



- **ΚΑΛΟΓΕΡΑΚΗΣ ΗΡΑΚΛΗΣ**

Πριν από 80 χρόνια, το 1944 έγινε εισβολή των συμμαχικών δυνάμεων από την Μεγάλη Βρετανία στις Νορμανδικές ακτές της Γαλλίας για την απελευθέρωσή της και για την εν συνεχεία επίθεση στη Γερμανία. Η επιχείρηση αυτή, που έλαβε την κωδική ονομασία “Επιχείρηση Ηγεμών” (Operation Overlord) σχεδιάστηκε και εκτελέστηκε από τον Ανώτατο Συμμαχικό Διοικητή της Συμμαχικής Εκστρατευτικής Δύναμης (SHAEF) Στρατηγό Ντουάιτ Αϊζενχάουερ. Η καθαρά αμφίβια επιχείρηση, το μέρος δηλαδή που περιλάμβανε το διάπλου της Μάγχης και τη φάση εφόδου των αποβατικών δυνάμεων, έλαβε την κωδική ονομασία “Επιχείρηση Ποσειδών” (Operation Neptune), η οποία συχνά αναφέρεται και ως “D-Day.”

Η διοίκηση της επιχείρησης αυτής για την απόβαση στη Νορμανδία, ανατέθηκε στον Άγγλο ναύαρχο Sir Bertram Ramsay, στον οποίο διατέθηκαν για την πραγματοποίηση της 6.939 σκάφη από οκτώ ναυτικά. Από αυτά, τα 1.213 ήταν μάχιμα πολεμικά πλοία, τα 4.126 αποβατικά, τα 736 βοηθητικά και τα 864 εμπορικά. Για την επιχείρηση σχεδιάστηκαν 57 νηοπομπές, που εκτός των όπλων και εφοδίων, μετέφεραν χιλιάδες άρματα και εκατομμύρια στρατιώτες από 12 χώρες.

Διοικητής των αποβατικών στρατευμάτων που σχημάτισαν 39 μεραρχίες (20 αμερικανικές, 14 βρετανικές, 3 καναδικές, 1 πολωνική και 1 γαλλική), την οποία επάνδρωναν οι “Ελεύθεροι Γάλλοι” του στρατηγού ντε Γκολ, ορίστηκε ο Άγγλος στρατηγός Bernard Montgomery. Η Επιχείρηση “Ποσειδών” (Operation Neptune) ολοκληρώθηκε στις 30 Ιουνίου, όταν οι Ναυτικές Δυνάμεις Επιχειρήσεων διαλύθηκαν και ο έλεγχος των Στρατευμάτων πέρασε από τον Ramsay στον Montgomery.



Όμως, οι νηοπομπές για την υποστήριξη των μαχόμενων στρατευμάτων, συνεχίστηκαν μέχρι και την D+90 ημέρα, τότε που στην ουσία τελείωσε η “[Μάχη της Νορμανδίας](#)“. Μέχρι τότε είχαν μεταφερθεί στις ακτές αποβάσεως και στα δύο τεχνητά λιμάνια που στήθηκαν εκεί, πάνω από δύο εκατομμύρια στρατιώτες, 400.000 οχήματα και τρία εκατομμύρια τόνοι εφοδίων και υλικών.



Ο στρατηγός Αϊζενχάουερ.

Στις 25 Ιουλίου (D+49), ο Αμερικανός στρατηγός Omar Bradley, διέσπασε το δυτικό μέτωπο και μέσα σε λίγες μέρες εξαλείφτηκε κάθε αντίσταση στην πορεία των δυνάμεών του προς τον Σηκουάνα. Στις 25 Αυγούστου (D+80), το Παρίσι ήταν ελεύθερο, ο ντε Γκώλ εισερχόταν θριαμβευτής και όλοι οι Γερμανοί είχαν απομακρυνθεί από τη Βορειοδυτική Γαλλία. Τον Σεπτέμβριο, οι συμμαχικές δυνάμεις μέσω της Γαλλίας, βρίσκονταν μπροστά στα νοτιοδυτικά γερμανικά σύνορα, ενώ οι ρωσικές στα ανατολικά. Η συντριβή της Γερμανίας είχε αρχίσει...



Η ελληνική συμμετοχή στην Απόβαση

Η χώρα μας, παρόλο που βρισκόταν υπό γερμανική κατοχή από τον Απρίλιο του 1941 και είχε τότε μικρό εμπορικό ναυτικό, συμμετείχε στην “Επιχείρηση Ποσειδών” με δύο μονάδες του πολεμικού μας ναυτικού, τις κορβέτες “ΚΡΙΕΖΗΣ” και “ΤΟΜΠΑΖΗΣ” και με επτά πλοία του εμπορικού ναυτικού.



