους, όπως περιγράφεται παρακάτω στην παράγραφο 6 (Πληρώματα Ημιολιών).



Ακταιωρός τύπου HDML και δίπλα της πλευρισμένα δύο καταδρομικά καϊκια: ένας βαρκαλάς με ιστιοφορία λατίني (πίσω) κι ένα τρεχαντήρι με απροσδιόριστη ιστιοφορία, πιθανώς μπούμας. Δεξιά διακρίνεται και ένα κανό (folboat), χαρακτηριστικό των SBS. Το αγκυροβόλιο είναι πιθανότατα το Port Deremen. (John Lodwick / The Filibusters)

46 Κουμνιανός, σελ. 53.



Το καΐκι του Ρηγόπουλου στη φάση μετατροπής του σε καταδρομικό. (Ρηγόπουλος / Αδέρφια, αδέρφια)

4.3 Τα χαρακτηριστικά

και οι μετασκευές των καϊκιών του LSF

Τα καταδρομικά καΐκια / ημιολίες, ανεξαρτήτως μεγέθους, πριν τεθούν σε επιχειρησιακή χρήση, δέχτηκαν μια σειρά επεμβάσεων, όπως:

4.3.1 Αντικατάσταση των κινητήρων τους

Οι παλαιοί ντιζελοκινητήρες τους (επί το πλείστον τύπου Bolinder Diesel 20hp) αντικαταστάθηκαν, λόγω του υψηλού θορύβου λειτουργίας τους, με κινητήρες τύπου Leyland ισχύος 90hp (από βρετανικά άρματα Matilda που υπήρχαν σε αφθονία στην Αλεξάνδρεια μετά τις μάχες της Β. Αφρικής). Το καύσιμό τους ήταν βενζίνη ή πιο σωστά AGO (Automotive Generative Oil).

Οι νέοι κινητήρες ήταν πιο ισχυροί και πολύστροφοι και μπορούσαν να αποδώσουν στα σκάφη μεγαλύτερη ταχύτητα από τους παλαιούς, με μικρότερα στοιχεία («με μισό γκάζι»), άρα με λιγότερο θόρυβο και μικρότερη κατανάλωση καυσίμου. Όμως, όπως αναφέρουν στη βιβλιογραφία αρκετοί από τους καπετάνιους τους, η αλλαγή των κινητήρων δεν συνοδεύτηκε όπως θα έπρεπε με αντίστοιχη αντικατάσταση της προπέλας, η οποία ήταν παλαιού τύπου τρίφυλλη, καθώς και την τοποθέτηση ενός μειωτήρα (γρανάζι) στον άξονα μετάδοσης, με αποτέλεσμα η βελτίωση (αύξηση) της τελικής ταχύτητας των καϊκιών να είναι μόλις κατά 1-2 κόμβους (ναυτικά μίλια ανά ώρα), φτάνοντας έτσι μόλις τα 7 ή 8 μίλια!

Επίσης, λόγω φόρτου εργασίας στα συνεργεία, η αντικατάσταση των κινητήρων έγινε σταδιακά και υπήρξαν καΐκια που άλλαξαν κινητήρες μετά τις πρώτες αποστολές τους στο Αιγαίο. Στον Λόντο⁴⁷ διαβάζουμε σχετικά

ότι στα **HLS.22, 23** και **26** οι αντικαταστάσεις των κινητήρων έγιναν σε δεύτερη φάση. Τα συγκεκριμένα έκαναν τις πρώτες αποστολές τους από 12.1 έως 26.8.1944, απλά με επισκευασμένους τους αρχικούς κινητήρες. Οι εργασίες αντικατάστασης κινητήρων στον 2ο Στολίσκο έγιναν στο ναυπηγείο Ports & Lights της Αλεξάνδρειας, πρώτα στα **HLS.24, 25, 27, 28 & 29**. Σημειώνεται επίσης ότι το **HLS.23** υπέστη βλάβη τού (αρχικού) κινητήρα και στάλθηκε –λόγω φόρτου εργασίας του ναυπηγείου της Αλεξάνδρειας, που δεν μπορούσε

να το αναλάβει– στη Χάιφα. Καθυστέρησε μάλιστα πολύ να φτιαχτεί και ήταν έτοιμο πολύ αργά, στις 13.9.1944!

4.3.2 Μετατροπή του καταρτιού σε αναδιπλούμενο

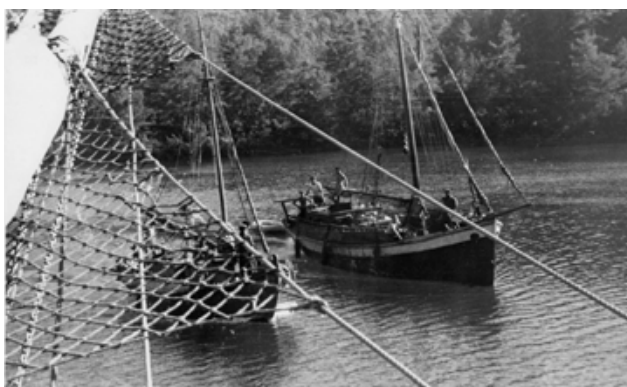
Η μετατροπή του καταρτιού ήταν η πιο σημαντική επέμβαση στο σκάφος και αυτή που καθιστούσε ένα απλό σφουγγαράδικο καΐκι σε καταδρομικό, το οποίο μπορούσε να κρυφτεί καμουφλαρισμένο. Τα κατάρτια, λοιπόν, κόπηκαν και στερεώθηκαν σε μεταλλικές βάσεις (σε σχήμα αντεστραμμένου «Π»), και έτσι, με την αφαίρεση ενός μεταλλικού πύρου, το κατάρτι μπορούσε να «διπλωθεί» σε θέση «κάτω», ακουμπώντας στην οροφή της μικρής καμπίνας.

Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο Ξηράκης:⁴⁸ «Τα καΐκια, με το σταθερό τους το κατάρτι, δεν θα μπορούσαν να προχωρήσουν στον μιμητισμό (καμουφλάζ). Γράφτηκε πως τα κατάρτια κείνες τις ώρες τα αφαιρούσαν. Λάθος! Μια σκέψη κάποιου Ρωμιού έγινε έργο και έσωσε την κατάσταση και τη σπαζοκεφαλιά του Λόντου. Το κατάρτι κόπηκε σύρριζα και στερεώθηκε στη μέση ενός σιδερένιου διχαλωτού που το κρατούσαν δύο –που μπαινόβγαιναν– σιδερένιοι πύροι, ο ένας στη βάση του άλμπουρου και ο άλλος λίγο κάτω από τη μέση. [...] Όταν το καράβι έπρεπε να καμουφλαρισθεί, έφευγε ο κάτω πύρος, και το άλμπουρο μόνο με τον ένα (τον μεσαίο) λύγιζε (γονάτιζε) πάνω στο σπιράγιο. [...] Η αρματωσιά έμενε όπως ήταν, για να ξαναγυρίσει στα πρώτα της όταν το καράβι θα ξαναγύριζε στον φυσικό του προορισμό. Όταν το κατάρτι ήταν γονατισμένο, έπεφταν τα δίχτυα (με τα διάφορα χρώματα) και, με τα διάφορα καλάμια από μέσα, [το καΐκι] έπαιρνε τη μορφή του βράχου».

Περισσότερα για το δίχτυ παραλλαγής και τη διαδικασία καμουφλαρίσματος του καϊκιού θα δούμε παρακάτω.

47 Λόντος, σελ. 219.

48 Ξηράκης, σελ. 35-36.



Μη ταυτοποιημένα σκάφη του LSF σε αγκυροβόλιο στα τουρκικά δυτικά παράλια. Δεξιά είναι κλασικός βαρκαλός και αριστερά τρεχαντήρι, αμφότερα με ιστιοφορία μπούμας. (IWM HU 71430)

4.3.3 Δομικές ενισχύσεις και εσωτερικές μετατροπές

Εσωτερικά των καϊκιών, στα σημεία όπου εξωτερικά τοποθετήθηκαν οι έστορες του οπλισμού, έγιναν ενισχύσεις των ξύλινων ενώσεων με σιδηροκατασκευές.⁴⁹

Πάλι στον Ρηγόπουλο⁵⁰ περιγράφονται οι υπόλοιπες εσωτερικές τροποποιήσεις: «Δυο τρεχαντήρια σφουγγαράδικα, του Περικλή και το δικό μου, είναι βγαλμένα στα σκαριά στο Μοσκίτο Μπέι [...] ένα παραλίμανο της ναυτικής βάσης των Αγγλων στο λιμάνι της Αλεξάνδρειας. [...] Με τα σωθικά τους ξηλωμένα πέρα ως πέρα, αλλάζουν μορφή και ετοιμάζονται για πόλεμο. [...] Μεγάλα ντεπόζιτα πετρελαίου εξασφαλίζουν μακρινά ταξίδια. Κάθε γωνιά περισσευούμενη θα γεμίσει τρόφιμα. Τα μπιτόνια του νερού και η φουσκωτή βάρκα θα στερεωθούν στην κουβέρτα. Οι κάσες των πυρομαχικών δίπλα στα πολυβόλα. Στη μάτσα θα συμμαζευτεί το μεγάλο τρίγωνο πανί και κάτω από το στράλιο ο φλόκος».

Ο ίδιος συνεχίζει για τις εσωτερικές μετατροπές:⁵¹

«Όμοια τα караβάκια μεταξύ τους, γύρω στα εννιάμισι μέτρα μάκρος, έχουν τρία βασικά χωρίσματα. Πλώρα το ρεμέγκιο⁵² του πληρώματος με έξι στενές κουκέτες. Δύο δεξιά, πάνω και κάτω, δύο αριστερά και δύο στο χώρισμα. Κάτω από τις κουκέτες στο πάτωμα, χώρος για όπλα, εργαλεία, σωσίβια. Δίπλα στον ασυρματιστή ο ασύρματος. Ράφια για τα ρούχα σε όλες τις άκρες. Όρθια σκαλίτσα βγάζει από δίπλα στην κουβέρτα. Στη μέση θα πέσει η μηχανή. Μηχανή από τανκς, πολύστροφη, 90 άλογα. Πρύμα η καμπίνα του κυβερνήτη, με δυο κουκέτες, τραπέζι ανασηκωτό και θήκη για τους χάρτες στο ταβάνι. Οι κουκέτες ανοίγουν σαν κασέλες για τα όπλα, τα ρούχα και τα πιστά. Ράφια τριγύρω για τα ναυτικά όργανα και τα βιβλία. Μια σκαλίτσα βγάζει πρύμα, κατά τη λαγουδέρα».

Οι κουκέτες, σύμφωνα με τον Κανονισμό του RN «κα-

τά τον Νέλσονα»,⁵³ έπρεπε να έχουν μήκος έξι ποδών, αλλά, λόγω του ότι κατά κανόνα τα πληρώματα ήταν μικρόσωμα, τις έφτιαχναν μικρότερες για οικονομία χώρου.

Στον Σίμψα⁵⁴ διαβάζουμε ακόμη αρκετές ενδιαφέρουσες πληροφορίες για τις μετατροπές των καϊκιών:

«Τα μικρότερα χρησιμοποιήθηκαν για επιχειρήσεις, οπότε το κατάρτι τους ήταν αφαιρετό ώστε να καθαιρείται και να καμουφλάρεται το πλοίο, όταν ορμιζόταν πλάι στην ακτή [...] Μολονότι ήταν καλοθάλασσα, ήταν χαμηλά πλεύσιμα και βρέχονταν, μέσα, από το κύμα – κι αυτό όχι μόνον στην κακοκαιρία. Το αντίμετρο ήταν να τοποθετούν στην κουπαστή караβόπανο, δεξιά και αριστερά. [...] Για τον ύπνο, όπου δεν υπήρχε έστω η μικρή καμπίνα, κοιμούνταν σε υπνόσακους, πάνω στο ξύλινο καπάκι της μηχανής. Εκεί είχε ζέστα, κι ας έφτανε κάποια μυρουδιά, κι ήταν ψηλότερα από το μουσκεμένο κατάστρωμα. [...] Κατά τη μετασκευή από ειρηνικό σε καϊκι σε πολεμική αποστολή, κατασκεύαζαν πλώρα, κάτω από το καμπούνι, τραπεζαρία και αποθήκες, ενώ η συνηθισμένη μικρή καμπίνα στην πρύμη χρησίμευε για τον ασύρματο και ως δωμάτιο χαρτών. Η κυβέρνηση του σκάφους γινόταν με μια λαγουδέρα, από το υψωμένο επίστεγο. Έφερε κάθε καϊκι δύο άγκυρες πλώρα, με χοντρό σκοινί, και δύο ελαφρύτερες πρύμα, με σκοινί πιο λεπτό, για να αγαντάρουν μ' αυτές κατά τις παραβολές και τ' αράγματα. Στις επιχειρήσεις μετέφεραν γύρω στα 400 γαλόνια καύσιμο, 80 γαλόνια νερό και προμήθειες για 2-3 μήνες. [...] Οι κυβερνήτες εφοδιάζονταν με χρυσές λίρες ή ανάλογο χαρτονόμισμα, για την πληρωμή των νωπών τροφίμων και τις επισκευές ή για τη δωροδοκία των τοπικών οργάνων, στην περίπτωση που δείχνονταν ζόρικα, στα ποικίλα αγκυροβόλια των τουρκικών ακτών».

4.3.4 Τα συνεργεία μετατροπής και συντήρησης των ημιολιών

Ο Λόντος⁵⁵ σημειώνει ότι, λόγω φόρτου εργασίας, ο *Ήφαιστος* ανέλαβε μόνο την επισκευή των υφιστάμενων μηχανών (όχι αντικατάσταση) μόνον σε τρία καϊκια (στα **HLS.22, 23** και **26**) και όλες οι ξυλουργικές εργασίες έγιναν, υπό την επίβλεψή του, «υπό ξυλουργών ιδιωτών». Η τοποθέτηση των πυροβόλων «εκτελέστηκε υπό αγγλικού προσωπικού της Βάσεως Μοσκίτο. Η αρμάτωσις δε, κατασκευή ιστίων, βαφαί κτλ. εκτελέστηκαν από του ελληνικού προσωπικού των καϊκιών». Και προσθέτει: «... τα υπόλοιπα τρία καϊκια υπέστησαν πλήρη μετασκευήν στο ναυπηγείο Ports & Lights της Αλεξάνδρειας». Στο ίδιο ναυπηγείο θα μετέβαιναν τα τρία πρώτα καϊκια, μετά την πρώτη τους αποστολή στο Αιγαίο, για αντικατάσταση των κινητήρων τους.

49 Ρηγόπουλος, σελ. 13: «Σιδεροδεσιές σιγουρεύουν τα μαδέρια για τα τραντάγματα των πολυβόλων».

50 Ρηγόπουλος, σελ. 13-14.

51 Ρηγόπουλος, σελ.15-17.

52 «Ρεμέγκιο» στον Ρηγόπουλο είναι λέξη της Δωδεκανήσου και είναι η καμπίνα του πληρώματος. Η συνηθής ορολογία είναι «ρεμίζα», χώρος συγκέντρωσης πληρώματος, και «κομοδεσιο», αν αναφέρεται στις κουκέτες.

53 Ρηγόπουλος, σελ.17.

54 Σίμψας, σελ. 288.

55 Λόντος, σελ. 217.



Αταυτοποίητο καϊκι (τρεχαντήρι με πρύμνη караβόσκαρου και ιστιοφορία μπούμας) κάπου στο Αιγαίο. Διακρίνουμε να ποζάρουν τόσο το πλήρωμά του όσο και η καταδρομική ομάδα που μεταφέρει. (Κοτζαμπόπουλος)



Αταυτοποίητο καταδρομικό καϊκι (βαρκαλάς Σύμης με ιστιοφορία μπούμας) κάπου στο Αιγαίο. (Κοτζαμπόπουλος)

4.4. Εμφάνιση (βάψιμο, σήματα κλπ.) των ημιολιών

Οι ημιολίες ήταν καϊκια ψαράδικα που είχαν κεκαλυμμένη δράση. Στις αποστολές τους επιδίωκαν να μη γίνουν αντιληπτά από τον εχθρό, αλλά, όποτε γίνονταν, έπρεπε να κινούν τις λιγότερες δυνατές υποψίες για την ταυτότητά τους. Συνεπώς, σε ό,τι αφορά στην εξωτερική τους εμφάνιση, ήταν βαμμένα όπως όλα τα άλλα καϊκια που έπλεαν στο Αιγαίο και έφεραν συνήθως τα ονόματα και τους αριθμούς νηολογίου που είχαν πριν την επίταξη και μετατροπή τους σε πολεμικά. Περισσότερες λεπτομέρειες δεν υπάρχουν στην επίσημη βιβλιογραφία, αλλά οι διαθέσιμες φωτογραφίες και γραπτές αναφορές αποδεικνύουν τα παραπάνω.

