



ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΠΟΛΩΝΙΑ

ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΜΟΝΕΣ ΤΟΥ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ

ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ

ΔΥΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ



ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΠΟΛΩΝΙΑ

ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΜΟΝΕΣ ΤΟΥ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ

ΤΗΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ

ΔΥΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΟΥ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΒΛΑΣΣΗΣ

ΝΙΚΟΣ ΧΑΤΖΗΪΩΑΚΕΙΜ

ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΥΒΑΣ

ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ 2020

Ελλάδα και Πολωνία στις παραμονές του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου
Κατά Κλάδο περιπτωσιολογική εξέταση της πολεμικής προπαρασκευής
δύο ευρωπαϊκών κρατών του Μεσοπολέμου

ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ 2020

ISBN 978-960-98968-3-2

Οι φωτογραφίες ελληνικής προέλευσης στο εξώφυλλο και στο οπισθόφυλλο προέρχονται από τα Αρχεία του Πολεμικού Μουσείου. Η φωτογραφία του μνημείου του Άγνωστου Στρατιώτη στο εξώφυλλο βρίσκεται αναρτημένη στο ψηφιακό αποθετήριο δημόσιας χρήσης Wikimedia Commons. File:Οι Εύζωνες, φρουρούν το Μνημείο του Αγνώστου Στρατιώτη.jpg - Wikimedia Commons . Created by: G. E. Koronaios

Οι φωτογραφίες πολωνικής προέλευσης στο εξώφυλλο είναι ευγενική παραχώρηση με την βοήθεια της πολωνικής πρεσβείας, ως εξής: του μνημείου του Άγνωστου Στρατιώτη στη Βαρσοβία: «Dowództwo Garnizonu Warszawa». Του Πολεμικού Μουσείου Βαρσοβίας: Courtesy of the Polish Army Museum

Εκτύπωση/Στοιχειοθεσία: Τυπογραφείο Ελληνικού Στρατού

Απαγόρευση αναδημοσίευσης και αναπαραγωγής. Σύμφωνα με το νόμο 2121/1993 και τους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου που ισχύουν στην Ελλάδα, απαγορεύεται χωρίς γραπτή άδεια των συγγραφέων η ολική ή μερική αναδημοσίευση, αναπαραγωγή, διασκευή, αποθήκευση, μετάφραση και εκμετάλλευση αυτού του βιβλίου με μηχανικό, ηλεκτρονικό φωτοτυπικό ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο.

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ

Στην ιστοριογραφία του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου η περίοδος του Μεσοπολέμου παρουσιάζεται ως ένα προοίμιο των στρατιωτικών συγκρούσεων που ξεκίνησαν το 1939. Οι ειδικές μελέτες στρατιωτικού ενδιαφέροντος επικεντρώνονται κυρίως στις προσπάθειες των ευρωπαϊκών κρατών να εξοπλίσουν και να βελτιώσουν τις Ένοπλες Δυνάμεις τους.

Οι διπλωματικές σχέσεις ανάμεσα στο νεοσύστατο πολωνικό κράτος και την Ελλάδα ξεκίνησαν στις 13 Μαρτίου 1919 όταν το Βασίλειο της Ελλάδος αναγνώρισε επίσημα την Πολωνική Δημοκρατία, ενώ μετά την πάροδο τριών ετών οι δύο χώρες προχώρησαν στο άνοιγμα Πρεσβειών στις πρωτεύουσες των δύο κρατών. Μάλιστα το 1931, ο Έλληνας Πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος έγινε ο πρώτος αρχηγός του ελληνικού κράτους που επισκέφτηκε την Πολωνία.

Στις ημέρες μας οι ελληνοπολωνικές σχέσεις χαρακτηρίζονται από ουσιώδη εγκαρδιότητα. Συχνά υλοποιούνται συμπράξεις πολιτιστικών φορέων των δύο κρατών σε διάφορους τομείς, με την πολωνική πρεσβεία στην Αθήνα να έχει αποδειχθεί ιδιαίτερα δραστήρια στο επίμαχο πεδίο. Εμβληματικής σημασίας για τις διμερείς αυτές συνεργασίες υπήρξε ο Νοέμβριος του 2017, όταν ο τότε Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας, Προκόπης Παυλόπουλος και ο Πολωνός ομόλογός του, Αντρέι Ντούντα, εγκαινίασαν από κοινού την έκθεση «Στον βωμό της Ελευθερίας. Γεώργιος Ιβάνωφ - Σαϊνόβιτς – ήρωας δύο λαών», στο Πολεμικό Μουσείο και παρακολούθησαν την ημερίδα με γνωστά και άγνωστα σημεία της ιστορίας ενός από τους πιο σημαντικούς ήρωες της αντίστασης κατά του Ναζισμού, του Γεωργίου Ιβάνωφ-Σαϊνόβιτς.

Στο πλαίσιο αυτών των συνεργασιών, το Πολεμικό Μουσείο Αθηνών και το αντίστοιχο Στρατιωτικό Μουσείο της Βαρσοβίας υπέγραψαν, στις 23 Μαΐου του 2018, μία *Συμφωνία Συνεργασίας*, η οποία στοχεύει στην ενδυνάμωση των σχέσεων των δύο φορέων και στην επιστημονική προσέγγιση θεμάτων που άπτονται του αντικειμένου τους. Τα δύο Πολεμικά Μουσεία συμμετέχουν με αυτόν τον τρόπο όχι σε «Πολέμους μνήμης», αλλά σε παραγωγικούς αγώνες για τον επικερδή αναστοχασμό, προς όφελος της διατήρησης της αξιακής κληρονομιάς των δύο κοινωνιών και της ανατροφοδότησης των πανευρωπαϊκών ανθρωπιστικών ιδεωδών εξίσου. Πτυχή υλοποίησης αυτής της προσπάθειας, με πρωτοβουλία του Πολεμικού Μουσείου, αποτελεί και η παρούσα έκδοση.

Η ανά χείρας συλλογική εργασία προσβλέπει στο να συνεισφέρει σε έναν κάπως παραμελημένο σκοπό: την ανάδειξη παρεμφερών πορειών δύο χωρών που βρέθηκαν στην δίνη του Πολέμου δεχόμενες εισβολή. Όσοι ιστορικοί επομένως καταπιάνονται

με την αναδίφηση των διαδικασιών που οδήγησαν στα γεγονότα, έχουν από αυτήν την άποψη σχετικά εύκολο έργο, υπό την έννοια ότι ασχολούνται με ζητήματα βατά από ηθικής άποψης: την προπαρασκευή της Εθνικής Άμυνας, του λόγου ύπαρξης των Ένοπλων Δυνάμεων.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Πολεμικού Μουσείου χαιρετίζει αυτή την αξιέπαινη προσπάθεια και εύχεται να συνεχιστεί και στο μέλλον η συνεργασία σε όλους τους τομείς που άπτονται των αρμοδιοτήτων των δύο φορέων.

Εκ μέρους του ΔΣ του Πολεμικού Μουσείου

Παναγιώτης Αναστόπουλος

Σύμβουλος Β΄ του Διοικητικού Συμβουλίου του ΠΜ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Αποτελεί ιδιαίτερη τιμή και ευχαρίστηση για εμένα το γεγονός ότι προλογίζω το κοινό έργο καταξιωμένων ιστορικών, συμβάλλοντας, στο ελάχιστο, για την έκδοσή του.

Ο Ηλίας Καλύβας, ο Κωνσταντίνος Βλάσσης και ο Νικόλαος Χατζηϊωακείμ επιχειρούν με το έργο τους να φωτίσουν κάποιες, όχι πολύ γνωστές, εξοπλιστικές προσπάθειες της Ελλάδας και της Πολωνίας, κατά τη μεσοπολεμική περίοδο, εντάσσοντάς τες στο γενικότερο ευρωπαϊκό πολιτικό και διπλωματικό πλαίσιο.

Οι συνθήκες ειρήνης του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου άφησαν πολλές εκκρεμότητες και προβλήματα. Αρκετά ευρωπαϊκά κράτη αισθάνονται άβολα, μετά την υπογραφή τους και επιχειρούν την αναθεώρηση, με απειλή βίας στην αρχή και στη συνέχεια με χρήση της, όπως απέδειξε περίτρανα η έκρηξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Η Ελλάδα και η Πολωνία, δύο μικρομεσαίες δυνάμεις της εποχής, έχουν στο γεωγραφικό τους περίγυρο ισχυρές ευρωπαϊκές δυνάμεις και αναθεωρητικά κράτη (ΕΣΣΔ, Γερμανία, Ιταλία, Βουλγαρία).

Κύριο μέλημα της εξωτερικής τους πολιτικής είναι η αναζήτηση ισχυρών συμμάχων και η εξασφάλιση πολεμικού υλικού από τη διεθνή αγορά, για την αμυντική τους θωράκιση. Όταν πλέον γίνεται έκδηλη η αδυναμία διεθνών οργανισμών, όπως η Κοινωνία των Εθνών, σε θέματα συλλογικής ασφάλειας και ιδιαίτερα μετά την ανάρρηση του Αδόλφου Χίτλερ στη γερμανική καγκελαρία οι προσπάθειες αυτές θα κορυφωθούν.

Ο **Ηλίας Καλύβας** με την εργασία του «Η ελληνική Πολεμική Αεροπορία στην κρίση του Μεσοπολέμου. Η περίπτωση εξοπλισμού της με τα PZL P.24», περιγράφει το ελληνικό εξοπλιστικό εγχείρημα από τα πρώτα του βήματα μέχρι την απόκτηση των αεροπλάνων. Ταυτόχρονα, φωτίζει με ενάργεια το πολιτικό, κοινωνικό και διπλωματικό υπόβαθρο της περιόδου 1922 – 1940, την τρέχουσα δημοσιονομική κατάσταση της Ελλάδας και συνακόλουθα τους αντίστοιχους οικονομικούς περιορισμούς που αυτή έθετε στο φιλόδοξο πρόγραμμα ανανέωσης του πολεμικού υλικού. Παρέχει αναλυτικές πληροφορίες για τη συγκρότηση του Κλάδου της Αεροπορίας, τα τεχνικά και πτητικά χαρακτηριστικά του υπό παραγγελία αεροσκάφους, τον εξοπλισμό του, τα μειονεκτήματα και τα πλεονεκτήματά του, καθώς και το μέγεθος της συμβολής των χειριστών και του συγκεκριμένου τύπου στις πολεμικές επιχειρήσεις.

Ο Κωνσταντίνος Βλάσσης με τη σειρά του αναφέρεται στο θέμα «Εξοπλισμοί Πολωνίας – Ελλάδας και ο αγγλογαλλικός παράγοντας προ του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου». Με μεστό λόγο περιγράφει τις ανησυχίες και τους προβληματισμούς της ηγεσίας (πολιτικής και στρατιωτικής) της νεοσύστατης Πολωνικής Δημοκρατίας σε ό,τι αφορά στις σχέσεις της με τα γειτονικά κράτη (Γερμανία και Σοβιετική Ένωση κυρίως) και τα αναφερόμενα προβλήματα στον τομέα της ασφάλειάς της. Μιλά επίσης για τις φροντίδες της προκειμένου να αναπτύξει την εγχώρια πολεμική βιομηχανία, τις συγκοινωνιακές υποδομές της και τελικά να εκσυγχρονίσει και τους τρεις Κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεών της. Αντίστοιχες αναφορές γίνονται και στην περίπτωση της Ελλάδας, η οποία αντιμετωπίζει παρόμοια προβλήματα ασφάλειας με τους δικούς της γείτονες (Βουλγαρία, Ιταλία, Γιουγκοσλαβία, Τουρκία - παρά την πρόσκαιρη εξομάλυνση των διμερών σχέσεων με την τελευταία, που είχε επιτευχθεί τότε). Αδύναμα οικονομικά και τα δύο κράτη, αναζήτησαν πόρους για τη χρηματοδότηση των μεγάλων εξοπλιστικών τους προγραμμάτων (έρανοι, δωρεές, δάνεια) σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Στο σημείο αυτό εντοπίζεται ο αγγλογαλλικός παράγοντας με τους δικούς του φυσικά στόχους και προτεραιότητες ενώ παρεμβάλλονται και άλλοι σημαντικοί «Παίκτες» (Γερμανία, ΕΣΣΔ, Ιταλία, Ρουμανία, Τσεχοσλοβακία).

Τέλος, ο **Νικόλαος Χατζηϊωακείμ** καταπιάνεται με το θέμα «Η ναυτική υπόσταση της Β΄ Πολωνικής Δημοκρατίας και οι απειλές που αντιμετώπισε». Στην εργασία του αποδίδει ανάγλυφα την εσωτερική κατάσταση της χώρας από τη σύστασή της, την επαύριον του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, μέχρι το διαμελισμό της το 1939, από τη Γερμανία και τη Σοβιετική Ένωση. Με κάθε λεπτομέρεια αποτυπώνονται οι σχέσεις με όλους τους γείτονές της καθώς και τα σημαντικότερα για την ασφάλειά της γεγονότα (πόλεμοι, συνθήκες ειρήνης, κυβερνητικές επαφές), ιδιαίτερη βέβαια αναφορά γίνεται στο διάδρομο του Ντάντσιχ. Στη συνέχεια περιγράφεται η ίδρυση του Πολωνικού Πολεμικού Ναυτικού, ο εξοπλισμός, η εκπαίδευση και βέβαια οι αποστολές και τα ειδικά του σχέδια σε αντιδιαστολή με αυτά των δυνητικών του αντιπάλων (Γερμανών και Σοβιετικών). Η εργασία του εκτείνεται χρονικά μέχρι την ολοκλήρωση των εχθροπραξιών του Β΄ ΠΠ με αδρομερείς αναφορές και στα επόμενα έτη και περιλαμβάνει τα τελικά σχέδια των εμπολέμων για τις ναυτικές επιχειρήσεις. Επιστέγασμα της εργασίας, αποτελεί η συμπερασματική αποτίμηση της πολωνικής πολιτικής παραμονές του Β΄ ΠΠ, στο θέμα του ναυτικού ενδιαφέροντος εξοπλιστικών σχεδιασμών και του βαθμού υλοποίησής τους, του βαθμού επιτυχίας των πολωνικών ναυτικών επιχειρήσεων και της αποδημίας του εναπομείναντος στόλου σε βρετανικά λιμάνια. Παράλληλα συνεξετάζονται αδρομερώς εξελίξεις ελληνικού ενδιαφέροντος κατά την επίμαχη συγκυρία.

Εν κατακλείδι το συλλογικό αυτό έργο μπορεί να υποστηρίξει κανείς ότι αποτελεί μια αξιόλογη προσπάθεια ανάχνευσης «παραμελημένων» όψεων της συγκεκριμένης ιστορικής περιόδου.

Είμαι βέβαιος ότι θα συμβάλει, ως αναβαθμός σε παραπέρα ιστορική έρευνα και ότι θα κινήσει το ενδιαφέρον των φιλιστόρων.