Χάρη στα πλοία αυτά, το όνομα της χώρας μας συμπεριλήφθηκε στο ανακοινωθέν που ακούστηκε στο πρωινό δελτίο ειδήσεων του BBC της 6ης Ιουνίου 1944 σε όλο τον κόσμο, που έλεγε: «*Ναυτικές δυνάμεις των ΗΠΑ, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Γαλλίας, του Καναδά, της Πολωνίας, της Ολλανδίας, της Νορβηγίας και της Ελλάδος ενήργησαν σήμερα απόβαση εις την Ευρώπη*».

Πριν οι Γερμανοί φτάσουν στην Αθήνα, τα πλοία του Στόλου μας διέφυγαν στην Αίγυπτο, απ' όπου μαζί με τους συμμάχους, συνέχισαν τον αγώνα ενάντια στον Άξονα. Επειδή όμως τα πλοία ήταν παλιά, ζητήθηκε το 1943 ο εκσυγχρονισμός του στόλου μας. Για τον λόγο αυτό και του ότι η χώρα μας είχε χάσει κατά την γερμανική εισβολή 20 πλοία, μας δόθηκαν “επί δανεισμώ” από τη Βρετανία εννέα πλοία: Ήταν τα αντιτορπιλικά “Ναυαρίνον” και “Σαλαμής”, τα αντιτορπιλικά συνοδείας τύπου Hunt “Κρήτη”, “Αιγαίο” και “Αστιγξ” και οι κορβέτες τύπου Flower “Αποστόλης”, Σαχτούρης, Τομπάζης και Κριεζής.

Οι δυο κορβέτες άρχισαν την εντατική εκπαίδευση του προσωπικού στα νέα όπλα και συσκευές (σόναρ, ραντάρ, πολύβομβο κα). Αμέσως μετά, τα πλοία έλαβαν μέρος σε ασκήσεις, αλλά και επιχειρήσεις των συμμαχικών δυνάμεων στην Αγγλία και στον Ατλαντικό. Σύντομα, λοιπόν, τα πληρώματα εξοικειώθηκαν στο δύσκολο περιβάλλον της Μάχης. Ήταν πλέον έτοιμα να συμμετάσχουν στην μεγαλύτερη, στα παγκόσμια στρατιωτικά χρονικά, αμφίβια επιχείρηση, την επιχείρηση “Ποσειδών”.



Δράσεις των κορβετών

Τον Απρίλιο του 1944, η κορβέτα “ΚΡΙΕΖΗΣ” διατάχθηκε από τον Ναύαρχο Ramsey να προετοιμαστεί για συμμετοχή στην επιχείρηση κατά την οποία θα ανήκε στη “Δύναμη Γ” (Force C) υπό τον Αρχιπλοίαρχο Commodore C.E. Dougkas Pennant της Eastern Naval Force. Η δύναμη αυτή θα επιτηρούσε την περιοχή του στενού της Μάχης και θα παρείχε συνοδεία στη νηοπομπή που θα μετέφερε την 5η Βρετανική Μεραρχία “NORTHUMBRIAN”, η οποία ήταν ήδη φορτωμένη σε δέκα αμερικανικά αρματαγωγά.

Το βράδυ της 23 Μαΐου, η κορβέτα “Κριεζής”, ενώ περιπολούσε ανατολικά της νήσου Wight, εντόπισε με το ραντάρ ένα άγνωστο στόχο που έπλεε ύποπτα. Η κορβέτα έβαλε φωτιστικά βλήματα, αλλά δεν είχε απάντηση στα ειδικά σήματα αναγνωρίσεως, οπότε άνοιξε πυρ, χωρίς να υπάρξουν θύματα. Ήταν ένα φίλιο πλοίο που δεν συμμορφώθηκε με τις διατάξεις των φώτων αναγνωρίσεως. Ευτυχώς δεν υπέστη σοβαρές ζημιές.