Στον Πασπάτη⁵⁶ διαβάζουμε: «Όλες οι ψαρόβαρκες ήταν υποχρεωμένες να φέρουν ζωγραφισμένες σημαίες και από τις δύο πλευρές της πλώρης τους. Είχαμε ζωγραφίσει ελληνικές, τουρκικές και γερμανικές σημαίες πάνω σε μουσαμάδες, ώστε να μπορούμε να αλλάζουμε ανάλογα με την κατάσταση. Όπως μας είχε συμβουλευθεί ο Λόντος, σε εχθρικά ύδατα έπρεπε να έχουμε την τουρκική ή την ασπροκόκκινη σημαία των γερμανικών θαλάσσιων μεταφορών. Αν ωστόσο σκοπεύαμε να επιτεθούμε στον εχθρό, έπρεπε να φαίνεται πως είμαστε Έλληνες, έτσι θα αποφεύγαμε την κατηγορία της πειρατείας και την άμεση εκτέλεση σε περίπτωση σύλληψης, όπως έπαθε το πλήρωμα του **LS/AHS.24...**»

Οι σημαίες λοιπόν που έφεραν στη διάρκεια του ταξιδιού τους στο Αιγαίο ήταν αυτές που θα έφεραν αν ήταν σε κανονική (μη στρατιωτική) χρήση. Δηλαδή, η ελληνική και της γερμανικής Κατοχής στα ελληνικά χωρικά ύδατα, και η τουρκική στα τουρκικά.

Εκτός Αιγαίου, «στο πέλαγος» όπως λέει ο Σίμψας, έφεραν τη σημαία του Αγγλικού Ναυτικού (Royal Navy, White Ensign) ή αντίστοιχα την ελληνική αυτά του 2ου Στολίσκου – και μάλιστα, κατόπιν πρωτοβουλίας και προτροπής του Seligman, υπήρχε και ειδική σημαία «ταυτότητα» για τον LSF/ΑΕΣΗ, καθώς και αντίστοιχο ραφτό σήμα για τα πληρώματα, με **μια σκούνα και τα γράμματα L και F (Levant Flotilla) εκατέρωθεν και το μό-**

το «Stand Boldly On». Ο Λόντος, αναφερόμενος στον 1ο Στολίσκο γράφει:⁵⁷ «Αι ημιολίες είχαν την αγγλικήν πολεμικήν σημαίαν και όλον το προσωπικόν ήτο αγγλικόν πλην εμού».

Στον Ρηγόπουλο, μόνο, αναφέρεται ότι τα καϊκια του LSF «έχουνε και τα νούμερά τους γραμμένα στην πλώρη, **LS.8** και **LS.9**».⁵⁸ Αυτό δεν επιβεβαιώνεται σε καμία από τις διαθέσιμες φωτογραφίες, αλλά παρατίθεται εδώ ως πληροφορία.

Για την οπτική αναγνώριση από φίλια αεροσκάφη, χρησιμοποιούσαν ειδικά «οπτικά σήματα». Συγκεκριμένα, εάν έπρεπε να αποδείξουν την ταυτότητά τους σε περίπτωση απειλής από φίλια αεροσκάφη, έκαναν 5+5 συνεχόμενες άρσεις/καταβάσεις του κύριου άλμπουρου.⁵⁹ Ο Ρηγόπουλος⁶⁰ κάνει επίσης αναφορά σε «Εβδομαδιαία Σήματα Αναγνώρισης: Πράσινο τετράγωνο στις μάσκες, Οπτικά: δύο κόκκινες αναλαμπές και απαντητικό τρεις άσπρες. Κώδικας ασυρμάτων: G», τα οποία χρησιμοποιούσαν τα πληρώματα των καϊκιών στις αποστολές τους.

Για τις επικοινωνίες, τα καϊκια διέθεταν αρχικά βρετανικούς ασυρμάτους VHF, που τους είχε χορηγήσει η Διοίκηση του ISLD (Inter-Services Liaison Department),⁶¹ οι οποίοι αργότερα αντικαταστάθηκαν από ελαφρούς ασυρμάτους του Στρατού. Για οπτικά σήματα, όλα τα καϊκια διέθεταν φακούς-προβολείς οπτικού τηλεγράφου τύπου ALDIS, με μπαταρίες.

4.5 Λοιπός εξοπλισμός ημιολιών

Τα καταδρομικά καϊκια, λόγω του ότι εκ κατασκευής τους ήταν «χαμηλά» και, συχνά, με φουσκωμένη θάλασσα (κύματα), γέμιζε το κατάστρωμα με νερά, είχαν κατά μήκος της κουπαστής τους, ως προέκταση προς τα πάνω των πλευρών, μουσαμάδες (μακρόστενα κομμάτια από караβόπανο, που λέγονται «πλαϊνά») για «να μην παίρνει θάλασσα» το κατάστρωμα και να προστατεύονται άνθρωποι και φορτίο. Αυτοί οι μουσαμάδες στερεώνονται στο

56 Πασπάτης, σελ. 207.

57 Λόντος, σελ. 214.

58 Ρηγόπουλος, σελ. 23.

59 Mortimer, σ. 140.

60 Ρηγόπουλος, σελ. 147.

61 Σίμψας, σ. 289.



Η αποτελεσματικότητα των δικτύων παραλλαγής. Κάτω από αυτές τις απροσδιόριστες επιφάνειες που μοιάζουν με βράχους, υπάρχουν κρυμμένα καταδρομικά καΐκια. (Seligman / War in the Islands, Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea & John Lodwick / The Filibusters)

επάνω μέρος τους σε κοντάρια (οριζόντια ξύλα στρογγυλής διατομής) με περαστό σχοινί και στο κάτω μέρος τους καρφώνονται στο «μπαστιγάγιο» (μικρό μαδέρι) επάνω στην κουπαστή. Τα μεταλλικά στηρίγματα των κονταριών ονομάζονται ορθοστάτες.

Επίσης, όλα τα καΐκια είχαν μαζί τους τουλάχιστον μία μικρή λαστιχένια βάρκα, μαύρου χρώματος, και, κατά περίπτωση, αναδιπλούμενα κανό ("folbots"). Αυτά χρησιμοποιούνταν για την αποβίβαση προσωπικού στην ξηρά, για τις περιπτώσεις που είτε το καΐκι δεν μπορούσε να πλησιάσει πολύ είτε αυτό δεν εξυπηρετούσε τον επιχειρησιακό σχεδιασμό της αποστολής.

Ένα άλλο βασικό «εξάρτημα» των καταδρομικών καϊκιών ήταν οι άγκυρες, συνήθως δύο μπροστά και δύο μικρότερες πίσω, οι οποίες χρησιμοποιούνταν, εκτός από την κύρια χρήση τους, ως άγκυρες για το «φρενάρισμα» του καϊκιού (οι μηχανές τους δεν είχαν «όπισθεν»). Επιπλέον, για την «αγκίστρωση» στις ακτές όπου κρύβονταν, χρησιμοποιούνταν σκοινιά με γάντζους κάθε είδους.

Το πιο σημαντικό και χρήσιμο συμπλήρωμα για την επιβίωση των καϊκιών και την επιτυχή ολοκλήρωση των αποστολών τους ήταν τα **δίκτυα παραλλαγής**. Τα αναφέρουν σχεδόν άπαντες στη βιβλιογραφία, τονίζοντας την αξία και αποτελεσματικότητά τους: «Όταν τα καΐκια δρούσαν σε εχθρικά νερά, όπου η κυριαρχία της γερμανικής αεροπορίας ήταν απόλυτη, πρωταρχική σημασία είχε η "παραλλαγή" κατά τη μετάβαση στο στόχο και την επιστροφή, καθώς και το χρόνο κατά τον οποίο περίμεναν να παραλάβουν για την επαναφορά στη βάση την ομάδα καταδρομής. Γι' αυτό το σκοπό χρησιμοποιούσαν κατά κύριον λόγο δίκτυα που σκέπαζαν ολόκληρο το πλοίο, στηρίζονταν σε πασσάλους από μπαμπού και διαμόρφωναν ακανόνιστο σχήμα, που παράλλαζε τη μορφή του σκάφους κι απέκρυπτε κι αυτή την ύπαρξή του. Αποδείχθηκε ο τρόπος αυτός τόσο αποτελεσματικός, ώστε ένα καΐκι αγκυροβολημένο ήσυχα σε λίγες εκατοντάδες γυάρδες από τον εχθρό, μέρα μεσημέρι, δεν μπορούσε να το διακρίνει κανείς. Μεγάλος πάντως και θετικός προστάτης τους ήταν το σκότος και κάθε σούρουπο αποτελούσε μian ώρα προσδοκίας».⁶²

62 Σίμψας, σελ. 291.

Στον Ξηράκη⁶³ περιγράφεται και η σχετική τυποποιημένη διαδικασία που εφαρμόζαν όλα τα καΐκια όποτε χρειαζόταν:

«Τοποθέτησις ή Αφαίρεσις Δικτύων. Διαίρεσις: Ένας άνδρας διά την αφαίρεσιν των πύρρων της βάσεως του καταρτιού (κατά προτίμηση ο ναύκληρος). Α/Τ της βοηθεί τον ναύκληρον. Δύο άνδρες διά το λύσιμο και δέσιμο των φυλαδουριών της ράντας του πικιού.⁶⁴ Δύο άνδρες διά το λύσιμο και δέσιμο των εξαρτίων και του στράλιου (οι άνδρες αυτοί προσδένουσι σχοινίον εις το στράλιο διά να συγκρατείται εκείθεν το κατάρτι όταν κατέρχεται ή προσδένουσι παλάγκον εις το στράλιο διά να αιρείται εκείθεν το κατάρτι όταν ανέρχεται)».

Τα δίκτυα παραλλαγής ήταν μεγάλα ώστε να καλύπτουν τόσο το μήκος ολόκληρου του καϊκιού όσο και να κρέμονται στα πλάγια, τεντωμένα με ειδικούς πασσάλους από καλάμια μπαμπού ή άλλα μακριά ξύλα (με ειδική στεφάνη στη μια άκρη τους) για να τεντώνουν ακανόνιστα το δίκτυο ώστε να «σπάνε» το σχήμα του πλοίου και να βοηθούν στην απόκρυψή του. Εξωτερικά έφεραν χρωματιστά κομμάτια υφάσματος, βαμμένα πράσινο, κίτρινο, γκρι, ώστε να μοιάζουν από μακριά με το χαρακτηριστικό σχήμα και την απόχρωση της βραχώδους ακτογραμμής των νησιών του Αιγαίου.

Στον Ρηγόπουλο⁶⁵ διαβάζουμε: «Γρήγορα, λέω, το άλμπουρο κάτω κι έτοιμο το δίκτυο για καμουφλάρισμα. [...] Ξεκotosάρουν τα ξάρτια και τον κάτω πύρο του άλμπουρου. Το γέρνουν πίσω, πάνω στη μάτσα και το πίκι. [...] Ξεδιπλώνουν το δίκτυο πλώρα πρύμα, έτοιμο να σκεπάσει το καράβι. [...] Μπαλόνια αριστερά. [...] Κολλάω με το πλευρό στο βράχο και σβήνω. Γρήγορα δίκτυο στη στε-

63 Ξηράκης, σελ. 79.

64 Τα «φελαδούρια» είναι οι μπιγότες ή τρίοπα που βρίσκονται στα ξάρτια, δεξιά-αριστερά ενός καταρτιού. Η ράντα και το πίκι δεν έχουν «φελαδούρια» και είναι διαφορετικά πράγματα. Στην ιστιοφορία μπούμας, στην οποία αναφέρεται ο Ξηράκης, είναι η κάτω και η επάνω ξύλινες αντένες του πανιού. Όπως το γράφει, δεν είναι σαφές το τι ακριβώς θέλει να περιγράψει, αλλά πιθανότατα αφορά στην αποσύνδεση-σύνδεση της ράντας (και του πικιού) από το κατάρτι, με το λύσιμο-δέσιμο των καρυδιών (σφονδύλων) από τη «γνάθο» τους (τσατάλες ή κούτσες). Μάλλον μπερδεύει τα φελαδούρια με τα καρύδια.

65 Ρηγόπουλος, σελ. 204.

ριά. [...] Δύο σαλτάρουν έξω και γατζώνουν το δίχτυ στα βράχια. Άλλοι τρεις κουκουλώνουν το καΐκι στα σβέλτα και πετάν τις άκρες με τα βαρίδια στη θάλασσα. Εγώ με τον Εγγλέζο πιάνουμε τα καλάμια με τις ροδέλες και τα κοτσάρουμε όρθια κάτω από το δίχτυ, εδώ κι εκεί. [...] Μέσα σε δευτερόλεπτα η φόρμα του καϊκιού εξαφανίζεται. Είναι και οι πρασινο-καφετιές λουρίδες απ' όξω, τούφες τούφες, γινόμαστε ένα με τη στεριά».

Η σχετική περιγραφή από τον Πασπάτη,⁶⁶ όταν χρειάστηκε στη διάρκεια αποστολής στην Τήλο να κρύψει το καΐκι του καθώς το πλησίαζαν δύο γερμανικά, έχει ως εξής:

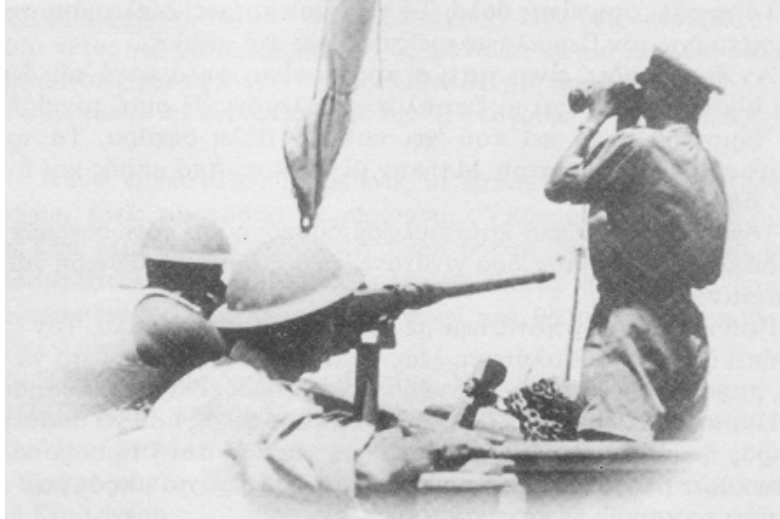
«... τα καταφέραμε αρκετά εύκολα και σε λίγα λεπτά το *Μεράνο* ήταν ασφαλές ανάμεσα στα βράχια, δεμένο με τις δύο άγκυρες [...] οι άνδρες έστριψαν το κατάρτι πάνω στη βάση του και το ακούμπησαν πάνω στην καμπίνα [...] ξετυλίξαμε τα πολύχρωμα δίχτυα του καμουφλάζ με τις βούλες πάνω στο καΐκι, ρίχνοντας τη μια άκρη από την κουπαστή και βυθίζοντάς τα στο νερό [...] ήταν ο μόνος τρόπος για να μη φαίνεται η σκιά του σκάφους από τον αέρα [...] οι άνδρες τράβηξαν την άλλη άκρη του δικτύου και το έδεσαν στους βράχους με μικρούς γατζούς. [...] είχαμε επίσης καλάμια από μπαμπού πάνω στα οποία στερεώναμε στρογγυλά καλύμματα από σύρμα και καραβόπανο [...] τα καλύμματα έμοιαζαν με κινέζικα καπέλα [...] τα τοποθετούσαμε σε διάφορα σημεία του καταστρώματος ώστε να εκμεταλλευόμαστε όλο το χώρο και να έχουμε ελευθερία κινήσεων κάτω από το δίχτυ. [Έτσι, το σκάφος με το δίχτυ ανεπτυγμένο] είχε τις ίδιες ακανόνιστες γωνίες με τα βράχια στα οποία είχαμε κολλήσει για να κρυφτούμε κι έτσι δεν ξεχωρίζαμε από αυτά».

Η επιχειρησιακή αξία των δικτύων παραλλαγής ήταν τόσο μεγάλη για τον Στολίσκο Καταδρομικών Καϊκιών και την επιτυχία της αποστολής τους, που ο Seligman στο βιβλίο του⁶⁷ θεωρεί τον Άγγλο αξιωματικό που εμπνεύστηκε συνολικά τον τρόπο χρήσης τους [Ταγματάρχης Maurice Green, Τμηματάρχης της 9ης Στρατιάς για θέματα παραλλαγής και καμουφλάζ] ως «συνιδρυτή» του LSF, ισότιμο με τον εαυτό του.

4.6 Οπλισμός των ημιολιών του LSF/ΑΕΣΗ

Ο οπλισμός των καϊκιών ήταν ο εξής: **ένα πυροβόλο Solothurn των 20mm, δύο αεροπορικά πολυβόλα Browning .50cal και δύο αεροπορικά πολυβόλα Vickers K** (παρόμοια αυτών που χρησιμοποιούσαν τα οπλισμένα Jeep του SAS και του Ιερού Λόχου), καθώς και ατομικός και ειδικός οπλισμός των ανδρών που μετέφεραν.

