

JOHN C. CARR

ΘΩΡΗΚΤΟ
ΑΒΕΡΩΦ

Κεραυνός στο Αιγαίο



ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΥ: RHNS AVEROF
ΤΙΤΛΟΣ ΒΙΒΛΙΟΥ: **ΘΩΡΗΚΤΟ ΑΒΕΡΩΦ. Κεραυνός στο Αιγαίο**
Από τις Εκδόσεις Pen & Sword Maritime, 2014
ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ: John C. Carr
ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ: Δημήτρης Β. Σταυρόπουλος
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ – ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΚΕΙΜΕΝΟΥ: Γιώργος Κασαπίδης
ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΞΩΦΥΛΛΟΥ: Χρυσούλα Μπουκουβάλα
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ: Βάσω Βύρρα

© John C. Carr, 2014
© ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΨΥΧΟΓΙΟΣ Α.Ε., Αθήνα 2015

Πρώτη έκδοση: Οκτώβριος 2015

Έντυπη έκδοση ISBN 978-618-01-1444-7
Ηλεκτρονική έκδοση ISBN 978-618-01-1445-4

Τυπώθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση, σε χαρτί ελεύθερο χημικών ουσιών, προερχόμενο αποκλειστικά και μόνο από δάση που καλλιεργούνται για την παραγωγή χαρτιού.

Το παρόν έργο πνευματικής ιδιοκτησίας προστατεύεται κατά τις διατάξεις του Ελληνικού Νόμου (Ν. 2121/1993 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα) και τις διεθνείς συμβάσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας. Απαγορεύεται απολύτως η άνευ γραπτής αδείας του εκδότη κατά οποιοδήποτε τρόπο ή μέσο αντιγραφή, φωτοανατύπωση και εν γένει αναπαραγωγή, διανομή, εκμίσθωση ή δανεισμός, μετάφραση, διασκευή, αναμετάδοση, παρουσίαση στο κοινό σε οποιαδήποτε μορφή (ηλεκτρονική, μηχανική ή άλλη) και η εν γένει εκμετάλλευσή του συνόλου ή μέρους του έργου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΨΥΧΟΓΙΟΣ Α.Ε.
Έδρα: Τατοίου 121, 144 52 Μεταμόρφωση
Βιβλιοπωλείο: Εμμ. Μπενάκη 13-15, 106 78 Αθήνα
Τηλ.: 2102804800 • fax: 2102819550 • e-mail: info@psychogios.gr • www.psychogios.gr

PSICHOGIOS PUBLICATIONS S.A.
Head Office: 121, Tatoiou Str., 144 52 Metamorfossi, Greece
Bookstore: 13-15, Emm. Benaki Str., 106 78 Athens, Greece
Tel.: 2102804800 • fax: 2102819550 • e-mail: info@psychogios.gr • www.psychogios.gr

JOHN C. CARR

ΘΩΡΗΚΤΟ
ΑΒΕΡΩΦ

Κεραυνός στο Αιγαίο



Μετάφραση:
Δημήτρης Β. Σταυρόπουλος



Περιεχόμενα

<i>Πρόλογος</i>	9
<i>Κατάλογος εικόνων</i>	13
<i>Χάρτες</i>	17
1. Βιαστική δουλειά.....	23
2. Ο Οίνωψ Πόντος.....	35
3. Η γέννηση του <i>Αβέρωφ</i>	41
4. Νεότουρκοι και παλιά πλοία.....	59
5. Το πλοίο που κέρδισε τον πόλεμο.....	69
6. Καταπλέοντας στο Βυζάντιο.....	101
7. Εκσυγχρονισμός και ανταρσία.....	115
8. Για να πολεμήσει μία άλλη μέρα.....	125
9. Ινδιάνικο καλοκαίρι.....	141
10. Παροπλισμός και αρουραίοι.....	173
11. Επιστροφή.....	179
<i>Σημειώσεις</i>	183
<i>Βιβλιογραφική σημείωση</i>	189
<i>Ενρετήριο</i>	191

Πρόλογος

Αν αναλογιστείτε πόσες φορές το *Αβέρωφ* διέφυγε την καταστροφή, θα πρέπει να συμφωνήσετε πως το πλοίο ήταν ευλογημένο από τον Θεό.

Δίοπος (αργότερα σημαιοφόρος) Γεώργιος Γούσης

Μέσα σ' ένα διαμέρισμα στην αριστερή πλευρά του θωρηκτού *Αβέρωφ* υπάρχει ένας παλιός τσίγκινος κουβάς, ο οποίος στέκεται αναποδογυρισμένος πάνω σ' ένα τραπέζι. Ο κουβάς είναι ένα από τα πολλά εκθέματα στο θρυλικό θωρακισμένο καταδρομικό –ηλικίας 102 ετών τη στιγμή που γράφεται αυτό το βιβλίο–, το οποίο απολαμβάνει μια τιμητική αποστρατεία ως πλωτό μουσείο. Ένας ξεναγός δείχνει κάτι που μοιάζει με κηλίδα εναπόθεσης αλάτων στο πλάι του κουβά, λίγο κάτω από το χερούλι. Αν κοιτάξετε από πιο κοντά, η κηλίδα μετασχηματίζεται σ' ένα μικροσκοπικό πρόσωπο πλάτους περίπου πέντε εκατοστών: έχει υποτυπώδη μάτια, στόμα και κοντή γενειάδα και είναι κυκλωμένο από κάτι που μοιάζει πολύ με φωτοστέφανο.

Η κηλίδα υπάρχει εκεί σχεδόν όσο καιρό υπάρχει και το ίδιο το πλοίο. Την πρόσεξε για πρώτη φορά ένα μέλος του πληρώματος στις 20 Νοεμβρίου 1912, όταν το *Αβέρωφ* έπλεε προς μία αποφασιστική αναμέτρηση με τον τουρκικό στόλο στα ανοιχτά του ακρωτηρίου Έλλης, στην είσοδο των Δαρδανελίων. Ένας αξιωματικός είδε σ' αυτή την κηλίδα την εικόνα του Αγίου Νικολάου, του προστάτη αγίου της θάλασσας και των ναυτικών για τους Έλληνες, και προέβλεψε –ορθά, όπως αποδείχτηκε– πως το πλοίο θα έβγαινε αλώβητο από την επερχόμενη μάχη και με ελάχιστες απώλειες.

Από κείνη τη μέρα και μετά, ο κουβάς πυρίτιδας μεταφέρθηκε στο

μικροσκοπικό εκκλησάκι του πλοίου ως ιερό κειμήλιο. Αρκετοί σήμερα είναι έτοιμοι να πιστέψουν πως κάποιου είδους υπερφυσική καθοδήγηση βοήθησε το *Αβέρωφ* να επιβιώσει μέσα από δεκαετίες πολέμου και εγκατάλειψης. Ό,τι κι αν πιστεύει κανείς, αποτελεί αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι ο τρόπος με τον οποίο το *Αβέρωφ* βγήκε σχεδόν άθικτο από έναν αιώνα δοκιμασιών που θα είχαν βυθίσει επανειλημμένα οποιοδήποτε άλλο σκάφος και ότι επιβίωσε μέχρι τον 21ο αιώνα ως αξιοσέβαστος βετεράνος των πολέμων της Ελλάδας στη θάλασσα είναι από μόνο του κάτι σαν θαύμα.