Αθήνα, Δεκέμβριος 2019

Υποστράτηγος Γεώργιος Ραχμανίδης

Πρόεδρος της

Ελληνικής Επιτροπής Στρατιωτικής Ιστορίας

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κωνσταντίνος Δ. Βλάσσης Εξοπλισμοί Πολωνίας – Ελλάδας και ο αγγλογαλλικός παράγοντας προ του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

i) Πολωνία 1918 – 1935.....	11
ii) Πολωνία 1936 – 1939.....	13
iii) Ελλάς 1919 – 1934.....	20
iv) Ελλάς 1935 – 1940.....	22
v) Αγγλο-γαλλική εξοπλιστική συνδρομή 1938 – 1939	28
Πηγές.....	47

Νίκος Χατζηϊωακείμ Η ναυτική υπόσταση της Β΄ Πολωνικής Δημοκρατίας και οι απειλές που αντιμετώπισε

i) Εισαγωγή στο πολιτικό και διπλωματικό υπόβαθρο των γεγονότων.....	51
ii) Οι μεσοπολεμικοί σχεδιασμοί και οι εξοπλιστικές προθέσεις της ηγεσίας του πολεμικού ναυτικού της Πολωνίας, οι γερμανικές και σοβιετικές σκέψεις εξουδετέρωσής του.....	60
iii) Τα τελικά σχέδια των δύο εμπολέμων και οι ναυτικού ενδιαφέροντος πολεμικές επιχειρήσεις που έλαβαν χώρα κατά τη γερμανική εισβολή για την κατάληψη της Πολωνίας.....	74
iv) Συμπερασματική αποτίμηση.....	87
Πηγές.....	90

Ηλίας Καλύβας

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία στην Κρίση του Μεσοπολέμου. Η περίπτωση του εξοπλισμού της με τα πολωνικά αεροπλάνα PZL-24

Πρόλογος, εισαγωγή.....	95
Οι οικονομικές συνθήκες και η οικονομική πολιτική της Ελλάδας στον Μεσοπόλεμο.....	97
Τα ελληνικά Αεροπορικά Σώματα στην πολιτική δίνη των ετών του Μεσοπολέμου: 1922-1940.....	102
Ο αστικός εκσυγχρονισμός της διακυβέρνησης του Βενιζέλου και η δημιουργία του Υπουργείου Αεροπορίας.....	113
Οι συνθήκες διαμόρφωσης του αμυντικού-εξοπλιστικού προγράμματος τη δεκαετία 1930.....	115
Ο εξοπλισμός της Αεροπορίας με τα καταδιωκτικά PZL - P.24.....	120
Συμπεράσματα.....	129
Βιβλιογραφία.....	131

Παράρτημα Χαρτών, Διαγραμμάτων, Πινάκων και Φωτογραφιών	136
---	-----

Εξοπλισμοί Πολωνίας – Ελλάδας και ο αγγλογαλλικός παράγοντας προ του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Κωνσταντίνος Δ. Βλάσσης

BSc Computer Science – New York Institute of Technology
MBA Master of Business Administration – New York Institute of Technology
ΠΜΣ Νεότερη & Σύγχρονη Ιστορία – Πάντειο Πανεπιστήμιο

ΠΟΛΩΝΙΑ

1918–1935

Η γένεση της Πολωνικής Δημοκρατίας εντοπίζεται τον Νοέμβριο του 1918, αμέσως μετά την λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, από τον οποίο εξήλθε με ισοπεδωμένη την υποδομή (1,8 εκατομμύρια κατεστραμμένα κτίρια, 7.500 κατεστραμμένες γέφυρες –50% του συνόλου– απώλεια 2 εκατομμυρίων ίππων, μείωση βιομηχανικής παραγωγής κατά 80%).¹ Ήδη, όμως, από τον Ιανουάριο του 1919, η χώρα ενεπλάκη σε πόλεμο με μπολσεβικικές ρωσικές δυνάμεις, ο οποίος διήρκεσε έως τον Μάρτιο του 1921, οπότε και υπεγράφη η συνθήκη ειρήνης μεταξύ των δύο μερών. Στην εξέλιξη των επιχειρήσεων του πολέμου αυτού, ο Πολωνικός Στρατός θα επιτύχει εντυπωσιακές νίκες, τόσο σε επιθετικούς όσο και αμυντικούς αγώνες, κάτι που θα οδηγήσει και στην υπογραφή συνθήκης συμμαχίας μεταξύ Πολωνίας–Γαλλίας, τον Φεβρουάριο του 1921, η οποία πλαισιώθηκε σύντομα από την υπογραφή στρατιωτικής σύμβασης και συμφωνία οικονομικής συνεργασίας.²

Εν τω μεταξύ, την περίοδο Αυγούστου 1919–Μαΐου 1921 σημειώθηκαν τρεις εξεγέρσεις των Πολωνών στην Άνω Σιλεσία, περιοχή που διεκδικούσε η Γερμανία αλλά και η Πολωνία. Αν και με δημοψήφισμα τον Μάρτιο του 1921, η περιοχή είχε αποδοθεί στην Γερμανία, εν τέλει το 1922 οι δύο χώρες έκαναν δεκτή την πρόταση για διαμελισμό της Άνω Σιλεσίας. Σε κάθε περίπτωση σημαντικοί όγκοι πολωνικού πληθυσμού παρέμειναν έξω από τα σύνορα, επιτρέποντας στις πολωνικές Αρχές να τηρούν μια αλτρωτική πολιτική. Την ίδια όμως στιγμή, εντός της Πολωνίας μεγάλο μέρος του πληθυσμού αποτελούσαν διάφορες μειονότητες, καθώς η απογραφή του 1931 με κριτήριο την γλώσσα, υπολόγιζε τους πολωνόφωνους σε 68,9%.³

Οι Συμφωνίες του Λοκάρνο τον Οκτώβριο του 1925, είχαν ως στόχο την κατανόηση και ομαλοποίηση των σχέσεων των πρώην εμπολέμων στην Ευρώπη, προκειμένου να σημάνει το οριστικό τέλος στην μεταπολεμική καχυποψία και τα κράτη να στραφούν απερίσπαστα στην ανοικοδόμησή τους. Ωστόσο, αυτό που κυρίως επετεύχθη ήταν η συνεννόηση της Γερμανίας με τις χώρες στα δυτικά της σύνορα, τα οποία οριστικοποιήθηκαν, ενώ αντίθετα στα ανατολικά η κατάσταση παρέμενε ρευστή και αβέβαιη, αφού και η ίδια η γερμανική κυβέρνηση έσπευσε να δηλώσει επίσημα ότι εξακολουθούσαν οι διεκδικήσεις της προς εκείνη την πλευρά.

Ο εκνευρισμός της πολωνικής κυβέρνησης ήταν ευνόητος και προφανής, με συνέπεια να ατονίσει η γαλλοπολωνική συμμαχική σχέση, ως αποτέλεσμα της γαλλικής «κατανόησης» προς την Γερμανία. Σε κάθε περίπτωση, αντιλαμβανόμενη ότι έπρεπε να ισορροπήσει ανάμεσα σε δύο ισχυρούς γείτονες, η πολωνική κυβέρνηση υπέγραψε σύμφωνο μη επίθεσης με την Σοβιετική Ένωση τον Ιούλιο του 1932, για να ακο-

1 Michael Alfred Peszke, «Poland's Preparation for World War Two», *Military Affairs*, Vol. 43, No. (Feb., 1979), σ. 23, σημ. 10. Michael Alfred Peszke, «Poland's Military Aviation September 1939 – It Never Had a Chance», στο συλλογικό *Why Air Forces fail: The anatomy of defeat*, The University Press of Kentucky, 2006, σ. 13.

2 George Sakwa, «The "Renewal" of the Franco-Polish Alliance in 1936 and the Rambouillet Agreement», *The Polish Review*, Vol. 16, No. 2 (Spring, 1971), σ. 45.

3 https://en.wikipedia.org/wiki/Demographic_history_of_Poland. Τελευταία ανανέωση 14 Ιουνίου 2018.

λουθήσει αντίστοιχο με την Γερμανία τον Ιανουάριο του 1934. Ανεξάρτητα από τις παραπάνω ενέργειες, η εξωτερική πολιτική της χώρας, διατηρώντας καλές σχέσεις με τις γειτονικές της Βαλτικής και την Ρουμανία, σκεφτόταν και το ενδεχόμενο ενός συνασπισμού ανατολικών χωρών, ώστε να δημιουργηθεί ένα τείχος προς τα ανατολικά, το οποίο πιθανόν θα έπρεπε να επεκταθεί μέσω των Βαλκανίων έως την Μεσόγειο.

Η πολωνική πολιτική ηγεσία φρόντισε από την πρώτη στιγμή της ίδρυσης του κράτους, να εμφυσήσει το αίσθημα της ανυπότακτης και διαρκούς πάλης, προκειμένου να εξασφαλισθεί η ανεξαρτησία του έθνους. Σύμφωνα με το Σύνταγμα ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κατά την ορκομοσία του, ανελάμβανε το βαρύ φορτίο εκτέλεσης των καθηκόντων του, λογοδοτώντας ενώπιον του «Θεού και της ιστορίας για την μοίρα της Χώρας». Η δεσπόζουσα προσωπικότητα του Στρατηγού Πιλσούντσκι στα πρώτα χρόνια ζωής της Πολωνίας, χάραξε ανεξίτηλα στην ψυχοσύνθεση των Πολωνών την ιδέα της διατήρησης της ελευθερίας ως υπερτάτου αγαθού, ο οποίος υπενθύμιζε: «Κάθε γενεά πρέπει να αποδείξει με αίμα ότι η Πολωνία παραμένει ζωντανή και δεν συμβιβάζεται με την ιδέα του ξένου ζυγού». Πράγματι, η πολωνική ηγεσία παρέμεινε τα επόμενα χρόνια αδιάλλακτη όσον αφορά την αντίστασή της στην προσπάθεια μείωσης της εθνικής της κυριαρχίας, ώστε τον Ιούλιο του 1939 εν μέσω της κρίσης εξαιτίας των γερμανικών απαιτήσεων, ο Στρατάρχης Σμίγκλυ-Ριτς να δηλώνει σε συνέντευξή του: «Έχουμε μάθει από την εμπειρία τι σημαίνει να ζούμε χωρίς ελευθερία και είμαστε έτοιμοι να πεθάνουμε αντί να την χάσουμε πάλι».⁴

12
Ο προσανατολισμός προς την ενδυνάμωση των πολωνικών Ενόπλων Δυνάμεων, δεν πέρασε απαρατήρητος, από τους ενδιαφερομένους. Το 1925 ο Γερμανός πρέσβυς στην Βαρσοβία ανέφερε ότι χάρις στην βοήθεια της Γαλλίας, ενώ εξακολουθούσαν να παρουσιάζονται σοβαρά προβλήματα: «ο Πολωνικός Στρατός έχει μεταμορφωθεί τα τελευταία χρόνια από κάτι σαν οπερέττα σε παράγοντα στην ευρωπαϊκή στρατηγική», υπογραμμίζοντας τις σημαντικές προσπάθειες που είχαν καταβληθεί για την τεχνική εκπαίδευση των στρατευμάτων, την εκπαίδευση του Πεζικού βάσει σύγχρονων μεθόδων και την έναρξη εφοδιασμού με άρματα μάχης.⁵

Ωστόσο, ήταν φανερό ότι απαιτούνταν ακόμα μεγαλύτερες πιστώσεις προκειμένου να επιτευχθεί η ανάπτυξη ενός στρατιωτικού οργανισμού, αναλόγου του μεγέθους της χώρας (πληθυσμός 27,2 εκατομμύρια το 1921), κάτι που αποτελούσε τεράστια πρόκληση για τα οικονομικά στοιχεία της Πολωνίας, που κατά 70% ο πληθυσμός της ήταν απασχολημένος στον αγροτικό τομέα. Ως εκ τούτου, το 1926 η κυβέρνηση αποφάσισε την δραστική περικοπή των αμυντικών δαπανών, γεγονός που προκάλεσε την άμεση αντίδραση του ισχυρού άνδρα Στρατηγού Πιλσούντσκι, ο οποίος με πραξικόπημα τον Μάιο του 1926 ανέλαβε την εξουσία, κυβερνώντας ουσιαστικά την χώρα έως τον θάνατό του το 1935. Το αποτέλεσμα ήταν η άμεση αναστολή των περικοπών και η προώθηση του προγράμματος εκσυγχρονισμού των πολωνικών Ενόπλων Δυνάμεων.⁶

4 Michael Alfred Peszke, «Poland's Preparation for World War Two», σ. 20.

5 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, Pen & Sword Books Ltd, South Yorkshire, 2009, σ. 18.

6 Ο.π., σ. 18–19.

Στα πλαίσια αυτά, εξαιρετικά μεγάλης σημασίας ήταν η απόφαση για ανάπτυξη πολεμικής βιομηχανίας, προκειμένου να καταστεί όσο το δυνατόν αυτάρκης η χώρα, ενώ εξ αρχής υπήρξε σκέψη για εξαγωγικό προσανατολισμό. Τελικός στόχος ήταν η χώρα να καταστεί ικανή να πολεμήσει για μια περίοδο 100 ημερών, βασιζόμενη αποκλειστικά στην βιομηχανική της υποδομή.⁷ Δύο μεγάλα έργα αναλήφθηκαν κατά την δεκαετία του 1920: αφ' ενός μεν η δημιουργία –σχεδόν εκ του μηδενός– ενός μεγάλου λιμένα στην Βαλτική, που απετέλεσε σημαντικό οικονομικό παράγοντα, αφ' ετέρου η ανάπτυξη ενός μεγάλου βιομηχανικού κέντρου νότια της Βαρσοβίας.

Ο λιμένας της Γδύνιας προσέφερε την απρόσκοπτη πρόσβαση στην Βαλτική για εμπορικούς σκοπούς, αναδεικνυόμενος σε εξαιρετικά σημαντικό παράγοντα οικονομικής ισχύος, ενώ η πολεμική βιομηχανία ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1930 κατάφερε να πραγματοποιεί εξαγωγές στον τομέα των πυρίτιδων και της αεροναυπηγικής σε χώρες όπως οι Ελλάδα, Βολιβία, Βραζιλία και Ρουμανία.⁸ Η Πολωνία το επόμενο διάστημα κατάφερε να καταστεί η τρίτη μεγαλύτερη στρατιωτική δύναμη στην Ευρώπη, μετά την Σοβιετική Ένωση και την Γαλλία και διακρίνεται από την ένταξη στο οπλοστάσιό της εξεζητημένων τεχνολογικά συστημάτων.⁹

Σε σχέση με το νέο όπλο των αρμάτων μάχης, ο Πολωνικός Στρατός φάνηκε να καινοτομεί, καθώς το 1930 ιδρύθηκε ανεξάρτητο Σώμα Τεθωρακισμένων, το οποίο όμως περιορίστηκε κι αυτό στην απλή συνοδεία και υποστήριξη του Πεζικού, δίχως να αναπτυχθεί κάποιο πρωτοποριακό δόγμα, όπως το μετέπειτα υιοθετηθέν από την Γερμανία, για την μαζική χρήση των τεθωρακισμένων προκειμένου να προκαλέσουν αρχικά ένα καίριο στην αμυντική γραμμή και την εν συνέχεια βαθειά εκμετάλλευσή του.¹⁰

Ιδιαίτερη προτεραιότητα δόθηκε στην ανάπτυξη της Πολεμικής Αεροπορίας, με την πρόνοια παραγωγής εγχώριων σχεδίων διαφόρων τύπων αεροπλάνων. Από το 1931, η αεροπορική ηγεσία φρόντισε να καθορίσει τον ρόλο της Αεροπορίας σε αυτόν της στενής συνεργασίας με τον Στρατό, παρέχοντας κυρίως εγγύς υποστήριξη και αναγνώριση, με έναν υποστηρικτικό βραχίονα από δύναμη μαχητικών αεροπλάνων.¹¹

1936–1939

Το έτος 1935 υπήρξε σταθμός στην αναθεώρηση των πολωνικών εκτιμήσεων και σχεδιασμών για την ασφάλεια της χώρας. Αφ' ενός μεν εξέλειψε η παρουσία του Στρατηγού Πιλντούσκι, αφ' ετέρου η Γερμανία παραβίασε την Συνθήκη των Βερσαλλιών μεταφέροντας στρατεύματα στην περιοχή της Ρηνανίας και τελικά αποκήρυξε

7 Jacek Lubecki, Józef Piłsudski's Influence on the Polish Armed Forces of the Interwar Period, *The Polish Review*, Vol. 56, No. 1/2, Commemoration Józef Piłsudski (2011), σ. 40, υποσημείωση 49 σ. 41.

8 Jacek Lubecki, «Józef Piłsudski's Influence on the Polish Armed Forces of the Interwar Period, *The Polish Review*, Vol. 56, No. 1/2 Commemoration Józef Piłsudski (2011), σ. 41. Michael Alfred Peszke, «Poland's Preparation for World War Two», σ. 26. Ενδεικτικά, το 1934 ο Ελληνικός Στρατός υπέγραψε σύμβαση ύψους 379.600 ελβετικών φράγκων με τον Οίκο Pionki για την παράδοση 84 τόννων πυρίτιδας.