Την 5 Ιουνίου, η κορβέτα “Κριεζής” συνόδευε τη νηοπομπή που μετέφερε την 50η Βρετανική Μεραρχία από το West Solent στη Νορμανδία. Στην ομάδα συνοδείας ήταν μαζί της η κορβέτα “HM CAMPANULA” και ένα πλοίο διασώσεως ναυαγών της Αμερικανικής Ακτοφυλακής. Μετά τον ασφαλή κατάπλου των πλοίων της νηοπομπής στη Νορμανδία, η κορβέτα μαζί με το αντιτορπιλικό “HMS BLANKLEY” συνόδευσαν τα άδεια πλέον αποβατικά πλοία, προς το Spithead της Αγγλίας όπου έφτασαν το πρωί της 7ης Ιουνίου. Τα πλοία κατά τον πλου αυτόν υπέστησαν αεροπορική επίθεση από γερμανικά αεροπλάνα, αλλά δεν υπήρξαν θύματα ή ζημιές.

Από τις 13 Ιουνίου μέχρι τα τέλη Αυγούστου, η κορβέτα “Κριεζής” συνόδευε συνολικά 12 νηοπομπές που πήγαιναν από Αγγλία στη Γαλλία. Στις περισσότερες από αυτές, το πλοίο μας είχε καθήκοντα διοικητού της ομάδας, στα οποία ανταπεξήλθε επιτυχώς. Αργότερα, αρχές Ιουλίου στο στενό της Μάγχης, η νηοπομπή που η κορβέτα μας συνόδευε προς τη Γαλλία, συναντήθηκε με μια άλλη που επέστρεφε. Επειδή επικρατούσε πυκνή ομίχλη, μερικά εμπορικά συγκρούστηκαν μεταξύ τους στο δίαυλο του Πόρτλαντ. Όταν έφτασαν στις νορμανδικές ακτές και ενώ η κορβέτα ήταν αγκυροβολημένη, ένα βρετανικό οπλιταγωγό χίλιες τάρδες μακριά, ενεργοποίησε μια γερμανική νάρκη επιδράσεως και βυθίστηκε.

Στις 26 Αυγούστου, στην προτελευταία συνοδεία νηοπομπής, την “EPM 045”, η ομίχλη ήταν πάλι πυκνή και ένα αμερικανικό οχηματαγωγό LCT, συγκρούστηκε με την κορβέτα μας και υπέστη σημαντικές ζημιές. Η κορβέτα “Κριεζής” αναγκάστηκε να παραδώσει την διοίκηση της συνοδείας σε άλλο πλοίο και να επιστρέψει στην Αγγλία για επισκευή.

Η κορβέτα “Τομπάζης” συνόδευε τον Φεβρουάριο 1944 τα πλοία μιας νηοπομπής από Αγγλία στη Νέα Υόρκη, τον Μάρτιο τα πλοία νηοπομπής από τον Καναδά στο Λίβερπουλ και τον Μάιο τα πλοία νηοπομπής από Methil του Λίβερπουλ στο Bergen της Νορβηγίας. Τον Απρίλιο διατάχθηκε η συμμετοχή

της στη δύναμη “Force G 13” της επιχείρησης “Ποσειδών” σαν πλοίο της Ομάδας Συνοδείας “126”. Η Δύναμη “G 13” περιελάβανε 2 Α/Γ (LST), 27 οχηματαγωγά, οκτώ μεγάλα ΑΒΑΚ και δύο λάντζες. Από 14 μέχρι 18 Ιουνίου 1944, η κορβέτα “Τομπάζης” συνόδευε δύο νηοπομπές που πήγαιναν από Γαλλία σε Αγγλία.

Η συμμετοχή ελληνικού εμπορικού ναυτικού

Στις νηοπομπές της Επιχείρησης “Ποσειδών” συμμετείχαν τα παρακάτω ελληνικά εμπορικά πλοία:

- AMERIKI (με Πλοίαρχο τον Σ. Θεοφιλάτο) που παραχωρήθηκε στην Ελλάδα από το War Shipping Administration και έκανε μεταφορές από Νέα Υόρκη στο Λίβερπουλ. Στην επιχείρηση Ποσειδών έλαβε μέρος στη νηοπομπή EBM4.
 - HELLAS (με Πλοίαρχο τον Γ. Τριλίβα) το οποίο μας παραχωρήθηκε επίσης από το WSA και έκανε μεταφορές από Νέα Υόρκη στο Πλύμουθ. Στην επιχείρηση Ποσειδών έλαβε μέρος σε επτά νηοπομπές.
-
- JULIA ήταν το πρώην Burdale (ναυπήγησης 1914) το οποίο αγοράστηκε το 1935 από την Οικ. Χατζηλία. Στην επιχείρηση Ποσειδών έλαβε μέρος στην νηοπομπή EBC.2Υ και αργότερα στις EBC.28, EBC.64 και EBC.86.

