

**9 (π.η) / 22 (ν.η) Δεκεμβρίου 1912**  
**(Α΄ Βαλκανικός Πόλεμος)**  
**Η πρώτη τορπιλική επίθεση υποβρυχίου στην ιστορία**



Σύνταξη – Επιμέλεια  
Ευάγγελος Μαυρογόνατος

**Η ιστορία προμήθειας των πρώτων υποβρυχίων στο Πολεμικό μας Ναυτικό**



Πριν αναφερθώ για την ιστορική εκείνη στιγμή, της πρώτης τορπιλικής επίθεσης, από ελληνικό υποβρύχιο, σε τουρκικό καταδρομικό, θα κάνω μια ιστορική αναδρομή της προμήθειας των πρώτων υποβρυχίων του πολεμικού μας Ναυτικού.

Το Υποβρύχιο είναι ένα είδος πλοίου που έδωσε στον πό-

λεμο στη θάλασσα την τρίτη του διάσταση.

Πολύ λίγοι, ίσως, γνωρίζουν ότι το Πολεμικό Ναυτικό της Ελλάδας ήταν ένα από τα πρώτα που απέκτησαν υποβρύχιο.

Ακόμη λιγότεροι έχουν υπόψη τους ότι το πρώτο υποβρύχιο εντάχθηκε στον ελληνικό Στόλο πριν από ΕΚΑΤΟΝ ΔΕΚΑ ΧΡΟΝΙΑ!

Τα όσα πέτυχαν την περίοδο αυτή τα ελληνικά υποβρύχια και φυσικά οι άνθρωποι που υπηρέτησαν ή υπηρετούν σε αυτά είναι πολλά και θαυμαστά.

Όμως στα στενά περιθώρια χώρου ενός πονήματος – αφιερώματος, είναι λίγα, αυτά που θα ειπωθούν.

Στις 7 Απριλίου του 1885 έγιναν στην Ελλάδα εκλογές. Νικητής ήταν, με μεγάλη πλειοψηφία εδρών, το λεγόμενο «Εθνικόν Κόμμα».

Λίγες μέρες αργότερα, στις 19 του ίδιου μήνα, ορκίστηκε Πρωθυπουργός ο επικε-

φαλής αυτού του κόμματος. Δεν ήταν άλλος από τον Θεόδωρο Δηλιγιάννη που αναλάμβανε αυτή τη θέση για πρώτη φορά.

Η κυβέρνηση εκείνη, ως γνωστό, δεν μακροημέρευσε. Κράτησε ένα μόλις χρόνο. Η νέα κυβέρνηση προέβη, σε μια απεγνωσμένη προσπάθεια, εξοπλισμού του στρατού ξηράς και του ναυτικού, επειδή ήταν σε τραγική κατάσταση και από αυτήν την άποψη.

Τότε αγοράστηκαν τα πρώτα πολυβόλα για τον Ελληνικό Στρατό και το Ναυτικό. Ήταν κατασκευασμένα στη Σουηδία από την εταιρεία "Nordenfelt Gun & Ammunition Co"<sup>1</sup>.

Αν και δεν υπάρχει η ανάλογη μαρτυρία εντούτοις φαίνεται πολύ πιθανόν ότι η Nordenfelt μαζί με τα πολυβόλα της βρήκε την ευκαιρία και πούλησε στην Ελλάδα ένα ακόμα προϊόν.

Ήταν μια εφεύρεση που είχε γίνει από τον Βρετανό ιερέα(!) George Garrett, που την είχε πουλήσει στον T.W.Nordnefelt. Αυτός με τη σειρά του την τελειοποίησε και προχώρησε στην υλοποίησή της.

Ήταν αρκετά πρωτότυπη αν και όχι πρωτόγνωρη. Επρόκειτο για ένα πλοίο που είχε τη δυνατότητα να ταξιδεύει και κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Το νέο αυτό τύπο πλοίου που αγγλικά το έλεγαν «submarine», στη γλώσσα μας αποδόθηκε, με επιτυχία, ως «Υποβρύχιον».