9 Jacek Lubecki, «Józef Piłsudski's Influence on the Polish Armed Forces of the Interwar Period», σ. 40.

10 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, Pen & Sword Books Ltd, South Yorkshire, 2009, σ. 22.

11 Michael Alfred Peszke, «Poland's Preparation for World War Two», σ. 21.

τους περιοριστικούς όρους αυτής. Ο αναθεωρητισμός που εξέπεμπε η γενικότερη πολιτική του Γερμανού Καγκελαρίου Αδόλφου Χίτλερ, καθιστούσε φανερή την ανάγκη ενίσχυσης της άμυνας των χωρών, καθώς η γερμανική πολιτική μόνο με την βία ή την απειλή βίας θα μπορούσε να επιβληθεί.

Η πολωνική στρατιωτική ηγεσία, εγκαινίασε τον σχεδιασμό ενός φιλόδοξου προγράμματος εξοπλισμού και ανάπτυξης του πολεμικού της δυναμικού. Σταθερός πυλώνας στην προσπάθεια αυτή ήταν η εγχώρια πολεμική βιομηχανία για την οποία καταρτίστηκε ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα με την πρόβλεψη ίδρυσης ενός μεγάλου βιομηχανικού συγκροτήματος που ονομάστηκε Κεντρική Βιομηχανική Περιοχή (Centralny Okręg Przemysłowy –COP), με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 1942.¹² Στον επιχειρησιακό τομέα του Πολωνικού Στρατού, έμφαση δόθηκε στην προώθηση της μηχανοκίνησης των μονάδων, των Διαβιβάσεων, του Μηχανικού και της αντιαερματικής και αντιαεροπορικής άμυνας.¹³ Το εξοπλιστικό πρόγραμμα που εγκρίθηκε για την περίοδο 1936–1942, προέβλεπε συνολικές δαπάνες 4,759 δισεκατομμυρίων zlotys. Από αυτά το ποσοστό της Αεροπορίας αντιπροσώπευε το 18% των συνολικών κονδυλίων απορροφώντας 860 εκατομμύρια, ενώ άλλοι σημαντικοί τομείς ήταν η αντιαεροπορική άμυνα με 668 εκατομμύρια (14%), το Πυροβολικό με 574 εκατομμύρια (12%) και η αντιαερματική άμυνα μαζί με την δύναμη των τεθωρακισμένων με 548 εκατομμύρια (11,5%).¹⁴

Στον οικονομικό τομέα, πρέπει να εξαρθεί η πρωτοβουλία για την περαιτέρω εξεύρεση πόρων μέσω εράνων. Η πολωνική κυβέρνηση διέθετε συναλλαγματικά αποθέματα ύψους 19 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας (480 εκατομμύρια zlotys), αλλά επιπλέον φρόντισε να εξασφαλίσει χρηματοδότηση, προβαίνοντας στην σύσταση του Ιδρύματος Εθνικής Άμυνας προκειμένου να συλλεχθούν πόροι από εράνους και προσφορές του πολωνικού λαού. Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι το 1937 συλλέχθηκαν 2.330.380 zlotys και 6.645 τόννοι σιδήρου (ως πρώτη ύλη). Εκτιμάται ότι από αυτά τα έσοδα, κατέστη δυνατή η προμήθεια 36 αεροπλάνων, 615 βαρέων πολυβόλων και 130 ελαφρών πολυβόλων.¹⁵

Όσον αφορά τις επιχειρησιακές προτεραιότητες που τέθηκαν κατά την σχεδίαση του εξοπλιστικού προγράμματος, θέμα οχύρωσης των δυτικών συνόρων δεν εξετάστηκε σοβαρά, αφού σύμφωνα με μελέτη, ένα τέτοιο έργο θα απαιτούσε την δαπάνη του αστρονομικού ποσού των 12 δισεκατομμυρίων zlotys, την στιγμή που το σύνολο των ετησίων δαπανών για την άμυνα ανερχόταν σε 1 δισεκατομμύριο και το σύνολο του κρατικού προϋπολογισμού σε 3,5 δισεκατομμύρια.¹⁶

Σε σχέση με τον Πολωνικό Στρατό, θεωρητικά απαιτείτο για την πλήρη κινητοποίησή του χρονικό διάστημα 14 ημερών (16 για τις μονάδες στα νοτιοδυτικά σύνορα), ώστε

12 Jacek Lubecki, «Józef Piłsudski's Influence on the Polish Armed Forces of the Interwar Period», σ. 43. Σημειώνεται, ότι αν η επίθεση της Γερμανίας είχε μετατοπιστεί χρονικά ένα έτος αργότερα, η γερμανική πολεμική μηχανή θα είχε αντιμετωπίσει υψηλής τεχνολογίας οπλοσυστήματα, τα οποία το 1939 ήταν σε πλήρη ανάπτυξη και έτοιμα για μαζική παραγωγή στην πολωνική πολεμική βιομηχανία.

13 Michael Alfred Peszke, «Poland's Preparation for World War Two», σ. 19.

14 Ο.π., σ. 21.

15 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, Pen & Sword Books Ltd, South Yorkshire, 2009, σ. 29.

16 Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, Macmillan Press Ltd., London, 1998, σ. 136.

να αναπτύξει σε περίοδο πολέμου μία δύναμη 39 μεραρχιών Πεζικού, 3 ορεινών ταξιαρχιών, 2 μηχανοκινήτων ταξιαρχιών και 11 ταξιαρχιών Ιππικού, κινητοποιώντας περίπου 2,5 εκατομμύρια άνδρες.¹⁷

Αξίζει να παρατεθούν ορισμένα παραδείγματα για την κινητοποίηση και τον προσανατολισμό των πολωνικών Ενόπλων Δυνάμεων, στα πλαίσια αυτού του ευρείας έκτασης εκσυγχρονιστικού έργου. Ιδιαίτερος ενδεικτική είναι η προσπάθεια που αναλήφθηκε από την πολωνική στρατιωτική ηγεσία, προκειμένου να αναπτύξει το οπλοστάσιο της αντιαρματικής άμυνας και της αρματικής δύναμης. Η πρώτη προσέγγιση αφορούσε την εγχώρια εξέλιξη υφισταμένων σχεδίων αντιαρματικών τυφεκίων, που είχαν κάνει την εμφάνισή τους ήδη από την εποχή του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Τον Αύγουστο του 1935 δόθηκε η έγκριση για έναρξη της προσπάθειας και παρουσιάστηκε το αντιαρματικό τυφέκιο Wz.1935 διαμετρήματος 7,92 mm, το οποίο επετύγχανε διάτρηση θώρακα πάχους 15 mm από απόσταση 300 μέτρων και υπό κλίση 30° ή πάχους 33 mm από απόσταση 100 μέτρων. Το σχέδιο έγινε αποδεκτό και το 1937 άρχισε η παραγωγή, οπότε έως τον Σεπτέμβριο του 1939 είχαν παραχθεί 7.610 μονάδες, εκ των οποίων περίπου 3.500 είχαν παραδοθεί στον Πολωνικό Στρατό.

Δεδομένου ότι υφίσταντο αρκετοί περιορισμοί και προϋποθέσεις ώστε να επιτευχθεί επιτυχές πλήγμα έναντι άρματος μάχης, η πολωνική στρατιωτική ηγεσία αποφάσισε να κρατήσει άκρως απόρρητη την ύπαρξη του αντιαρματικού τυφεκίου Wz.1935 7,92 mm, οπότε και τα παραδοθέντα τυφέκια παρέμειναν αποθηκευμένα, εις βάρος της εκπαίδευσης του προσωπικού.

Οι περιορισμοί στην ισχύ πυρός που αναπόφευκτα συνεπαγόταν το μικρό διαμέτρημα του αντιαρματικού τυφεκίου, ώθησαν την πολωνική πλευρά στην απόφαση υιοθέτησης του ιδιαίτερα αποτελεσματικού σουηδικού αντιαρματικού πυροβόλου Bofors 37 mm, που επετύγχανε διάτρηση θώρακα πάχους 40 mm από απόσταση 275 μέτρων και υπό γωνία 60°. Αρχικά αποκτήθηκαν 300 απευθείας από την σουηδική εταιρεία που άρχισαν να παραδίδονται τον Μάρτιο του 1937 και εν συνεχεία η γραμμή παραγωγής μεταφέρθηκε στην Πολωνία. Έως τον Σεπτέμβριο του 1939 είχαν παραγγελθεί συνολικά 1.475, εκ των οποίων είχαν παραδοθεί περίπου 1.200 μονάδες.

Ως προς την μηχανοκίνηση στον Στρατό, έδειξε των προοπτικών και του εγχώριου δυναμικού της χρήσης φορηγών αυτοκινήτων προς ταχεία μεταφορά υλικού και προσωπικού, ήταν η ύπαρξη ενός ικανοποιητικού στόλου φορηγών στον πολιτικό τομέα. Τα σχέδια τελικά προέβλεπαν την επιστράτευση 9.100 φορηγών, προκειμένου να σχηματιστεί η απαραίτητη δύναμη των 12.000 που θα εντάσσονταν στο Στράτευμα, με σκοπό την ικανοποιητική έως κάποιο βαθμό μηχανοκίνηση των μονάδων ανεφοδιασμού. Ωστόσο, για να επιστρατευτεί ένας τέτοιος αριθμός, θα έπρεπε σε πολιτική χρήση να υφίστανται διαθέσιμα 40.000, ενώ το 1937 υπήρχαν 6.000 και το 1939 ο συνολικός αριθμός τους στην χώρα, ανερχόταν σε μόλις 11.000.¹⁸

17 Ό.π., σ. 136. David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, σ. 19. https://en.wikipedia.org/wiki/Polish_army_order_of_battle_in_1939. Τελευταία ανανέωση 30 Μαρτίου 2018.

18 Andrzej Suchcitz, «Poland's Defence Preparations in 1939», σ. 109, στο συλλογικό Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, Macmillan Press Ltd., London, 1998. Michael Alfred Peszke, «Poland's Preparation for World War Two», σ.21.

Το όραμα για την μηχανοκίνηση προέβλεπε την σύσταση μηχανοκινήτων μονάδων επιπέδου ταξιαρχίας, ικανών για υποστήριξη των μονάδων Πεζικού και με δυνατότητα αντιαρματικής άμυνας. Ανεξάρτητα τάγματα αρμάτων θα δρούσαν υποστηρίζοντας το Πεζικό, αλλά θα ήταν και σε θέση να ενσωματωθούν στις μηχανοκίνητες μονάδες ή τις ταξιαρχίες Ιππικού.¹⁹

Στον τομέα των αρμάτων, ο Πολωνικός Στρατός διέθετε μεταπολεμικά παλαιά γαλλικά άρματα Renault FT και τεθωρακισμένα αυτοκίνητα Wz.28 και Wz.29. Το 1929 άρχισε η εγχώρια ανάπτυξη ελαφρών τεθωρακισμένων με βάση το βρετανικό Vickers – Armstrong Carden – Loyd Mk.VI, για το οποίο αποκτήθηκε η άδεια κατασκευής. Το αποτέλεσμα ήταν η μεταξύ 1931–1934 παραγωγή περίπου 300 TK3 και 20 βελτιωμένων TKF, όλα οπλισμένα με ένα πολυβόλο. Εν συνεχεία, αναπτύχθηκε ένα νέο σχέδιο βασισμένο κι αυτό στο σκάφος του TK3, οπότε την περίοδο 1934–1938 παρήχθησαν 290 τεθωρακισμένα τύπου TKS.²⁰

Τον Φεβρουάριο του 1927, πραγματοποιήθηκε αναδιοργάνωση της δύναμης των τεθωρακισμένων αυτοκινήτων, με την σύσταση μοιρών των 10–12 μονάδων η κάθε μία, ενώ το 1930 ιδρύθηκε ανεξάρτητο Σώμα Τεθωρακισμένων, αφού ο αριθμός των οχημάτων αυξανόταν και το 1932 υπήρχαν διαθέσιμα 382 τεθωρακισμένα αυτοκίνητα και τεθωρακισμένα αναγνώρισης.²¹ Με την συνέχιση παραλαβής τεθωρακισμένων αναγνώρισης από την εγχώρια βιομηχανία, το 1937 υπήρχαν 18 ίλες σε ισάριθμες μεραρχίες πεζικού, με καθεμία να διαθέτει 13 τεθωρακισμένα. Από την πλευρά τους, κάθε ταξιαρχία Ιππικού εξοπλίστηκε με δική της τεθωρακισμένη μονάδα εφοδιασμένη με 11 τεθωρακισμένα αναγνώρισης και 7 τεθωρακισμένα αυτοκίνητα.²²

16

Η κύρια όμως τομή, ήταν η απόφαση για μηχανοποίηση 2 ταξιαρχιών Ιππικού, που κάθε μία θα διέθετε 1 ίλη ελαφρών οχημάτων και 2 μηχανοκίνητα συντάγματα. Το μεγάλο βήμα για την απόκτηση ταχυκινήσιας στην μεταφορά δυνάμεων έγινε τον Φεβρουάριο του 1937, όταν ιδρύθηκε ως πειραματική μονάδα η 10^η Μηχανοκίνητη Ταξιαρχία Ιππικού, αποτελούμενη από 1 μηχανοκίνητο σύνταγμα Πεζικού, 1 σύνταγμα Ιππικού, 1 μηχανοκίνητη μοίρα Πυροβολικού, 1 μηχανοκίνητο τάγμα Μηχανικού, 1 μηχανοκίνητη πυροβολαρχία αντιαεροπορικού πυροβολικού, 1 ίλη ελαφρών αρμά-

19 Michael Alfred Peszke, «Poland's Preparation for World War Two», σ. 21.

20 http://www.tanks-encyclopedia.com/ww2/polish/polish_tankette_TKS.php. 13 Δεκεμβρίου 2014. Στην πραγματικότητα το συγκεκριμένο πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και έμφασης στην μηχανοκίνηση του Πολωνικού Στρατού, ήταν αυτό που ώθησε την Σοβιετική Ένωση να εγκαινιάσει το δικό της. Το 1931 οι σοβιετικές υπηρεσίες πληροφοριών είχαν ενημερωθεί για το πολωνικό ενδιαφέρον μαζικής παραγωγής των βρετανικών τεθωρακισμένων Carden – Loyd και των ελαφρών αρμάτων Vickers. Η αξιολόγηση της αναδυόμενης αυτής απειλής, έλαβε υψηλή προτεραιότητα στον γενικότερο κρατικό σχεδιασμό της ΕΣΣΔ, με αποτέλεσμα να σπεύσει να αγοράσει κι αυτή τα δικαιώματα παραγωγής των ιδίων βρετανικών συστημάτων. Παρά τις αρχικές δυσκολίες, το 1932 είχαν παραχθεί 1.361 ελαφρά άρματα T-26 (σοβιετική τροποποίηση των Vickers 6-ton) και έως το 1940 ο αριθμός είχε ξεπεράσει τα 12.000! Είναι προφανές, ότι η Πολωνία σε καμία περίπτωση δεν ήταν σε θέση να παρουσιάσει ανάλογη παραγωγική δυναμικότητα, βλ. Jacek Lubecki, «Józef Piłsudski's Influence on the Polish Armed Forces of the Interwar Period», σ. 42, υποσημείωση 56.

21 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, Pen & Sword Books Ltd, South Yorkshire, 2009, σ. 21.

22 Ό.π., σ. 22.