Για την δημιουργία κυματοθραυστών, των “Γκούσπερις”, στις πέντε περιοχές αποβάσεως και στα δύο προκατασκευασμένα λιμάνια “Μάλμπερις” μεταφέρθηκαν και προσάραξαν 54 εμπορικά και πέντε πολεμικά πλοία. Από αυτά τα εμπορικά, τέσσερα ήταν Ελληνικά. Δυο από αυτά απαλλοτριώθηκαν και δύο αγοράστηκαν από το Ministry of War Transport (MOWT) στο Λονδίνο.



Τα πλοία αυτά ήταν:

- Το GEORGIOS P (4.052 τόνων, με Πλοίαρχο τον Γ. Παρίση, που ναυπηγήθηκε το 1903. Το πλοίο αγοράστηκε το 1926 από Δημ. Κουκουμπάνη και μετονομάστηκε σε Georgios P. Το 1944 απαλλοτριώθηκε από το MWT για να βυθιστεί στις 7/6/1944, προκειμένου να σχηματίσει τον κυματοθραύστη 3 στην ακτή αποβάσεως “Gold”.
 - Το AGHIOS SPYRIDON (3.338 τόνων, με Πλοίαρχο τον Γ. Σαμοθράκη. Ναυπηγήθηκε το 1905. Το 1924 αγοράστηκε από την εταιρεία Σ. & Π ΛΑΙΜΟΥ και ονομάστηκε DIMITRIS. Το 1938 αγοράστηκε από τον Γ. Χαλκιά, νηολογήθηκε στη Χίο και μετονομάστηκε σε AGIOS SPYRIDON. Το πλοίο απαλλοτριώθηκε από το MWT για να βυθιστεί στις 7/6/1944 προκειμένου να σχηματίσει τον κυματοθραύστη 3 στην ακτή αποβάσεως “Gold”.
 - Το MARIPOSA, ήταν ένα φορτηγό χωρητικότητας 3.702 τόνων, που ναυπηγήθηκε το 1914 για τον Ι. Βάτη από Σύρο, με το όνομα IOANNIS VATIS. Το 1923 αγοράστηκε από τον Λιβανό και μετονομάστηκε σε Θεοφανώ. Το 1931 αγοράστηκε από τον Jadran Brodarsko και μετονομάστηκε σε Dedinje και το 1935 αγοράστηκε από την ελληνικών συμφερόντων εταιρεία Neill & Pandelis Ltd και μετονομάστηκε σε Greek mariner. Το 1938 μετονομάστηκε σε MARIPOSA και το 1944 αγοράστηκε από το MWT, για να βυθιστεί στις 9/6/1944 προκειμένου να σχηματίσει τον κυματοθραύστη 4 στην ακτή αποβάσεως “Juno”.
 - Το PANOS ήταν ένα φορτηγό χωρητικότητας 4.914 τόνων που ναυπηγήθηκε το 1920. Το 1937, η ελληνικών συμφερόντων εταιρία το μετονόμασε σε PANOS. Το 1944 αγοράστηκε από το MWT για να βυθιστεί στις 9/6/1944 προκειμένου να σχηματίσει τον Gooseberry 4 στην ακτή αποβάσεως “Juno”.
-
- Στα πλαίσια της Επιχείρησης Ηγεμών, τα στρατεύματα και εφόδια που είχαν έλθει από ΗΠΑ και Καναδά και είχαν συγκεντρωθεί σε πολλά λιμάνια της Αγγλίας, έπρεπε να πάνε στις περιοχές συγκεντρώσεως προκειμένου να διεκπεραιωθούν στη Γαλλία με την έναρξη της επιχείρησης Ποσειδών. Οι μεταφορές αυτές μαζί με τις μεταφορές των ενισχύσεων που συνεχίστηκαν μέχρι και την D+90 ημέρα έλαβαν μέρος 40 Ελληνικά εμπορικά πλοία (βλ. [εδώ](#)).