Η πρώτη μου επαφή με το θωρηκτό *Αβέρωφ* συνέβη κατά την πρώτη μου επίσκεψη για διακοπές σε ελληνικό νησί σε ηλικία δεκατριών ετών. Στέκοντας στο ρέλι ενός επιβατηγού πλοίου που έκανε δρομολόγιο στα νησιά, ρουφώντας εκείνη την υπέροχη ελληνική λιακάδα, το βλέμμα μου έπεσε στη μακριά γκριζα σιλουέτα του σκάφους που ήταν αγκυροβολημένο στον Πόρο και θυμάμαι πως έδειχνε παράταιρα εκτός τόπου ανάμεσα στα καΐκια με τις βενζινομηχανές και στα μικρά λευκά πλοία που γέμιζαν τον δίαυλο του Πόρου. Ήταν προφανώς ένα κειμήλιο αλλοτινό.

Ήταν η εποχή που η Ελλάδα ασχολούνταν με την ειρηνική αποστολή της ανάπτυξης του τουρισμού της, κι έτσι δεν αποτελεί έκπληξη που το *Αβέρωφ* είχε ξεπεραστεί από την καλπάζουσα νεωτερικότητα. Αργότερα μόνο, όταν ξεκίνησα τη σταδιοδρομία μου ως δημοσιογράφος, ένιωσα την παρόρμηση να ανακαλύψω περισσότερα γύρω από τη σιωπηλή ογκώδη παρουσία έξω από τη Σχολή Ναυτοπαίδων στον Πόρο. Ήταν στα τέλη του 1984, όταν το πλοίο ρυμουλκήθηκε από τον Πόρο για να γίνει πλωτό μουσείο στον φαληρικό όρμο, σε σχετικά μικρή απόσταση από την πόλη των Αθηνών, οπότε το κοινό αντιλήφθηκε εν πολλοίς τη συμβολή του *Αβέρωφ* (ή του *Γεώργιος Αβέρωφ*, για να δώσουμε την επίσημη αλλά σπανίως χρησιμοποιούμενη πλήρη ονομασία του) στο σύγχρονο ελληνικό κράτος. Κι αυτό διότι το 1913 υπήρξε το πλοίο που κυριολεκτικά κέρδισε έναν πόλεμο.

Τον Δεκέμβριο του 2012 –στην πραγματικότητα, στην εκατονταετηρίδα της μεγαλύτερης ναυμαχίας του *Αβέρωφ*, που είχε γίνει σχεδόν την ίδια μέρα– ο εκδότης μου στον οίκο Pen & Sword, Φίλιπ Σίντνελ, μου έδωσε το πράσινο φως γι' αυτό το βιβλίο καθώς πίναμε καφέ στον σταθμό του Σεν Πάνκρας στο Λονδίνο. Είχα μόλις ολοκληρώσει το χειρόγραφο του προηγούμενου έργου μου, *Η άμυνα και η πτώση της Ελλάδας 1940-1941*, και είχα καταλήξει να έχω μία τεράστια ποσότητα αχρη-

σιμοποίητου ερευνητικού υλικού στα ελληνικά, ιδίως του ναυτικού τομέα, που θα μπορούσε όντως να αξιοποιηθεί από ένα αφοσιωμένο αναγνωστικό κοινό στην αγγλική γλώσσα. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το δεδομένο ότι το *Αβέρωφ* αποτελεί το παλαιότερο θωρακισμένο καταδρομικό τύπου ντρέντνοτ στον κόσμο που διασώζεται ακόμα εν πλω, καθώς κι ένα ενεργό ναυτικό μουσείο που πλέει στον ζεστό Σαρωνικό πλάι σε σμήνη από πολυτελείς θαλαμηγούς, συνηγορούσαν ισχυρά στη συγγραφή μιας σοβαρής ιστορίας του σκάφους στα αγγλικά.

Το γράψιμο αυτού του βιβλίου αποτέλεσε μία εκπαιδευτική διαδικασία για μένα, καθώς θεωρούσα ανέκαθεν τον εαυτό μου ειδικό στην αεροπορική στρατιωτική ιστορία. Δεν είμαι κατά καμία έννοια ενθουσιώδης ναύτης και δε θα μπορούσα να ξεχωρίσω ένα σφουγγαρισμένο κατάστρωμα από ένα πλωριό κατάρτι. Είμαι ευτυχής που αυτό το βιβλίο μου έδωσε την ευκαιρία να επεκτείνω τη στρατιωτική μου γνώση σε ναυτικά ζητήματα, αν και οφείλω να επαναλάβω την προειδοποίηση του φανταστικού εκδότη Λέμιουελ Γκιούλιβερ πως «η άγνοιά μου για τα ναυτικά πράγματα θα με οδηγήσει να διαπράξω κάποια λάθη».¹ Αν ο ναυτικός αναγνώστης εντοπίσει τέτοια λάθη, τον ικετεύω να μου δώσει μια στεριανή συγχώρεση.

Επειδή το *Αβέρωφ* υπήρξε περισσότερο δραστήριο κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων του 1912-13, έχω διαπιστώσει πως είναι απαραίτητο φυσικά να παραθέσω μερικές λεπτομέρειες για την ιστορία του αντιπάλου της Ελλάδας, της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η οποία βρισκόταν τότε στα τελευταία της. Το οθωμανικό τουρκικό ναυτικό είχε ξεπέσει αρκετά μετά τις ένδοξες μέρες που είχε γνωρίσει κατά τον 16ο αιώνα, όταν σχεδόν κυριαρχούσε στη Μεσόγειο. Παρ' όλα αυτά, τα χρόνια πριν από τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν σε θέση να παρατάξει ισχυρά πολεμικά πλοία τύπου ντρέντνοτ, απέναντι στα οποία το *Αβέρωφ* θα αποδείκνυε την αξία του στο Αιγαίο Πέλαγος.

Για να μην υπάρξουν αφορμές σύγχυσης για τον αναγνώστη, πρέπει να συμπεριλάβω μία σημείωση για τη χρήση τουρκικών όρων. Σχετικά με τις αναφορές σε στρατιωτικούς αξιωματικούς με ονόματα όπως Ενβέρ Μπέης και Σεβκέτ Πασάς, οι όροι «Μπέης» και «Πασάς» δεν αποτελούσαν επώνυμα αλλά τίτλους, οι οποίοι αντιστοιχούν χονδρικά στο «σερ» και στο «στρατηγός». Μέχρι το 1935, για αρκετό καιρό δηλαδή μετά την κεμαλική επανάσταση, οι Τούρκοι δε χρησιμοποιούσαν επώνυμα κατά το δυτικό πρότυπο. Ωστόσο, όπου οι πηγές μου αναφέρουν αντίστοιχα επωνύμων της οθωμανικής εποχής, τα χρησιμοποιώ.