των (16 μέσα άρματα Vickers 6-ton) και 2 ίλες τεθωρακισμένων αναγνώρισης (26 τεθωρακισμένα TK-3, TKF, TKS).²³

Μόλις τον Ιούνιο του 1939 συγκροτήθηκε και η Μηχανοκίνητη Ταξιαρχία Βαρσοβίας, αποτελούμενη από 2 μηχανοκίνητα συντάγματα Πεζικού, 1 τάγμα σκαπανέων, 1 μηχανοκίνητη μοίρα Πυροβολικού, 1 ίλη ελαφρών αρμάτων (17 μέσα άρματα Vickers 6-ton) και 1 ίλη τεθωρακισμένων αναγνώρισης (13 τεθωρακισμένα TKS).²⁴

Ήδη από το 1930 ο Πολωνικός Στρατός είχε προβεί στην υπογραφή σύμβασης με την βρετανική Vickers – Armstrong για την απόκτηση 50 μέσων αρμάτων Vickers 6-ton, εκ των οποίων τα 12 επρόκειτο να συναρμολογηθούν στην Πολωνία. Ωστόσο, εξαιτίας τεχνικών προβλημάτων που προέκυψαν και του υψηλού κόστους, ακυρώθηκε το μέρος της σύμβασης που προέβλεπε την εμπλοκή της εγχώριας βιομηχανίας. Αντίθετα, αποφασίστηκε η ανάπτυξη ενός βελτιωμένου σχεδίου, με βάση το βρετανικό άρμα, στο οποίο θα ενσωματώνονταν διάφορες μετατροπές προκειμένου να καλύψουν τις πολωνικές επιχειρησιακές ανάγκες. Η πρώτη παραγγελία τέθηκε το 1933 και μεταξύ 1934–1935 παραδόθηκαν 24 άρματα 7TP με διπλό πύργο που έφερε δύο πολυβόλα, ωστόσο μεταξύ 1934–1939 παραδόθηκαν περίπου 95 εξοπλισμένα με το εξαιρετικό πυροβόλο Bofors 37 mm, από τα 104 που είχαν συνολικά παραγγελθεί.²⁵

Το 1939 ο Πολωνικός Στρατός εξακολουθούσε να διαθέτει 90 παλαιά γαλλικά άρματα FT και επιθυμούσε την επιτάχυνση σχηματισμού τεθωρακισμένων μονάδων, καθώς η παραγωγή του εγχώριου 7TP συναντούσε προβλήματα και καθυστερήσεις. Ως εκ τούτου, το 1938 είχε αποκτήσει 2 γαλλικά μέσα άρματα Renault R-35 για δοκιμές επί πολωνικού εδάφους. Τα αποτελέσματα δεν κρίθηκαν ικανοποιητικά και το ενδιαφέρον στράφηκε προς το βαρύ άρμα SOMUA S-35, το οποίο όμως η γαλλική κυβέρνηση δεν αποδέσμευε. Τελικά τον Απρίλιο του 1939 και υπό την πίεση των εξελίξεων, παραγγέλθηκαν 100 R-35, εκ των οποίων τον Ιούλιο παραδόθηκαν 47 (μαζί με 3 Hotchkiss H-35). Όμως, το βραχύκαννο πυροβόλο των 37 mm που τα εξόπλιζε, δεν ήταν σε θέση να διατρήσει θώρακα και κατά τις επιχειρήσεις αποδείχθηκαν άχρηστα εναντίον αρμάτων.²⁶

Μια ακόμα σκέψη που τέθηκε σε εφαρμογή το 1939, ώστε να αυξηθεί η αντιαρματική ικανότητα των τεθωρακισμένων, ήταν ο εξοπλισμός 150 τεθωρακισμένων (70/80 TK3/TKS) με το νέας σχεδίασης πυροβόλο πολωνικής κατασκευής FK 20 mm. Όμως, η έναρξη των παραδόσεων τον Μάιο του έτους αυτού, είχε ως αποτέλεσμα την παραλαβή μόνο ενός περιορισμένου αριθμού 24 περίπου τεθωρακισμένων.²⁷

23 [https://en.wikipedia.org/wiki/10th_Motorized_Cavalry_Brigade_\(Poland\)](https://en.wikipedia.org/wiki/10th_Motorized_Cavalry_Brigade_(Poland)). Τελευταία ανανέωση 11 Μαρτίου 2018.

24 https://en.wikipedia.org/wiki/Warsaw_Armoured_Motorized_Brigade. Τελευταία ανανέωση 2 Ιουλίου 2018.

25 http://www.tanks-encyclopedia.com/ww2/polish/polish_7TP.php. Πρόσβαση 1 Αυγούστου 2018. Η ανάπτυξη της παραγωγικής ικανότητας της πολωνικής βιομηχανίας, θα είχε ως αποτέλεσμα την παράδοση ως τις αρχές του 1940, συνολικά περίπου 280 αρμάτων 7TP.

26 http://www.tanks-encyclopedia.com/ww2/france/Renault_R-35.php.

27 Steven J. Zaloga, «Polish Anti-Tank Defense and the 1939 Campaign», *The Polish Review*, Vol. 34, No. 3 (1989), σ. 253.

Συνεπώς, με την έναρξη της γερμανικής εισβολής, ενώ ο Πολωνικός Στρατός παρουσιαζόταν να διαθέτει 907 άρματα και τεθωρακισμένα (297 άρματα και 610 τεθωρακισμένα) από αυτά τα μόνα που ήταν σε θέση να αντιπαραταχθούν στα γερμανικά panzer ήταν τα περίπου 119 ελαφρά άρματα 7TP (2 ανεξάρτητα τάγματα) και TKS εφοδιασμένα με πυροβόλο και μάλιστα διασκορπισμένα σε διάφορες μονάδες. Στο πεδίο της αντιπαράθεσης όμως, η κατάσταση ήταν απελπιστική, καθώς έναντι αυτών των πολωνικών τεθωρακισμένων, επιτέθηκε ένας στόλος άνω των 2.600 γερμανικών αρμάτων, εκ των οποίων περίπου 440 ήσαν εντελώς σύγχρονης σχεδίασης.²⁸

Το 1931 παρουσιάστηκε και υιοθετήθηκε το πρώτο ολοκληρωμένο δόγμα για το αεροπορικό όπλο, σύμφωνα με το οποίο προβλεπόταν η ανάπτυξη ενός συνόλου υποδομών και υπηρεσιών υποστήριξης και προνοούσε για την ύπαρξη 4 διαφορετικών τύπων αεροπλάνων, μαχητικά (δίωξης), βομβαρδιστικά, τακτικά (τακτικής υποστήριξης) και στρατιωτικής συνεργασίας. Το συγκεκριμένο δόγμα είναι αυτό που εν πολλοίς ήταν σε ισχύ το 1939 και βάσει της παραπάνω τυποποίησης, η εγχώρια αεροπορική βιομηχανία ανέλαβε να αναπτύξει και αντίστοιχα σχέδια.²⁹

Σε σχέση με το αναπτυξιακό πρόγραμμα της Πολωνικής Αεροπορίας που εγκαινιάστηκε το 1936, αυτό είχε ορίζοντα ολοκλήρωσης το 1941, προβλέποντας την δημιουργία ενός στόλου 688 αεροπλάνων (κυρίως εγχώριας σχεδίασης) και συγκεκριμένα:

- 15x11 μοίρες δίωξης (165 αεροπλάνα).
- 10x11 μοίρες τακτικής υποστήριξης (110 αεροπλάνα).
- 21x7 μοίρες βομβαρδισμού (147 αεροπλάνα).
- 14x10 μοίρες στρατιωτικής συνεργασίας (140 αεροπλάνα).
- 18x7 μοίρες παρατήρησης (126 αεροπλάνα).³⁰

Είναι προφανές, ότι θα έπρεπε η υλοποίηση να βασισθεί σε ήδη υφιστάμενα και ώριμα σχέδια, κάτι όμως που δεν συνέβη, με αποτέλεσμα οι παραδόσεις να παύσουν κατά το 1937 και ως τα τέλη του 1938 το μόνο νέο σχέδιο που είχε παραδοθεί ήταν το μέσο βομβαρδιστικό PZL.37, οπότε σε επίσημες υπηρεσιακές αναφορές, άρχισε να τονίζεται η επερχόμενη μείωση της αριθμητικής οροφής.³¹

Εντός του 1938, ο Γενικός Επιθεωρητής Αεροπορίας Στρατηγός Ζάγιατς μετά από επισταμένη μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα, ότι η κυριότερη αδυναμία του αεροπορικού οργανισμού ήταν το ανεπαρκές σύστημα επικοινωνιών και πλοήγησης και ο

28 <https://panzerworld.com/poland-1939>. Τελευταία ανανέωση 22 Μαΐου 2018. Η συγκεκριρωτική και μαζική χρήση των τεθωρακισμένων από την γερμανική διοίκηση, αποτελούσε τον υπέρτατο παράγοντα που πολλαπλασίαζε την αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα του νέου αυτού όπλου και για αρκετό καιρό παρέμεινε αξιόπραστη.

29 Michael Alfred Peszke, «Poland's Military Aviation September 1939 – It Never Had a Chance», σ. 18.

30 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, σ. 24. Σημειώνεται, ότι αρχικά είχε υποβληθεί η εισήγηση για έμφραση στην δράση βομβαρδιστικών σε μια στρατηγικής διάστασης αποστολή, αυτήν της απαγόρευσης μεταφορών και κίνησης γερμανικών σχηματισμών ανατολικά του ποταμού Όντερ, κάτι που θα επέτύγχανε μια δύναμη 886 αεροπλάνων (378 βομβαρδιστικών, πλαισιωμένων από 360 τακτικής υποστήριξης–καθέτου εφορμήσεως), που θα αναπτυσσόταν μεταξύ 1936–1942 και θα απαιτούσε τεράστια δαπάνη, εξαιτίας της οποίας και τελικά απορρίφθηκε, βλ. Michael Alfred Peszke, «Poland's Military Aviation September 1939 – It Never Had a Chance», σ. 20–21.

31 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, σ. 24.

απαρχαιωμένους εξοπλισμούς των μοιρών μαχητικών αεροπλάνων. Η πολωνική ηγεσία αντέδρασε σπασμωδικά, αποφασίζοντας να δώσει προτεραιότητα στην απόκτηση αεροπλάνων δίωξης και στρατιωτικής συνεργασίας, θέτοντας στο περιθώριο την απόκτηση βομβαρδιστικών και κατακρατώντας αεροπλάνα PZL.23 που είχαν κατασκευαστεί για λογαριασμό της Βουλγαρίας. Το ενδιαφέρον για αεροπλάνα δίωξης περιορίστηκε σε βελτιωμένες εκδόσεις των παλαιών PZL P.11. Μόλις το καλοκαίρι του 1939 δόθηκε εντολή για παραγωγή των νέων σχεδίων PZL.50 και PZL.45, αλλά ήταν απελπιστικά αργά.³² Όπως ήταν φυσικό, η πολωνική ηγεσία αναγκάστηκε να εγκαταλείψει το δόγμα της αυτάρκειας και να στραφεί –προς άμεση παράδοση– στην απόκτηση αεροπλάνων από την Μεγ. Βρετανία και Γαλλία, οπότε ζητήθηκε η παράδοση αεροπλάνων δίωξης και συγκεκριμένα 160 γαλλικών M.S.406, αλλά και βρετανικών Spitfire ή Hurricane, δίχως όμως αποτέλεσμα.³³

Η αδυναμία για άμεση ικανοποίηση των πολωνικών αναγκών από τις παραπάνω δύο χώρες, ώθησε την ηγεσία του Όπλου να στρέψει το ενδιαφέρον της σε ενδεχόμενη παραγγελία από τις ΗΠΑ. Μετά από εξέταση διαφόρων σχεδίων, το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στην εταιρεία Curtiss, από την οποία η Γαλλία είχε ήδη αποκτήσει αριθμό αεροπλάνων. Ωστόσο, στα τέλη Ιουλίου 1939 η παραγγελία 143 αεροπλάνων συνολικού κόστους 8 εκατομμυρίων δολλαρίων εγκαταλείφθηκε, λόγω συναλλαγματικών περιορισμών.³⁴

Εν κατακλείδι τον Σεπτέμβριο του 1939, η Πολωνική Αεροπορία διέθετε περίπου 1.900 αεροπλάνα εκ των οποίων μόλις το 1/4 από αυτά ήταν σε επιχειρησιακή κατάσταση. Η δυσμενής κατάσταση του πολωνικού αεροπορικού στόλου καταφαίνεται από το γεγονός, ότι μόλις 441 (185 PZL P.11, 86 PZL.37, 170 PZL.23) αεροπλάνα ήταν αξιόλογου τύπου (δίωξης, δίωξης–βομβαρδισμού, βομβαρδισμού) και με την σειρά τους επιχειρησιακά και σε μονάδες μάχης, ήταν μόλις τα 290 (136 PZL P.11, 36 PZL.37, 118 PZL.23). Αυτή η δύναμη των περίπου 290 αεροπλάνων, συμπληρωνόταν από περίπου 90 σύγχρονα αεροπλάνα παρατήρησης και στρατιωτικής συνεργασίας.³⁵

Από την πλευρά του Πολωνικού Ναυτικού, αν και τα σχέδια ήταν μεγαλεπήβολα, περιλαμβάνοντας την ναυπήγηση θωρηκτών, καταδρομικών και δεκάδων αντιτορπιλικών, τελικά αυτό έλαβε έναν εντελώς δευτερεύοντα ρόλο και τον Σεπτέμβριο του 1939, η δύναμη των κύριων μονάδων μάχης περιοριζόταν σε 4 αντιτορπιλικά και 5 υποβρύχια.³⁶

Μια από τις τελευταίες εξαιρετικά σημαντικές επαφές συνεργασίας που είχε η πολωνική πλευρά με τους Συμμάχους, ήταν η αποκάλυψη της επιτυχίας που είχε στον τομέα της αντικατασκοπείας, με την αποκωδικοποίηση της κρυπτογραφικής μηχανικής Enigma που χρησιμοποιούσε η γερμανική στρατιωτική μηχανή. Στα τέλη

32 Ο.π. σ. 25.

33 Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, σ. 130–131. Michael Alfred Peszke, «Poland's Military Aviation September 1939 – It Never Had a Chance», σ. 22, 23.

34 Michael Alfred Peszke, «Poland's Military Aviation September 1939 – It Never Had a Chance», σ. 24–25.

35 https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_Polish_Air_Force. Τελευταία ανανέωση 30 Ιουνίου 2018. Jerzy B. Cynk, *Polish Aircraft 1893 – 1939*, Putnam & Company, London, 1971, σ. 169, 195, 313, 549.

36 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, σ. 26. Το 1938 είχαν παραγγελθεί 2 αντιτορπιλικά, 2 υποβρύχια και 7 торпильякатои, μονάδες οι οποίες δεν έγινε δυνατόν να παραδοθούν έως τον Σεπτέμβριο του 1939.

Ιουλίου 1939 οι Πολωνοί ειδικοί προμήθευσαν από ένα αντίγραφο της μηχανής στους Βρετανούς και Γάλλους αποκρυπτογραφητές, παρείχαν οδηγίες χρήσης, αλλά και ενημέρωση για τις προσπάθειές τους να αντιμετωπίσουν την πρόκληση των τελευταίων αλλαγών που είχαν εισάγει οι Γερμανοί.³⁷

ΕΛΛΑΣ

1919–1934

Η λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου δεν επέτρεψε την άμεση αποστράτευση των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων, καθώς την άνοιξη του 1919 εστάλη ένα εκστρατευτικό σώμα προς βοήθεια των γαλλικών στρατευμάτων στην Ουκρανία, προκειμένου να βοηθήσουν στην καταστολή των μπολσεβικικών δυνάμεων. Αφ' ετέρου, ακολούθησε η αποστολή άλλου σώματος στην Σμύρνη, με πρωτοβουλία Αγγλίας, Γαλλίας, ΗΠΑ, προκειμένου να προστατευθούν οι χριστιανικοί πληθυσμοί, αλλά και να αποτραπεί η με εκβιαστικό τρόπο περαιτέρω ιταλική επέκταση στην Μικρά Ασία, αφού ιταλικά στρατεύματα άνευ συνεννόησης με τους Συμμάχους, προέβαιναν στην κατάληψη μικρασιατικών εδαφών.