Το ατμόπλοιο **SS Patric Henry** εκτοπίσματος 7.586 GRT, ναυπηγήθηκε το 1920 στα ναυπηγεία Pusey & Jones του Gloucester, New Jersey, για λογαριασμό του οργανισμού United States Shipping Board (USSB) προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες του Α' ΠΠ. Το 1933 δόθηκε στην εταιρεία Lykes Brothers-Ripley Steamship της Νέας Υόρκης, ενώ το 1940 παραχωρήθηκε στη Μ. Βρετανία (British Ministry of War Transport) για τις ανάγκες του Β' ΠΠ πολέμου και μετονομάστηκε σε **SS Empire Steelhead**. Το 1942, το πλοίο εκχωρήθηκε στην Ελληνική κυβέρνηση, μετονομάστηκε σε **SS Crete** και η διαχείριση του γινόταν από το γραφείο του Γεωργίου Νικολάου στο Λονδίνο για κάλυψη των μεταφορικών αναγκών των μαχόμενων δυνάμεων. Κατά την εισβολή των συμμαχών στην Νορμανδία, το πλοίο έλαβε μέρος σε 5 συμμαχικές νηοπομπές. Στην WN.606 την 11 Ιουλίου, στην FS.1513 την 14 Ιουλίου, στην FN.1440 την 5 Αυγούστου, στην EN.419 την 8 Αυγούστου και στην ON.248S (NY) την 10 Αυγούστου. Το 1947 το πλοίο μπωλήθηκε στον Δ. Βερνίκο και μετονομάστηκε **Vernicos Nicolaos**. Το 1951 πωλήθηκε στην εταιρεία Marittima de Petroleo του Παναμά και μετονομάστηκε **El Greco**. Το Σεπτέμβριο του 1952 διαλύθηκε στη Σαβόνα της Ιταλίας.

Τέλος εκτός των πλοίων με Ελληνική σημαία υπήρξαν και αρκετά πλοία Ελληνικών συμφερόντων που είχαν τότε βρετανική σημαία και έλαβαν μέρος στις επιχειρήσεις όπως π.χ το “SAMOS” (7.219 τόνων, ναυπήγησης 1943), “THISEUS” (6.527τ., ναυπήγησης 1908), ERATΟ (1.335 τ., ναυπήγησης 1923) και “EVAGORAS” (5.197 τ., ναυπήγησης 1929) που συμμετείχαν στις μεταφορές για υποστήριξη της εισβολής.

Ο αριθμός των επτά (3+4) εμπορικών πλοίων που έλαβαν μέρος στην επιχείρηση “Ποσειδών” και των 40 που έλαβαν μέρος στις νηοπομπές για την υποστήριξη της επιχείρησης Ηγεμών, δεν είναι μικρός, αν αναλογιστούμε πως, με την έναρξη του Πολέμου τον Σεπτέμβριο του 1939, η Ελλάδα είχε τον 9ο μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο με περίπου 550 πλοία και πως στις αρχές του Ιανουαρίου 1944, είχαν μείνει μόνο 100 πλοία. Όσον αφορά τη χρήση Ελληνικών εμπορικών πλοίων, μετά την γερμανική εισβολή, υπογράφηκε την 20ή Μαΐου 1941, μια [Αγγλοελληνική συμφωνία](#) που αφορούσε την μίσθωση πλοίων με ελληνική σημαία στους συμμάχους μας.

FACTS ABOUT GREEK MERCHANT MARINE'S WAR EFFORT

THE FLEET AT THE BEGINNING OF THE WAR	THE FLEET ON JANUARY 1, 1944
450 Ocean Going Freighters	90 Ocean Going Vessels including
63 Coastal Passenger Ships	6 Acquisitions
6 Mediterranean Passenger Ships	No Coastal Passenger Ships
1 Trans Atlantic Liner	4 Mediterranean Passenger Ships
19 Tugs, Salvage and Large Fishing Vessels	1 Trans Atlantic Liner
	No Tugs, Salvage and Large Fishing Vessels.

Losses include 80% of Ocean Going Freighters
100% of Passenger Ships
and over 2,000 seamen's lives

Source: *The Greek Merchant Marine in World War II* by
The United Greek Shipowners Corp. NY Committee,

Αξιζει να αναφερθούμε σε ένα απόσπασμα από το περιοδικό "The shipbuilding & Shipping Record" της 3 Αυγούστου 1944 το οποίο αναφέρει: «Ο ανταποκριτής μας στο Μόντρεαλ γράφει: Από τα 540 φορτηγά και επιβατηγά πλοία που αποτελούσαν τον προπολεμικό ελληνικό εμπορικό στόλο έχουν απομείνει μόνο 94 περίπου, ενώ περισσότεροι από 2.000 Έλληνες ναυτικοί έχουν χάσει τη ζωή τους σε υπηρεσία για τα Ηνωμένα Έθνη. Αυτά τα στοιχεία παρασχέθηκαν στο Ελληνικό Ταμείο Αρωγής Πολέμου του Μόντρεαλ από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών της Νέας Υόρκης. Όταν ξέσπασε ο πόλεμος το 1939, η Ελλάδα διέθετε 450 ποντοπόρα φορτηγά πλοία χωρητικότητας 2.600.000. Τα περισσότερα πλοία που χάθηκαν βυθίστηκαν ενώ έπλεαν σε νηοπομπές στον Βόρειο Ατλαντικό. Το 1939, οι Έλληνες είχαν 90 επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων ρυμουλκών, και μεγάλα αλιευτικά. σήμερα έχουν απομείνει μόνο τέσσερις.