Αποφάσισα να μη φορτώσω ένα βιβλίο αυτού του μέτριου μεγέθους με αριθμημένες παραπομπές στο κείμενο, εκτός από τις περιστασιακές υποσημειώσεις. Αναφέρω τις πηγές μου στη βιβλιογραφική σημείωση στο τέλος, μαζί με λίγα σχόλια για την καθεμιά. Σε ό,τι αφορά εκείνους που με βοήθησαν να συγκεντρώσω το υλικό γι' αυτό το βιβλίο, πρώτα και κύρια πρέπει να ευχαριστήσω τον φίλο μου και συγγραφέα Άλεξ Μάρτιν που με έβαλε εξαρχής στο ναυτικό μονοπάτι. Ο Δημήτρης Πιτέλλος, διευθυντικό στέλεχος του ναυτιλιακού κλάδου και ενθουσιώδης με τα ναυτικά ζητήματα, υπήρξε ανυπολόγιστα πολύτιμος στην ανεύρεση ανεκτίμητου αρχειακού υλικού με δική του πρωτοβουλία. Οφείλω, όπως πάντα, μεγάλη υποχρέωση στον Γεώργιο Μέρμηγκα για τη φαινομενικά ανεξάντλητη βιβλιοθήκη του πάνω σε όλες τις πτυχές της ελληνικής στρατιωτικής ιστορίας, καθώς και στον αντιναύαρχο (ε.α.) Ιωάννη Παλούμπη, διευθυντή του Ελληνικού Ναυτικού Μουσείου, για την άμεση και φιλική συνεργασία του στην εύρεση ιστορικών φωτογραφιών. Η βιβλιοθηκάριος του μουσείου, Κάτια Κρανιώτου, υπήρξε ιδιαίτερα χρήσιμη στον εντοπισμό παλαιών τεχνικών εγγράφων. Ο Γιάννης Κοροδήμος, διευθυντής δημοσίων σχέσεων του Ελληνικού Ναυτικού Μουσείου, ήταν πάντα διαθέσιμος με την υποστήριξη του, ενώ ο σημαιοφόρος Μάρκος Χριστοδουλίδης, ξεναγός και μέλος του πληρώματος του *Αβέρωφ*, με έχει ξεναγήσει πολλές φορές στα διαμερίσματα και στο μηχανοστάσιό του, προσφέροντας συναρπαστικές ματιές στην ιστορία και στον θρύλο.

Τζον Κ. Καρ
Αθήνα
Απρίλιος 2013

Κατάλογος εικόνων

1. Το *Αβέρωφ* λίγο μετά την ένταξή του σε υπηρεσία.
2. Ο ναύαρχος Παύλος Κουντουριώτης.
3. Το θωρηκτό του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού *Αβέρωφ* υπό ναυπήγηση στο Λιβόρνο το 1909.
4. Η καθέλκυση του *Αβέρωφ* στο Λιβόρνο στις 12 Μαρτίου 1910.
5. Πρόσκληση για την τελετή καθέλκυσης, η οποία δείχνει το βασικό διάγραμμα του πλοίου.
6. Το *Αβέρωφ* δεξαμενισμένο στο Πόρτσμουθ έπειτα από το ατύχημά του το 1911.
7. Η πινακίδα ονόματος του *Αβέρωφ* από την εταιρεία ΑΦΟΙ Ορλάντο.
8. Το *Αβέρωφ* και ο στόλος αποπλέουν από τον φαληρικό όρμο για επιχειρήσεις στο Αιγαίο στις 5 Οκτωβρίου 1912.
9. Ο πλοίαρχος Δούσμανης στην πρύμνη.
10. Το πλήρωμα του *Αβέρωφ* στον Μούδρο στα τέλη του 1912.
11. Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος στη θάλασσα.
12. Ο Δούσμανης.
13. Το *Χαϊρεντίν Μπαρμπαρός*, ναυαρχίδα του Οθωμανικού Ναυτικού, στα τέλη του 1912.
14. Το θωρακισμένο καταδρομικό *Χαμιντιέ* του Οθωμανικού Ναυτικού.
15. Πίνακας της ναυμαχίας της Έλλης τον Δεκέμβριο 1912 που φιλοτεχνήθηκε από τον Σ. Πλυτά εκείνη την εποχή.
16. Πίνακας της ναυμαχίας της Λήμνου τον Ιανουάριο 1913 που φιλοτεχνήθηκε από τον Κ. Αλεξανδρή εκείνη την εποχή.
17. Το *Αβέρωφ* ηγείται του στόλου σε ασκήσεις (περίπου το 1920).
18. Η καμπίνα του ναυάρχου Κουντουριώτη (ανακαινισμένη).
19. Η καμπίνα του κυβερνήτη (ανακαινισμένη).

20. Το λουτρό του κυβερνήτη (ανακαινισμένο).
21. Στο εσωτερικό της κλειστής γέφυρας.
22. Η ανοιχτή «κόντρα γέφυρα» και η κλειστή γέφυρα.
23. Η τραπεζαρία των αξιωματικών (ανακαινισμένη).
24. Το καρέ των αξιωματικών (ανακαινισμένο).
25. Το εκκλησάκι του πλοίου.
26. Η εικόνα του «αγίου» πάνω στον κουβά της πυρίτιδας.
27. Ναυτικές στολές των Βαλκανικών Πολέμων. Από αριστερά προς τα δεξιά: υποπλοίαρχος, αρχικελευστής, πλωτάρχης.
28. Κι άλλες ναυτικές στολές. Από αριστερά προς τα δεξιά: δίοπος, πλοίαρχος, ναύαρχος.
29. Άποψη της πρύμνης του *Αβέρωφ* σήμερα.
30. Άποψη του επίστεγου.
31. Πρυμναία πυροβόλα.
32. Πύργος αριστερού πρυμναίου πυροβόλου.
33. Πύργος αριστερού προωραίου πυροβόλου.
34. Εργάτης με την επιγραφή της εταιρείας ΑΦΟΙ Ορλάντο.
35. Πρυμναία καπνοδόχος.
36. Άποψη του πρόστεγου.
37. Προωραία πυροβόλα.
38. Ζημιά εξαιτίας θραυσμάτων σε ένα σωλήνα πυροβόλου από τη ναυμαχία της Έλλης.
39. Πόστο ελέγχου πυρός από τον εκσυγχρονισμό του 1925.
40. Παλιό αποστασιόμετρο του 1912.
41. Η κύρια κουζίνα.
42. Η κουζίνα του αναρρωτηρίου.
43. Το οπλονομείο.
44. Οι αιώρες του πληρώματος.
45. Ο ξύλινος σταυρός τον οποίο έβγαξε ο ιερέας του πλοίου σε στιγμές κινδύνου για να δίνει κουράγιο στο πλήρωμα.
46. Σάκος από μουσαμά για τη φόρτωση κάρβουνου και το κατέβασμά του στους λέβητες.
47. Στολή θερμαστή από την εποχή των Βαλκανικών Πολέμων.
48. Η μηχανή τριπλής εκτόνωσης Ανσάλντο.
49. Άποψη του μηχανοστασίου.
50. Μετρητές πίεσης του λέβητα.
51. Διάγραμμα του λέβητα για το πλήρωμα του μηχανοστασίου.
52. Ο υποναύαρχος Αλέξανδρος Σακελλαρίου.

53. Το *Αβέρωφ* στον Ινδικό Ωκεανό το 1941-42.
54. Αγκυροβολημένο στη Βομβάη το 1941.
55. Το αντιτορπιλικό του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού *Βέλος* αγκυροβολημένο δίπλα στο *Αβέρωφ* σήμερα.

ΠΗΓΕΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ:

Ελληνικό Ναυτικό Μουσείο: Αριθ. 1-5, 7-17, 52-3

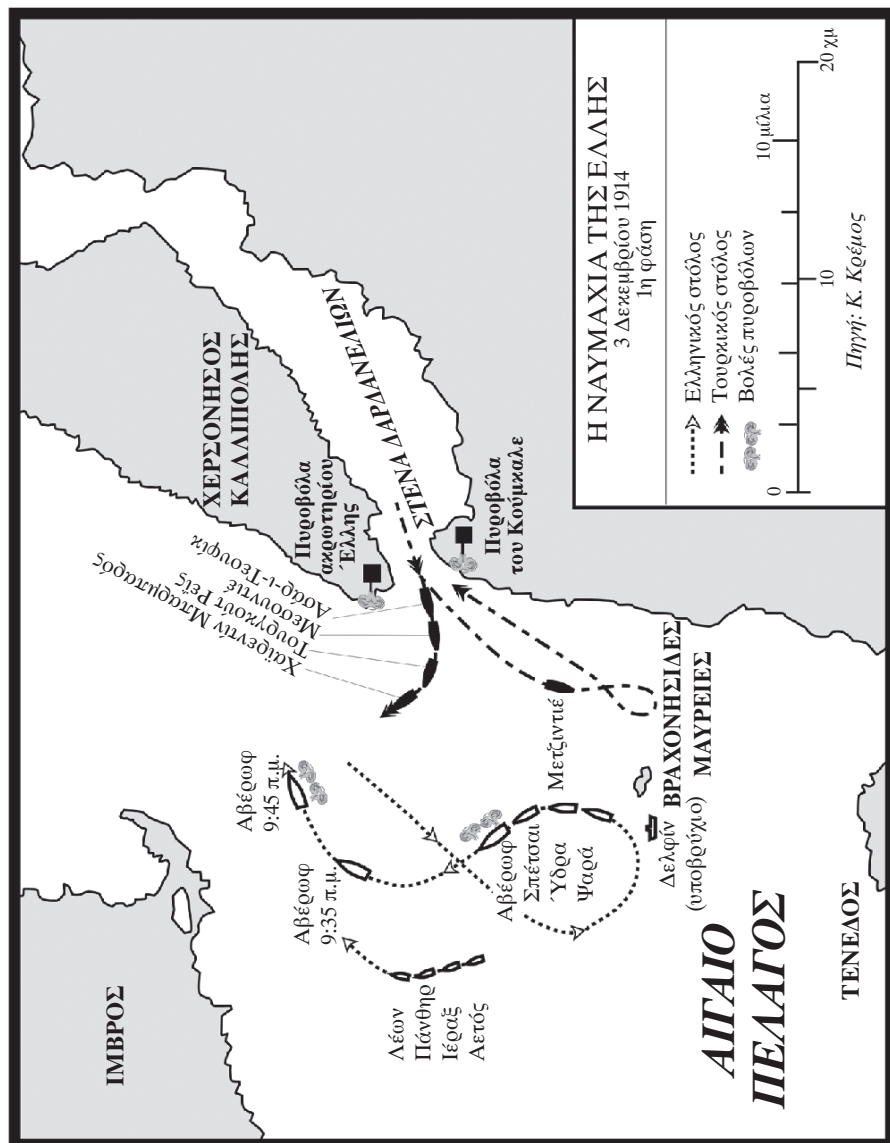
Νάικ Μόργκαν: Αριθ. 6, 18, 20-1, 44, 50

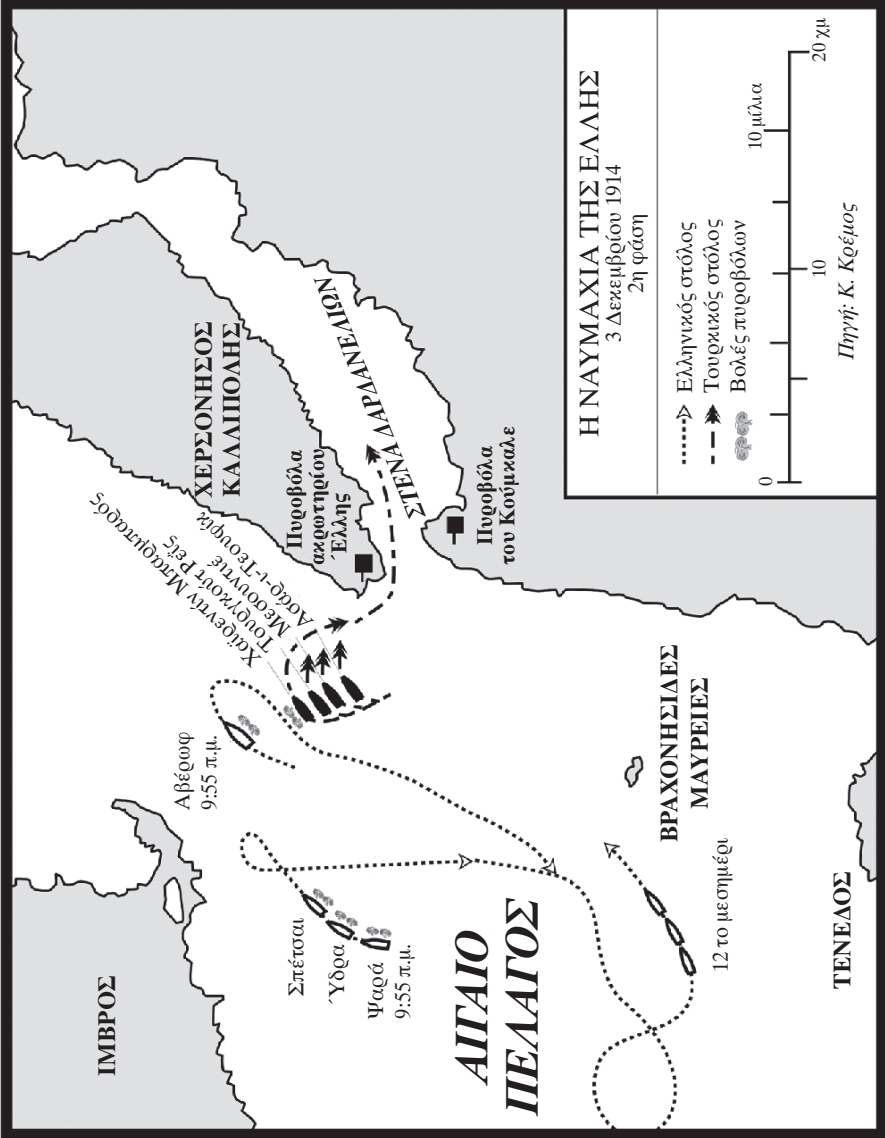
Συγγραφέας: Αριθ. 15, 19, 22, 22-49, 51, 55

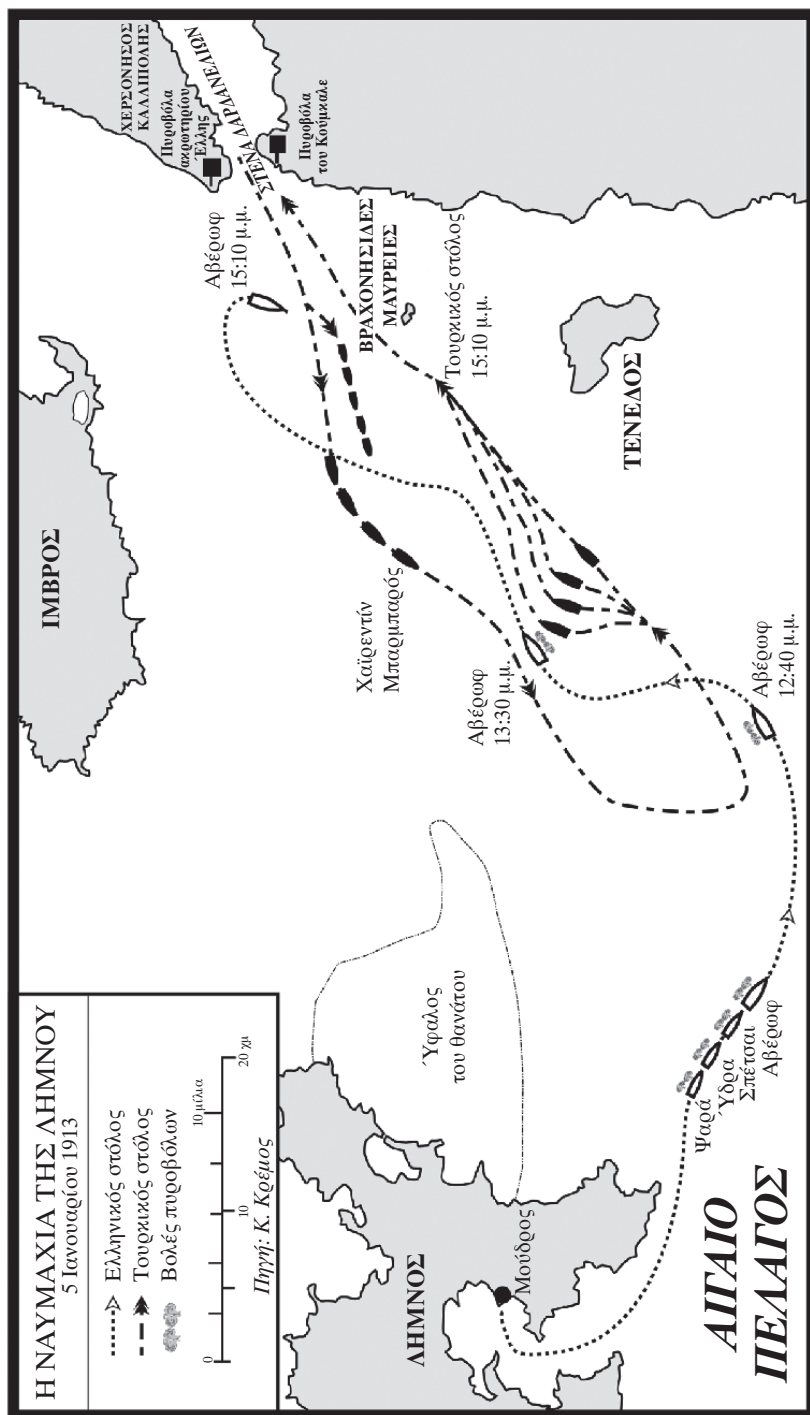
Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επισκεφθείτε την ιστοσελίδα www.averof.mil.gr