Βαθμιαία, η ανάπτυξη ενός εθνικιστικού κινήματος στον τουρκικό πληθυσμό, οδήγησε στην διεξαγωγή μιας εκστρατείας έως τον Σεπτέμβριο του 1922, οπότε και η απομονωμένη διπλωματικά Ελλάδα υπέστη συντριπτική ήττα. Στην συνθήκη ειρήνης που υπογράφηκε τον Ιούλιο του 1923, η Ανατολική Θράκη και η δυτική Μικρά Ασία χάθηκαν οριστικά για την Ελλάδα, η οποία δέχθηκε και ένα προσφυγικό κύμα περίπου 1,25 εκατομμυρίου ψυχών.

20

Ο «εμπλουτισμός» του ανθρώπινου δυναμικού της χώρας με τους πρόσφυγες και η παράλληλη συμφωνία για μετανάστευση του μουσουλμανικού πληθυσμού (εκτός μιας μειονότητας στην Δυτική Θράκη) είχαν ως αποτέλεσμα της αύξηση της ομοιογένειας του πληθυσμού, όπως φαίνεται από την απογραφή του 1928. Σύμφωνα με αυτήν, επί 6,2 εκατομμυρίων κατοίκων, παρουσιαζόταν ομοιογένεια κατά 96% ως προς το θρήσκευμα και κατά 93% ως προς γλώσσα.³⁸

Όμως, παρά την εξάλειψη της ελληνικής παρουσίας στην Μικρά Ασία (πλην μιας ελληνικής μειονότητας στην Κωνσταντινούπολη και τις νήσους Ίμβρος, Τένεδος), σημαντικοί συμπαγείς πληθυσμοί παρέμεναν στην περιοχή της Βορείου Ηπείρου εντός της αλβανικής επικράτειας, στα Δωδεκάνησα του Αιγαίου Πελάγους και την νήσο Κύπρο. Ωστόσο, ήταν εξαιρετικά δυσχερής η διεκδίκηση αυτών των πληθυσμών και εδαφών από το ελληνικό κράτος, καθώς η μεν Αλβανία ανήκε στην σφαίρα επιρροής της Ιταλίας, η οποία είχε αποσπάσει από το 1911 και τα Δωδεκάνησα που εξακολούθουσε να κατέχει, ενώ η Κύπρος ήταν αποικία της Μεγ. Βρετανίας. Η καταλυτική παρουσία αυτών των Μεγάλων Δυνάμεων στα παραπάνω μέρη, απέτρεπε την οποιαδήποτε σκέψη εκ μέρους της ελληνικής πλευράς για εφαρμογή μιας πολιτικής αλτρωτισμού.

37 Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, σ. 126.

38 Ελληνική Δημοκρατία – Υπουργείον Εθνικής Οικονομίας – Γενική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστικά αποτελέσματα της απογραφής του πληθυσμού της Ελλάδος της 15-16 Μαΐου 1928, IV. Τόπος γεννήσεως – Θρησκεία και Γλώσσα – Υπηκοότης*, Εν Αθήναις εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, 1935, σ. κα'.

Μοιραία, οι ελληνικές κυβερνήσεις, έστρεψαν το ενδιαφέρον τους στην προσπάθεια περιθάλψης και αποκατάστασης του προσφυγικού πληθυσμού και γι' αυτόν τον σκοπό ζητήθηκε η μεσολάβηση της Κοινωνίας των Εθνών προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα μεγάλο δάνειο. Ατυχώς για την Ελλάδα, αμέσως μετά την ειρήνη με την Τουρκία το 1923, ακολούθησε το επεισόδιο με την κατάληψη της νήσου Κέρκυρας από την Ιταλία και παρ' όλο που το θέμα έληξε με την μεσολάβηση της Κοινωνίας των Εθνών, ήταν φανερό, ότι η χώρα εξακολουθούσε να αντιμετωπίζει προκλήσεις ασφαλείας, ενώ την ίδια στιγμή οι Ένοπλες Δυνάμεις της μετά την μικρασιατική περιπέτεια είχαν απωλέσει μέγα μέρος του έμψυχου, αλλά και υλικού δυναμικού τους.

Κατά συνέπεια, ήταν εντελώς φυσιολογική η έναρξη προμήθειας οπλικών συστημάτων με κεκαλλυμένο τρόπο –ώστε να μην επηρεαστεί η σύναψη του προσφυγικού δανείου– ήδη από τα τέλη του 1923, ενώ από το 1924 η ηγεσία του Ελληνικού Στρατού εκτόνησε ένα σχέδιο αναδιοργάνωσης και επανεξοπλισμού, ώστε να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη ενός στρατεύματος 12 μεραρχιών Πεζικού, που ήταν η ελάχιστη δύναμη προκειμένου η χώρα να είναι ικανή προς διεξαγωγή με επιτυχία τόσο αμυντικών, όσο και επιθετικών επιχειρήσεων. Την ίδια στιγμή αναλήφθηκε ένα σοβαρό πρόγραμμα μετασκευής και αναβάθμισης των πλέον ικανών από τις υφιστάμενες μονάδες μάχης του Βασιλικού Ναυτικού, με παράλληλη παραγγελία μικρού αριθμού νέων μονάδων. Σύμφωνα με τις επιτελικές μελέτες, το σύνολο της απαιτούμενης χρηματοδότησης για το πρόγραμμα επανεξοπλισμού του Στρατού ανερχόταν σε 7–8 δισεκατομμύρια δραχμές και του Ναυτικού σε 1,5 δισεκατομμύριο δραχμές, ενώ ο κύριος όγκος των προμηθειών θα υπογραφόταν με την γαλλική πολεμική βιομηχανία.³⁹

Μεταξύ 1923–1925 έγινε δυνατή η παραγγελία σημαντικού υλικού πυροβόλων, φορητού οπλισμού και ομαδικών όπλων, προκειμένου να εξασφαλιστεί ο εφοδιασμός 12 μεραρχιών του Στρατού, ενώ στο Ναυτικό κατέστη δυνατή η μετασκευή των κυριότερων πολεμικών μονάδων καθώς και η προμήθεια 6 υποβρυχίων. Ωστόσο, από το 1926 η προβληματική οικονομία της χώρας, άρχισε να καθιστά φανερό ότι θα υπήρχαν προβλήματα στην απρόσκοπτη χρηματοδότηση, παρ' όλο που σε ανώτατο επίπεδο η στρατιωτική ηγεσία είχε ξεκαθαρίσει ότι προκειμένου να ολοκληρωθεί το εφοδιαστικό πρόγραμμα, θα έπρεπε ετησίως να παρέχονται τουλάχιστον 500 εκατομμύρια δραχμές.⁴⁰

Σε κάθε περίπτωση το πρόγραμμα ανεστάλη και μεταξύ 1926–1932, η χρηματοδότηση των πολεμικών υπουργείων μειώθηκε καίρια. Εξαιρετικά αποφασιστική γι' αυτόν τον σκοπό ήταν η επαναφορά το 1928 στο πολιτικό προσκήνιο του Ελευθερίου Βενιζέλου, ο οποίος προώθησε μια εξωτερική πολιτική συνεννόησης με τους γείτονες. Το 1928 υπεγράφη σύμφωνο με την Ιταλία, για να ακολουθήσει το 1929 με την Γιουγκοσλαβία και τέλος –η μεγάλη ανατροπή– το 1930 με την Τουρκία. Μοναδική

39 Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, Αρχείο Αλεξάνδρου Μαζαράκη–Αινιάνος, Φ.7, 29 Σεπτεμβρίου 1926, Γενικό Επιτελείο Στρατού – Γραφείο IV – Τμήμα Β΄ προς υπουργό Στρατιωτικών, *Περί των πιστώσεων, αίτινες αναγκαιούσιν απολύτως όπως διατεθώσι διά τας ανάγκας της στρατιωτικής υπηρεσίας*, αρ. πρωτ. εμπ. 2355/362. ΕΛΙΑ/ΜΙΕΤ, Αρχείο Ανδρέα Μιχαλακοπούλου, *Η κυβερνητική λογοδοσία του κ. Ανδρέα Μιχαλακοπούλου*, σ. 15.

40 Αλεξάνδρου Μαζαράκη – Αινιάνος Αντιστρατήγου Ακαδημαϊκού, *Απομνημονεύματα*, Εκδόσεις Αετός, Αθήνα, 1948, σ. 341.

«εκκρεμότητα» παρέμεινε η Βουλγαρία, η οποία σιωπηρά εξακολουθούσε να τρέφει επεκτατικές βλέψεις, ως η μεγάλη χαμένη των Βαλκανικών Πολέμων και του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Η Ελλάδα ως χώρα διατήρησης του εδαφικού status quo, προσέβλεπε ταυτόχρονα και στην ανάπτυξη του μεταπολεμικού θεσμού της Κοινωνίας των Εθνών, ως καταλύτη των διεθνών εξελίξεων και αποφόρτισης του κλίματος έντασης που περιοδικά προέκυπτε.

Ο πρωθυπουργός Βενιζέλος μοιραία παραμέρισε ως προτεραιότητα την αμυντική παρασκευή, δίδοντας έμφαση στην εξωτερική πολιτική και την προσπάθεια οικονομικής ανάπτυξης. Τον Δεκέμβριο του 1932, σε συνεδρίαση της ανώτατης στρατιωτικής ηγεσίας, η κατάσταση του Στρατεύματος περιγράφηκε ως τραγική και τονίστηκε η σταθερή υποχρηματοδότηση του Υπουργείου Στρατιωτικών, με συνέπεια οι δαπάνες να έχουν κατέλθει στο 10% ως προς το σύνολο του κρατικού Προϋπολισμού, την στιγμή που Γιουγκοσλαβία και Τουρκία αφιέρωναν το 26% και η θεωρητικά αφοπλισμένη Βουλγαρία το 19%!⁴¹

Η υποχρηματοδότηση είχε ως συνέπεια και την επίδειξη χαμηλού ρυθμού εργασιών ακόμα και σε επιτελικό επίπεδο, καθώς πλήρες Σχέδιο Επιστράτευσης ολοκληρώθηκε μόλις το 1934, δέκα χρόνια μετά την υπογραφή ειρήνης! Παράλληλα, εξαιτίας του χαμηλού επιπέδου επιχειρησιακής ετοιμότητας των Ενόπλων Δυνάμεων και των αμφιταλαντεύσεων των κυβερνήσεων, η Ελλάδα δεν συμμετείχε στο στρατιωτικό σκέλος του Βαλκανικού Συμφώνου, το οποίο υπέγραψε τον Φεβρουάριο του 1934 με τις Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία και Τουρκία.⁴²

22

Την γύμνια των Ενόπλων Δυνάμεων είχαν την ευκαιρία να αντιληφθούν οι αρμόδιοι με οδυνηρό τρόπο τον Μάρτιο του 1935, όταν κατά την διάρκεια του στρατιωτικού κινήματος που εξερράγη, οι πιστές στην κυβέρνηση δυνάμεις αδυνατούσαν να επιστρατεύσουν εφεδρους εξαιτίας της έλλειψης από τις αποθήκες υλικού Επιμελητείας (ένδυση, υπόδηση, εξάρτυση, κλινοσκεπάσματα κ.λπ.), ενώ απαιτήθηκε και ο δανεισμός(!) από την Γιουγκοσλαβία μικρού αριθμού αεροπλάνων για την κάλυψη επειγουσών αναγκών.⁴³

1935 – 1940

Τον Οκτώβριο του 1933 η συνδιάσκεψη αφοπλισμού της Κοινωνίας των Εθνών ναυάγησε, ενώ η Γερμανία απεχώρησε τόσο από τις εργασίες, όσο και από την ίδιο τον οργανισμό, κάτι που θεωρήθηκε ως δυνητική απειλή για την ειρήνη. Στις αρχές Δεκεμβρίου ο υπουργός Εξωτερικών Δημήτριος Μάξιμος, με εμπιστευτική εγκύκλιο προς τις ελληνικές πρεσβείες, ενημέρωνε για τις νέες προτεραιότητες της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής μετά από την είσοδο του Χίτλερ στην γερμανική Καγκελαρία,

41 Αρχηγείον Στρατού/Διευθύνσεις Ιστορίας Στρατού, *Η προς Πόλεμον Προπαρασκευή του Ελληνικού Στρατού 1923 – 1940*, Έκδοσις Διευθύνσεως Ιστορίας Στρατού, Αθήνα 1983, ανατύπωση αρχικής 1969, σ. 143–146.

42 Αθανασίου Κορόζη Συνταγματάρχου ε.α., *Οι Πόλεμοι 1940 – 41 Επιτυχία και Ευθύνη, Τόμος Α΄, Στρατιωτική και Διπλωματική Προπαρασκευή*, Αθήνα, 1957, σ. 45–46.

43 Αλεξάνδρου Ε. Σακελλαρίου Υποναάρχου, *Η Θέσις της Ελλάδος εις τον Δεύτερον Παγκόσμιον Πόλεμον*, Cosmos Greek-American Printing Company, New York, 1944, σ. 54.

όπου διαφαίνεται η δυσπιστία της ελληνικής κυβέρνησης προς την προώθηση της συνεργασίας που ως τότε προωθείτο στην βαλκανική χερσόνησο.⁴⁴

Στα πλαίσια αυτά, στις 8 Νοεμβρίου 1933 το Υπουργείο Στρατιωτικών διέταξε την εντός 10 ημερών κατάρτιση μελέτης, για τις ανάγκες του Στρατού σε υλικό Επιστράτευσης.⁴⁵ Σε έκθεση της στρατιωτικής ηγεσίας στις 23 Μαρτίου 1934, το γενικό συμπέρασμα ήταν, ότι οι εξοπλιστικές ανάγκες του Στρατού ξεπερνούσαν τα 8 δισεκατομμύρια δραχμές, δίχως μάλιστα να περιλαμβάνονται οι δαπάνες στρατωνισμού, οχύρωσης και βελτίωσης του δικτύου σιδηροδρόμων. Αν και ένας γενικός υπολογισμός των κονδυλίων που απαιτούσε ο επανεφοδιασμός εκτιμήθηκε σε 20 δισεκατομμύρια δραχμές (Στρατός: 10 δισ., Ναυτικό: 5 δισ., Αεροπορία: 5 δισ.),⁴⁶ στις 24 Ιουλίου 1935, αποφασίστηκε σε πρώτη φάση η εκ μέρους της κυβέρνησης διάθεση 5 δισεκατομμυρίων δραχμών σε περίοδο 5ετίας (Στρατός: 2,5 δισ., Ναυτικό: 1,25 δισ., Αεροπορία: 1,25 δισ.).⁴⁷

Η ιταλοαιθιοπική κρίση που ακολούθησε τον Οκτώβριο, μεταφέρθηκε στην Μεσόγειο και δημιουργήθηκε ένταση στις ιταλοβρετανικές σχέσεις, κάτι που έφερε στο προσκήνιο την στάση της Ελλάδας σε περίπτωση σύγκρουσης των δύο Μεγάλων Δυνάμεων. Εξετάζοντας την στρατιωτική κατάσταση, η ελληνική στρατιωτική ηγεσία, έχοντας επίγνωση της οικτρής κατάστασης των Ενόπλων Δυνάμεων, θεωρούσε ότι η Μεγ. Βρετανία, σε περίπτωση σύναψης συμμαχίας, θα έπρεπε να προβεί στην εκ των προτέρων εγκατάσταση αεροπορικών και ναυτικών βάσεων στην Ελλάδα, ως μέσο αποτροπής μιας ιταλικής επίθεσης, αφού δεν έπρεπε να στηρίζεται σε αγγλική υπόσχεση για παροχή βοήθειας, λίγο πριν ή και μετά από μια ιταλική επίθεση. Την σκέψη όμως αυτή δεν δεχόταν η βρετανική πλευρά, γιατί κάτι τέτοιο θα προϋπέθετε μια αμυντική συμμαχία, την οποία απέκλειε εκ προοιμίου.⁴⁸

Στις 11 Ιανουαρίου 1936, επανεξετάζοντας την αμυντική πολιτικής της χώρας, η ελληνική κυβέρνηση διέγραψε σαφώς την εμπλοκή της στο πλευρό της Αγγλίας, σε ενδεχόμενη σύρραξη στο θέατρο επιχειρήσεων της Μεσογείου και αποφασίστηκε η παροχή επιπλέον πιστώσεων, οπότε αυξήθηκαν κατά 500 εκατομμύρια τα διατιθέμενα κονδύλια προς τον Στρατό, ο οποίος προσανατολιζόταν στην απόκρουση απειλής από τον Βορρά (Βουλγαρία) και το Ναυτικό θα λάμβανε επιπλέον 550 εκατομμύρια δραχμές, για την ανάπτυξη της επάκτιας άμυνας (Ιταλία), με αποτέλεσμα το σύνολο των παρασχεθεισών κονδυλίων για περίοδο 2ετίας, πλέον να διαμορφώνεται σε 6,05 δισεκατομμύρια δραχμές.⁴⁹

44 Προκόπης Παπαστράτης, «Εξωτερική Πολιτική – Η προσπάθεια διατήρησης των κεκτημένων κατά τον Μεσοπόλεμο», στο *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα – Όψεις Πολιτικής και Οικονομικής Ιστορίας 1900 – 1940*, Επ. Χρήστος Χατζηωσήφ, Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα, 2009, σ. 411.