Τον οπλισμό των καϊκιών συμπλήρωναν και «δύο κιβώτια **χειροβομβίδες τύπου Mills, τουφέκια/αραβίδες**



Μια στημένη φωτογραφία (μάλλον στο καΐκι του Ρηγόπουλου, το LS.24) με εγκατεστημένο το πυροβόλο Solothurn 20mm. Το πλήρωμά του φορά βρετανικά κράνη, ενώ ο κυβερνήτης με τα κιάλια (πιθανόν ο εκπαιδευόμενος Π. Γιαννηκώστας) κοντό παντελόνι και ψηλγκίο. (Ρηγόπουλος / Αδέρφια, αδέρφια & Ξηράκης / Ιστορία των 7 ελληνικών καϊκιών)



Άλλη μια στημένη φωτογραφία στο καΐκι του Ρ. Ρηγόπουλου, με τον ίδιο (δεξιά), τον Ν. Χαλαμπούπολο (με το σαρίκι) και αταυτοποίητο μέλος του πληρώματός του, γύρω από το πυροβόλο Solothurn 20mm. Διακρίνεται η ιστιοφορία μπούμας του συγκεκριμένου σκάφους. Τα σκάφη που διακρίνονται είναι λάφουρα, προηγουμένως σε γερμανική χρήση, που οδηγούνται στην Κύπρο. Το αριστερό είναι τρεχαντήρι με ιστιοφορία μπούμας και το δεξί (δεδομένων των δύο καταρτιών – πανιών και μέρους της γάστρας) είναι καραβόσκαρο με ιστιοφορία λόβερο – σκούνα. Το μακρινό σκάφος στη μέση είναι απροσδιόριστο. (Ρηγόπουλος / Αδέρφια, αδέρφια)



Πολυβόλο Browning .50cal με αεροπορικού τύπου κάννη, σε ελληνικό καταδρομικό καΐκι (πιθανόν στο LS.24). (Ξηράκης / Ιστορία των 7 ελληνικών καϊκιών)

⁶⁶ Πασπάτης, σελ. 223.

⁶⁷ Seligman, σελ. 17.



Καταδρομική ομάδα του Ιερού Λόχου ξεκουράζεται στο κατάστρωμα του LS.3 που τη μεταφέρει. Διακρίνεται στα δεξιά πολυβόλο Vickers K στον έστορά του. (Seligman / War in the Islands)



Το πλήρωμα καταδρομικού καϊκιού ποζάρει στην επιστροφή προς Λέρο από μια αποστολή στη ν. Θέρμια. Διακρίνουμε στα τρίποδά τους, αριστερά και δεξιά, δύο πολυβόλα Browning .50cal (12,7mm). Το αντίβαρο του έστορα κάνει τα Browning να μοιάζουν με Breda 12,7mm. (Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea)

Lanchester, ρεβόλβερ, εκρηκτικά, απεριόριστα κουτιά με σφαίρες και μια σειρά από σερ ασυρμάτων. [...] Τα διάφορα μέρη των [ημι-μόνιμων] όπλων ήταν κρυμμένα κάτω από τους μουσαμάδες του καταστρώματος, έτσι ώστε να μπορούν να συναρμολογηθούν και να είναι έτοιμα για χρήση σε δευτερόλεπτα». ⁶⁸

Τα μεγαλύτερα καϊκια έφεραν όλο τον προαναφερθέντα οπλισμό, ενώ τα μικρότερα μόνο τα πολυβόλα. Όλος ο οπλισμός πάντως ήταν προσθαφαιρούμενος και μεταφερόταν αποθηκευμένος και καλυμμένος με μουσαμάδες στα καταστρώματα των καϊκιών, έτσι ώστε να μην είναι ορατός από μακριά, προκειμένου να μη γίνεται άμεσα αντιληπτός ο ρόλος τους από τους εχθρούς. Για την περίπτωση που θα γινόταν κάποιος αναγκαστικός έλεγχος (νηοψία), τα όπλα ήταν πάντως με τέτοιον τρόπο κρυμμένα, που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν πολύ γρήγορα.

Η περιγραφή του οπλισμού από τον Ρηγόπουλο, σε ό,τι αφορά στο «δικό του» καϊκι, μήκους 9,5 περίπου μέτρων, έχει ως εξής: «Οπλισμός: Ένα βαρύ πολυβόλο Σόλοθερν των 20 χιλ. στην πλώρη. Δύο πολυβόλα Μπράουνινγκ της μισής ίντσας στις δύο πλωριές μάσκες. Πρύμα δύο πολυβόλα Βίκερς με τροchioδεικτικές». ⁶⁹

Ίδιο οπλισμό αναφέρει και ο Πασπάτης ⁷⁰ για το δικό του καϊκι, που ήταν 9μετρο, αλλά και ο Ξηράκης: ⁷¹



Μια «αδιάφορη» καλλιτεχνική φωτογραφία, του κυβερνήτη καταδρομικού καϊκιού Π. Γιαννηκώστα, μας αποκαλύπτει πώς ήταν το κατάστρωμα του LS.27 Merano στη διάρκεια μιας αποστολής και, κυρίως, πώς ήταν το μεταλλικό τρίποδο (αριστερά) για τα πολυβόλα. (Πασπάτης / Τυφλή πορεία)

«Η όπλιση των καϊκιών ήταν η τελευταία πολεμική μορφή των καϊκιών στο “Μετά”. [...] Πάνω σε βιδωτές σιδερένιες βάσεις, στερεώθηκαν όλα. Κατάπλευρα και κάτω από τον φλόκο, πήρε τη θέση του το κανονάκι – ήταν ένα αντιαρματικό γερμανικό λάφυρο, τύπου Solothurn των 20 και 50mm [...] Ζερβόδεξα προς την πλώρη, δύο βαριά πολυβόλα και πάλι ζερβόδεξα πίσω προς την πρύμνη ελαφρά πολυβόλα που μαζί με τις συσκευές καννοφραγμάτων έκλειναν την όπλιση σαν πολεμικού καϊκιού».

Συνεπώς, μπορούμε με ασφάλεια να συμπεράνουμε ότι τα καϊκια με μήκος της τάξης των 9 μέτρων και μεγαλύτερα ήταν τα «μεγάλα», καθώς έφεραν τον πλήρη οπλισμό. Την αντιστοιχία του μήκους του καϊκιού με το εκτόπισμα αυτού, όπου είναι διαθέσιμο, την αναφέρουμε στο παράρτημα, στη λίστα όλων των ημιολιών.

Επισημαίνεται ότι ο οπλισμός που αναφέρεται παραπάνω, ιδίως σε ό,τι αφορά στο πυροβόλο Solothurn των 20mm, **δεν** αμφισβητείται καθώς αφενός αναφέρεται emphatic στις περισσότερες από τις πηγές, αφετέρου **επιβεβαιώνεται** και φωτογραφικά. ⁷² Αυτό ανα-

φέρεται διευκρινιστικά και προς διόρθωση κάποιων λίγων λαθεμένων πληροφοριών που αναφέρουν (μάλλον εκ παραδρομής ή λάθος πληροφόρηση) άλλον τύπο πυροβόλων. ⁷³

68 Πασπάτης, σελ. 168.

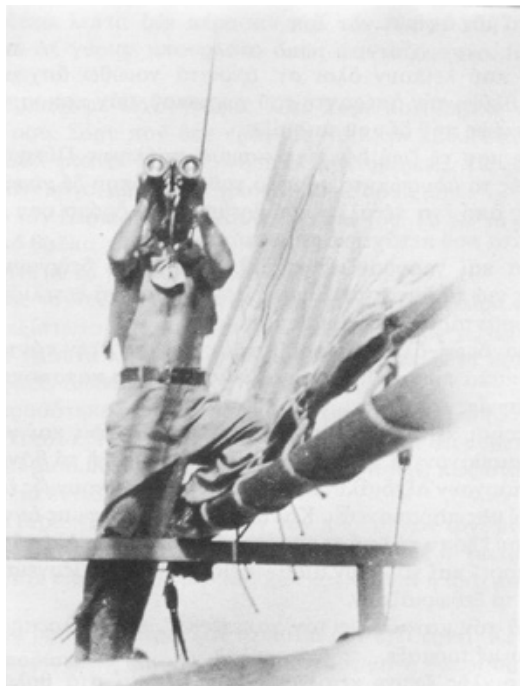
69 Ρηγόπουλος, σελ. 14.

70 Πασπάτης, σελ. 168.

71 Ξηράκης, σελ. 36.

72 Βλ. Ρηγόπουλος, σελ. 289, 302, Ξηράκης, σελ. 137, 141.

73 Σε δύο περιπτώσεις αναφέρεται το A/A Oerlikon 20mm, σε μια τρίτη το A/A Breda 20mm και σε μία ακόμη κάποιο γερμανικό των 20χιλ. ή και των 37χιλ.!



4.7 Σύνθεση πληρωμάτων – Εμφάνιση και στολές

Τα πληρώματα των καταδρομικών καϊκιών αποτελούνταν από πέντε μέλη: κυβερνήτη-καπετάνιο (skipper), μηχανικό (stoker), αρμενιστή-πηδαλιούχο (coxswain), πυροβολητή (gunner) και ασυρματιστή (Wireless Operator). Στον Πασπάτη⁷⁴ αναφέρεται επταμελές πλήρωμα, αλλά πρόκειται για τους 5 στις προαναφερθείσες θέσεις-καθήκοντα και έναν επιπλέον ναύτη με γενικά καθήκοντα που θα μπορούσε να αντικαταστήσει ή να ενισχύσει κάποια από τις κοινές ναυτικές θέσεις, καθώς και έναν εκπαιδευόμενο κυβερνήτη. Από αυτούς, τρεις έκαναν πάντα βάρδια στα νυκτερινά συνήθως ταξίδια: ο τιμονιέρης, ο μηχανικός που άλλαζε κάθε 2 ή 3 ώρες φίλτρα λαδιού στη μηχανή και ο οπτήρας. Οι υπόλοιποι ξεκουράζονταν, καθισμένοι ή ξαπλωμένοι όπου μπορούσαν, συνήθως πάνω σε κιβώτια, σκοινιά κλπ.

Για την εμφάνιση των πληρωμάτων ισχύει κάτι ανάλογο με όσα αναφέρθηκαν για τα καϊκία. Στη διάρκεια του ταξιδιού είχαν εμφάνιση κοινών ναυτικών, ψαράδων κλπ., τέτοια ώστε να μην κινεί υποψίες. Είχαν δηλαδή άνετο ντύσιμο και κατά περίπτωση εξοπλισμό προστασίας (καπέλα, ντισεράδες, γαλότσες κλπ.)

Όταν όμως ήταν στις μητρικές βάσεις, το προσωπικό των ημιολιών έφερε μια στολή που, από μελέτη των διαθέσιμων φωτογραφιών και τις ελάχιστες σχετικές αναφορές, μπορεί να περιγραφεί ως «τυποποιημένη», ομοιάζουσα πολύ με τη βρετανική στολή του Β' Π.Π., και η οποία αποτελείτο από τη γνωστή **χακί** (ή **μπλε**, όπως αναφέρε-

ται παρακάτω) βρετανική Battle Dress (παντελόνι φαρδύ με μεγάλες τσέπες και κοντό χιτώنيο με καλυμμένα κουμπιά, γιακά και επωμίδες). Υποδήματα: άρβυλα ή ψηλές μπότες-γαλότσες. Για τον χειμώνα, από μέσα φορούσαν κολόμβιο (πουλόβερ) με ψηλό «λαιμό» (τύπου «ζιβάγκο») ανοικτού χρώματος.



Ο Σίμψας⁷⁵ γράφει: «Πέραν από τον κανονικό ιματισμό, όσοι υπηρετούσαν στον Στολίσκο ελάμβαναν δύο περισκελίδες μακρές και δύο πουκάμισα χακί για το καλοκαίρι. Επιπλέον, το προσωπικό του ΠΝ, δύο στολές εκστρατείας / battledress ο καθένας».

Στον Ρηγόπουλο⁷⁶ γίνεται αναλυτική αναφορά στις στολές: «Φοράμε όλοι μια αυτοσχέδια στολή που μας ξεχωρίζει. Στολή που δεν υπάρχει σε κανέναν κανονισμό και συνεννοηθήκαμε, αν μας γίνει παρατήρηση, να τα ρίχνουμε στους Άγγλους. [...] **Μπλε μπατλ-ντρες** του ναυτικού, με γραβάτα ή με φουλάρι, **μαύρο μπερέ** των καταδρομών, μια χρυσή άγκυρα στο μανίκι και τα διακριτικά

του βαθμού μας στην επωμίδα, αστέρια ή γαλόνια, ανάλογα με το Όπλο μας. Οι Ιερολοχίτες κρατήσαμε και τα σήματα του Ιερού Λόχου και του αλεξιπτωτιστή. Οι Ναυτικοί και οι Αεροπόροι κράτησαν τα πληήκια». Και για τις αποστολές προσθέτει:⁷⁷ «Αν χρειαστεί να ταξιδέψουμε μέρα, θα ρίχνουμε κάποιο ρούχο πάνω από τη στολή και θα σηκώνουμε σήμα γερμανικής Κατοχής, κάτω από την ελληνική σημαία».

⁷⁵ Σίμψας, σελ. 296.

⁷⁶ Ρηγόπουλος, σελ. 25.

⁷⁷ Ρηγόπουλος, σελ. 21.

⁷⁴ Πασπάτης, σελ. 168.



Ελληνικά πληρώματα καταδρομικών καϊκιών, στα πλοία τους, με τις στολές τους. Οι φωτογραφίες επιβεβαιώνουν το κείμενο. Σε ό,τι αφορά στις μπατλ-ντρες, αυτές ενδέχεται να ήταν τόσο σε χακί όσο και σε σκούρο μπλε χρώμα. (Ρηγόπουλος, Πασπάτης, Περαντινός)

Οι εν λόγω στολές υπάρχουν σε φωτογραφίες στα βιβλία των Πασπάτη, Ξηράκη και Ρηγόπουλου. Διευκρινίζεται ότι όλα τα παραπάνω αφορούν στα πληρώματα των καϊκιών μόνον και όχι στις καταδρομικές ομάδες, που φορούσαν τις κανονικές στολές τους κατά περίπτωση.

4.8. Περιγραφή των ημιολιών μέσω ερμηνείας των διαθέσιμων φωτογραφιών

Όλες οι παραπάνω πληροφορίες προέρχονται από τη βιβλιογραφία και απηχούν τις απόψεις των συγγραφέων με βάση τις γνώσεις τους, τις εμπειρίες τους ή τις πηγές τους. Υπάρχει όμως μία ακόμη, αλάνθαστη πηγή πληροφόρησης, που είναι η ερμηνεία των διαθέσιμων φωτογραφιών εποχής που απεικονίζουν τις ημιολίες και ιδίως τα καταδρομικά καϊκια, που είναι και το κύριο αντικείμενο του παρόντος άρθρου.

Το τι βλέπουμε λοιπόν στις διαθέσιμες φωτογραφίες, δηλαδή τι ακριβώς είναι το καθένα, περιγράφεται στην εκάστοτε λεζάντα. Επισημαίνεται ότι όλες οι φωτογραφίες του παρόντος άρθρου προέρχονται από το Διαδίκτυο και έγινε προσπάθεια να εντοπιστεί η αρχική πηγή προέλευσής τους, η οποία και σημειώνεται στην κάθε λεζάντα.

5. Συγκεντρωτικός πίνακας ημιολιών του LSF

Στη λίστα που βρίσκεται στο παράρτημα του παρόντος άρθρου, έγινε προσπάθεια να συγκεραστούν όλες οι διαθέσιμες πληροφορίες για τη σύνθεση των Στολίσκων Ημιολιών. Ως βασική πηγή χρησιμοποιήθηκαν:

A. Ο πίνακας του Benyon-Tinker,⁷⁸ μόνο για τα βρετανικά LS.1 έως LS.12 και το MFV.117.

B. Η λίστα του Παΐζη-Παραδέλλη,⁷⁹ για τα ελληνικά, σύνολο 8 πλοία, με αριθμούς LS-21 έως LS-28 και λεπτομέρειες νηολογίου. Αυτά συμπληρώθηκαν από διάσπαρτα στοιχεία από τη βιβλιογραφία.

Γ. Η λίστα του Guard,⁸⁰ για τον 3ο Στολίσκο (LS.31 έως LS.44).

Όλα τα προαναφερθέντα συμπληρώθηκαν με πληροφορίες διάσπαρτες σε διάφορες πηγές, όπως τα παλαιά άρθρα της *Ναυτικής Επιθεώρησης*, τα λοιπά βιβλία, βιογραφίες κλπ.

Οι περιγραφές ακολουθούν τη σειρά: αριθμός, όνομα, προηγούμενο όνομα, εκτόπισμα/διαστάσεις και σχόλια-παρατηρήσεις (περίοδος χρήσης κλπ.).

78 Benyon-Tinker, σελ. 216.

79 Παΐζη-Παραδέλλη, σελ. 65.

80 Guard, σελ. 232-233.





Μη αναγνωρίσιμη γάστρα σκάφους – πιθανόν τρεχαντήρι με ιστιοφορία σκούνας. Σύμφωνα με την αρχική λεζάντα, βλέπουμε το πρώην γιοτ «Ελλάκη» (Elliki), που ήταν πλωτή βάση του Ιερού Λόχου, αγκυροβολημένο σε κρυφό κόλπο στα τουρκικά παράλια. (Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea)



Ακατάληπτη γάστρα σκάφους, πιθανόν τρεχαντήρι, με ιστιοφορία Σκούνας. Σύμφωνα με τη λεζάντα του αρχικού, βλέπουμε το πρώην γιοτ Ελλάδα (Elliki) που ήταν πλωτή βάση του Ιερού Λόχου, αγκυροβολημένο σε κρυφό κόλπο στα Τουρκικά παράλια. (Benyon-Tinker / Dust Upon The Sea)

Επισημαίνεται ότι οι αριθμοί των σκαφών έχουν ένα πρόθεμα, το οποίο στη βιβλιογραφία άλλοτε αναφέρεται ως L.S./LS-, άλλοτε ως ΑΕΗ-, άλλοτε ως ΑΗΣ- και άλλοτε ως μόνον Η-. Παρακάτω, για λόγους ευκολίας, αναφέρεται μόνο το πιο συχνό στη βιβλιογραφία.