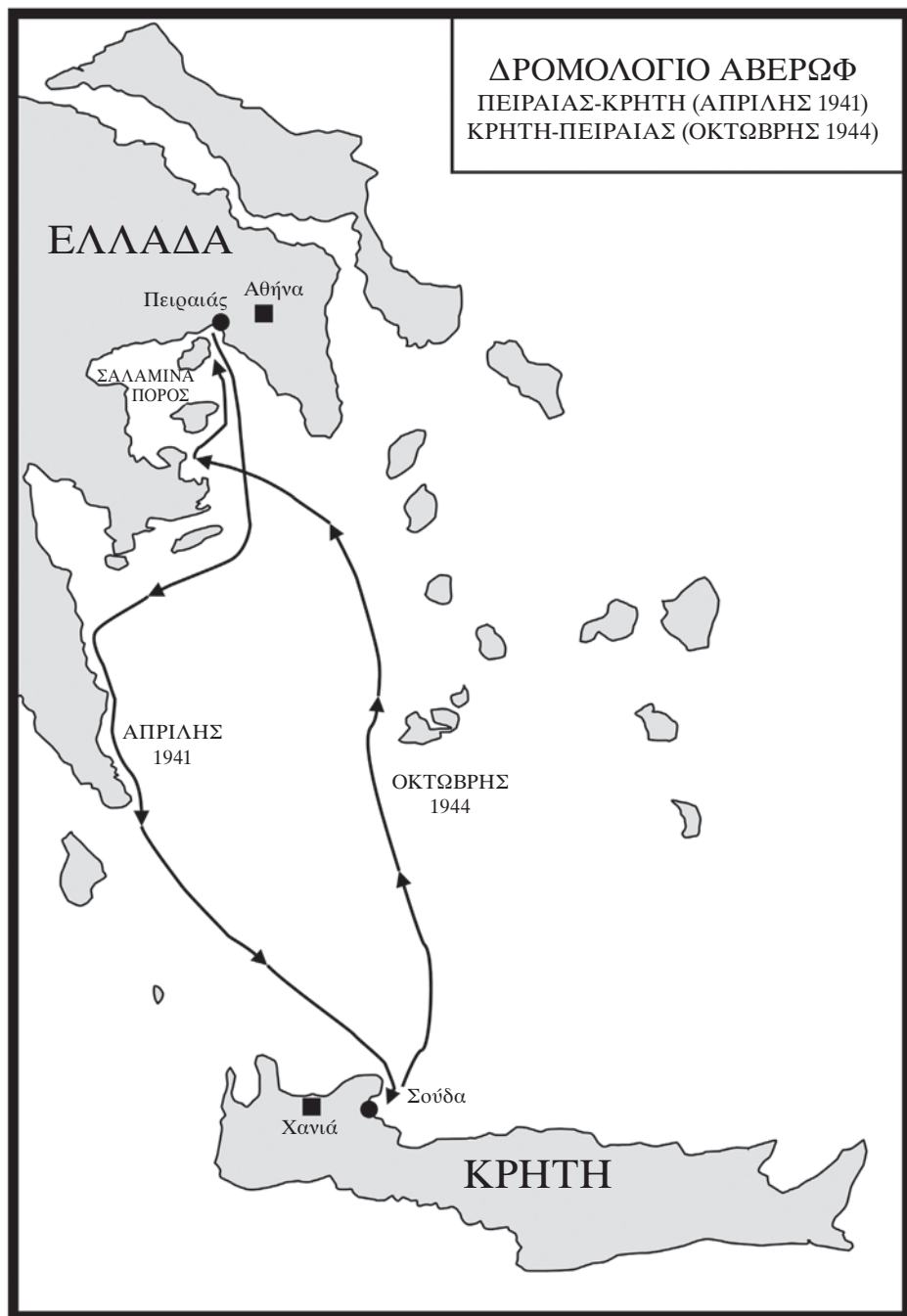
Χάρτες

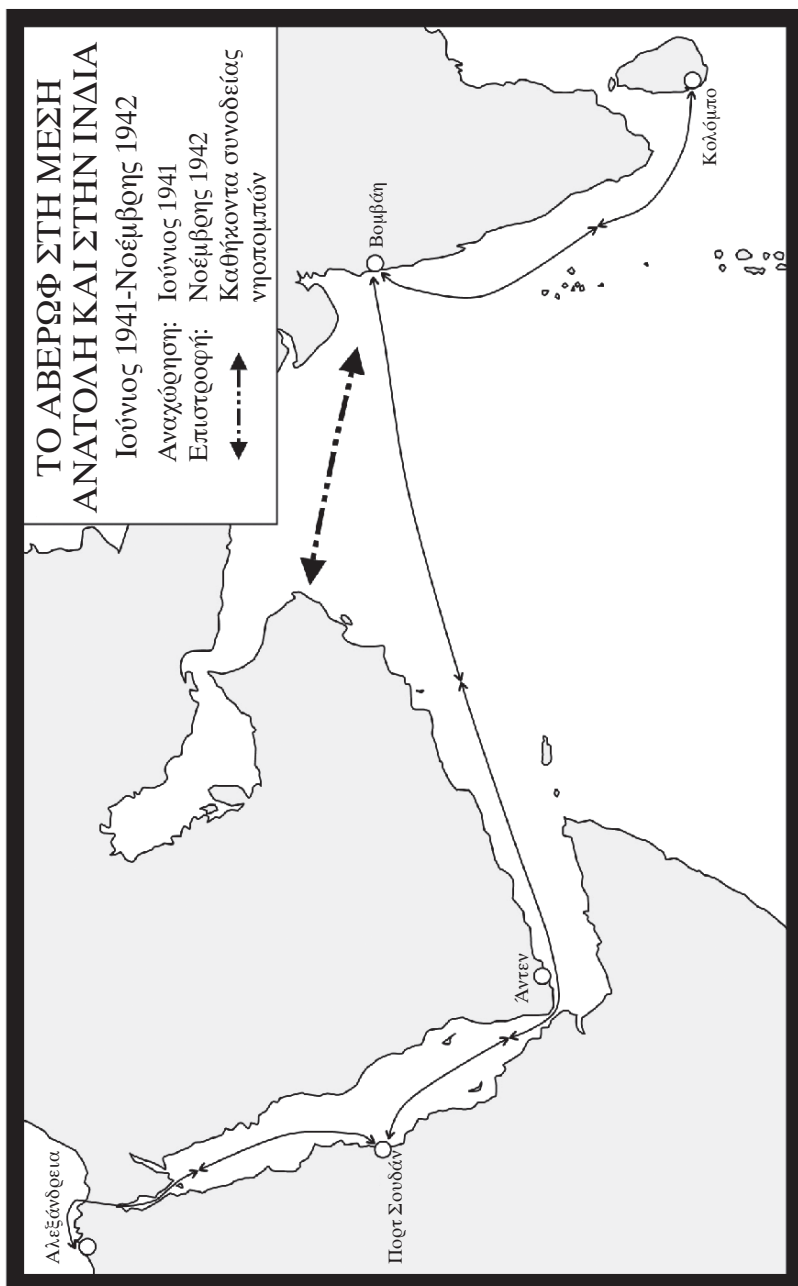
1. Η ναυμαχία της Έλλης, 3 Δεκεμβρίου 1912, 1η φάση.
2. Η ναυμαχία της Έλλης, 3 Δεκεμβρίου 1912, 2η φάση.
3. Η ναυμαχία της Λήμνου, 5 Ιανουαρίου 1913.
4. Το δρομολόγιο του *Αβέρωφ*: Πειραιάς-Κρήτη (Απρίλιος 1941) και Κρήτη-Πειραιάς (Οκτώβριος 1944).
5. Το *Αβέρωφ* στη Μέση Ανατολή και στην Ινδία, Ιούνιος 1941-Νοέμβριος 1942.











Βιαστική δουλειά

Τον αποκαλούσαν κύριο Ζεντζέντ. Αυτό ήταν ένα μόνο από τα καθόλου κολακευτικά προσωνύμια που ανήκαν στον Βασίλη Ζαχάρωφ, γνωστό επίσης στους πολλούς συκοφάντες του ως Έμπορο του Θανάτου και Αρχιερέα του Πολέμου. Όχι ότι τον ένοιαζε πραγματικά. Στην πολυτάραχη σταδιοδρομία του ήταν εκπληκτικά καλός σε ένα πράγμα, κι αυτό ήταν οι αγοραπωλησίες όπλων και τα τεράστια κέρδη που έβγαιναν απ' αυτές. Ο Ζαχάρωφ αποτελούσε την επιτομή του ρεαλιστή επιχειρηματία ο οποίος γνωρίζει την ανθρώπινη φύση όπως ακριβώς είναι και συναλλάσσεται χωρίς ηθικούς ενδοιασμούς με τα πιο κτηνώδη της στοιχεία. Οι απόψεις του για τον πόλεμο ελάχιστη σημασία είχαν. Ήταν και ο ίδιος εξίσου ανίσχυρος να σταματήσει τα έθνη από το να αλληλοσφάζονται όσο κι ένας ένστολος επίστρατος γαλατάς. Ήξερε όμως ότι μπορούσε να βγει πολύ χρήμα απ' αυτή την αθεράπευτη ανθρώπινη αδυναμία και για όσο καιρό υπήρχε ζήτηση, γιατί να μην την καλύπτει; Επίσης, ο Ζαχάρωφ εκμεταλλεύτηκε πλήρως μία άλλη ιδιοτροπία της ανθρώπινης φύσης – την τάση των υποψήφίων δυνάμεων να φλερτάρουν με μοχθηρούς εμπόρους όπλων και να τους χορηγούν αυτομάτως το δικαίωμα εισόδου στους υψηλότερους κοινωνικούς κύκλους. Στα πρώτα χρόνια του 20ού αιώνα, η βρετανική υψηλή κοινωνία εκπλήρωνε αρκετά καλά αυτό τον ρόλο για λογαριασμό του.