45 ΔΙΣ/ΓΕΣ, Φ.796/Β/1, σ. 35, 8 Νοεμβρίου 1933, Υπουργείο Στρατιωτικών – Γενική Διεύθυνση προς Γενικό Επιτελείο Στρατού, αριθ. απορ. 425.

46 ΕΛΙΑ/ΜΙΕΤ, αρχείο Σοφοκλή Δούσμανη, Φ.11, Ανώτατο Πολεμικό Συμβούλιο, *Πρακτικόν υπ' αριθ. 3*.

47 ΕΛΙΑ/ΜΙΕΤ, αρχείο Σοφοκλή Δούσμανη, Φ.11, Ανώτατο Συμβούλιο Εθνικής Αμύνης, 24 Ιουλίου 1935, *Πρακτικόν υπ' αριθ. 1*.

48 Ιωάννης Σ. Κολιόπουλος, *Παλινρόθωση – Δικτατορία – Πόλεμος 1935 – 1941, Ο βρετανικός παράγοντας στην Ελλάδα*, 1985, σ. 57.

49 11 Ιανουαρίου 1936, Ανώτατο Συμβούλιο Εθνικής Αμύνης, *Πρακτικόν υπ' αριθ. 1, Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Επιμ. Βλάσσης, σ. 51.

Ήδη από τον Ιανουάριο, Μάρτιο και Νοέμβριο του 1935, η Ελλάδα είχε ζητήσει από την Αγγλία, την πώληση ναυτικών μονάδων και πολεμικών αεροσκαφών. Εξ αρχής όμως, η ελληνική αυτή αίτηση συνάντησε την αντίδραση των αγγλικών τραπεζικών κύκλων για χρηματοδότηση, εξαιτίας της χαμηλής πίστης της Ελλάδας, μετά την χρεωκοπία του 1932 και την παύση αποπληρωμής των δανείων. Παράλληλα και η αγγλική κυβέρνηση δεν ανταποκρινόταν θετικά, γιατί θεωρούσε ότι μια τέτοια πώληση πολεμικού υλικού, θα εκλαμβανόταν από την Ιταλία, ως βρετανική πρόκληση.⁵⁰

Ταυτόχρονα, στις 6 Νοεμβρίου 1935, αμέσως μετά την ιταλική επίθεση στην Αιθιοπία, η γερμανική κυβέρνηση διακήρυξε επίσημα, ότι νομιμοποιούταν το εμπόριο πολεμικού υλικού για την χώρα, αίρωντας άλλον έναν περιοριστικό όρο της Συνθήκης των Βερσαλλιών, που είχε επιβληθεί στην Γερμανία.⁵¹

Προκειμένου να αρχίσει η προετοιμασία για την χρηματοδότηση, στις 3 Μαρτίου 1936 η ελληνική κυβέρνηση αποφάσισε να παρέμβει και να χρησιμοποιήσει το πιστωτικό υπόλοιπο από το ελληνογερμανικό Clearing, το οποίο είχε δημιουργηθεί εξαιτίας των τεράστιων εξαγωγών ελληνικών καπνών και στα τέλη του 1935 ανερχόταν σε 32 εκατομμύρια μάρκα Γερμανίας (περίπου 1,296 δισεκατομμύριο δραχμές). Στην προκειμένη περίπτωση, οι ελληνικές εξοπλιστικές ανάγκες καθιστούσαν τα οπτικά συστήματα, το μόνο ικανό σε όγκο γερμανικό προϊόν, ώστε να ισοσκελισθεί το διμερές εμπόριο.⁵²

Ως τα τέλη του 1936 και προκειμένου να χρηματοδοτηθεί μέρος των παραπάνω αναγκών, είχε εξασφαλισθεί η δυνατότητα απόκτησης οπλικών συστημάτων από την Γερμανία, ύψους 60 εκατομμυρίων μάρκων Γερμανίας (2,43 δισεκατομμύρια δραχμές), μέσω του ενεργητικού υπολοίπου του ελληνογερμανικού Clearing.

Στα πλαίσια επίσημης ελληνογερμανικής συμφωνίας, μεταξύ 1936–1937 υπεγράφησαν μεγάλες συμβάσεις απόκτησης πολεμικού υλικού από την Γερμανία (αντιαεροπορικά και αντιαυματικά πυροβόλα, αεροπλάνα στρατιωτικής και ναυτικής συνεργασίας, φορτηγά αυτοκίνητα, πυρομαχικά, εξαρτύσεις, υλικό επιστράτευσης, ασύρματοι, οπλισμός αντιτορπιλικών, μηχανολογικός εξοπλισμός κ.ά.)

Εκτός όμως της ανάγκης ρύθμισης και εξασφάλισης των χρηματοδοτικών μέσων για κάλυψη των εξοπλιστικών αναγκών σε συνάλλαγμα –με την στροφή κατά προτεραιότητα προς την Γερμανία– υπήρχε και η πρόνοια εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης, για την εξεύρεση πρόσθετων πόρων στο εσωτερικό. Από τον Φεβρουάριο του 1937 καθιερώθηκε έρανος υπέρ της Αεροπορίας, ο οποίος ως τον Οκτώβριο του 1940 συγκέντρωσε περίπου 320 εκατομμύρια δραχμές, ενώ παραδόθηκαν από δωρεές Ελλήνων επιχειρηματιών της Αιγύπτου 4 αεροπλάνα δίωξης.⁵³

50 Κολιόπουλος, *Παλινόρθωση – Δικτατορία – Πόλεμος 1935 – 1941*, σ. 25, 59–60.

51 Mogens Pelt, *Tobacco, Arms & Politics*, Museum Tusulanum Press, University of Copenhagen, 1998, σ. 89.

52 Ο.π., σ. 147.

53 ΦΕΚ αρ. 153, 26 Απριλίου 1937, Αναγκαστικός Νόμος 643 της 18ης Απριλίου 1937, *Περί εράνων υπέρ της Β. Αεροπορίας*. Οικονομάκου, *Η Ελληνική Αεροπορία (μέχρι του 1941)*, σ. 177–178. Νικόλαος Χριστοφίλης, *Όπλα και καταρτίσεις της Ελληνικής Αεροπορίας 1940 – 1941*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2010, σ. 58, 65.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι περιπτώσεις όπου κατά την εξέλιξη του ελληνικού εξοπλιστικού προγράμματος, υπεγράφησαν συμβάσεις με την Πολωνία, που αφορούσαν κυρίως πυρίτιδες και αεροπλάνα δίοξης και ήταν οι εξής:⁵⁴

- 1936 (Οίκος P.Z.L.) 36 αεροσκάφη δίοξης P-24F/G 172.641.460,50 δρχ.⁵⁵
- 1936 (Οίκος Pionki) 135.000 γεμίσματα πυροβόλων 75 mm 7.020.000 δρχ.
- 1937 (Οίκος Pionki) 20.350 γεμίσματα πυροβόλων 105/155 mm 13.561.968 δρχ.
- 1938 ανταλλακτικά αεροσκαφών δίοξης P.Z.L. P-24F/G 17.983.969,50 δρχ.⁵⁶

54 Σημειώνεται, ότι η ελληνική πλευρά στην εξοπλιστική της προσπάθεια, έτυχε της έμμεσης βοήθειας της πολωνικής στρατιωτικής ηγεσίας, τουλάχιστον σε μία περίπτωση, όταν κατά το 1933 εξέταζε το ενδεχόμενο να προμηθευθεί σημαντικό αριθμό όλμων Brandt 81 mm από την Γαλλία. Σύμφωνα με τον τότε Στρατιωτικό Ακόλουθο στο Παρίσι, Συνταγματάρχη Πεζικού Στέφανο Σαράφη: «Μια μέρα πήρα μια διαταγή να φροντίσω και να μάθω και ν' αναφέρω σε ποιες τιμές αγόραζε το Γαλλικό Κράτος το πολεμικό υλικό Μπρεντ δηλαδή όλμους, οβίδες κ.λπ. ή το Πολωνικό Κράτος, γιατί επρόκειτο ν' αγοράσουν τέτοιο υλικό και τους φαινόταν οι τιμές υπερβολικές. Δεν μπόρεσαν να πάρουν καμμία πληροφορία από τις σχετικές πρεσβείες. Συνδεόμουν πολύ στενά με τον Πολωνό στρατιωτικό ακόλουθο Συνταγματάρχη Γεώργη Μπλεζίνσκι και κάναμε ταχτικά παρέα. Του 'χα προσφέρει αρκετές φορές εξαιρετικά τσιγάρα Ξάνθης που άρεσαν εξαιρετικά στην γυναίκα του. [. . .] Πήγα λοιπόν στο γραφείο του τη πολωνική πρεσβεία. Μόλις μ' είδε παραξενεύτηκε και μου λέει "Πως ήταν αυτό; Επί τέλους ήρθες μια μέρα και στο γραφείο μου". "Ήρθα για δουλειά" του λέω και αμέσως τούπα καθαρά τι ήθελα. Πήγε στο διπλανό γραφείο. Πήρε τη σχετική σύμβαση και μου την έδωσε λέγοντας "μόνο για σένα και όχι για άλλο συνάδελφο". "Μην ανησυχείς τα θέλουμε για να μη πληρώσουμε υπερβολικές τιμές", του λέω. Πήρα τις σημειώσεις που ήθελα και έστειλα σχετικό τηλεγράφημα στην υπηρεσία μου.», βλ. Στέφανο Σαράφη, *Ιστορικές Αναμνήσεις*, Εκδόσεις Επικαιρότητα, Αθήνα, 1980, σ. 322–323.

55 Πρακτικό ΑΣΕΑ υπ' αριθ. 10, 2 Σεπτεμβρίου 1936, Κωνσταντίνος Δ. Βλάσσης, *Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013, σ. 69. Σημειώνεται, ότι η σύμβαση προέβλεπε και την προμήθεια 46 κινητήρων, όπως και την αγορά του δικαιώματος κατασκευής των αεροπλάνων στην Ελλάδα, αλλά δεν περιελάμβανε πρόνοια για την προμήθεια οπλισμού και ασυρμάτων που θα εξοπλίζαν τα αεροσκάφη, καθώς προβλεπόταν η απόκτηση των ειδών αυτών με ξεχωριστές συμβάσεις για το σύνολο των τύπων αεροσκαφών που θα παραγγέλονταν, προκειμένου να επιτευχθεί τυποποίηση υλικού. Ποσότητες ανταλλακτικών παραγγέλθηκαν αργότερα, καθώς: «. . . αφ' ενός ο πολωνικός οίκος, δεν είχε καταρτίσει από της πρώτης εποχής τους, λεπτομερείς καταλόγους ανταλλακτικών και αφ' ετέρου, διότι πριν ή η υπηρεσία επιλέξει τα είδη και τον αριθμό των αναγκαίων ανταλλακτικών, έδωσε ν' αναμείνει στοιχεία και πορίσματα της ελληνικής επιτροπής, ήτις είχε παρακολουθήσει την κατασκευή των αεροπλάνων και ήτις μόλις προ ολίγου επανήλθεν». Είναι αξιοσημείωτο, ότι προβλεπόταν η παροχή εκπαίδευσης άερος των Ελλήνων χειριστών στην Πολωνία. Περίπου 70 έτη αργότερα, όταν η Πολωνική Αεροπορία (Siły Powietrzne) προμηθεύθηκε τα αμερικανικής κατασκευής μαχητικά αεροσκάφη F-16C/D Block 52+, υπέγραψε συμφωνία με την ελληνική Πολεμική Αεροπορία για την παροχή προκεχωρημένης εκπαίδευσης Πολωνών χειριστών, βάσει της πολύχρονης εμπειρίας που είχε η τελευταία, στην χρήση του συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους.

56 Πρακτικό ΑΣΕΑ υπ' αριθ. 44, 9 Ιουλίου 1938, *ΠΕΡΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ ΔΙΩΞΕΩΣ P.Z.L. P.24*, Κωνσταντίνος Δ. Βλάσσης, *Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013, σ. 120. Παράλληλα, κατά την περίοδο 1936–1940, πολωνικοί οίκοι κατέθεσαν προσφορές και στις παρακάτω περιπτώσεις διεθνών διαγωνισμών από τις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις, δίχως όμως τελικώς να προκριθούν:

- 1937 (Οίκος Tehnički Przemysł Akciova) 4 ακουστικά μηχανήματα α/α άμυνας.
- 1937 (Οίκος Pionki) 30 τόνοι πυρίτιδας ναυτικών πυροβόλων 12/50.
- 1937 (Οίκος Pionki) 30 τόνοι πυρίτιδας ναυτικών πυροβόλων 8/45.
- 1937 (Οίκος S.P.E.W.E.) 1.000 τόνοι βομβών μάχης.
- 1938 (Οίκος P.Z.L.) 12 αεροσκάφη βομβαρδισμού P-37.
- 1939 (Οίκος L.W.S.) 16 αεροσκάφη στρατιωτικής συνεργασίας LWS3 Mewa (Monette).

Βλ. Πρακτικό ΑΣΕΑ υπ' αριθ. 24, 25, 28, 30, 34, 35, 45, 47, 50, Κωνσταντίνος Δ. Βλάσσης, *Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013, σ. 120, 124, 131, 151, 156, 222, 239, 302, 315, 347.