Το σκάφος αυτό είχε μήκος 19.51m, πλάτος 3.66m και βύθισμα 3.35m. Το εκτόπισμά του ήταν 60 τόνοι, είχε μέγιστη ταχύτητα 9 κόμβων, μπορούσε να καταδυθεί ως 15m και είχε ακτίνα δράσης 150 μίλια. Προκειμένου να κινείται είχε μια ατμομηχανή των 100hp. Προβλεπόταν να φέρει ως οπλισμό ένα πυροβόλο Nordenfelt της 1in και μία τορπίλη Whitehead, που φερόταν εξωτερικά σε ειδικό σωλήνα.

Οι πρώτες δοκιμές του έγιναν, παρουσία εκπροσώπων των ναυτικών χωρών της εποχής, από τις 21 ως τις 25 Σεπτεμβρίου του 1885, στη Landskrona<sup>2</sup>.

Στη συνέχεια μεταφέρθηκε στη Μ. Βρετανία, στο Southampton, για να συνεχίσει τις δοκιμές. Εκεί φαίνεται ότι πουλήθηκε στην Ελλάδα τον Δεκέμβριο του 1885, στην τιμή των 9,000 λιρών Αγγλίας.

---

<sup>1</sup> Χρήστου Ζ. Σαζανίδη. ΤΑ ΟΠΛΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ. Μια μελέτη του φορητού οπλισμού των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων, των Σωμάτων Ασφαλείας και Ανταρτικών σωμάτων (1821-1992). Θεσσαλονίκη 1995. Σελ.253.

<sup>2</sup> Landskrona = Πόλη της νότιας Σουηδίας, κοντά στο Malmö. Βρίσκεται απέναντι από την Κοπεγχάγη, την πρωτεύουσα της Δανίας.

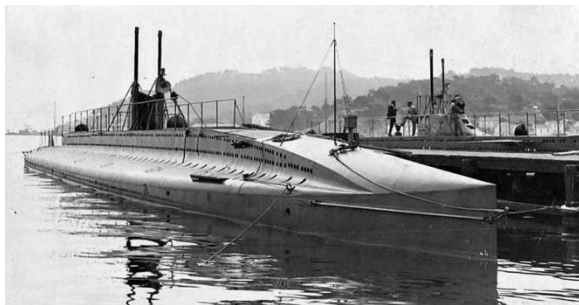
Το πλοίο αυτό ΔΕΝ πήρε όνομα αλλά, αναφερόταν, και στο Ναυτικό μας, ως Nordnefelt I». Ήταν μια πρακτική που συνήθιζε τότε το Πολεμικό Ναυτικό, να μη βαφτίζει τα μικρά πλοία του με όνομα αλλά με τον τύπο και τον αύξοντα αριθμό τους.

Το «Nordnefelt I» έφτασε στον Πειραιά στις 13 Ιανουαρίου 1886 με το βρετανικό πλοίο SS «Toledo». Ήταν σε κομμάτια και έπρεπε να συναρμολογηθεί, εργασία που ανέλαβε το μηχανουργείο «Τζων Μακ Δόαλ & Βάρβουρ» που βρισκόταν στην ακτή Αλών<sup>3</sup>.

Οι εργασίες ολοκληρώθηκαν μετά από δύο σχεδόν μήνες, οπότε στις 14 Μαρτίου άρχισαν, στον Φαληρικό όρμο, οι δοκιμές.

Τις παρακολουθούσαν, εκτός από το «φιλοθέαμον κοινό» και μια τριμελής επιτροπή που είχε ορίσει ο Υπουργός των Ναυτικών Γ. Μπούμπουλης και αποτελούσαν ο Αντιπλοίαρχος Μάρκος Μπότσαρης, ο Πλωτάρχης Κοσμάς Ζώτος και ένας πολίτης μηχανικός.

Οι δοκιμές έδειξαν τις πραγματικές δυνατότητες του «Nordnefelt I», δηλαδή ότι χρειαζόνταν μερικές δεκαετίες ακόμα, έως ότου τα υποβρύχια αποκτήσουν μερικές από τις ιδιότητές τους.