Σημειώνεται τέλος ότι δεν συμφωνούν απόλυτα όλες οι διαθέσιμες πηγές ως προς τον ακριβή αριθμό των καϊκιών των Στολίσκων (υπάρχουν αποκλίσεις +/- 1 ή 2 σκάφη στον καθένα, αποτέλεσμα πιθανόν διαφορετικής ερμηνείας των πληροφοριών ή μη προσμέτρησης των αντικαταστάσεων που υπήρξαν σε κάποιες απώλειες κ.ά.), οπότε αποφασίστηκε παρακάτω να συγκερασθούν **όλες** οι διαθέσιμες πληροφορίες και να παρατεθούν με την αντίστοιχη επισήμανση όπου κάποιες διαφέρουν από τις υπόλοιπες.



Η ημιολία LS.36 (καραβόσκαρο με ιστιοφορία λόβερο – σκούνας), πρώην «Αγία Τριάς», που ήταν πλωτή βάση και πλωτό συνεργείο των SBS. (Mortimer / History of SBS)

Πρόσθετες πληροφορίες για τους Στολίσκους Ημιολιών

Σύμφωνα με τον Guard,⁸¹ τα AHS 32, 37, 40, 41, 42, 43, 44, 45 εκτελούσαν και δρομολόγια μεταξύ του λιμένα του Bodrum και των προκεχωρημένων βάσεων του LSF, για μεταφορά εφοδίων αλλά και για λογαριασμό του Βρετανού Προξένου της Σμύρνης (Noel Rees), προφανώς στο πλαίσιο του μηχανισμού φυγάδευσης προσωπικού που είχε στήσει ο συγκεκριμένος στα στενά της Χίου.

Στον Seligman,⁸² αναφέρεται ότι, μετά την Απελευθέρωση της Ελλάδας, ο **Στολίσκος Ημιολιών «παραχωρήθηκε» εν συνόλω στο Ελληνικό Ναυτικό**, εκτός από τρία καϊκια, τα οποία συνέχισαν να επιχειρούν στο Αιγαίο, με αποστολή την επιτήρηση της αποχώρησης των Γερμανών από τα νησιά και, κυρίως, την παρακολούθηση τυχόν ενεργειών του ΕΑΜ-ΕΛΑΣ να πάρει την εξουσία τοπικά. Τα καϊκια αυτά ήταν τα LS.43, LS.45, LS.46, τα οποία είχαν αναβαθμιστεί περαιτέρω με νέες μηχανές Caterpillar 120hp και έφεραν έκαστο

δύο πολυβόλα Browning .50cal. Κυβερνήτες τους ήταν οι Bill Turnbull και Jack “Gaffer” Charrington, ενώ ο τρίτος δεν κατονομάζεται. Το LS.43 κυριεύθηκε από τους Γερμανούς και βυθίστηκε στη νήσο Αλιμνιά.

6. Το προσωπικό που υπηρέτησε στις Ημιολίες

Παραπάνω αναφέρθηκαν μόνον κάποια ονόματα κυβερνητών των ημιολιών / καταδρομικών καϊκιών.

Ακολουθούν **όλα** τα καταγεγραμμένα ονόματα των πληρωμάτων από κάθε διαθέσιμη πηγή, ως ελάχιστος φόρος τιμής για την προσφορά τους. Κύρια πηγή είναι η αναφορά του Λόντου και ο Σίμψας (στη *Ναυτική Επιθεώρηση*).

⁸¹ Guard, σελ. 233.

⁸² Seligman, κεφ. 25-26, σελ. 225.





Πλήρωμα και καταδρομική ομάδα του «Ευγενία» ξεκουράζονται στην επιστροφή προς Βηρυτό, έπειτα από την αποστολή τους στο Αιγαίο. (Benyon-Tinker / Dust Upon the Sea)



Η ημιολία υποστήριξης LS.36 (καραβόσκαρο με ιστιοφορία λόβερο – σκούνας), αγκυροβολημένη στο Port Deremen. (Guard / Improve & Dare)

Λόντος:⁸³ «Εθελοντικώς, προσήλθον και κατετάγησαν εις τον Στολίσκον»:

Α. Από το μεν **Ναυτικό**: Πλωτάρχης Μπάκας (1.1944), Επίκουρος Σημαιοφόρος Οδοντίατρος Β. Αναστασίου (12.1943), Επίκουρος Σημαιοφόρος Αρμενιστής Ν. Χαραλαμπίδης (12.1943), Έφεδρος Υποκελευστής Β' Η. Περαντινός (12.1943) και, εκ μέρους του Βρετανικού Β.Ν., Υποπλοίαρχος Α. MacLeod, και τον Μάιο του 1944 οι Έλληνες υπαξιωματικοί Β.Ν.: Κελευστής Ν. Βογιατζής, Υποκελευστής Α' Α. Ευλογιάς, Υποκελευστής Α' Ν. Βαλαντάσης, Υποκελευστής Α' Α. Βελώνης, Κελευστής Διαχειριστής Π. Γιαννηκώστας και Υποκελευστής Α' Μηχανικός Ν. Μπόγρης.

Β. Από τον **Στρατό**: Υπολοχαγός Μ. Χορς (12.1943), Ανθυπολοχαγός (πρώην Ιερολοχίτης) Ρ. Ρηγόπουλος (12.1943), Ανθυπολοχαγός Τ. Λούης (12.1943), Ανθυπολοχαγός Γ. Πασπάτης (1.1944), Ανθυπολοχαγός Π. Καραπαναγιώτης (3.1944), Ανθυπολοχαγός Α. Δελμούζος (3.1944).

Γ. Από την **Αεροπορία**: Αρχισμηνίας Α. Λαδάς (1.1944) και Επισμηνίας Ε. Ξηράκης (3.1944).

Δ. Εθελοντές πολίτες: Γ. Παπάς (στρατιώτης που υπηρέτησε στην Αλβανία κατά τον Ελληνο-ιταλικό, ονομάστηκε Επίκουρος Σημαιοφόρος τον Μάρτιο του 1944).

Ε. Περισσότεροι από 100 Ναυτοδίοποι –εκ των οποίων οι 15-20 ήταν από το Β.Ν. και οι υπόλοιποι εθελοντές από τους διαφυγόντες στη Μέση Ανατολή– εντάχθηκαν επίσης στη δύναμη του προσωπικού των Ημιολιών.

ΣΤ. Λοιπό προσωπικό: Διοικητής ο Λόντος, Υποδιοικητής και Σύνδεσμος μεταξύ Α.Σ. και Σ.Ε.Ε.: Επίκουρος Υποπλοίαρχος Ιωάννης Καζούλης, Αξιωματικός Υλικού: Υποπλοίαρχος Α.Β. Dann (R.N.R.), Υποπλοίαρχος Ι. Δέδες, Αξιωματικός Επιστάσιας: Αρχικελευστής Γ. Στεφανίδης, Υποκελευστής Π. Γισδάκης και 15 Ναυτοδίοποι.



Καταδρομική ομάδα του Ιερού Λόχου και πληρώματα καϊκιών φωτογραφίζονται το Πάσχα του 1944 σε αδιευκρίνιστο πλοίο υποστήριξης ή διοίκησης (μάλλον στο LS.36). Με βάση τα εικονιζόμενα χαρακτηριστικά και λεπτομέρειες, το πλοίο είναι караβόσκαρο με ιστιοφορία λόβερο (σκούνα). Όλα τα ονόματα των εικονιζόμενων αναφέρονται στον Ρηγόπουλο (Ρηγόπουλος / Αδέρφια, αδέρφια)

Ζ. Επίσης από αναφορά Λόντου: Δίοπος Κ. Τσακίρης,⁸⁴ Lt. Nicols.

Η. Από άλλες πηγές: Στον Seligman,⁸⁵ αφηγείται την ιστορία του κάποιος ονόματι Γ. Μπίσμπας.

⁸³ Λόντος, σελ. 218.

⁸⁴ Λόντος, σελ. 220.

⁸⁵ Seligman, κεφ. 21, 22, 23.



Ημιολίες στον Πειραιά κατά την αποβίβαση των Βρετανών, τον Οκτώβριο του 1944. Στην αριστερή φωτογραφία, πλευρισμένο ένα πέραμα με ιστιοφορία μπούμας, ενώ το μεγαλύτερο σκάφος εμπρός του είναι τρεχαντήρι με ιστιοφορία πιθανότατα λόβερο (σκούνας). Στη δεξιά φωτογραφία, μια μπόμπάρδα, αν και η ιστιοφορία της είναι ελλιπής, οπότε παραμένει αδιευκρίνιστη. (Imperial War Museum)

H1. Το πλήρωμα του AHS.27 του Πασπάτη:⁸⁶ Ζέρβας, Μανωλίκας, Αμοργιανός, Κοκαβέσης, Κουλουριάνος, Π. Γιαννηκώστας και ασυρματιστής Ντάγκλας Χέθβεν.

H2. Το πλήρωμα του LS.24:⁸⁷ Κυβερνήτης: Ρήγας Ρηγόπουλος, Τ. Λούης και Lt. Nicols. Όταν βυθίστηκε στις 13.3.1944, χάθηκαν οι Θεμ. Γεράκιος (ναύτης μηχανικός), Ν. Βελισσαρίου (αρμενιστής), Δ. Τριανταφύλλου (ναύτης αρμενιστής) και αιχμαλωτίστηκαν οι Μ. Λισγάρης (ναύκληρος δίοπος), ο Nicols και οι υπόλοιποι Αγγλοι επιβαίνοντες.

H3. Το πλήρωμα του Ξηράκη στο LS.33/Θάλεια:⁸⁸ Ο Ξηράκης αντικατέστησε τον κυβερνήτη Α. Καϊλή. Το υπόλοιπο πλήρωμα: Θωμάς Καϊλής (μηχανικός), Λαουμτζής (βοηθός μηχανικού), Ε. Βογιατζής (ναύκληρος) και ναύτες οι Δ. Καζαντζής, Ν. Κάσδαγλης, Ν. Φούρναρης, Κ. Πρωτόπαπας, Δ. Χατζηγιάννης.

H4. Το πλήρωμα του LS.22:⁸⁹ Κυβερνήτης: Βασίλης Αναστασίου (σκοτώθηκε στις 7.3.1944). Βοηθός κυβερνήτη: Μπάκας. Την ημέρα που δέχθηκε επίθεση, ναύτες ήταν οι: Φ. Λεριάς, Γ. Κασσάνης και Μιχ. Μετζογιαννάκης.

7. Το τέλος του Στολίσκου Ημιολιών

Τον Οκτώβριο του 1944 ξεκίνησε από τους Βρετανούς η επιχείρηση «Μάννα», με την οποία βρετανικές στρατιωτικές δυνάμεις αποβιβάζονταν στην Ελλάδα με σκοπό τη διανομή (συμμαχικής) ανθρωπιστικής βοήθειας αλλά και την εδραίωση της τάξεως μέσα σε ένα περιβάλλον όπου ένοπλες αντάρτικες ομάδες επιχειρούσαν να καταλάβουν την εξουσία από την εξόριστη ελληνική κυβέρνηση που επέστρεφε από τη Μ. Ανατολή, ενώ παράλληλα είχαν ξεκινήσει εκκαθαριστικές επιχειρήσεις εναντίον των δωσίλογων και των συνεργατών των Γερμανών. Στην επιχει-

ρηση «Μάννα» συμμετείχαν και οι ημιολίες του ΑΕΣΗ.

Την αυγή της 11ης Οκτωβρίου 1944, ο στολίσκος των ημιολιών, προερχόμενος από τη Μ. Ανατολή και ακολουθώντας τη διαδρομή Πορτ Σάιντ – Κύπρος – Κόλπος Κω – Deremen – Χίος – Ψαρά, έφθασε στην Τήνο, την επομένη στην Κύθνο και στις 13 Οκτωβρίου αγκυροβόλησε στον Πόρο. Εκεί, ο Αντιπλοίαρχος Λόντος ενημερώθηκε από τον Βρετανό (προσωρινό) ναυτικό διοικητή του Πόρου ότι τα γερμανικά στρατεύματα είχαν αρχίσει να εκκενώνουν τον Πειραιά τη νύχτα της 12ης προς 13η Οκτωβρίου. Αποφασίστηκε ο Λόντος να μεταβεί στον Πειραιά για αναγνώριση. Στις 13:30 της 13ης Οκτωβρίου, επιβαίνοντας στο **ML.463**, εισήλθε στο λιμάνι της Ζέας. Οι Γερμανοί είχαν όντως εκκενώσει την πρωτεύουσα και ο Λόντος ρύθμισε την εκκένωση του όρμου της Ζέας, ούτως ώστε να ελλιμενιστούν εκεί τα πλοία του στολίσκου των ημιολιών, τα βρετανικά ML, καθώς και άλλα ελαφρά σκάφη. Καθορίστηκαν επίσης και τα σημεία αποβίβασης 1.000 περίπου Βρετανών στρατιωτών.

Ο Λόντος επέστρεψε το απόγευμα της 13ης Οκτωβρίου στον Πόρο και από εκεί, την 1η πρωινή της επομένης, 14 Οκτωβρίου 1944, ξεκίνησε η πρώτη συμμαχική δύναμη για την απελευθέρωση της πρωτεύουσας και του Πειραιά. Προηγούνταν οκτώ ML, ακολουθούσαν ναρκαλινετικά γριπίζοντας τον διάυλο, πιο πίσω ακολουθούσαν εννέα ημιολίες του ελληνικού Στολίσκου και, τελευταία, τα οπλιταγωγά (LCT & LCA), τα οποία μετέφεραν τη βρετανική στρατιωτική δύναμη.

Τόσο στην αναφορά του Λόντου όσο και στα βιβλία των Πασπάτη και Ρηγόπουλου, υπάρχει λεπτομερής περιγραφή των παραπάνω κινήσεων. Το πρώτο πλοίο που έδωσε στον Πειραιά και «αποβίβασε συμμαχικών στρατών εις την Ελευθέρα Ελλάδα» ήταν το **LS/AEH.29**.

Εκείνη την ημέρα, ολοκληρώθηκε ουσιαστικά η πολεμική δράση, κατά τον Β' Π.Π., του Στολίσκου των Ημιολιών, ο οποίος συνολικά, σε λιγότερο από 18 μήνες, εκτέ-

86 Πασπάτης, σελ. 168.

87 Λόντος, σελ. 220 και Mortimer, σελ. 142.

88 Ξηράκης, σελ. 56.

89 Ξηράκης, σελ. 49.

λεσε 381 καταδρομικές αποστολές, σε 70 διαφορετικά νησιά και μικρονήσια στο Αιγαίο,⁹⁰ διανύοντας περισσότερα από 36.112 ν.μ. σε 10.463 ώρες εν πλω (στοιχεία από τα ημερολόγια των καϊκιών).

Κάποιες ημιολίες συνέχισαν τις επιχειρήσεις στο Αιγαίο, λόγω των ταραχών που ακολούθησαν της Απελευθέρωσης και οδήγησαν στα Δεκεμβριανά, κυρίως λόγω της παρουσίας του ΕΛΑΝ (του Ναυτικού του ΕΛΑΣ) στο Αιγαίο. Στις 17-23.10.1944 εγκαταστάθηκαν στη νέα βάση τους «εις Μουνιχίαν Πειραιώς» (δηλαδή στο Τουρκολίμανο/Μικρολίμανο – εκεί όπου βρίσκεται ο Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος). Στις 23.10.1944 τέσσερα σκάφη μετέβησαν στη Σκιάθο. Στις 12.11.1944 προετοιμάστηκαν για επιχειρήσεις στην Κρήτη, οι οποίες όμως αναβλήθηκαν λόγω των Δεκεμβριανών που ακολούθησαν. Στις 25.11.1944 επέστρεψαν τα LS.22 και LS.26 που είχαν αποσπαστεί στον COMARO 1. Τέλος, στις 3.12.1944, κατόπιν Διαταγής του FOLEM, «ο 2ος ΑΕΣΗ ετέθη υπό τας Διαταγάς του Έλληνος Αρχηγού Στόλου».

Το επίσημο τέλος του Στολίσκου Ημιολιών ήρθε στις 21.7.1945 με την Υπ. Αριθμ. 019/25200 Διαταγή του ΑΣ Ναυάρχου Γ. Μεζεβύρη: «Επί τη διαλύσει του Στολίσκου Ημιολιών, το Συμβούλιον του Ναυαρχείου εκφράζει εις τον Δκτὴν, Αξκούς, Υπκούς και τα Πληρώματα, την Άκραν Ευαρέσκεϊαν διὰ τας Εξαιρέτους Υπηρεσίας ης προσέφερον, κατά την διάρκειαν της υπηρεσίας των εις τον Στολίσκον, καθ' ην εξετέλεσον πλείστας όσας επιδρομάς, εις το Αιγαίον, και τας Ελληνικάς Νήσους, κατά την διάρκεια της Κατοχής», η οποία αναγνώστηκε στην Ημερησία Διαταγή Υπ. Αριθμόν 141/25-7-1945 του Διοικητή του Στολίσκου, Πλωτάρχη Α. Λόντου, στο Διοικητήριο της βάσης του Στολίσκου, στο Μικρολίμανο.⁹¹

8. Μοντελιστική προσέγγιση του θέματος των ημιολιών / καταδρομικών καϊκιών

Αυτός ήταν και ο αρχικός σκοπός της έρευνας που οδήγησε στη συγγραφή του άρθρου αυτού: **πώς μπορεί να φτιαχτεί μια ημιολία υπό κλίμακα**.