Γόνος μιας ελληνικής οικογένειας στην Τουρκία ως Βασίλειος Ζαχαρίας, είχε ρωσοποιήσει το όνομά του για να του δώσει μια πιο εξωτική και ελαφρώς απειλητική χροιά, κι έτσι γλιστρούσε άνετα και επιδέξια μέσα στους υψηλούς κύκλους ως Βασίλειος Ζαχάρωφ, με το όνομά του και μόνο να είναι συνώνυμο των πυροβόλων, των οβίδων και των πλοίων που πουλούσε σε ανασφαλείς βασιλιάδες, προέδρους και πρωθυπουργούς. Το 1910, ο Ζαχάρωφ ήταν περίπου 60 ετών, με μια

ξεχωριστή και επιμελώς κομμένη γκριζα γενειάδα στην κορυφή της μεταξωτής γραβάτας του και της μαργαριταρένιας καρφίτσας του. Μεγάλο μέρος της μακράς και πολυδαίδαλης σταδιοδρομίας του πριν απ' αυτή την ημερομηνία παραμένει μυστήριο. Πέρασε ένα σύντομο διάστημα της νιότης του στην Οδησό όπου είχε αλλάξει το όνομά του. Οι εχθροί του ισχυρίζονταν ότι άρχισε την πρώτη του επιχειρηματική δραστηριότητα κάνοντας τον κράχτη σε έναν οίκο ανοχής στην Κωνσταντινούπολη, μεταπηδώντας σε εξυπνότερα πράγματα όπως το να βάζει φωτιά σε μεγάλες επαύλεις ώστε να προκαλεί την άμεση ανταπόκριση της πυροσβεστικής της Κωνσταντινούπολης – και ανταμοιβές από τους ευγνώμονες αλλά έχοντες άγνοια ιδιοκτήτες των σπιτιών, των οποίων τα τιμαλφή φρόντιζε φυσικά να σώσει πρώτα. Οι εχθρικές προς αυτόν αφηγήσεις περιγράφουν λεπτομερώς κάθε είδους αισχρές δουλειές μέχρι και το ξέσπασμα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου – και δεν αποτέλεσε έκπληξη το γεγονός ότι πολλοί τον κατηγορήσαν πως τον προκάλεσε ο ίδιος, αφού έως τότε η φήμη του ως παγκόσμιου «εμπόρου θανάτου» είχε εδραιωθεί για τα καλά. Οι πόρτες άνοιγαν παντού. Αριστοκράτες της Βρετανίας και της Κοινοπολιτείας διαπραγματεύονταν με οικειούς όρους με τον κύριο Ζεντζέντ, ο οποίος ήταν διαβόητος και απολάμβανε κρυφά να βλέπει τους πλούσιους και ισχυρούς να πέφτουν στα πόδια του.