Πολύ αργή κατάδυση, διαρροές καυσαερίων που έβαζαν σε κίνδυνο τη ζωή του πληρώματος, κακή διεύθυνση του σκάφους, ήσαν μερικά από τα αζεπέραστα προβλήματα που αντιμετώπιζε το «Nordnefelt I».

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι κατά την πρώτη του δοκιμή «κάθισε» στον βυθό και δεν αναδύθηκε παρά μετά από έξι ώρες!

Φυσικά το «Nordnefelt I» δεν αξιοποιήθηκε ποτέ επιχειρησιακά. Μετά το 1901 δεν αναφέρεται πουθενά.



---

<sup>3</sup> Ακτή Αλών = Παραλιακή λεωφόρος στο λιμάνι του Πειραιά. Σήμερα λέγεται Ακτή Κονδύλη. Είναι η λεωφόρος μεταξύ του σταθμού του ΗΣΑΠ και αυτού το ΟΣΕ στον Αγ. Διονύση.

Μόλις μαθεύτηκε ότι η Ελλάδα αγόρασε υποβρύχιο, η Τουρκία έσπευσε, το 1887, να παραγγείλει δύο στον Nordenfellt! Τα βάφτισαν «Αμπντούλ Μετζίντ» και «Αμπντούλ Χαμίντ» και ήσαν μεγαλύτερα από το «Nordenfellt I».

Αν και είχαν κάποιες βελτιώσεις ως προς αυτό, δεν κατάφεραν τίποτα περισσότερο. Μάλιστα επειδή στάθηκε αδύνατον να βρεθεί τουρκικό πλήρωμα για να τα επανδρώσει, τις δοκιμές στον Βόσπορο τις έκαναν δύο Βρετανοί...

Ανίκανα να προσφέρουν οποιοδήποτε έργο και χωρίς να αποκτήσουν ποτέ πλήρωμα, εγκαταλείφθηκαν να σκουριάσουν στον Κεράτιο, στην Κωνσταντινούπολη.

Χρειάστηκε να περάσουν 25 χρόνια από την αγορά του «Nordenfellt I», έως ότου η Ελλάδα αγοράσει άλλο υποβρύχιο.

Και ο λόγος είναι προφανής. Δεν υπήρχαν υποβρύχια. Όλα αυτά τα χρόνια στην υπόλοιπη Ευρώπη και στις ΗΠΑ γίνονταν πειράματα και δοκιμές προκειμένου να κατασκευαστεί ένα πραγματικό υποβρύχιο.

Το Κίνημα του 1909 αποτέλεσε το έναυσμα για την έξοδο της Ελλάδας από τη μιζέρια και την αφάνεια.

Η αναδιοργάνωση των Ενόπλων Δυνάμεων ήταν ένας από τους πρωταρχικούς σκοπούς του. Οι παραγγελίες για εξοπλισμούς υπήρξαν μοναδικές.

Το Ναυτικό απέκτησε σύγχρονα σκάφη. Πιο διάσημο το «Αβέρωφ».

Πιο πρωτότυπα το «Δελφίν» και το «Ξιφίας», τα δύο υποβρύχια ή «Κατάδυόμενα» όπως τα έλεγαν τότε ακολουθώντας τη γαλλική ορολογία.

Η παραγγελία δόθηκε στα ναυπηγεία Schneider, στη Γαλλία, τον Σεπτέμβριο του 1910 και ήσαν τύπου «Laubeuf», από τον σχεδιαστή τους<sup>4</sup>.

Τα «Δελφίν» και «Ξιφίας» ήταν παράγωγη έκδοση της κλάσης 'Brumaire', είχαν εκτόπισμα 311/465 τόνους και ανέπτυσαν ταχύτητα 13/8,5 κόμβους (σε ανάδυση και κατάδυση αντίστοιχα).

Το πλήρωμά τους ήταν 24 άτομα και ο οπλισμός τους ήταν πέντε τορπιλοβλητικοί σωλήνες των 450mm (τέσσερις πρωραίοι και ένας πρυμναίος).