Είναι περιττό να αναφερθεί ότι δεν υπάρχει έτοιμο κιτ για να φτιαχτεί μια ημιολία ή καταδρομικό καϊκι του Αιγαίου, υπάρχουν όμως κάποια μοντέλα που θα μπορούσαν να μετατραπούν κατάλληλα, με προσέγγιση ανάλογη της πραγματικής πριν από σχεδόν 80 χρόνια, όταν απλά ψαράδικα καϊκία δέχτηκαν όλες τις απαραίτητες παρεμβάσεις για να γίνουν καταδρομικά.

Στην 1/35, που είναι η πιο δημοφιλής «στρατιωτική» κλίμακα, υπάρχει το **Τρεχαντήρι της Navarino Models** (κιτ #A352), του φίλου Μπάμπη Καρκατσούλη, ένα εξαι-



Το τρεχαντήρι της Navarino Models στην 1/35, στο οποίο μπορεί να βασιστεί κάποιος για να φτιάξει καταδρομικό καϊκι.

ρετικό ξύλινο κιτ, το οποίο μας προσφέρει ένα πανέμορφο παραδοσιακό ελληνικό μονοκάταρτο καϊκι, το οποίο στην κλίμακα ανταποκρίνεται σε ένα σκαρί μήκους γύρω στα 12,5 μέτρα.

Αυτό, σε ερμηνεία των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω στο άρθρο, σημαίνει ότι μας δίνει ένα «μεγάλο» καϊκι, στο οποίο θα πρέπει να αλλάξουμε το κατάρτι σε «πτυσσόμενο», να προστεθούν τα πλαϊνά παραπέτα και όλες οι άλλες λεπτομέρειες που προαναφέρθηκαν (βάρκες, κανό, κιβώτια, άγκυρες, σήματα, σημαίες κλπ.) και, για να δείχνει πραγματικά «καταδρομικό», να προστεθεί στα εμφανή σημεία το πλήρες σετ όπλων του, τα οποία ευτυχώς υπάρχουν όλα στην 1/35. Το Solothurn από τη CMK, τα αεροπορικά Browning από πολλές εταιρείες –μεταξύ των οποίων η Academy και η CMD– και τα Vickers K φυσικά από την Gaspach Models. Το μοντέλο θα συμπληρωθεί τέλεια και θα ζωντανέψει (ώστε ταυτόχρονα να υπάρχει ένα μέτρο σύγκρισης, μια «τάξη μεγέθους», ως προς την πραγματικότητα) με μερικές καλής ποιότητας φιγούρες, με κατάλληλο ντύσιμο, κυρίως Βρετανούς, από εταιρείες όπως η Hornet/Wolf, η Rado, η Mantis κ.ά.

Στην 1/72 επίσης δεν υπάρχει μοντέλο καϊκιού, αλλά, έπειτα από έρευνα και συμβουλές των φίλων Σπ. Στρομπούλα και Στ. Βέρρα, εντοπίστηκε το κιτ της **Heller “Côte Kurun”**, το οποίο είναι στην 1/60 αλλά δίνει ένα σχήμα που μπορεί πολύ εύκολα να μετατραπεί σε μονοκάταρτο καϊκι (σε 1/72 κατά προσέγγιση), προκειμένου στη συνέχεια να δεχτεί όλες τις άλλες απαραίτητες προσθήκες και τροποποιήσεις. Επισημαίνεται ότι το συγκεκριμένο σαφώς και δεν είναι «τρεχαντήρι» (το μοντέλο, εκτός από την κυρτή πλώρη, δεν έχει άλλα χαρακτηριστικά του τρεχαντηριού, αντιθέτως έχει υψηλό, μακρύ και πολύ κυρτό πρυμνίο ποδόσταμα και λεπτό πέτσωμα στην πρύμνη – πολύ στελάδο) αλλά, λόγω μεγέθους, με ανακατασκευή από φύλλο πλαστικού και στόκο, θα μπορούσε κάποιος να το μετατρέψει, οπτικά τουλάχιστον, σε τέτοιο. Στην 1/72 τυχάνει να υπάρχουν και όλα τα απαραίτητα όπλα (Solothurn 20mm, Browning 12.7mm, Vickers K 7.92mm) από διάφορες εταιρείες.

⁹⁰ Ogden, σελ. 3, 6, 107.

⁹¹ Ολόκληρη η εν λόγω Διαταγή παρατίθεται στον Ξηράκη, σελ. 131-133.

Στις λεζάντες των φωτογραφιών παρέχονται επιπλέον πληροφορίες για όποιον θελήσει να προσεγγίσει μοντελιστικά το θέμα των ημιολιών και των καταδρομικών καϊκιών του Β' Π.Π. στο Αιγαίο. Οι λεζάντες συντάχθηκαν με την πολύτιμη βοήθεια του κ. Θανάση Γιαννίκου –τον οποίο ευχαριστώ πολύ για το χρόνο που αφιέρωσε–, από την ιστοσελίδα **naftotopos.gr**. Μάλιστα, στην εν λόγω ιστοσελίδα, η οποία είναι μια συλλογική μοντελιστική προσπάθεια με στόχο την προβολή της ξυλοναυπηγικής ιστορίας και παράδοσης της Ελλάδας, οι ενδιαφερόμενοι μοντελιστές μπορούν να έχουν στη διάθεσή τους και δύο σχέδια γάστρας (όχι ιστιοφορίας) μοντέλων τρεχαντηριού, που παρέχονται δωρεάν, και να βασίσουν σε αυτά την κατασκευή τους. Πρόκειται για ένα σκαρί 12 μέτρων σε κλίμακα 1:30 και ένα 13 μέτρων σε κλίμακα 1:20, τα οποία μπορούν να αυξομειώσουν στις επιθυμητές διαστάσεις.

Όπως αναφέρθηκε στην αρχή του άρθρου, η μοντελιστική ολοκλήρωση του θέματος, το πιθανότερο στην κλίμακα 1/35, θα γίνει από τον υπογράφωντα το αμέσως προσεχές διάστημα και θα παρουσιαστεί σε επόμενο τεύχος των *Νέων* της IPMS Ελλάδος.

9. Βιβλιογραφία (κατά χρονολογική σειρά κυκλοφορίας)

1. Ανδρέας Λόντος (Αντιπλοίαρχος), «Πεπραγμένα II Στολίσκου Ημιολιών», 1945. Παρατίθεται (απόσπασμα 9 σελίδων) στη *Ναυτική Επιθεώρηση*, τχ. 465, Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1990.
2. John Lodwick, *The Filibusters: The Story of the Special Boat Service*, Methuen & Co Ltd., London, 1947. Επανεκδόση ως *Raiders from the Sea*, εισαγωγή: Lord Jellicoe, Lionel Leventhal Ltd., 1990 και Pen & Sword Books, 2018.
3. W.E. Benyon-Tinker, *Dust Upon the Sea: Dedicated to Levant Schooner Flotilla*, Hodder & Stoughton, London, 1947.
4. Δημήτριος Φωκάς (Αντιναύαρχος), *Έκθεση Δράσης Ναυτικού κατά τον Πόλεμο 1940-44*, Έκδοση ΒΝ, Αθήνα, 1953. Επανεκδόση: εκδόσεις Φλώρος (για το ΓΕΝ), χ.χ. (περίπου 1995).
5. Κωνσταντίνος Παϊζης-Παραδέλλης (Αντιναύαρχος), *Τα Πλοία του Πολεμικού Ναυτικού 1829-1999*, εκδ. Αστραία (για το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος), 1979, Β' έκδοση (συμπληρωμένη και βελτιωμένη), 1999.
6. Μ. Σίμψας (Αρχιπλοίαρχος), «Ο Ανορθόδοξος Πόλεμος στο Αιγαίο 1943-44», *Ναυτική Επιθεώρηση*, τχ. 417, Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1982 και τχ. 418, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 1982.
7. Γιώργος Ν. Γιαννουλέλλης, *Τα καϊκια: το σκαρί και η αρματοσιά τους*, Εταιρεία Λεσβιακών Μελετών, Μυτιλήνη, 1985, Β' έκδοση: εκδ. Στέφανος Δ. Βασιλόπουλος, Αθήνα, 1994.
8. Πανορμίτης Κουμινανός, *Κομμάντος του Αιγαίου*, εκδ. Αλφειός, 1988.
9. Ρήγας Ρηγόπουλος, *Μυστικός Πόλεμος: Ελλάδα – Μ. Ανατολή, 1940-1945*, εκδ. Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα, 1990.
10. Adrian Seligman, *War in the Islands: Undercover Operations in the Aegean 1942-44 – recalled by men of the Levant Schooner Flotilla, the Greek Sacred Company and Aegean raiding forces*, Alan Sutton Pub. Ltd., Gloucestershire, UK,

- 1996.
11. J.S. Guard, *Improvise & Dare: War in the Aegean 1943-45*, The Book Guild Ltd., Sussex, UK, 1997.
12. Ρήγας Ρηγόπουλος, *Αδέρφια, αδέρφια...: Μυθιστορηματικό χρονικό από έναν παράδοξο πόλεμο*, Β' έκδοση, ανανεωμένη, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 2001.
13. Γιώργος Πασπάτης, *Τυφλή πορεία: Απομνημονεύματα από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στο Αιγαίο*, μτφ. Μιχάλης Μάτσας, πρόλογος: Patrick Leigh-Fermor, εκδ. Βιβλιοπωλείον της Εστίας, Αθήνα, 2011. [Α' έκδοση στα αγγλικά: *Dead Reckoning: A Memoir of WW II in the Aegean*, Libro, London, 2009].
14. Gavin Mortimer, *The SBS in WW2: An Illustrated History*, Osprey Publishing, Oxford, 2013.
15. Gavin Mortimer, *The Men Who Made The SAS: The History of the LRDG*, Constable Publishing, London, 2015.
16. *Coastal Forces Heritage Newsletter*, The Coastal Forces Heritage Trust, Issue 18, May 2016.
17. Gavin Mortimer, *The LRDG in WW2: An Illustrated History*, Osprey Publishing, Oxford, 2017.
18. Alan Ogden, *Terror By Night: The Official History of the SBS and the Greek Sacred Squadron in the Aegean 1943-1945*, Nine Elm Books, London, 2017 [Α' έκδοση: Army Public Relations Services, 1945].
19. Γεώργιος Μηνιώτης, *Οι Μηνιώτες στην Κατοχή: Αντίσταση στο Αιγαίο, 1941-1944*, επιμ. Γιώργος Πουλημένος, εκδ. Άλφα Πι, Χίος, 2018.
20. Theofanis-Marios Kotzampopoulos, *British-Greek Special Forces in the Aegean, 1943-1945: A case study of a "hybrid" war in German-occupied maritime Greece*, Thesis (διατριβή), Πανεπιστήμιο Lancaster, Νοέμβριος 2018.
21. Παναγιώτης Γέροντας (Υποπλοίαρχος), *Μεθ' Ορμής Ακαθέκτου: Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945*, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, 2019.
22. Brendan O'Carroll, *The LRDG in the Aegean*, Pen & Sword Books, 2020.

10. Ευχαριστίες

Η συγγραφή του παρόντος άρθρου δεν θα ήταν δυνατή χωρίς τη βοήθεια του φίλου **Φάνη Ιορδανίδη** και της τεράστιας βιβλιοθήκης του, των συμβουλών και απαντήσεων στις απορίες μου εκ μέρους των επίσης φίλων (με αλφαβητική σειρά) **Σταύρου Βέρρα**, **Μπάμπη Καρκατσούλη**, **Σπύρου Στρομπούλα** και **Τάσου Τσιπλάκου**, στην εξαιρετικά πολύτιμη, άκρως εξειδικευμένη βοήθεια του κ. **Θανάση Γιαννίκου**, που είδε και επισήμανε στις φωτογραφίες όσα δεν μπορούσα να δω εγώ λόγω της ασχετοσύνης μου με τα καϊκια, και στην υπομονή του αρχισυντάκτη μας, **Τριαντάφυλλου Μετσοβίτη**. Ελπίζω το άρθρο να τους αρέσει όσο και σ' εμένα.

Σημείωση:

Επιπλέον υλικό για το θέμα
υπάρχει στο αρχείο
παραρτημάτων
που συνοδεύει αυτό το τεύχος

Παράρτημα

Levant Schooner Flotilla

Αγγλο-Ελληνικός Στολίσκος Ημιολιών

Ο άγνωστος πόλεμος των καϊκιών
στο Αιγαίο κατά τον Β' Π.Π.



Έρευνα-κείμενο: Σταύρος Σουλής (IPMS 228)

5. Συγκεντρωτικός πίνακας ημιολιών του LSF

5.1 1^{ος} Στολίσκος: αγγλικός, μόνο με βρετανικά πληρώματα (RN)

* **L.S.1**, 20 τόνων, κυβερνήτης: **B. Stipetic**. Βυθίστηκε ανοικτά της νήσου Σύρνας (ή Σειρήνας). Αντικαταστάθηκε από άλλο καϊκι με τον ίδιο αριθμό, το οποίο επιβίωσε των επιχειρήσεων έως το τέλος του πολέμου. Ο Σίμψας,¹ όταν κάνει λόγο για το LS.1, αναφέρεται σε ένα καϊκι 7 τόνων με όνομα **Τήνος** και κυβερνήτη τον **Λόντο**, το οποίο βυθίστηκε στη νήσο Σειρήνα (στο Καρπάθιο), έπειτα από πρόσκρουση σε ύφαλο. Σημειώνεται ότι **Τήνος**, με νηολόγιο Ρόδου ν.67, ήταν το καϊκι του Κουμνιανού,² που «το είχε παραχωρήσει στην Υπηρεσία των Βρετανών».³ Εκτιμάται ότι το 7τονο ήταν το πρώτο LS.1 και το 20τονο το δεύτερο.

* **L.S.2**, αδιευκρίνιστο μέγεθος, κυβερνήτης: **A. Λόντος** και **Mc Leod**. Το αρχικό LS.2 καταστράφηκε πολύ νωρίς και αμέσως αντικαταστάθηκε από νέο με τον ίδιο αριθμό, το οποίο επιχείρησε επιτυχώς έως το τέλος του πολέμου. Το συγκεκριμένο (ν.2 στον Στολίσκο) η βιβλιογραφία το «χρεώνει» από την αρχή στον Λόντο που ήταν

ο πρώτος κυβερνήτης του, καθώς και στον **2ο Αγγλο-Ελληνικό Στολίσκο** όταν αυτός δημιουργήθηκε. Υπάρχει φωτογραφία του LS.2 στον Benyon-Tinker,⁴ ο οποίος αναφέρει επίσης ότι **δεν** είχε καθόλου καμπίνα.⁵ Στον Σίμψας,⁶ περιγράφεται η σημαντική συνεισφορά του LS.2 στις επιχειρήσεις εκκένωσης της Κω (3-12.10.1943), με κυβερνήτη τον Μακ Λέοντ και διοικητή της ομάδας SBS την οποία μετέφερε τον Walter Milner-Bary. Το ίδιο καϊκι, επιστρέφοντας από αποστολή στη Σέριφο, πλέον της ομάδας καταδρομών, παρέλαβε και 6 αεροπόρους της RAF που είχαν πέσει στην περιοχή.

* **L.S.3**, αδιευκρίνιστο μέγεθος, κυβερνήτης: **Charles Bradbeer**,⁷ **R. Ballantine** και **Hallybone**. Επιχείρησε επιτυχώς έως το τέλος του πολέμου. Υπάρχει φωτογραφία του LS.3 στον Benyon-Tinker⁸ και στον Seligman⁹ μαζί με την ιστορία του. Ήταν μαζί με το LS.4, όταν αυτό καταστράφηκε. Στον Σίμψας,¹⁰ το LS.3, μαζί με τα LS.7, LS.8, LS.9, συμμετείχε στην εκκένωση της Λέρου (16.11.1943).

4 Benyon-Tinker, σελ. 32.

5 Benyon-Tinker, σελ. 24.

6 Σίμψας, σελ. 151.

7 Benyon-Tinker, σελ. 28.

8 Benyon-Tinker, σελ. 32.

9 Seligman, κεφ. 3.

10 Σίμψας, σελ.154.

1 Σίμψας, Β' Μέρος, σελ. 292.

2 Κουμνιανός, σελ. 53.

3 Βλ. παραπάνω, παράγραφο 4.2.