Περίπου εκείνη την εποχή ο Βρετανός συγγραφέας Όσπερτ Σίτγουελ έκανε την περίφημη περιγραφή του Ζαχάρωφ ως «μυταράς με σακουλιασμένα μάτια... δίνει την εντύπωση μεγάλης δύναμης και της ικανότητας να περιμένει». Ο Ζαχάρωφ είχε επισκεφθεί κατά καιρούς τη Βρετανία από το 1870, παντρεύτηκε μία κοπέλα από το Μπρίστολ, αλλά αναστάτωσε την οικογενειακή του ευτυχία όταν συνελήφθη για κατάχρηση. Τη δεκαετία του 1870 οι μεγάλες δυνάμεις της Ευρώπης είχαν ξεκινήσει μία ανελέητη κούρσα εξοπλισμών και κάποια στιγμή ο Ζαχάρωφ αξιοποίησε αυτό που θα του έφτιαχνε την περιουσία του, όταν έγινε αντιπρόσωπος πωλήσεων στα Βαλκάνια για τη σουηδική εταιρεία Θόρστεν Νόρντενφελτ, η οποία εκείνη την εποχή πειραματιζόταν με την παραγωγή υποβρυχίων. Κατ' αυτόν τον τρόπο ο Ζαχάρωφ ήρθε σε επαφή με τον σερ Χάιραμ Μαξίμ, τον εφευρέτη του φερώνυμου πολυβόλου. Το 1897, όταν η εταιρεία πυρομαχικών Βίκερς συγχωνεύτηκε με τη Μαξίμ-Νόρντενφελτ, ο Ζαχάρωφ είχε γίνει ο επικεφαλής υπερπόντιος πωλητής της, κερδίζοντας τεράστιες προμήθειες. Χάρη στις δημιουργικές τεχνικές πωλήσεών του, οι οποίες περιελάμβαναν

ναν τη δωροδοκία σε μεγάλη κλίμακα, η Βίκερς βρέθηκε να εξοπλίζει με σύγχρονα υποβρύχια και πολυβόλα Μαξίμ τη Ρωσία, την Τουρκία και την Ελλάδα, για να κατονομάσουμε μόνο τρεις δυνάμεις με τις οποίες είχε προσωπικές διασυνδέσεις. Έτσι, όταν η ελληνική κυβέρνηση το 1912 διαπίστωσε ότι χρειαζόταν μία μάλλον μεγάλη ποσότητα ναυτικών οβίδων και προωθητικών κορδίτη για την επικείμενη σύρραξη με την Τουρκία στο Αιγαίο Πέλαγος και η Βρετανία αρνήθηκε να της τα προμηθεύσει για να μην πυροδοτήσει τη σύγκρουση στην ανατολική Μεσόγειο, αναζητήθηκαν κρυφά οι υπηρεσίες του «μοχθηρότερου ανθρώπου στον κόσμο».¹

Φαίνεται πως ο κύριος Ζεντζέντ δεν είχε κάποια γνωστή πολιτική ιδεολογία. Τα στοιχεία όμως δείχνουν ότι είχε κι ένα συναισθηματικό ευαίσθητο σημείο (αν και καλά κρυμμένο), κι αυτό ήταν η πατρίδα του η Ελλάδα. Θα ήταν απολύτως κατανοητό αν πίστευε ότι η Ελλάδα έπρεπε να γίνει μια υπολογίσιμη δύναμη στη Μεσόγειο. Έχοντας μεγαλώσει στην οθωμανική ενδοχώρα, πρέπει να ήταν καλά ενημερωμένος για τον μακρόχρονο πόθο των Ελλήνων να κερδίσουν την ανεξαρτησία τους από τον τουρκικό ζυγό. Το 1912, η Ελλάδα ήταν ανεξάρτητο κράτος επί ογδόντα τρία χρόνια. Παρ' όλα αυτά, εκατομμύρια άνθρωποι ελληνικής καταγωγής εξακολουθούσαν να ζουν σε μεγάλες εδαφικές εκτάσεις που έλεγχε η Οθωμανική Αυτοκρατορία στα Βαλκάνια και στη Μικρά Ασία. Ένα γενικά αποδεκτό δόγμα της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής καθ' όλη τη διάρκεια των τελών του 19ου αιώνα, τροφοδοτούμενο από τα επιθετικά σοβινιστικά μέσα μαζικής ενημέρωσης, ήταν να «απελευθερώσει» εκείνες τις περιοχές από τους ξένους Τούρκους και να τις φέρει πάλι στις ελληνικές αγκάλες. Καθώς η Οθωμανική Αυτοκρατορία άρχισε να παρακμάζει, αυτός ο ελληνικός αλυτρωτισμός γινόταν αναλογικά ισχυρότερος, ιδίως επειδή προσέλκυε τη συμπάθεια και την υποστήριξη των μορφωμένων τάξεων του μεγαλύτερου τμήματος της Δυτικής Ευρώπης. Εν μέρει ως απάντηση στο διωγούμενο δημόσιο αίσθημα, οι ελληνικές κυβερνήσεις αφιέρωναν όλο και περισσότερη σκέψη στην ενίσχυση του πολεμικού ναυτικού. Έτσι η Ελλάδα, χάρη στον Ζαχάρωφ, ήταν ένα από τα πρώτα ευρωπαϊκά έθνη που απέκτησε υποβρύχιο της Νόρντενφελτ στα τέλη της δεκαετίας του 1880 – ένα από τα μόλις έξι που είχαν κατασκευαστεί.

Το 1912, η Ελλάδα, η Βουλγαρία και η Σερβία ένωσαν τις δυνάμεις τους προκειμένου να εκδιώξουν τους Τούρκους από τα Βαλκάνια και να διευρύνουν τα σύνορά τους. Η Αθήνα προβληματιζόταν ιδιαίτερα

για το Αιγαίο Πέλαγος, όπου η Οθωμανική Αυτοκρατορία είχε υπό την κατοχή της τα κατοικούμενα από πληθυσμούς ελληνικής καταγωγής νησιά Λήμνο, Λέσβο, Χίο και Σάμο στα ανοιχτά των τουρκικών ακτών, όπως και τα Δωδεκάνησα νοτιότερα, και η ελληνική πολιτική απέβλεπε στην ενσωμάτωσή τους. Το καύχημα του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού ήταν το εκτοπίσματος 10.000 τόνων θωρακισμένο καταδρομικό *Αβέρωφ*, που είχε καθελκυστεί στα ναυπηγεία Ορλάντο του Λιβόρνο (Λέγκχορν) τον προηγούμενο χρόνο. Αν και δεν αποτελούσε ακριβώς την τελευταία λέξη της ναυτικής τεχνολογίας, το καταδρομικό (ή θωρηκτό όπως επικράτησε να αποκαλείται τα κατοπινά χρόνια) ήταν ιδανικό για τις ανάγκες της Ελλάδας. Το *Αβέρωφ* δεν είχε προλάβει καλά καλά να ολοκληρώσει τις δοκιμές του εν πλω, όταν ρίχτηκε εσπευσμένα στον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο, ενώ τον Νοέμβριο του 1912 ήταν αγκυροβολημένο στον όρμο του Μούδρου στη Λήμνο περιμένοντας να πολεμήσει με τον τουρκικό στόλο. Ήταν όμως τέτοια η βιασύνη με την οποία είχε σταλεί εκεί το θωρηκτό, ώστε ο αρχηγός του στόλου του οποίου ναυαρχίδα ήταν το *Αβέρωφ*, ο υποναύαρχος Παύλος Κουντουριώτης, δεν είχε στη διάθεσή του παρά είκοσι πέντε οβίδες για κάθε πύργο πυροβόλων του – ποσότητα πυρομαχικών που είχε εξοικονομηθεί από τα δοκιμαστικά πυρά. Χρειάζονταν περισσότερες οβίδες και γρήγορα.