---

<sup>4</sup> Maxime Laubeuf (1864-1939). Γάλλος ναυπηγός που κατασκεύασε το πρώτο πραγματικό υποβρύχιο, το «Narval», το 1898. Από το 1906 ασχολήθηκε αποκλειστικά με τη σχεδίαση και ναυπήγηση υποβρυχίων. Το 1920 εξελέγη μέλος της Γαλλικής Ακαδημίας Επιστημών.

Η Ναυπήγησή τους άρχισε το 1911 και η παραλαβή του πρώτου, ήταν το «Δελφίν», έγινε στις 21 Αυγούστου 1912 στο Ναύσταθμο της Τουλον.



Κυβερνήτης του ήταν ο Πλωτάρχης Στέφανος Παπαρηγόπουλος.

Αμέσως άρχισε η εντατική εκπαίδευση κάτω από την επίβλεψη Γάλλων εκπαιδευτών.

Είχαν γίνει έντεκα καταδύσεις όταν ο Παπαρηγόπουλος πήρε διαταγή να αποπλεύσει από την Τουλον για τον Πειραιά. Ο Α' Βαλκανικός Πόλεμος θα άρχιζε σε λίγες ημέρες.

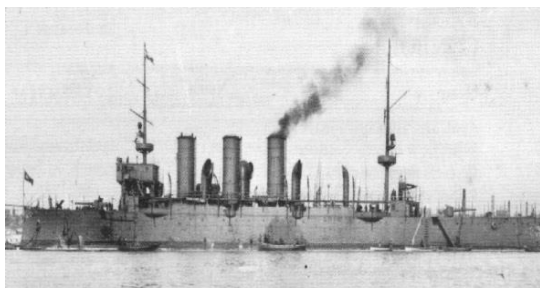


Το «Δελφίν» άφησε τη Γαλλία στις 29 Σεπτεμβρίου με κατεύθυνση την Κέρκυρα. Εκεί έφτασε στις 4 Οκτωβρίου, την ημέρα που κηρύχθηκε ο πόλεμος.

Στην Κέρκυρα δεν κάθισε παρά λίγες μόνο ώρες, όσο χρειάστηκε για να ανεφοδιαστεί.

Την επομένη, 5 Οκτωβρίου 1912, κατέπλευσε στο Ναύσταθμο της Σαλαμίνας.

Ήδη το «Δελφίν» είχε επιτελέσει έναν άθλο. Γιατί τι άλλο από άθλος είναι ένα τόσο μεγάλο ταξίδι, για την ακρίβεια 130 ώρες πλου, με ένα καινούργιο τύπο πλοίου και με μάλλον άπειρο πλήρωμα;



Όπως και να έχει, το μόνο που ενδιέφερε εκείνη την ώρα ήταν το «Δελφίν» να βρεθεί στην πρώτη γραμμή μαζί με τον υπόλοιπο Στόλο.

Αμέσως λοιπόν άρχισαν εντατικές εργασίες προκειμένου να γίνει ετοιμοπόλεμο. Στις 19 Οκτωβρίου έφυγε από τον Ναύσταθμο για να ενωθεί με τον υπόλοιπο στόλο που ναυλοχούσε στο Μούδρο της Λήμνου.

Πρώτος του σταθμός η Σκιάθος όπου πήγε μέσω Ευβοϊκού, για να συναντήσει το βοηθητικό του Στόλου «Κανάρης».

Ως τις 20 Νοεμβρίου η μόνη δραστηριότητα που είχε το «Δελφίν» ήταν κάποιες καταδυτικές ασκήσεις στον κόλπο του Μούδρου και προπαντός οι συνεχείς επιθεω-

ρήσεις των μηχανών του και των συστημάτων του, που παρουσίαζαν μονίμως προβλήματα.

Τότε άρχισε τις περιπολίες, πλέοντας στην επιφάνεια αλλά και σε κατάδυση, έξω από τα Δαρδανέλια, ενώ τις νύκτες προσορμιζόταν στην Τένεδο.

### **Η πρώτη τορπιλική επίθεση υποβρυχίου στην ιστορία**

Η 9η Δεκεμβρίου 1912 είναι μια σημαντική ημερομηνία για τη ναυτική ιστορία. Την ημέρα εκείνη πραγματοποιήθηκε η πρώτη εκτόξευση τορπιλών από υποβρύχιο κατά εχθρικού πολεμικού πλοίου.