* **L.S.4**, 10 τόνων, πρώην *Ναταλία*, με νηολόγιο Καλύμνου ν.43, κυβερνήτης: “**Nudge**” **Phillips**¹¹ και **J.W. Turnbull**. Εντάχθηκε σε υπηρεσία στις 12.4.1943. Χάθηκε αύτανδρο (7 άνδρες συνολικά) ανοικτά της Κύπρου, προερχόμενο από τη Χάιφα εν πλω για το Αιγαίο, πιθανόν από ενέργεια εχθρικού υποβρυχίου, στις 8.8.1943. Ήταν μαζί με το LS.3. Αντικαταστάθηκε από άλλο καΐκι με τον ίδιο αριθμό, το οποίο καταστράφηκε από φωτιά ανοικτά της Νισύρου. Ο Σίμψας,¹² αναφερόμενος στην απώλεια του LS.4 / *Ναταλία* 40 ν.μ. ανοικτά της Χάιφας, μειώνει το πλήρωμα που χάθηκε κατά έναν άνδρα (6 αντί 7, αλλά και πάλι δεν αναφέρει ονόματα). Στον *Guard*¹³ αναφέρεται ότι «το δεύτερο» LS.4 αιχμαλωτίστηκε στη Χάλκη και υπήρξε και «τρίτο», με αρίθμηση **AHS.4**, το οποίο καταστράφηκε από φωτιά στην Αμοργό τον Δεκέμβριο του 1944!¹⁴

* **L.S.5**, 20 τόνων, κυβερνήτης: **J. Charrington** και **Duncan Gorton**. Βυθίστηκε ανοικτά της Κύπρου, λόγω κακοκαιρίας, στη διάρκεια ρυμούλκησης. Αντικαταστάθηκε από άλλο καΐκι με τον ίδιο αριθμό, το οποίο επιβίωσε των επιχειρήσεων έως το τέλος του πολέμου. Στον *Seligman*,¹⁵ περιγράφεται η ιστορία του LS.5 πρώην *Ταξίαρχης*.

* **L.S.6**, 18 τόνων, κυβερνήτης: **R.A. Fletcher**. Επιχείρησε επιτυχώς έως το τέλος του πολέμου.

* **L.S.7**, αδιευκρίνιστο μέγεθος, κυβερνήτης: **A. Λόντος** και αργότερα ο **Stipetic**. Καταστράφηκε από έκρηξη στη Βυρηττό. Αντικαταστάθηκε από άλλο καΐκι με αριθμό **LS.7** ή **AHS.27**, το οποίο ήταν πλοίο ανεφοδιασμού και επιβίωσε των επιχειρήσεων έως το τέλος του πολέμου. Στον Σίμψα,¹⁶ το LS.7, μαζί με τα LS.3, LS.8, LS.9, συμμετείχε στην εκκένωση της Λέρου (16.11.1943). Υπάρχει φωτογραφία του δεύτερου, δικάταρτου LS.7 στον *Benyon-Tinker*, όπου σημειώνεται ότι «το LS.7 ήταν μεγαλύτερο κατά 5 τόνους του LS.8».¹⁷

* **L.S.8**, αδιευκρίνιστο μέγεθος, κυβερνήτης: **Brian Coleman**. Καταστράφηκε αφού προηγουμένως εξόκειλε λόγω κακοκαιρίας στην Κύπρο. Σε διαθέσιμη φωτογραφία

φαίνεται να είναι δικάταρτο¹⁸ και στην ίδια πηγή¹⁹ αναφέρεται ως «18 τόνων και με δύο καμπίνες». Για κάποιο διάστημα, κυβερνήτης του υπήρξε και ο **Seligman**. Στον Σίμψα,²⁰ το LS.8, μαζί με τα LS.3, LS.7, LS.9, συμμετείχε στην εκκένωση της Λέρου (16.11.1943).

* **L.S.9**, αδιευκρίνιστο μέγεθος, κυβερνήτης: **Ramsey**. Πλοίο Διοίκησης (HQ Ship) του LSF. Επιχείρησε επιτυχώς έως το τέλος του πολέμου. Αλλού αναφέρεται ως **AHS.9**, *Άγιος Ιωάννης* (*Agios Ioannis*), πλωτή βάση (base ship), και αλλού αναφέρεται ως **LS.9**, *Ταξίαρχης* (*Taxiarchis*),²¹ το οποίο χωρούσε να φιλοξενήσει για ύπνο έως είκοσι άνδρες. Ο *Seligman*²² το αναφέρει χωρίς όνομα και ως HQ & Supply ship. Στον Σίμψα,²³ το LS.9, μαζί με τα LS.3, LS.7, LS.8, συμμετείχε στην εκκένωση της Λέρου (16.11.1943), όπου υπέστη ζημιές, σχεδόν βυθίστηκε στο Bodrum, αλλά στη συνέχεια επισκευάστηκε. Υπάρχει φωτογραφία του δικάταρτου LS.9 στον *Benyon-Tinker*.

* **L.S.10**, 8 ή 15 τόνων, κυβερνήτης: **C.H. Thwaites** και **Frank Banner**. Επιχείρησε επιτυχώς έως το τέλος του πολέμου.

* **L.S.11**, αδιευκρίνιστο μέγεθος, κυβερνήτης: **S. Barclay**. Χάθηκε ανοικτά της Σάμου. Η ιστορία του LS.11 αναφέρεται στον *Seligman*²⁴ μαζί με εκείνη του LS.1.

* **L.S.12**, 20 τόνων, κυβερνήτης: **Geoffrey S. Kirk**. Επιχείρησε επιτυχώς έως το τέλος του πολέμου. Δεν το αναφέρει η λίστα του *Guard*.²⁵

5.2 2ος Στολίσκος Ημιολιών (ΑΕΣΗ): αγγλο-ελληνικός, ελληνικά πληρώματα, με Άγγλο ασυρματιστή

Στον Παΐζη-Παραδέλλη²⁶ αναφέρεται συνοπτικά: «Ημιολίες του 2ου ΑΕΣΗ (2ος Στολίσκος Ημιολιών) ήταν 6 Ημιολία 7-15 τόνων & 2 Ημιολία 30-50 τόνων», και στο λήμμα «Ημιολίες» παρατίθενται τα ονόματα κλπ. Παρακάτω αναφέρονται 7 + 2.²⁷ Στον *Guard*,²⁸ στον 2ο LSF αναφέρονται μόνον τα **LS.22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29**, χωρίς άλλες λεπτομέρειες. Ο Ξηράκης, αιτιολογώντας τον

11 Benyon-Tinker, σελ. 28.

12 Σίμψας, Β' Μέρος, σελ. 292.

13 Guard, σελ. 232.

14 Υπάρχει πιθανότητα σύγχυσης μεταξύ του LS.4 και του LS.24, καθώς, στον Παΐζη-Παραδέλλη, το LS.24 (με το πολιτικό του όνομα *Τέβερε*) φέρεται να χρησιμοποιήθηκε και στους δυο Στολίσκους και ίσως να μην είναι σύμπτωση το ότι αμφότερα φέρονται να χάθηκαν πλησίον της Χάλκης, αλλά να πρόκειται για το ίδιο σκάφος, που άλλαξε αριθμό και όνομα στην πορεία της υπηρεσίας του.

15 Seligman, κεφ. 15.

16 Σίμψας, σελ. 154.

17 Benyon-Tinker, σελ. 80.

18 Benyon-Tinker, σελ. 32 και 48-49.

19 Benyon-Tinker, σελ. 29.

20 Σίμψας, σελ. 154.

21 Mortimer, SBS.

22 Seligman, σ. 23.

23 Σίμψας, σελ. 154.

24 Seligman, κεφ. 17.

25 Guard, σελ. 232.

26 Παΐζης-Παραδέλλης, σελ. 181, «Πίνακας 13 – Σύνθεσις Στολίου 1944 / 12-10-44».

27 Πιθανόν το LS.22, λόγω της εμπλοκής του Λόντου και με τους δύο Στολίσκους, να έχει διπλοεγγραφεί και στις δύο λίστες, του 1ου και του 2ου Στολίσκου.

28 Guard, σελ. 232.

τίτλο του βιβλίου του (*Ιστορία των 7 ελληνικών καϊκιών*), γράφει:²⁹ «Οι ημιολίες [μας] ήταν εννιά, όμως μία που χάθηκε και μία που –σε κρίσιμες ώρες– χάλασε, όπως θα δούμε, έμειναν επτά».

Παρακάτω παρατίθενται **όλες** οι διαθέσιμες αναφορές στα καϊκια του «ελληνικού» Στολίσκου:

* **L.S.21**, 20 τόνων, πρώην **Τάκης**, νηολόγιο Πειραιώς (σε άλλη πηγή αναφέρεται ως **Αναστάσιος**), κυβερνήτης: Β. Αναστασίου (σκοτώθηκε σε αποστολή με άλλο καϊκι). Εντάχθηκε στον Στόλο το 1943. Διαγράφηκε το 1945. Ως «**HSA-1**, πρώην **Αναστάσιος**», αναφέρεται ότι βυθίστηκε έπειτα από προσβολή από αεροσκάφη της Luftwaffe στο Αιγαίο.³⁰ Στον Λόντο δεν αναφέρονται άλλες λεπτομέρειες.

* **L.S.22**, 15 τόνων, πρώην **Στούξι**, νηολόγιο Σύμης, κυβερνήτης: **Λουκάς Δελμούζος** και **Ευτύχιος Ξηράκης**, και περιστασιακά **Μπάκας** και **Αναστασίου**. Εντάχθηκε στον Στόλο το 1943. Διαγράφηκε το 1945.³¹ Στον Λόντο, η LS.22 με κυβερνήτη τον ίδιο, ήταν στις τρεις πρώτες ημιολίες (LS.22, 23, 26) που ξεκίνησαν τις επιχειρήσεις στο Αιγαίο στις 12.1.1944 και παρέμεινε έως τις 8.3.1944. Στις 20.2.1944 ο Λόντος αντικαταστάθηκε από τον Πλωτάρχη Μπάκα. Κατά την επιστροφή του στην Αλεξάνδρεια, το LS.22 δέχθηκε αεροπορική επίθεση και σκοτώθηκε ο (τότε) κυβερνήτης του Σημαιοφόρος Β. Αναστασίου, ενώ τραυματίστηκαν ο Πλωτάρχης Μπάκας και τρία μέλη του πληρώματος. Στον Ξηράκη³² περιγράφεται αναλυτικά το περιστατικό. Στον Πασπάτη,³³ το LS.22 φέρει το προσωνόμιο «το φέρετρο που επιπλέει», λόγω του θανάτου του πρώτου κυβερνήτη του που περιγράφηκε παραπάνω.

* **L.S.23**, 17 τόνων, πρώην **Ροζέττα**, νηολόγιο Σύμης, κυβερνήτης: **Τιμολέων Λούης** και **Γ. Μπάκας**. Εντάχθηκε στον Στόλο το 1943. Διαγράφηκε το 1945. Στον Λόντο, η LS.23, με κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Γ. Μπάκα, ήταν στις τρεις πρώτες ημιολίες που ξεκίνησαν τις επιχειρήσεις στο Αιγαίο στις 12.1.1944. Λόγω βλάβης, επέστρεψε σύντομα στην Αλεξάνδρεια και επισκευάστηκε, αλλά ξαναβγήκε στο Αιγαίο με μεγάλη καθυστέρηση, μόλις στις 13.9.1944 (!), με κυβερνήτη τον Ανθυπολοχαγό Τ. Λούη. Στις 14.10.1944 (λίγο πριν το τέλος του πολέμου!), σε συμπλοκή τού LS.23 με Γερμανούς στον Σαν Τζώρτζη (Σαρωνικός), σκοτώθηκε ο ναύτης του

* **L.S.24**, τρεχαντήρι 16 τόνων, μήκους περίπου 9,5 μέτρων,³⁴ πρώην **Τέβερε**, νηολόγιο Καλύμνου, κυβερνήτης: **Ρήγας Ρηγόπουλος** και Ανθυπολοχαγός **Τ. Λούης** και Lieutenant **Nicols**. Εντάχθηκε στον Στόλο το 1943. Διαγράφηκε το 1944. Βυθίστηκε στις 13.3.1944 έπειτα από συμπλοκή με Γερμανούς στο λιμάνι της Χάλκης, με απώλεια 4 μελών του πληρώματός του. Σε άλλες πηγές, ως **AHS.24 Tevere** με κυβερνήτη τον Ρήγα Ρηγόπουλο, αναφέρεται ότι χτυπήθηκε από εχθρικά πυρά και βυθίστηκε ανοικτά της νήσου Αλιμνιά, πλησίον της Ρόδου.³⁵ Στον Λόντο, η LS.24 με κυβερνήτη τον Ανθυπολοχαγό Ρ. Ρηγόπουλο, αναχώρησε (πλήρως μετασκευασμένη με τη νέα μηχανή) για επιχειρήσεις στο Αιγαίο στις 17.3.1944. Στις 9.4.1944, ο Ρηγόπουλος, λόγω ασθένειας, αντικαταστάθηκε από τον Ανθυπολοχαγό Τ. Λούη, με προσωρινό κυβερνήτη τον Lt. Nicols. Πριν προλάβει να αναλάβει κυβερνήτης ο Λούης, η LS.24 ενεπλάκη πλησίον της Χάλκης με γερμανικό σκάφος και σκοτώθηκαν οι Θεμ. Γεράκιος (ναύτης μηχανικός), Ν. Βελισσαρίου (αρμενιστής), Δ. Τριανταφύλλου (ναύτης αρμενιστής) και αιχμαλωτίστηκαν οι Μ. Λισγάρης (ναύκληρος δίοπος), ο Nicols και οι υπόλοιποι Άγγλοι επιβαίνοντες. Στον Ξηράκη³⁶ περιγράφεται αναλυτικά το περιστατικό, καθώς και στον Mortimer.³⁷

* **L.S.25**, 15 τόνων, πρώην **Αιμιλία**, νηολόγιο Σύμης, κυβερνήτης: **Μ. Χορς** (σκοτώθηκε) και **Πάρις Καραπαναγιώτης**. Διαγράφηκε το 1945. Στον Λόντο, η LS.25, με κυβερνήτη τον Υπολοχαγό Μ. Χορς, μαζί με την LS.24, ξεκίνησε τις επιχειρήσεις στο Αιγαίο στις 17.3.1944 και παρέμεινε έως τις 6.7.1944. Στις 28.5.1944, κυβερνήτης ανέλαβε ο Ανθυπολοχαγός Π. Καραπαναγιώτης.

* **L.S.26**, 7 τόνων, πρώην **Τζίμης**, νηολόγιο Καλύμνου, κυβερνήτης: Αρχικελευστής **Ν. Χαραλαμπόπουλος** (ο «καπετάν-Νικόλας» κατά τον Ξηράκη, παρασημοφορήθηκε για την ηρωική έφοδο και κατάληψη ενός γερμανικού καταδρομικού, μαζί με το πλήρωμά του). Εντάχθηκε στον Στόλο το 1943. Διαγράφηκε το 1944. Στον Ogden³⁸ αναφέρεται ότι ήταν «ένα μικρό σκάφος μπλε χρώματος που είχε εξαιρετική δράση στις επιχειρήσεις του Αιγαίου». Στον Λόντο, η LS.26, με κυβερνήτη τον Επίκουρο Αρχικελευστή **Ν. Χαραλαμπόπουλο**, ήταν στις τρεις πρώτες ημιολίες (LS.22, 23, 26) που ξεκίνησαν τις επιχειρήσεις στο Αιγαίο στις 12.1.1944 και παρέμεινε έως τις 6.5.1944. Στον Ξηράκη³⁹ περιγράφεται αναλυτικά η δράση του.

* **L.S.27**, 30 τόνων, πρώην **Μεράνο**, κυβερνήτης: **Γ.**

29 Ξηράκης, σελ. 31.

30 Ξηράκης, σελ. 18.

31 Το ΑΕΗ 2 ή AHS-2 ήταν το πλοίο με κυβερνήτη τον Λόντο (!) ο οποίος είχε αναλάβει τη Διοίκηση του 2ου Στολίσκου από τον Μάιο του 1944. Εκτιμάται –βλ. σχετική σημείωση παραπάνω– ότι το συγκεκριμένο είναι αυτό που ΔΕΝ προσμετρούν οι περισσότεροι στη δύναμη του 2ου ΑΕΣΗ.

32 Ξηράκης, σελ. 49.

33 Πασπάτης, σελ. 217.

34 Ρηγόπουλος.

35 Ξηράκης, σελ. 23. Lodwick, σελ. 102-103. Sutherland, *He Who Dares*, σελ. 150-152.

36 Ξηράκης, σελ. 50.

37 Mortimer, SBS, σελ. 148-150.

38 Ogden, σελ. 42.

39 Ξηράκης, σελ. 42.

Πασπάτης. Εντάχθηκε στον Στόλο το 1943. Διαγράφηκε το 1944. Ο Πασπάτης αναφέρει ότι το καΐκι του ήταν μήκους 9 μ. με βύθισμα 1 μ. (δεν αναφέρει τονόζ, αλλά από τα αναφερόμενα για τον πλήρη οπλισμό του συμπεραίνουμε ότι επρόκειτο για «μεγάλο» καΐκι), είχε καμπίνα κυβερνήτη και πληρώματος, και ήταν κατασκευασμένο στη νότιο Ιταλία, συγκεκριμένα στο Μεράνο (απ' όπου πήρε και το όνομά του, το οποίο ο Πασπάτης αναφέρει επανειλημμένα στο βιβλίο του). Στις φωτογραφίες του στο βιβλίο του Πασπάτη φαίνεται ως μονοκάταρτο. Στον Λόντο, η LS.27, με κυβερνήτη τον Γ. Πασπάτη, ξεκίνησε τις επιχειρήσεις στο Αιγαίο στις 12.5.1944, μαζί με την LS.28. Ως εκπαιδευόμενος επέβαινε και ο Π. Καραπαναγιώτης, που μετά ανέλαβε την LS.25 (ΑΕΗ.25), στις 28.5.1944. Η LS.27 παρέμεινε στο Αιγαίο έως τις 6.8.1944 και συμμετείχε σε επιχειρήσεις στις Σποράδες και στο Πήλιο.