Το ιστορικό εδώ γίνεται πολύ αόριστο. Υπάρχουν αναπόδεικτοι ισχυρισμοί ότι τόσο η Βίκερς όσο και ο Ζαχάρωφ χρονοτριβούσαν για να πετύχουν υψηλότερη τιμή και σ' αυτό οφείλεται η καθυστέρηση στην παράδοση. Το πιθανότερο είναι πως η βρετανική κυβέρνηση δίσταζε να προμηθεύσει όπλα σε εμπόλεμους (και αποδεικνυόταν απρόθυμη να ανταγωνιστεί την Οθωμανική Αυτοκρατορία ακόμη και εκείνη την εποχή). Δεν είναι δύσκολο να φανταστούμε πως ο Ζαχάρωφ είχε μυστικές συνομιλίες με τα αφεντικά του στη Βίκερς και πιθανώς διευκόλυνε την αθέατη συναλλαγή με κάποια δικά του γενναία δώρα. Όποια κι αν είναι η αλήθεια, μία βροχερή νύχτα ένα ελληνικό φορτηγό πλοίο έδεσε σε έναν απομονωμένο προβλήτα στις εκβολές του Τάμεση και φόρτωσε τα απαιτούμενα πυρομαχικά και προωθητικά με πλήρη μυστικότητα. Ωστόσο, η συνεχιζόμενη κακοκαιρία υποχρέωσε το φορτηγό πλοίο να αναζητήσει καταφύγιο στο Φάλμουθ Ρόουντς, διακινδυνεύοντας να αποκαλυφθεί και να συλληφθεί. Ένα μήνα αργότερα το πλοίο κατέπλευσε στον Πειραιά, με το πολύτιμο φορτίο του να προλαβαίνει το *Αβέρωφ* στον όρμο του Μούδρου στα μέσα Νοεμβρίου.

Παρά το γεγονός ότι δε γνωρίζουμε σχεδόν τίποτα για το πώς έγινε η μεταφορά, τα διαθέσιμα στοιχεία συνηγορούν υπέρ της ανάμειξης-κλειδί του Ζαχάρωφ. Οι λεπτομέρειες μπορεί να υπάρχουν κάπου ανάμεσα στους ογκωδέστατους φακέλους του όπου περιλαμβάνονται ημερολογιακές καταχωρήσεις πενήντα οκτώ χρόνων, τους οποίους πέταξε ο ίδιος μέσα στο τζάκι της παρισινής έπαυλής του το 1927. Αυτό συνέβη περίπου μία δεκαετία αφότου ο ευγνώμων Ντέιβιντ Λόιντ Τζορτζ, ο Βρετανός πρωθυπουργός, έπεισε τον βασιλιά Γεώργιο Ε' να ακουμπήσει με μεταφορική έννοια (και με μισή καρδιά) το ξίφος πάνω στους καλοραμμένους ώμους του σερ Βασιλείου Ζαχάρωφ για τις υπηρεσίες του στη βρετανική πολεμική προσπάθεια. Έπειτα από τον θάνατο του σερ Βασιλείου το 1936, οι υπηρέτες του έκαψαν ακόμη περισσότερους «τόνους εγγράφων» που σίγουρα θα έριχναν φως στο πώς κατόρθωσε να κερδίσει περίπου 1,2 δισεκατομμύρια δολάρια κατά τη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, όπως αναφερόταν ευρέως στις εφημερίδες της εποχής.²

Είναι δελεαστικό να υποθέσουμε ότι η απόκτηση εκ μέρους της Ελλάδας ενός από τα πιο σύγχρονα μεγάλα πολεμικά πλοία της εποχής, με δεδομένες τις χρόνιες οικονομικές δυσκολίες της κυβέρνησης της Αθήνας, οφειλόταν εν πολλοίς στο μυστικό λάδωμα των τροχών που έκανε ο Ζαχάρωφ. Φυσικά, η καταστροφή των φακέλων του μας περιορίζει απλώς σε εικασίες. Σίγουρα όμως θα πρέπει να ατένιζε με υπερηφάνεια το μεγάλο χαλύβδινο τέρας πάνω στο οποίο κυμάτιζε η γαλανόλευκη ελληνική σημαία. Βεβαίως, αυτό δε σήμαινε πως δεν πουλούσε υλικό και στους Τούρκους, ειδικά δύο υποβρύχια Νόρντενφελτ. «Το εμπόριο δε γνωρίζει σημαία», έλεγε ο Αμερικανουσκοτσέζος βιομήχανος και φιλόanthropos Άντριου Κάρνεγκι, και το ίδιο ίσχυε και για τον Ζαχάρωφ, ο οποίος είχε τη σφραγισμένη να μην αναμειγνύει τις δουλειές του με την πολιτική. Ο κόσμος τότε δεν ήταν κοινότητα αγίων και εξακολούθει να μην είναι. Αν τα έθνη και οι κυβερνήσεις επέμεναν να πληρώνουν περιουσίες για εργαλεία με τα οποία σκότωναν μεγάλο αριθμό ανθρώπων, αυτός απλώς ικανοποιούσε τη ζήτηση. Αν δεν το έκανε ο ίδιος, τότε θα το έκανε κάποιος άλλος. Στην οικονομική θεωρία τα αγαθά του κόσμου χωρίζονται σ' εκείνα της ειρήνης και σ' εκείνα του πολέμου, που συμβολίζονται αντίστοιχα με το βούτυρο και τα κανόνια. Κάποιοι έμποροι πουλούσαν βούτυρο. Ο κύριος Ζεντζέντ επέλεξε να πουλάει κανόνια. Αυτό ήταν όλο.

Ναυπηγημένο στο Λιβόρνο της Ιταλίας το 1910, το θωρηκτό *Αβέρωφ*, εκτοπίσματος 10.000 τόνων, αποτέλεσε τη ναυαρχίδα και μακράν το μεγαλύτερο πολεμικό πλοίο του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού έως το 1951, οπότε και αποσύρθηκε από την ενεργό υπηρεσία. Περισσότερο από έναν αιώνα μετά την κατασκευή του, εξακολουθεί να είναι αξιόπλοο, ένα από τα μόλις τρία θωρακισμένα καταδρομικά που υπάρχουν σήμερα σε όλο τον κόσμο. Αρχικά προορισμός του ήταν να ενταχθεί στο ιταλικό Ναυτικό, αλλά αγοράστηκε από την Ελλάδα και σύντομα έδρασε στους Βαλκανικούς Πολέμους και στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ έγινε το πρώτο ελληνικό πολεμικό σκάφος που εισήλθε στα ινδικά ύδατα από την εποχή του Μεγάλου Αλεξάνδρου, και συνέχισε να υπηρετεί σε καθήκοντα συνοδείας καθ' όλο το υπόλοιπο του πολέμου.

Το 1945 πρυμνοδέτησε στον Πόρο όπου και εγκαταλείφθηκε έως το 1984, όταν το ελληνικό Γενικό Επιτελείο Ναυτικού αποφάσισε να το ανασύρει από τη λησμονιά. Έπειτα από χρόνια αργών επισκευών και συντήρησης, το πλοίο είναι τώρα αγκυροβολημένο στον Φαληρικό όρμο στην ακτή της Αθήνας ως πλωτό ναυτικό μουσείο. Ο Τζον Καρόχι μόνο παρέχει τις πλήρεις τεχνικές προδιαγραφές και την επιχειρησιακή ιστορία του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων λεπτομερειών της ανακαίνισής του, αλλά βασίζεται και σε διηγήσεις από πρώτο χέρι των αξιωματικών, υπαξιωματικών και ναυτών, ώστε να εξιστορήσει τη μακρά και αξιόλογη σταδιοδρομία αυτού του έξοχου θωρηκτού.



Εκδόσεις ΨΥΧΟΓΙΟΣ
www.psichogios.gr



ΚΩΔ. ΜΗΧ/ΣΗΣ: 16815

Γ Ι Α Α Ν Α Γ Ν Ω Σ Τ Ε Σ Μ Ε Α Π Α Ι Τ Η Σ Ε Ι Σ