Όσον αφορά τα αποτελέσματα της γιγαντιαίας προσπάθειας επανεξοπλισμού της Ελλάδας, θα πρέπει να διευκρινισθεί εξ αρχής, ότι ως πρώτο στόχο είχε να καλύψει εκ του μηδενός τα τεράστια κενά που υπήρχαν σε στοιχειώδες υλικό Επιμελητείας, ώστε να καταστεί δυνατή η κινητοποίηση του Στρατεύματος μέσω μιας Γενικής Επιστράτευσης. Αυτό, σημαίνει ότι δεν αποτελούσε απλά ένα εγχείρημα εμπλουτισμού του ήδη υφισταμένου οπλοστασίου, αλλά την εκ θεμελίων ανασυγκρότηση, καθώς είχε διαπιστωθεί ότι: «Η σήμερον στρατιωτική δυναμικότης της Ελλάδος είναι τόσο περιωρισμένη, ώστε να μη δύναται να αποτελή εγγύησιν της ασφαλείας της».⁵⁷

Τα αποτελέσματα ήταν σημαντικά, αφού η δύναμη που προβλέφθηκε για ανάπτυξη κατά την γενική κινητοποίηση ανερχόταν σε 15 μεραρχίες Πεζικού, 1 μεραρχία Ιππικού και 4 ταξιαρχίες Πεζικού, συνολικής δύναμης άνω των 500.000 ανδρών. Η Βασιλική Αεροπορία από την πλευρά της κατάφερε από μια ανύπαρκτη δύναμη το 1935, να παρουσιάζει το 1940 έναν αεροπορικό στόλο 318 αεροπλάνων όλων των τύπων, εκ των οποίων περίπου 250 ήταν σύγχρονα, αλλά μόλις τα 140 ήταν τύποι αιχμής (δίωξης, βομβαρδισμού, στρατιωτικής και ναυτικής συνεργασίας). Από την πλευρά του, το Βασιλικό Ναυτικό έχοντας περάσει σε δεύτερη προτεραιότητα, διέθετε ως κύρια δύναμη 18 μονάδες (10 αντιτορπιλλικά, 6 υποβρύχια, 2 τορπιλλάκατοι), εκ των οποίων μόνο 2 αντιτορπιλλικά και 2 τορπιλλάκατοι αφορούσαν ναυπηγήσεις μετά το 1938, καθώς όλα τα υπόλοιπα αποτελούσαν προμήθειες πριν το 1930.⁵⁸ Η δύναμη αυτή πλαισιωνόταν από ένα δίκτυο οχυρωματικών έργων, τόσο στην ελληνοβουλγαρική μεθόριο για τον Στρατό (21 οχυρά), όσο και τους ευαίσθητους θαλασσίους διαύλους για το Ναυτικό (11 οχυρά), που γενικότερα αποτελούσαν σημαντικό παράγοντα στήριξης του αγώνα.⁵⁹

26

Η απόδοση του προγράμματος επανεξοπλισμού, παρουσίασε μεγάλη πρόοδο όσον αφορά την απόκτηση αντιαεροπορικών πυροβόλων όλων των διαμετρημάτων, επιτρέποντας την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου (αν και όχι πυκνού) δικτύου αντιαεροπορικής άμυνας από 300 περίπου πυροβόλα, που κάλυπτε το κρίσιμο τρίγωνο Ναυστάθμου–Πειραιά–Αθηνών, αλλά επίσης τα οχυρά (παραμεθόρια και παράκτια), όπως και τον Στρατό Εκστρατείας.

Το τεράστιο κενό στην αντιαεραματική προστασία τόσο του Στρατού Εκστρατείας όσο και των οχυρών, δεν έγινε δυνατό να καλυφθεί σε ικανοποιητικό βαθμό δεδομένου ότι μόλις 24 σύγχρονα Pak 36 37 mm παρελήφθησαν από την γερμανική πολεμική βιομηχανία, την στιγμή που οι επιχειρησιακές ανάγκες απαιτούσαν επιπλέον 150 μονάδες.⁶⁰ Προκειμένου να καλυφθεί το κενό, ελήφθη μια σειρά από πρωτοβουλίες που χαρακτηρίζονταν ως ημίμετρα. Ως εκ τούτου, αποφασίσθηκε η προμήθεια

57 ΓΑΚ, Αρχείο Ιωάννη Μεταξά, Φ.81, 8 Οκτωβρίου 1935, Γενικών Επιτελείων Στρατού, Ναυτικού και Αεροπορίας, *ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΑΓΓΛΟΪΤΑΛΙΚΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ* – Απόρρητος, σ. 6.

58 Κωνσταντίνος Δ. Βλάχσης, *Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013, σ. 45–46.

59 Κορόζης, *Οι Πόλεμοι 1940 – 1941*, σ. 155–157.

Δημητρίου Γ. Φοκά αντιναύαρχου, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού κατά τον Πόλεμον του 1940 – 1944, Τόμος Α΄*, Έκδοσις Ιστορικής Υπηρεσίας Β.Ν., Αθήνα, 1953, σ. 15–17.

60 16 Ιουλίου 1940, Ανώτατο Συμβούλιο Εθνικής Αμύνης, *Πρακτικό υπ' αριθ. 69, Περί αναγκών εις πολεμικόν υλικόν μετά την ματαίωσιν των εξ Αγγλίας και Γαλλίας προμηθειών, Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Επιμ. Βλάχσης, σ. 451, 452.

διατρητικών βλημάτων σε μια σειρά βαρέων πολυβόλων, αλλά και αντιαεροπορικών πυροβόλων τα οποία θα θέτονταν σε χρήση σε περίπτωση ανάγκης. Παράλληλα, επιστρατεύτηκαν παλαιά ορειβατικά πυροβόλα 65 mm, που ανά 2 θα εφοδίαζαν κάθε σύνταγμα Πεζικού και υποτίθεται θα ικανοποιούσαν έκτακτες ανάγκες, ενώ χρησιμοποιήθηκαν και πεδινά πυροβόλα 75 mm, όπως και ορειβατικά με χρήση ειδικά τροποποιημένων οβίδων που χαρακτηρίζονταν από υψηλότερη ικανότητα διάτρησης.⁶¹

Το φλέγον ζήτημα της μηχανοκίνησης και της ανάπτυξης του όπλου των τεθωρακισμένων, απασχόλησε εξ αρχής τον Ελληνικό Στρατό από το 1924. Όσον αφορά τον αριθμό των φορητών αυτοκινήτων, το ορεινό ανάγλυφο της χώρας, άμβλυνε κατά κάποιον τρόπο το πρόβλημα, οπότε σύμφωνα με τους επιτελικούς υπολογισμούς, μετά την Γενική Επιστράτευση, θα έπρεπε να υπάρχει διαθέσιμη μία δύναμη 1.500 μονάδων. Όμως την στιγμή της έκρηξης του πολέμου με την Ιταλία, υπήρχαν διαθέσιμα μόλις 665, εκ των οποίων τα 250 είχαν αποκτηθεί την τελευταία στιγμή –μετά το 1939 από Μεγ. Βρετανία και Γαλλία– μόλις 45 είχαν παραγγελθεί μετά το 1935 και τα υπόλοιπα αποτελούσαν απόθεμα από παραγγελία του 1925!⁶²

Σχέδια για την σύσταση ενός Συντάγματος Αρμάτων το 1925 ακυρώθηκαν και τελικά το 1930 έγινε μια περιορισμένη προμήθεια 2 μέσω αρμάτων Vicker 6-ton και 2 τεθωρακισμένων Carden – Loyd Mk.VI προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για εκπαιδευτικούς σκοπούς. Μόνο μετά το 1936, άρχισε να μελετάται η απόκτηση αρμάτων και τεθωρακισμένων τόσο για το Πεζικό όσο και το Ιππικό. Η προτεραιότητα όμως δεν ήταν ιδιαίτερα υψηλή, δεδομένου ότι κατ' αρχήν υπήρχε ανάγκη κάλυψης εντελώς βασικών τομέων, όπως το υλικό Επιμελητείας. Εν τέλει, τον Μάρτιο του 1938 συστάθηκε το Μηχανοκίνητο Σύνταγμα Ιππικού ως μέρος της Μεραρχίας Ιππικού. Στο Μηχανοκίνητο Σύνταγμα Ιππικού, το οποίο ως κύρια αποστολή θα είχε την ταχεία μεταφορά και επέμβαση, προβλεπόταν η ύπαρξη ίλης αρμάτων μάχης προς επαύξηση της ισχύος πυρός της μονάδας, κάτι που όμως έως το 1940 δεν είχε γίνει δυνατό. Πολύ πιο νωρίς, είχαν αποτύχει τα σχέδια για την απόκτηση αριθμού μέσω αρμάτων με σκοπό την σύσταση ενός τάγματος αρμάτων πεζικού.⁶³

Μια επιπλέον –σχετικά άγνωστη– ελληνική συνεισφορά στον Συμμαχικό αγώνα, ήταν οι πειραματισμοί που διεξήγαγε ο καθηγητής του Πολυτεχνείου Παύλος Σαντορίνης και ο οποίος από τον Σεπτέμβριο του 1936 είχε υποβάλλει υπόμνημα στις στρατιωτικές Αρχές, για την ανάπτυξη μιας διάταξης εντοπισμού εναερίων στόχων (μετέπειτα radar). Την έγκριση για δοκιμές ακολούθησε η κατασκευή ενός πρωτοτύπου και στις 7 Ιουλίου 1940 έγινε επίδειξη στον Βρετανό Στρατιωτικό Ακόλουθο στην Αθήνα και Βρετανούς ειδικούς, κατά την οποία ανιχνεύθηκε αεροπλάνο προερχόμενο από την Κρήτη, άνωθεν την νήσου Μήλου (απόσταση περίπου 150 χιλιομέτρων από την Αθήνα). Αν και η βρετανική πλευρά ζήτησε την

61 Κωνσταντίνου Δ. Βλάσση, *Τα τεθωρακισμένα στον Ελληνικό Στρατό (1920–1940)*, βλ. Παράρτημα 40 – Η αντιαρματική άμυνα του Ελληνικού Στρατού, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2017, σ. 494–509.

62 Κορόζης, *Οι Πόλεμοι 1940 – 1941*, σ. 655.

63 Κωνσταντίνου Δ. Βλάσση, *Τα τεθωρακισμένα στον Ελληνικό Στρατό (1920–1940)*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2017, σ. 67, 68, 73, 193.

μεταφορά της συσκευής στις βρετανικές δυνάμεις της Μέσης Ανατολής, η ελληνική κυβέρνηση επέτρεψε μόνο την παράδοση των σχεδίων.⁶⁴

ΑΓΓΛΟ-ΓΑΛΛΙΚΗ ΕΞΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ 1938–1939

Απολογιστικά, ως προς την εξοπλιστική προσπάθεια στην οποία αποδύθηκαν Πολωνία και Ελλάδα, ίσως θεωρείται αυτονόητο ότι κρίσιμο ρόλο θα έπαιζαν η Μεγ. Βρετανία και η Γαλλία. Μεταπολεμικά, η πρόσδεση των ελληνικών και πολωνικών Ενόπλων Δυνάμεων, στο Συμμαχικό οπλοστάσιο, υπήρξε δεδομένη. Ήδη, στα τέλη του 1920 η Μεγ. Βρετανία διατηρούσε στην διάθεση Ελλάδας και Πολωνίας υλικό Επιμελητείας αποθηκευμένο στην Αίγυπτο,⁶⁵ ενώ το ίδιο έτος, η Πολωνία αγόρασε 15.000 τόννους πολεμοφοδίων από τα γαλλικά αποθέματα που είχαν παραμείνει στην Θεσσαλονίκη, στο πρώην Μακεδονικό Μέτωπο.⁶⁶ Σε κάθε περίπτωση, ακόμα και μετά την καταστροφή του ελληνικού στρατεύματος στην Μικρά Ασία το 1922, η ελληνική στρατιωτική ηγεσία, όπως και η πολωνική, παρέμεναν σταθερά προσανατολισμένες στα πρότυπα του γαλλικού Στρατού.⁶⁷

Το 1936, η πολωνική κυβέρνηση αντιλήφθηκε ότι έπρεπε να στραφεί για βοήθεια στην Γαλλία, προκειμένου να υποστηριχθεί το απαιτητικό πρόγραμμα επανεξοπλισμού των Ενόπλων Δυνάμεων. Το πρόβλημα ήταν ότι η κυβέρνηση που προέκυψε στην Γαλλία τον Ιούνιο του 1936, με κομμουνιστές, σοσιαλιστές και φιλελεύθερους, δεν ένοιωθε ιδιαίτερη συμπάθεια για το θεωρούμενο στρατοκρατικό πολιτικό σύστημα της Πολωνίας.⁶⁸

Όμως, ο στρατιωτικός παράγοντας στην Γαλλία, ήταν αυτός που πίεζε για μια συνεργασία με την Πολωνία, καθώς τον Ιούνιο του 1936 ο Στρατάρχης Γκαμελέν υπογράμμιζε την σημασία «της εδραίωσης της γαλλοπολωνικής συμμαχίας, της οποίας αποτέλεσμα θα ήταν ο εξαναγκασμός της Γερμανίας να διατηρήσει ένα σημαντικό μέρος των δυνάμεών της στο ανατολικό της μέτωπο». Παρ' όλο που εντός των γαλλικών κύκλων είχε τεθεί η σκέψη για την σύναψη μιας μεγάλης στρατιωτικής συμμαχίας με τις ΕΣΣΔ, Μικρή Αντάντ, Πολωνία, Μεγ. Βρετανία, Βέλγιο και ΗΠΑ, το μόνο που πραγματικά επιχειρήθηκε, ήταν η επαναπροσέγγιση με την Πολωνία και οι διαπραγματεύσεις με την Μικρή Αντάντ για ένα Σύμφωνο Αμοιβαίας Βοήθειας.⁶⁹

Η πολωνική πλευρά, επεδίωκε την παροχή δανείου ύψους 2 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων για προμήθειες πολεμικού υλικού (50% σε υλικό και 50% σε

64 Παύλου Σαντορίνη, «Το Ελληνικόν Ραντάρ 1934-1940», *Τεχνικά Χρονικά*, Τεύχος 256-257-258, σ. 99. Όπως αποδείχθηκε, τα ραντάρ που είχαν αναπτύξει εκείνη την εποχή οι Βρετανοί ειδικοί, λειτουργούσαν σε μήκη κύματος άνω του μέτρου, ενώ το ελληνικό σχέδιο ήταν εκατοστομετρικό, λειτουργώντας σε μήκη κύματος μεταξύ 40 και 5 εκατοστών, κάτι που το καθιστούσε ικανό για εντοπισμό πολύ μικρότερων διαστάσεων στόχων.

65 TNA/CAB/24/116, C.P. 2289, THE CABINET – SUPPLY OF STORES TO POLAND AND GREECE, SECRET, 14th December 1920.

66 ΥΔΙΑ/ΥΠΕΞ, Κεντρική Υπηρεσία 1921, Φ.29.

67 Ενδεικτικά αναφέρεται ότι την περίοδο 1919–1939 απεστάλησαν 61 Πολωνοί και 45 Έλληνες επιτελικοί αξιωματικοί, προκειμένου να φοιτήσουν στην École Supérieure de Guerre (Ανωτέρα Σχολή Πολέμου) στο Παρίσι.

68 George Sakwa, «The “Renewal” of the Franco-Polish Alliance in 1936 and the Rambouillet Agreement», σ. 47.

69 Ό.π., σ. 48–49.