* **L.S.28 / H.28**, 30 τόνων, κυβερνήτης: **Αλέξης Λαδάς.** Εντάχθηκε στον Στόλο το 1943. Διαγράφηκε το 1944. Στον Λόντο, η LS.28, με κυβερνήτη τον Αρχισμηνία Α. Λαδά, ξεκίνησε τις επιχειρήσεις στο Αιγαίο στις 12.5.1944, μαζί με την LS.27. Στις 18.6.1944, ο Λόντος μετέβη με την LS.28 (ΑΕΗ.28) στην Πελοπόννησο για τις εκεί επιχειρήσεις. Στην LS.28 επέβαινε και ο Ανθυπολοχαγός Λ. Δελμούζος ως εκπαιδευόμενος. Παρέμεινε στο Αιγαίο έως τις 9.8.1944 και επιχείρησε σε Κυκλάδες και Πελοπόννησο. Αναφέρεται και στον Πασπάτη.⁴⁰

* **L.S.29**, 50 τόνων (30 τόνων κατά άλλες πηγές), κυβερνήτης: **Γιώργος Παππάς.** Εντάχθηκε στον Στόλο το 1943. Διαγράφηκε το 1944. Το LS.29 δεν αναφέρεται στη λίστα του Παΐζη-Παραδέλλη.

Στον Λόντο,⁴¹ η σύνθεση του 2ου Στολίσκου κατά την τελική φάση των επιχειρήσεων στο Αιγαίο, όταν αυτός συγκεντρώθηκε στις 26.8.1944 στον Κόλπο της Κω, απ' όπου θα ξεκινούσαν οι επιχειρήσεις για την Αττική ένεκα της Απελευθέρωσης, ήταν η εξής (αναφέρει τις ημιολίες με πρόθεμα ΑΕΗ) – την ίδια σύνθεση δίνει και ο Ξηράκης:⁴²

* ΑΕΗ.22, κυβερνήτης Ανθυπολοχαγός Λ. Δελμούζος, υπάρχος Ε. Ξηράκης.

* ΑΕΗ.23, κυβερνήτης Ανθυπολοχαγός Τ. Λούης, υπάρχος Κελευστής Κ. Βογιατζής.

* ΑΕΗ.25, κυβερνήτης Ανθυπολοχαγός Π. Καραπαναγιώτης, υπάρχος Κελευστής Α. Ευλογιάς.

* ΑΕΗ.26, κυβερνήτης Αρχικελευστής Χαραλαμπίδης.

* ΑΕΗ.27, κυβερνήτης Γ. Πασπάτης, υπάρχος Κελευστής Πάρης Γιαννηκώστας.

* ΑΕΗ.28, κυβερνήτης Α. Λαδάς, υπάρχος Υποκελευ-

στής Η. Περαντινός.

* ΑΕΗ.29, σε αντικατάσταση της LS.24, κυβερνήτης Γ. Παππάς, υπάρχος Υποκελευστής Ν. Βαλαντάσης.

Επίσης συμμετείχαν και 4 Π/Κ (προερχόμενα από Πορτ Σάιντ):

* Π/Κ 101, κυβερνήτης Κελευστής Γλύστης.

* Π/Κ 102, κυβερνήτης Κελευστής Δ. Δούκας.

* Π/Κ 103, κυβερνήτης Κελευστής Βενετσιάνος.

* Π/Κ 104, κυβερνήτης Κελευστής Γιαννόπαπας.

Τελικώς οι ΑΕΗ.22 και ΑΕΗ.26 αποσπάστηκαν στον COMARO I και δεν συμμετείχαν στην Επιχείρηση Μαννα. Επέστρεψαν δε στις 25.11.1944.

5.3 3ος Στολίσκος: ημιολίες υποστήριξης

Αγγλο-ελληνικός, μεικτά πληρώματα, επί το πλείστον ελληνικά (τα πριν την επίταξη πληρώματα των σκαφών)

* **AHS.31, Tewfik**, 120 τόνων, πλωτή βάση των SBS. Πιθανόν το πιο πολυφωτογραφημένο από τα δικάταρτα καΐκια του LSF και αυτό που –αν και δικάταρτο– οι περισσότεροι εσφαλμένα αναφέρουν ως καταδρομικό καΐκι / ημιολία, ενώ ήταν πλοίο υποστήριξης. Αυτό και το LS.9 ήταν, σύμφωνα με τον Seligman, τα δύο πρώτα καΐκια υποστήριξης του LSF. Στον Benyon-Tinker, αναφέρεται ότι ολόκληρο το πλήρωμά του ήταν Έλληνες ναυτικοί.

* **AHS.32, Άγιος Γεώργιος (Agios Georgios)**, 120 τόνων, πλοίο Διοικητικής Μέριμνας (ΔΜ) / Ανεφοδιασμού (Supply) των βρετανικών Coastal Forces. Στον Guard,⁴³ αναφέρεται με το όνομα **Regae**. Στον Mortimer,⁴⁴ υπάρχει φωτογραφία ενός μονοκάταρτου καΐκιου –σίγουρα όχι των 120 τόνων– με το όνομα **Άγιος Γεώργιος** και γερμανικό νηολόγιο **PI.1866**, ως λάφυρου, με άνδρες των SBS, στον Κόλπο της Σαλαμίνας, τον Οκτώβριο του 1944.

* **LS.33 / AHS.33, Θάλεια (Thalia)**, 130 τόνων, μπάρκο, πλωτή βάση του ελληνικού Ιερού Λόχου (στην ξένη βιβλιογραφία: GSS – Greek Sacred Squadron), κυβερνήτης: Αρμενιστής Καϊλής. Τον Απρίλιο του 1944 ανέλαβε κυβερνήτης ο Ε. Ξηράκης,⁴⁵ έπειτα από διαταγή του Λόντου και συνάντηση με τον Χ. Τσιγάντε στην Αμμόχωστο, λόγω πληροφοριών ότι το πλήρωμά του είχε στασιασει σε βάρος του προηγούμενου κυβερνήτη του. Τελικά δεν αποδείχθηκε κάτι τέτοιο.⁴⁶

* **AHS.34, Σεβαστή (Sevasti)**, 150 τόνων, πλωτή βάση του ελληνικού Ιερού Λόχου. Πιθανόν ήταν νηολογημένο στον Πειραιά. Στον Πασπάτη,⁴⁷ αναφέρεται ως 120 τόνων.

43 Guard, σελ. 233.

44 Mortimer, SBS, σελ. 186.

45 Ξηράκης, σελ. 56 και Λόντος, σελ. 221.

46 Ξηράκης, σελ.55-67, για την πλήρη ιστορία.

47 Πασπάτης, σελ.171.

40 Πασπάτης, σελ. 217.

41 Λόντος, σελ. 223.

42 Ξηράκης, σελ. 75.

* **AHS.35**, πλοίο με πολύ μικρή χρήση, το οποίο στη συνέχεια εγκαταλείφθηκε λόγω ακαταλληλότητας. Στον Guard⁴⁸ σημειώνεται ότι «το πλήρωμά του ήταν πολύ προβληματικό».

* **AHS.36**, *Αγία Τριάς (Aghia Trias)*, πλωτό συνεργείο βάσης (Base Workshop Ship). Φωτογραφίες του στον Mortimer.⁴⁹

* **AHS.37**, *Άγιος Ισίδωρος (Agios Isidoros)*, 40 τόνων. Πλοίο ΔΜ/Ανεφοδιασμού (supply). Λάφυρο, πρώην γερμανικό **G2**.

* **AHS.38**, *Ευαγγελίστρια (Evangelistria)*, 100 ή 120 τόνων. Πλοίο Ανεφοδιασμού (προμήθειες, καύσιμα, νερό). Λάφυρο, πρώην γερμανικό **G11**. Το κυριεύσε ο Χορς με το LS.25 στις επιχειρήσεις του από 17.3 έως 28.5.1944. Έκτοτε χρησιμοποιήθηκε μόνιμα αγκυροβολημένο σε προκεχωρημένη βάση.

* **AHS.39**, *Χρήστος (Christos)*, 200 τόνων. Αδιευκρίνιστος ρόλος. Πιθανότερο, πλωτή βάση ή πετρελαιοφόρο, σε μόνιμο αγκυροβόλιο.

* **AHS.40**, *Δημήτριος (Dimitrios)*, 80 τόνων. Πλοίο ΔΜ/Ανεφοδιασμού

* **AHS.41**, *Attila*, μικρό (8-12 τόνων) πλοίο ΔΜ/Ανεφοδιασμού. Στον Guard,⁵⁰ τα LS.41, -42, -45 αναφέρονται ως τα πρώτα πλοία υποστήριξης του LSF/AHS, τα οποία διέφυγαν από τη Λέρο μαζί με τους Βρετανούς, τον Νοέμβριο του 1943, με τα πληρώματα/ιδιοκτήτες τους, οι οποίοι κατετάγησαν εθελοντικά στον Στολίσκο.

* **AHS.42**, *Ancula*, μικρό (8-12 τόνων) πλοίο ΔΜ/Ανεφοδιασμού.

* **AHS.43**, *Ταξιάρχης (Taxiarchis)*, 15 τόνων (!). Πλοίο ΔΜ/Ανεφοδιασμού των SBS. Πρώην καΐκι σε γερμανική υπηρεσία. Πολλές πληροφορίες και φωτογραφίες στο βιβλίο για τα SBS του Mortimer, όπου εικονίζεται όμως ένα σκάφος δικάταρτο, πολύ μεγαλύτερο των 15 τόνων. Στη δράση και τελικά καταστροφή του LS.43 αναφέρεται ο Seligman.⁵¹

* **AHS.44**, *Άγιος Κωνσταντίνος (Agios Constantinos)*, 10 τόνων. Πλοίο ΔΜ/Ανεφοδιασμού.

* **AHS.45**, *Αίτνα (Etna)*, μικρό (8-12 τόνων) πλοίο ΔΜ/Ανεφοδιασμού.

5.4 3ος Στολίσκος (Β' μέρος): ημιολίες υποστήριξης χωρίς αριθμό

* *Ελλίκη (Elliki)* ή *Ελίκη*, γιοτ (yacht) 100 τόνων. Πλοίο Διοίκησης του Ιερού Λόχου.

* *Regae*, σκούνα (schooner). Πλοίο Διοίκησης των Τα-

χέων Σκαφών (MTB / Motor Torpedo Boats). Πιθανόν ήταν το ίδιο που μετά ονομάστηκε AHS.32.⁵²

* *Μαργαρίτα (Margarita)*. Πλοίο ΔΜ/Ανεφοδιασμού.

* *Νικόλας (Nicolas)*. Πλωτή βάση του Ιερού Λόχου.

* *Κατίνα*, δικάταρτο, 150 τόνων. Φωτογραφία του και αναφορά στο άρθρο για τον κομάντο Φώτη Σπανό.

* *Μαρμάρω*, καΐκι 15 τόνων. Λάφυρο, πρώην γερμανικό. Το κυριεύσε το LS.26 στους Φούρνους, μαζί με το *Ταξιάρχη*.⁵³

* *Ταξιάρχης*, καΐκι 10 τόνων. Λάφυρο, πρώην γερμανικό. Το κυριεύσε το LS.26 στους Φούρνους, μαζί με το *Μαρμάρω*.⁵⁴

5.5 Λοιπά πλοία που συμμετείχαν στους Στολίσκους Ημιολιών και στις επιχειρήσεις στο Αιγαίο, και αναφέρονται στη βιβλιογραφία

* **MFV 117**. Πλοίο Διοίκησης του LSF 1. Βυθίστηκε από νάρκη στα Στενά της Κω.⁵⁵ Τα αρχικά **MFV** σημαίνουν **Motor Fishing Vessel**. Σύμφωνα με πληροφορίες από το Διαδίκτυο, ήταν της Κλάσης MFV1 (μεταλλικά σκάφη, εκτοπίσματος 50 τόνων και μήκους 11 μέτρων, με πλήρωμα 6 ανδρών) και το συγκεκριμένο βυθίστηκε στις 14.10.1944.

* **MFV 505, 516**. Μεταλλικά, πρώην ψαράδικα, 50 τόνων, παρόμοια με το προηγούμενο.

* **HMS Hedgehog**, τύπου Steam Trawler. Ήταν το αρχικό πλοίο Διοίκησης (HQ Ship) του LSF. Βυθίστηκε στη διάρκεια των επιχειρήσεων στη νήσο Λεβίθα. Κυβερνήτης **Brian Coleman**. Σε ιστοσελίδα σχετική με την ιστορία της Κρήτης,⁵⁶ φέρεται να συμμετείχε στην εκκένωση της Κρήτης, μεταφέροντας Βρετανούς στρατιώτες στη Β. Αφρική και Μ. Ανατολή, πριν την εμπλοκή του με τον LSF (1941-'42).

* **MV La Palma**. Πλέον των σκαφών του LSF, το LRDG, με ενέργειες του διοικητή του, David Lloyd Owen, προμηθεύτηκε το **MV La Palma**, ένα πρώην βρετανικό ψαράδικο με 9μελές πλήρωμα, το οποίο εξοπλίστηκε και χρησιμοποιήθηκε για μεταφορές ομάδων του LRDG στο Αιγαίο και την Αδριατική. Υπάρχουν φωτογραφίες του στο λιμάνι του Bari,⁵⁷ στο οποίο διακρίνονται πολυβόλα Oerlikon 20mm καθώς και ένα ολόκληρο Jeep αποθηκευμένο στο κατάστρωμά του. Κάποιες πηγές, μεταξύ των οποίων και το IWM (Imperial War Museum), αναφέ-

48 Guard, σελ. 233.

49 Mortimer, SBS, σελ. 137, 141.

50 Guard, σελ. 233.

51 Seligman, κεφ. 25-26.

52 Guard, σελ. 233.

53 Ξηράκης, σελ. 47.

54 Ξηράκης, σελ. 47.

55 Benyon-Tinker, σελ. 216.

56 <https://neoskosmos.com/en/126727/between-the-mountain-and-the-sea>

57 Mortimer, LRDG, σελ. 196.

ρουν ότι αγοράστηκαν δύο τέτοια σκάφη από το LRDG.

* **ML.308, 349, 350, 351, 354, 356, 357, 862.** Fairmile B Motor Launch, ακταιωροί, εκτοπίσματος 85 τόνων και μήκους 34 μέτρων, με πλήρωμα 16 άνδρες.

* **HDML – 1381, 1028, 1046, 1283, 1083.** HDML (Harbour Defence Motor Launch), ακταιωροί, εκτοπίσματος 50 τόνων και μήκους 22 μέτρων, με πλήρωμα 12 άνδρες.

* **Π/Κ 101, 102, 103, 104.** Το πιθανότερο Canadian Fairmile B Motor Launch / ML, ακταιωροί, εκτοπίσματος 79 τόνων και μήκους 34 μέτρων, με πλήρωμα 16 άνδρες.

5.6 Πρόσθετες πληροφορίες για τους Στολίσκους Ημιολιών

Σύμφωνα με τον Guard,⁵⁸ τα AHS 32, 37, 40, 41, 42, 43, 44, 45 εκτελούσαν και δρομολόγια μεταξύ του λιμένα του Bodrum και των προκεχωρημένων βάσεων του LSE, για μεταφορά εφοδίων αλλά και για λογαριασμό του Βρετανού Προξένου της Σμύρνης (Noel Rees), προφανώς στο πλαίσιο του μηχανισμού φυγάδευσης προσωπικού που είχε στήσει ο συγκεκριμένος στα στενά της Χίου.

Στον Seligman,⁵⁹ αναφέρεται ότι, μετά την Απελευθέρωση της Ελλάδας, ο Στολίσκος Ημιολιών «**παρχωρήθηκε**» εν συνόλω στο Ελληνικό Ναυτικό, εκτός από τρία καΐκια, τα οποία συνέχισαν να επιχειρούν στο Αιγαίο, με αποστολή την επιτήρηση της αποχώρησης των Γερμανών από τα νησιά και, κυρίως, την παρακολούθηση τυχόν ενεργειών του ΕΑΜ-ΕΛΑΣ να πάρει την εξουσία τοπικά. Τα καΐκια αυτά ήταν τα LS.43, LS.45, LS.46, τα οποία είχαν αναβαθμιστεί περαιτέρω με νέες μηχανές Caterpillar 120hp και έφεραν έκαστο δύο πολυβόλα Browning. 50cal. Κυβερνήτες τους ήταν οι Bill Turnbull και Jack “Gaffer” Charrington, ενώ ο τρίτος δεν κατονομάζεται. Το LS.43 κυριεύθηκε από τους Γερμανούς και βυθίστηκε στη νήσο Αλιμνιά.

5.7 Παράθεση ονομάτων καϊκιών και λοιπών πλοίων του LSF που αναφέρονται στην βιβλιογραφία

A. Στην ελληνική βιβλιογραφία:

A1. Στην αναφορά Λόντου, αναφέρονται τα καΐκια: LS.22, LS.23, LS.26, LS.24 (έως την απώλειά του), LS.25, LS.33, LS.27, LS.28 και LS.29.