Οι Έλληνες ιδιοκτήτες φορτηγών πλοίων ήταν από τους πρώτους, μεταξύ των ουδετέρων χωρών, που πρόσφεραν τα πλοία τους στη Βρετανία κατά τη διάρκεια του πολέμου. Αν και η Ελλάδα ήταν ουδέτερη, μέχρι τον Φεβρουάριο του 1940, περισσότερα από 130 μεγάλα φορτηγά πλοία είχαν χρονοναλωθεί στη Βρετανία με τιμές σχεδόν 50% χαμηλότερες από τις τιμές της αγοράς που ίσχυαν εκείνη την εποχή.

Όταν έπεσε η Γαλλία, η Ελλάδα ήταν ακόμα ουδέτερη, αλλά η Ελληνική Κυβέρνηση και οι ιδιοκτήτες διέταξαν όλα τα ελληνικά πλοία που ξεφόρτωναν ή κατευθύνονταν προς τα γαλλικά λιμάνια, να κατευθυνθούν αμέσως προς τη Βρετανία και να διασώσουν έτσι πολύ πολεμικό υλικό παρά αυτό να πέσει στα χέρια του εχθρού.

Έξι πλοία παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα στο πλαίσιο του “σχεδίου αντικατάστασης πλοίων” των Συμμαχικών χωρών καθώς και δύο Αμερικανικά πλοία Liberty είναι επίσης υπό ελληνική σημαία. Οι ελληνικές αρχές, όπως αναφέρθηκε, βασίζονταν στη βοήθεια των Ηνωμένων Εθνών για την ανοικοδόμηση των στόλων και των υπηρεσιών τους».

Στην μεγαλύτερη πολεμική απόβαση στην ιστορία της ανθρωπότητας, στην Επιχείρηση “Neptune”, που έκρινε την έκβαση του Β’ Παγκοσμίου Πολέμου, συμμετείχαν δυο πολεμικά και επτά ελληνικά εμπορικά πλοία, ενώ στις νηοπομπές που σχηματίστηκαν για την υποστήριξη των συμμαχικών δυνάμεων κατά την εισβολή στην Γαλλία (Επιχείρηση Overlord) συμμετείχαν 40 εμπορικά πλοία, δηλαδή συμμετείχε περίπου ο μισός εμπορικός μας στόλος.

Greek War Shipping Losses

Our Montreal correspondent writes:— Of 540 cargo and passenger ships which formed the pre-war Greek merchant fleet only about 94 remain, while more than 2,000 Greek seamen have lost their lives on duty for the United Nations. These figures were supplied to the Greek War Relief Fund at Montreal by the United Greek Shipowners' Corporation of New York.

When war broke out in 1939, Greece had 450 ocean-going cargo ships with a tonnage of 2,600,000. Most of the lost ships were sunk on convoy duty in the North Atlantic. In 1939, the Greeks had 90 passenger ships including tugs and large fishing vessels; to-day only four remain.

Greek owners of cargo tonnage were the first neutrals to offer their ships to Britain for the duration of the war. Although Greece was neutral, by February, 1940, over 130 large cargo vessels were under time charter to Britain at rates almost 50 per cent. below market figures ruling at that time.

When France fell, Greece was still neutral but the Greek Government and owners ordered all Greek ships discharging or heading for French ports to proceed at once to Britain, thus saving much war material from falling into enemy hands.

Six vessels have been allocated to Greece under the British Allied replacement plan, and two American Liberty ships also are under the Greek flag. The Greek authorities, it was stated, were counting on assistance from the United Nations in rebuilding their shipping fleets and services.

Press cutting from the magazine The Shipbuilding & Shipping Record, dated 3 August 1944, referring to Greek war shipping losses. (37/71)



Πηγή: <https://slpress.gr/istorimata/i-elliniki-simvoli-stin-apovasi-tis-normandias/>