Το οθωμανικό θωρακισμένο καταδρομικό “Medjidiye” («Μετζητιέ»), αμερικανικής ναυπήγησης του 1901, 3,967 τόνων, επιχειρεί να διαφύγει στο Αιγαίο ξεγλιστρώντας μέσα από την παρατήρηση του ελληνικού στόλου.

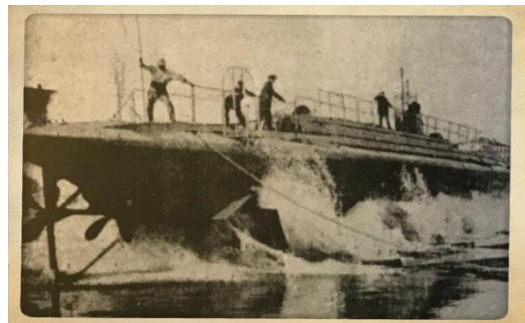
Η κίνησή του γίνεται αντιληπτή από το ελληνικό υποβρύχιο «Δελφίν», με κυβερνήτη, όπως προαναφέρθηκε, τον Πλωτάρχη Στέφανο Παπαρρηγόπουλο που επιτίθεται και στις 10:40 εκτοξεύει τορπίλες εναντίον του.



Οι τορπίλες βληθείσες από απόσταση 800 μέτρων αστοχούν, αλλά πρόκειται για την πρώτη τορπιλική επίθεση εναντίον πολεμικού σε πραγματικές επιχειρήσεις στην ιστορία και πιστώνεται στο ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό.

Το ότι η επίθεση απέτυχε έχει μάλλον μικρή σημασία. Ούτε οι τορπίλες της εποχής, ούτε και τα μέσα που είχε το «Δελφίν», όπως για παράδειγμα το περισκόπιο, του έδιναν πολλές δυνατές επιτυχίας.

Στην προσπάθειά του να επιστρέψει στη βάση του, το «Δελφίν» προσάραξε βόρεια της Τενέδου. Η ανυπαρξία ειδικών χαρτών και η ύπαρξη μόνο μαγνητικής πυξίδας ήταν τα κύρια αίτια.



Για να ξεκολλήσει, αναγκάστηκε να αφήσει τα μολυβένια βάρη ασφαλείας που είχε, πράγμα που έκανε αδύνατη την κατάδυσή του. Πλέοντας στην επιφάνεια επέστρεψε στο Μούδρο.

Από εκεί έφυγε δύο ημέρες αργότερα, στις 11 Δεκεμβρίου, για τον Ναύσταθμο. Ουσιαστικά η ιστορία του «Δελφίν» είχε τελειώσει.

Το άλλο «καταδυόμενον», το «Ξιφίας», είχε μια εντελώς άχρωμη ιστορία.

Η παραλαβή του έγινε τον Μάρτιο του 1913 και δεν πρόλαβε να πάρει μέρος στις επιχειρήσεις των Βαλκανικών Πολέμων.

Αντιμετώπιζε και αυτό τα ίδια προβλήματα με το «Δελφίν» και η χρησιμοποίησή του ήταν ελάχιστη. Και τα δύο κατασχέθηκαν από τους Γάλλους τον Σεπτέμβριο του 1916. Στο Ναυτικό αποδόθηκαν μετά από ένα χρόνο, τον Οκτώβριο του 1917, όταν πια είχε επικρατήσει το «Κίνημα της Εθνικής Άμυνας» και στη νότια Ελλάδα.

Όμως ήταν πια άχρηστα. Αφενός είχαν εντελώς ξεπεραστεί τεχνολογικώς και αφετέρου βρίσκονταν σε οικτρή κατάσταση που οποιαδήποτε προσπάθεια αποκατάστασής τους ήταν εντελώς ασύμφορη. Παροπλίστηκαν, και τα δύο, το 1920.

Μπορεί τα δύο αυτά υποβρύχια να μη σημείωσαν καμία επιτυχία, έδειξαν όμως στο Ναυτικό τις μελλοντικές δυνατότητες των σκαφών αυτής της κατηγορίας.