A2. Στον Πασπάτη, τα καΐκια: LS.27 (το δικό του) και τα LS.22, LS.24, LS.28, X...

A3. Στον Ξηράκη, τα καΐκια: LS.26 (*Τζίμης*), LS.22 (*Στούξι*), LS.25 (*Αιμιλία*), LS.24 (*Τέβερε*), LS.33 (*Θάλεια*), LS.27, LS.28, LS.29.

A4. Στον Σίμψα, τα καΐκια: LS.2, LS.3, LS.4, LS.7, LS.8, LS.9, LS.21 έως LS.29, LS.31/32/33/34, HDML (ML) 1028, 1046, ML.349.

B. Στην ξένη βιβλιογραφία:

B1. Στον Benyon-Tinker, τα καΐκια: LS.1, LS.2 (φωτ.), LS.3 (φωτ.), LS.4, LS.7 (φωτ.), LS.8 (φωτ.), LS.9 (φωτ.), AHS.12, *Hedgehog*, HDML.1004, 1381, 1283, ML.862, 308, 350, 356, 354, *Evrotas*, *Elliki*.

B2. Στον Seligman, τα καΐκια: LS.1, LS.3, LS.5, LS.6, LS.8, LS.9, LS.10, LS.11, LS.12, LS.43, LS.45, LS.46, *Tewfik*, HDML 1004, 1381, LCT.3, 114, 139, ML.351, *Armadillo* (MO4), *Elliki*, *Lillias*.

B3. Στον O’Carroll, τα καΐκια: LS.2, LS.7, LS.8.

Λεξιλόγιο – Ορολογία καϊκιών

Από το βιβλίο του Γιαννουλέλλη, και λίγο από τον Ρηγόπουλο, συγκεντρώθηκαν κάποιοι όροι σχετικοί με τα καΐκια και την κατασκευή τους. Ορισμένοι από αυτούς αναφέρθηκαν ήδη, οπότε επεξηγούνται παρακάτω, για να υπάρχει καλύτερη και ορθότερη κατανόηση των διαφόρων τμημάτων των ημιολιών και των καϊκιών γενικότερα.

Αβαράρω: σπρώχνω μέσα από το καράβι κατά το μόλο ή άλλο σκάφος, για να μη χτυπήσουν μεταξύ τους.

Αγαντάρω: τεντώνω, τεζάρω.

Άλμπουρο: ιστός, κατάρτι.

Αντένα: κεραία γενικά, μακρύ ξύλο, η κεραία ιστιοφόρου.

Αμπάρ: αμπάρι, ο κλειστός χώρος στο κύτος του καϊκιού.

Απίκο: κατακόρυφα προς το βυθό. Θέση του καραβιού πάνω από την άγκυρα.

Βέντο: σχοινί ή αλυσίδα που συνδέει το μπαστούνι του καϊκιού με το πλωριό ποδόσταμα.

Βιράρω – βίρα: ανεβάζω κάποιο βάρος με βαρούλκο ή τροχαλία, τραβώντας το σχοινί ή την αλυσίδα. Το αντίθετο είναι «μαϊνάρω».

Γάμπια: τετράγωνο πανί.

Γκάγκα: η απόληξη του πλωριού ποδοστάματος που προεξέχει σαν γαμπσό ράμφος πουλιού.

Καβαλάρης: το πρώτο μαδέρι που ακουμπά πάνω στο τουρέλλο. Το αμέσως πιο πάνω μαδέρι λέγεται «κόντρα-καβαλάρης».

Κάβος: χοντρό σχοινί πλοίου, παλαμάρι.

Καδίνα: κεντρική εγκάρσια καμπύλη δοκός, όπως τα καμάρια, αλλά με πιο μεγάλη διατομή.

Καλαφατίζω: στεγανώνω τους αρμούς του σανιδώματος, με στουπί κατραμωμένο ή άλλο υλικό.

Καραβόσκαρο: καϊκι με μυτερή πλώρη που έχει εμπρός «μπαστούνι» και στρογγυλή πρύμη με το τιμόνι από κάτω της.

Καμάρι: εγκάρσια ξύλινη δοκός σε σχήμα ελαφρά καμπύλο (καμάρας), όπως η καδίνα αλλά μικρότερης διατο-

⁵⁸ Guard, σελ. 233.

⁵⁹ Seligman, κεφ. 25-26, σελ. 225.

μής. Επίσης, υποκοριστικό του «καμάρα»: Θόλος κυλινδρικός, θολωτό σκέπασμα.

Καμπούνι: υπερυψωμένο σκεπαστό τμήμα της πλώρης, πρόστεγο.

Καπελιέρα: παρατηρητήριο.

Καρίνα: τροπίδα του πλοίου. Το κάτω μέρος του σκελετού του καϊκιού που προεξέχει σαν μαχαίρι, από την πλώρη ως την πρύμνη.

Κατάρτι: ιστός πλοίου, άλμπουρο.

Καταφραγή: κάλυψη του κενού ανάμεσα σε δυο μαδέρια, με λεπτές σανίδες, στο εξωτερικό μέρος του πλοίου.

Κόμιζα ή κοστάκι: το σκεπαστό τρίγωνο της πλώρης ή της πρύμνης.

Κοράκι: το ακραίο τμήμα της καρίνας που προεξέχει στην πλώρη του καϊκιού.

Κουβέρτα: κατάστρωμα πλοίου.

Κουβούσι: τετράγωνο άνοιγμα στη μέση περίπου του καταστρώματος, για να κατεβαίνουν στο αμπάρι. Επίσης, μεγάλο δωμάτιο, στενόμακρος χώρος.

Κουπαστή: χοντρή σανίδα –ξύλινο παραπέτο– που επικαλύπτει τα εξωτερικά χείλη του καϊκιού, από την πλώρη ως την πρύμνη.

Κούτσα: σκαρμός από μονοκόμματο ξύλο σε σχήμα στρογγυλεμένης στο κάτω μέρος διχάλας, που τοποθετείται κάθετα προς τον άξονα του πλοίου, στην πλώρη και στην πρύμνη. Οι κούτσες είναι δύο ή τέσσερις ή περισσότερες, ανάλογα με το μέγεθος του καϊκιού.

Κουρζέττο ή κρουζέττο: χοντρό μαδέρι στο χέιλος του καϊκιού, στην ίδια επιφάνεια με το κατάστρωμα. Είναι διάτρητο όπου υπάρχουν σκαρμοί, που περνούν μέσα από το κουρζέττο και φτάνουν ως την κουπαστή.

Λαγουδέρα ή διάκι: η μακριά, ξύλινη χειρολαβή του τιμονιού.

Λατζάδου (πανί): πανί όμοιο με σφήνα.

Λατίνι: τριγωνικό πανί, ραμμένο σε μακρύ κοντάρι που κρεμιέται σταυρωτά στο άλμπουρο και μανουβράρεται εύκολα.

Λεβάρω: σηκώνω, ανεβάζω.

Μαδέρια: σανίδες μακρόστενες που σχηματίζουν την εξωτερική επιφάνεια του σκάφους.

Μαϊνάρω – μάινα: λασκάρω το σχοινί ή την αλυσίδα ή κατεβάζω κάποιο βάρος με βαρούλκο ή τροχαλία. Το αντίθετο είναι «βιράρω».

Μακαράς: τροχαλία.

Μαντάρι: σχοινί για την άρση του κονταριού.

Μάσκες: τα δύο «μάγουλα» του карабиού, δεξιά κι αριστερά, κυρίως στην πλώρη.

Μάτσα: κοντάρι χαμηλά στο άλμπουρο. Περιστρέφεται πάνω του και κρατάει το κάτω μέρος του μεγάλου πανιού.

Μούδες: σχοινάκια στη σειρά, στο κάτω μέρος του πανιού, για το μίκρεμά του. Αντίστοιχο ρήμα «μουδάρω»: χαμηλώνω το πανί και το δένω κατά μήκος της μάτσας, για

να έχει μικρότερη επιφάνεια στην κακοκαιρία.

Μούλος: καϊκι με τύπο ανάμεικτο.

Μπούνια: οι τρύπες στην άκρη του καταστρώματος πάνω από το κουρζέττο, απ' όπου φεύγουν τα νερά.

Μπαγκάτσα: χοντρή σανίδα σαν πάγκος, που συνδέει τις δύο κουπαστές κοντά στην πλώρη και στην πρύμνη.

Μπαλαούρο: αμπάρι που χρησιμεύει για φυλακή.

Μπαλόνια: λαστιχένιες μπάλες ή σκοινένια μπομπάρια που κρέμονται στα πλευρά του καϊκιού για να μη χτυπήσει όταν πλευρίζει.

Μπαμπάς: όρθιο ξύλο, τετραγωνικής διατομής, που προεξέχει λίγο από την κουπαστή, για το δέσιμο σχοινιών. Συνήθως είναι σε ζευγάρια. Λέγονται και «κουτούκια».

Μπαστούνι: κοντάρι που προεξέχει από την πλώρη και κρατάει το «στράλιο» για να σηκώνεται το πανί.

Μπίντα: όρθιο ξύλο, εξαγωνικής διατομής, που προεξέχει από τη μέση της μπαγκάτσας.

Μπουλμές: ξύλινη υπερκατασκευή στο κατάστρωμα.

Μπούμα: είδος τετράγωνα πανιού, σε σχήμα τραπεζίου. Το κύριο πανί του τρεχαντηριού.

Μπούνια: οι τρύπες στην άκρη του καταστρώματος, πάνω από το κουρζέττο, απ' όπου φεύγουν τα νερά.

Μπουρίνα: σχοινί στην παρυφή του πανιού για το τένωμά του, ώστε να παίρνει τον αέρα που χρειάζεται.

Μπούσουλας: η πυξίδα.

Μπρατσόλι: ξύλο διαμορφωμένο σαν γωνιά, που συνδέει την πρύμνη του καϊκιού.

Μπρούβα: η πάνω επιφάνεια της πλώρης.

Ντρίγκα: αλυσίδα που συνδέει τη μύτη του μπαστουινού με το ποδόσταμα της πλώρης.

Ξάρτια: σχοινιά ή συρματόσχοινα, συνήθως με σκαλωσιές, που δένουν το κατάρτι από ψηλά με τις δύο πλευρές της κουπαστής. Χρησιμεύουν για το ανεβοκατέβασμα της κεραίας του πανιού.

Όκιο: η τρύπα στο μπροστινό μέρος του καϊκιού, απ' όπου κρέμεται η άγκυρα.

Οπτήρας: παρατηρητής στην πλώρη

Παλάγκο: σύστημα από τροχαλίες για το ανεβοκατέβασμα βαριών πραγμάτων.

Παλαμάρι: χοντρό σχοινί.

Παντερόσκοινο: σχοινί για το ανεβοκατέβασμα της παντιέρας (σημαίας).

Πέλλα: Μικρό ξύλινο μαδέρι (ύψους περίπου 20 εκ.) επάνω στην κουπαστή μεγάλων και μικρών σκαφών, πάνω στο οποίο καρφώνεται ο μουσαμάς (καραβόπανο) των πλαϊνών.

Πέννα: είδος πανιού – ιστιοφορίας.

Πέραμα: είδος καϊκιού.

Πέτωμα: εξωτερικό σανίδωμα του καϊκιού.

Πίκιο, πίκι: είδος αντένας του πανιού. Κοντάρι αντίστοιχο με τη μάτσα, ψηλότερα στο άλμπουρο, που κρατάει το επάνω μέρος του τετράγωνα πανιού.

Πλαϊνά: πλευρικά караβόπανα (μουσαμάδες) κατά μήκος της κουπαστής, ως προέκταση προς τα πάνω των πλευρών για «να μην παίρνει θάλασσα» το κατάστρωμα. Στερεώνονται στο επάνω μέρος τους σε κοντάρια (οριζόντια ξύλα στρογγυλής διατομής) με περαστό σχοινί και στο κάτω μέρος τους καρφώνονται στο «μπαστιγάγιο» (ή «πέλλα»), μικρό μαδέρι επάνω στην κουπαστή. Τα μεταλλικά στηρίγματα των κονταριών ονομάζονται «ορθοστάτες» ή και «φουρκαδέλες».

Πλουριός ή πλωριός ή πρωραίος: της πλώρης, κάτι που ανήκει ή βρίσκεται στην πλώρη (μπροστά).

Πλώρη: το εμπρός μέρος του καϊκιού.

Ποδόσταμα: καμπύλο γερό χοντρό ξύλο, στο ίδιο επίπεδο με την καρίνα, της οποίας είναι προέκταση προς τα πάνω. Κάθε καϊκι έχει δύο ποδοστάματα, το πλωριό και το πρυμνιό.

Πόστα: σύνθετο τεμάχιο του σκελετού του πλοίου αποτελούμενο από τους σκαρμούς και τη «στρώση».

Πρυμάτσες: χοντρά σχοινιά (κάβοι) που δένουν το καράβι στη στεριά από την πρύμνη.

Πρύμνη ή πρύμη: το πίσω μέρος του καϊκιού.

Πρυμνιός ή πρυμναίος: της πρύμνης, κάτι που ανήκει ή βρίσκεται στην πρύμνη (πίσω).

Ράντα: η κάτω κεραία του πανιού (κέρκος) καθώς και το ίδιο το πανί σε σχήμα τραπέζιου.

Ρεμέγκιο: χώρος όπου κοιμάται το πλήρωμα.

Ρεμετζάρω: αράζω το καράβι σε αγκυροβόλιο (ρεμέτζο).

Σακολέβα: είδος καϊκιού

Σαμαντάνια: μικρά σχοινάκια στη σειρά, για το μίγκρεμα του πανιού, που τοποθετούνται ψηλότερα από τις μούδες.

Σκαρί: σκελετός, σύνθεση δομικών στοιχείων.

Σκαρμός: παῖδι του σκελετού πλοίου. Επίσης, πάσσαλος πάνω στον οποίο ακουμπά το κουπί.

Σκότα: σχοινί που με τη βοήθεια της τροχαλίας ανεβάζει το πανί. Επίσης σχοινί στο κάτω μέρος του πανιού που το κρατά απλωμένο στον άνεμο.

Σκούνα: είδος καϊκιού.

Σπιράγιο: ξύλινο χώρισμα, κάμαρα του καπετάνιου σε μικρό πλοίο.

Στάτζος: πρότονος, σχοινί που σταθεροποιεί το άλμπουρο.

Στελάδο: καϊκι στενό, με βαθιά καρίνα.

Στραγαλιά: χοντρό μαδέρι που συνδέει εσωτερικά τους σκαρμούς. Σε μικρά καϊκια, οι στραγαλιές είναι τρεις από κάθε πλευρά, σύνολο έξι. Επίσης, από το «στραγαλιά», προκύπτει και η «στραγγάλη», ο σφιγκτήρας, αυτό που σφίγγει.

Στράλια: σχοινιά που κρατούν το άλμπουρο (κατάρτι) στερεωμένο στο μπαστούνι ή στην πλώρη του καϊκιού.

Στρωσάδο: καϊκι πλατύ, με μικρό βάθος καρίνας.

Στρώση: καμπύλο ξύλο που συνδέει τους δυο σκαρμούς, ώστε να αποτελούν ένα σύνολο που λέγεται «πόστα».

Σωτρόπι ή σουτρόπι: χοντρό και μακρύ ξύλο, ορθογώνιας διατομής, πάνω από την καρίνα και τις πόστες.

Ταμπούκι: πρόχειρη καμπίνα για να κοιμούνται οι ναύτες.

Τουρέλλο: το πρώτο κάτω μαδέρι, στο εξωτερικό του καϊκιού, που ακουμπά και καρφώνεται πάνω στην καρίνα.

Τρεχαντήρι: είδος μικρού καϊκιού, με ψηλή «σπαθωτή» πλώρη, ψηλή μυτερή πρύμη και χαμηλές πλευρές. Έχει πανί σε σχήμα τραπέζιου και φλόκο. Συνήθως έχει και μηχανή.

Τροπίδα: η καρίνα.

Τσάπα: χοντρή σανίδα κάτω από το κουρζέττο, στην εξωτερική επιφάνεια του καϊκιού. Συνήθως υπάρχουν δύο ή τρεις (1η τσάπα, 2η, 3η κ.ο.κ.) και κάτω από τις τσάπες σανίδες.

Τσερνίκι: είδος καϊκιού με μυτερή πρύμνη.

Τσίπος: το κεντρικό στέλεχος της άγκυρας.

Φαλάγγι: στρογγυλό ξύλο που χρησιμοποιούν οι ναυτικοί για να τραβούν το καϊκι στη στεριά.

Φάλι: μικρή τετράγωνη τρύπα στον άξονα της κουβέρτας του πλοίου, προς το μέρος της πλώρης, για να ανεβοκατεβαίνουν οι ναύτες στο αμπάρι. Το «φάλι» είναι πολύ μικρότερο από το «κουβούσι».

Φάρσι: σανίδα για την εσωτερική επένδυση, ανάμεσα στις στραγαλιές. Το σύνολο της επένδυσης λέγεται «φάρσωμα» και το αντίστοιχο ρήμα «φαρσώνω».

Φερμάρω: τεντώνω και δένω στερεά.

Φλόκος: τρίγωνο πανί, στηριγμένο με κρίκους στο στράλιο της πλώρης.

Φουρκαδέλα: διχάλα στην κουπαστή.