πιστώσεις), στενότερη στρατιωτική συνεργασία και την αποφυγή οποιασδήποτε δέσμευσης της χώρας προς παροχή εγγύησης στην Τσεχοσλοβακία.⁷⁰ Μεταξύ 12–16 Αυγούστου ο Στρατάρχης Γκαμελέν επισκέφθηκε την Βαρσοβία και μεταξύ 30 Αυγούστου–6 Σεπτεμβρίου ο Στρατάρχης Σμίγκλω–Ριντζ ανταπέδωσε, μεταβαίνοντας στο Παρίσι. Στην διάρκεια αυτών των επισκέψεων οι συνομιλίες των δύο πλευρών κατέληξαν στην συμφωνία παροχής 2 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων στην πολωνική πλευρά, με την εξής κατανομή:

- 800 εκατομμύρια για παροχή σύγχρονου εξοπλισμού αντιαεροπορικής άμυνας και αεροπορικού υλικού.
- 200 εκατομμύρια για την παραγωγή στην Πολωνία γαλλικών οπλικών συστημάτων.
- 700 εκατομμύρια για την σιδηροδρομική σύνδεση Κατοβίτσε–Γδύνια.
- 300 εκατομμύρια ανοικτό δάνειο στην γαλλική αγορά.⁷¹

Σύμφωνα με τους όρους της δανειακής σύμβασης, η αποπληρωμή θα ολοκληρωνόταν σε περίοδο 4ετίας, το επιτόκιο θα κυμαινόταν κατά μέσο όρο στο 5,25% αλλά σχεδόν αμέσως προέκυψαν προβλήματα στην υλοποίηση. Εξαιτίας υποτίμησης του γαλλικού φράγκου, απαιτήθηκαν επαναδιαπραγματεύσεις οπότε τον Νοέμβριο του 1936 οι παρεχόμενες πιστώσεις αυξήθηκαν σε 2,6 δισεκατομμύρια γαλλικά φράγκα. Ωστόσο, η παροχή πολεμικού υλικού αποδείχθηκε προβληματική, κυρίως εξαιτίας της αδυναμίας της γαλλικής πολεμικής βιομηχανίας για ικανοποίηση των πολωνικών παραγγελιών. Ως εκ τούτου, έως τον Σεπτέμβριο του 1939, μόλις 330 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα έγινε δυνατόν να απορροφηθούν, εκ των οποίων 130 εκατομμύρια αφορούσαν παραγγελία πολεμικού υλικού και 200 εκατομμύρια επενδύσεις στην ανάπτυξη της πολωνικής βιομηχανικής υποδομής.⁷²

Από την πλευρά της Μεγ. Βρετανίας, η κυβέρνηση αποφάσισε το 1935 να εγκαινιάσει ένα εκτεταμένο πρόγραμμα επανεξοπλισμού, το οποίο θα βασιζόταν κυρίως στην βρετανική πολεμική βιομηχανία. Από το 1936 η Μεγ. Βρετανία βρέθηκε αντιμέτωπη με αιτήσεις παροχής μεγάλων ποσοτήτων βρετανικών οπλικών συστημάτων από διάφορες χώρες, θέτοντας το δίλημμα κατά πόσο αυτές θα έπρεπε να ικανοποιηθούν εις βάρος των απαιτήσεων των δικών της Ενόπλων Δυνάμεων.⁷³

Ακριβώς εξαιτίας αυτού του αυξανόμενου ενδιαφέροντος προς υπογραφή συμβάσεων πολεμικού υλικού, τον Οκτώβριο του 1936 συνεδρίασε η Επιτροπή Αμυντικής Πολιτικής και Απαιτήσεων, προκειμένου να εξετάσει το θέμα. Κατά την συνεδρίαση, το Υπουργείο Εξωτερικών πρόεβη στην διάκριση των χωρών σε σύμμαχες ή επίδοξους συμμάχους όπως το Ιράκ, η Αίγυπτος και η Πορτογαλία, εν συνεχεία ακολουθούσαν οι Τουρκία, Ελλάδα, Αφγανιστάν και Περσία, ως χώρες που υπήρχε η εκτίμηση ότι σε περίπτωση μη ικανοποιητικής στάσης από την Μεγ. Βρετανία θα στρέφονταν προς την Γερμανία, ενώ περιλαμβάνονταν και οι Ολλανδία, Φινλανδία,

70 Ο.π., σ. 53.

71 Ο.π., σ. 54, 56, 59.

72 Ο.π., σ. 60.

73 Glyn Stone, «The British government and the sale of arms to the lesser European powers», 1936–39, *Diplomacy & Statecraft*, 14:2, 2003, σ. 237, 238.

χώρες της Βαλτικής, μαζί με άλλες χώρες της Νοτίου Αμερικής και το Σιάμ, που ενδιαφέρονταν για παραγγελίες ή μπορούσαν να φανούν «χρήσιμοι πελάτες».⁷⁴

Η ανεπάρκεια ορισμένων βρετανικών υπηρεσιών προκειμένου να ανταπεξέλθουν σε ένα τόσο λεπτό και απαιτητικό ζήτημα, οδήγησε τον Οκτώβριο του 1937 στην σύσταση της Υποεπιτροπής Παραγγελιών Οπλισμού Χωρών Εξωτερικού, ως μια διακλαδική υπηρεσία στελεχωμένη από το Υπουργείο Εξωτερικών, το Υπουργείο Πολέμου, το Υπουργείο Αεροπορίας, το Ναυαρχείο και την Επιτροπή Εμπορίου, ώστε να αντιμετωπίσει προβλήματα που αφορούσαν την οικονομική διάσταση του θέματος αλλά και την ίδια την προμήθεια, ιδίως εξεζητημένου τεχνολογικά υλικού. Η υποεπιτροπή αυτή, αντικαταστάθηκε τον Ιούνιο του 1939 από ένα διευρυμένο σχήμα που περιελάμβανε αντιπροσώπους του Θησαυροφυλακίου, του Τμήματος Εγγυήσεως Εξαγωγικών Πιστώσεων και του Βιομηχανικού Κέντρου Πληροφοριών.⁷⁵

Κατά την σύνταξη της ετήσιας αναφοράς «Δαπάνες Άμυνας κατά τα Προσεχή Έτη» τον Δεκέμβριο του 1937, υπήρχε ειδική μνεία περί της ανάγκης προετοιμασίας της Μεγ. Βρετανίας για έναν πολυετή πόλεμο, όπου η διατήρηση της οικονομικής σταθερότητας παρουσιαζόταν ως ο τέταρτος βραχίονας της αμυντικής θωράκισης της χώρας. Ωστόσο, ο βρετανικός επανεξοπλισμός ήταν κρίσιμος παράγοντας για την ενίσχυση της διεθνούς θέσης της χώρας, ο οποίος επανεξοπλισμός κινδύνευε από τυχόν περισπασμούς πωλήσεων αμυντικού υλικού σε άλλες χώρες. Ταυτόχρονα, όμως, η βρετανική στρατιωτική ηγεσία τόνιζε ότι όσο η αμυντική ισχύς της ίδιας παρέμενε ανεπαρκής, ήταν το ίδιο κρίσιμο να εξασφαλισθεί η εξάλειψη χωρών που παρουσιάζονταν ως δυνητικοί αντίπαλοι και ο προσεταιρισμός δυνητικών συμμάχων, κάτι όμως που αυτονόητα οδηγούσε στον εξοπλισμό αυτών με βρετανικά όπλα.⁷⁶

Στις 20 Οκτωβρίου 1938 μετά την τσεχοσλοβακική κρίση, η βρετανική στρατιωτική ηγεσία παρουσίασε μια μελέτη για την σχετική στρατηγική σημασία χωρών πιθανών δυνητικών πελατών, με κύρια κριτήρια την ευρωστία και δυνατότητα προσφοράς τους σε έναν πόλεμο στο πλευρό της Μεγ. Βρετανίας, αλλά και την ανάγκη αφαίρεσης αυτών από την Γερμανία. Ως εκ τούτου στην 1^η θέση εμφανίζονταν οι Ολλανδία, Βέλγιο, στην 2^η θέση η Αίγυπτος, στην 3^η οι Πορτογαλία, Τουρκία, στην 4^η το Ιράκ, ενώ στην 5^η η Ελλάδα –εξαιτίας των δυνατοτήτων παροχής αεροναυτικών εγκαταστάσεων και ευκολιών σε περίπτωση πολέμου με την Ιταλία. Ανάμεσα στις 11 θέσεις που κατελάμβαναν διάφορες χώρες, πουθενά δεν εμφανίζόταν η Πολωνία ως παράγοντας ενίσχυσης των βρετανικών συμφερόντων.⁷⁷

Τον Νοέμβριο του 1938 εγκρίθηκε η παροχή πιστώσεων ύψους 10 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας –η αρχική σκέψη ήταν για έγκριση 25 εκατομμυρίων– σε διάφορες χώρες σύμφωνα με την Πράξη Εξαγωγικών Πιστώσεων που ψηφίστηκε, προς όφελος του εθνικού συμφέροντος. Πράγματι, πρώτη στην διάθεση αυτών των πιστώσεων τέθηκε η Κίνα με 3 εκατομμύρια και δεύτερη η Ελλάδα με 2 εκατομμύρια.⁷⁸

74 Ό.π., σ. 238, 239.

75 Ό.π., σ. 240.

76 Ό.π., σ. 241.

77 Ό.π., σ. 244.

78 Ό.π., σ. 246. TNA/ADM 116/3949, 19 December 1938, Foreign Office cypher telegram to Sir S. Waterlow (Athens), No 199 όπως και 17 February 1939.

Τον Φεβρουάριο του 1939 το Υπουργείο Εξωτερικών συντάξε άλλη λίστα προτεραιοτήτων, βασιζόμενη σε πολιτικά κριτήρια και η οποία έγινε αποδεκτή από την επιτροπή. Σε αυτήν, την 1^η θέση κατείχε η Αίγυπτος, την 2^η το Ιράκ, ενώ η Ελλάδα είχε υποβιβαστεί στην 6^η θέση. Η εναλλαγή στις θέσεις των ήδη προαναφερθεισών χωρών στον προηγούμενο κατάλογο συνεχιζόταν, όμως ο διευρυμένος νέος κατάλογος περιελάμβανε επιπλέον χώρες, μεταξύ των οποίων και την Πολωνία μόλις στην 26^η θέση προτεραιότητας(!) μαζί με χώρες της Νοτίου Αμερικής και την Σοβιετική Ένωση.⁷⁹

Τον Μάρτιο του 1939 εκδηλώθηκε μια σειρά γερμανικών επεκτατικών πρωτοβουλιών, οι οποίες δεν μπορούσαν να αφήσουν πλέον αδιάφορη την Μεγ. Βρετανία, καθώς η κλιμάκωσή τους ελάμβανε μορφή χιονοστιβάδας. Γερμανικά στρατεύματα εισέβαλαν και κατέλαβαν την Τσεχοσλοβακία, ενώ σχεδόν ταυτόχρονα ο Ρουμάνος πρέσβυς στο Λονδίνο, ενημέρωσε για ένα γερμανικό τελεσίγραφο που απευθύνθηκε στην ρουμανική κυβέρνηση προς συντονισμό της οικονομίας της, ώστε να εξυπηρετούνται οι γερμανικές απαιτήσεις. Οι κινήσεις αυτές εκτός του ότι στην πρώτη περίπτωση ξεθεμελίωσαν το βασικό σκεπτικό της βρετανικής κυβέρνησης που είχε συμφωνήσει στο Μόναχο τον Σεπτέμβριο του 1938, προκειμένου να κορέσει οριστικά τις ορέξεις του Χίτλερ, φανέρωναν στην περίπτωση της Ρουμανίας με τα πολύτιμα πετρέλαια, την τάση για πλήρη γερμανική κυριαρχία στην Ανατολική και Νοτιοανατολική Ευρώπη, συνεπώς και στην Μεσόγειο.⁸⁰

Η επόμενη φυσιολογική σκέψη η οποία εκφράστηκε υπηρεσιακά από το Υπουργείο Εξωτερικών, ήταν η εισήγηση για την δημιουργία μιας συμμαχίας απέναντι στην γερμανική επιθετικότητα. Οι Πολωνία, Ρουμανία, Γιουγκοσλαβία, Ελλάδα, Τουρκία και τέλος η ΕΣΣΔ, μπορούσαν να αποτελέσουν ένα ισχυρό τείχος στα ανατολική Ευρώπη, που θα υποστηριζόταν από την Μεγ. Βρετανία και Γαλλία στα δυτικά. Σε ερώτημα που τέθηκε στην στρατιωτική ηγεσία, για τον τρόπο με τον οποίο θα αναχαιτιζόταν η γερμανική επιρροή στην Ρουμανία, αυτή αδιάστακτα δήλωσε ότι οποιαδήποτε δράση στα ανατολικά, απαιτούσε την αρωγή Πολωνίας και Σοβιετικής Ένωσης.⁸¹

Στα πλαίσια αυτά, η Πολωνία αναδύθηκε ως πρωταγωνιστικός παράγοντας στην ευρύτερη στρατηγική της Μεγ. Βρετανίας. Σε συνεννοήσεις που ακολούθησαν μεταξύ Μεγ. Βρετανίας και Γαλλίας πάνω ακριβώς σε αυτήν την ιδέα, έγινε αντιληπτό ότι Πολωνία και Ρουμανία δύσκολα θα αποδέχονταν μια σοβιετική συμμετοχή στο συμμαχικό σχήμα που οραματιζόνταν οι δύο χώρες. Πράγματι, η πολωνική κυβέρνηση απάντησε αρνητικά για την συμμετοχή της Σοβιετικής Ένωσης σε μια δυτική συμμαχία, προτιμώντας την συνεννόηση με Ρουμανία και Ουγγαρία.⁸² Ταυτόχρονα, η σοβιετική πλευρά απάντησε θετικά για συμμετοχή σε μια συμφωνία συμμαχίας με τις γείτονες χώρες, μόλις η Πολωνία έδινε την συγκατάθεσή της, όμως, η βρετανική κυβέρνηση αντιλαμβανόμενη το δύσκολο του εγχειρήματος, προτίμησε να θέσει

79 Glyn Stone, «The British government and the sale of arms to the lesser European powers», σ. 246.

80 Anita Prazmowska, *Britain, Poland and the Eastern Front, 1939*, Cambridge University Press, Cambridge, 1987, σ. 39, 40.

81 Ο.π., σ. 40, 41.

82 Ο.π., σ. 44.

στο επίκεντρο του σχεδιασμού της την Πολωνία, έχοντας πάντα στο νου της και την προστασία της Ρουμανίας.⁸³

Σε σχέση με την Πολωνία, αυτή είχε επωφεληθεί από την αδύναμη θέση στην οποία βρέθηκε η τσεχοσλοβακική πλευρά, υφιστάμενη την πίεση της Γερμανίας. Την 1^η Οκτωβρίου 1938, είχε επιδώσει τελεσίγραφο στην Τσεχοσλοβακία, επιτυγχάνοντας την κατάληψη και προσάρτηση της περιοχής Ζαόλζιε έκτασης 801,5 τετρ. χλμ. με πληθυσμό 227.399 ψυχές, κυρίως πολωνικής καταγωγής.⁸⁴ Τώρα όμως, κλονίστηκε, όταν σε συνάντηση των Πολωνού και Γερμανού υπουργών Εξωτερικών, ο τελευταίος έθεσε ευθέως θέμα προσάρτησης του Ντάντζιγκ και της δημιουργίας μιας οδικής και σιδηροδρομικής διασύνδεσης με την Γερμανία, σε αντάλλαγμα για εγγύηση των πολωνικών συνόρων, ενώ παράλληλα δεν θα έθετε αντιρρήσεις για την πολωνική κατοχή στην Νοτιοκαρπάθια Ρουθενία.⁸⁵

Η πολωνική κυβέρνηση είχε προ πολλού αποφασίσει να αντισταθεί έναντι κάθε γερμανικής απαίτησης που θα στρεφόταν κατά της εδαφικής της κυριαρχίας, οπότε η βρετανική κρούση που της έγινε, ήταν ενισχυτική της απόφασης αυτής. Τελικά, στις 31 Μαρτίου Μεγ. Βρετανία και Γαλλία ανακοίνωσαν την παροχή εγγυήσεων προς την Πολωνία, προκειμένου να υπερασπισθεί αυτή την ανεξαρτησία της, έναντι οποιασδήποτε κίνησης, την οποία η πολωνική κυβέρνηση θα θεωρούσε ότι έπρεπε να αντιμετωπίσει με τις εθνικές της δυνάμεις.⁸⁶

Μετά την γερμανική κατοχή της Τσεχοσλοβακίας τον Μάρτιο του 1939, οι Γαλλία, Πολωνία, Ελλάδα, Ρουμανία, Τουρκία και Πορτογαλία έθεσαν ένα μεγάλο όγκο αιτημάτων για παροχή οπλισμού προς την Μεγ. Βρετανία. Για παράδειγμα, η Ρουμανία είχε θέσει αίτημα για 450 αεροπλάνα και η Πολωνία για 250, οπότε προέκυψε η ανάγκη για την επικαιροποίηση των προτεραιοτήτων που είχαν συμφωνηθεί. Πράγματι, στις 20 Απριλίου 1939 καταρτίστηκε νέα λίστα από τις βρετανικές υπηρεσίες, λαμβανομένων υπ' όψιν τόσο πολιτικών όσο και στρατηγικών θεωρήσεων. Στην 1^η θέση είχε παραμείνει η Αίγυπτος και στην 2^η το Ιράκ, με την Ελλάδα να καταλαμβάνει την 6^η θέση και την Πολωνία την 9^η θέση, αλλά εξαιτίας των διπλωματικών εξελίξεων στην Ευρώπη το επόμενο δίμηνο, σε νέα ανατροπή των δεδομένων, η Πολωνία κατέλαβε την 1^η θέση, η Αίγυπτος την 2^η και η Τουρκία την 3^η, ενώ η Ελλάδα την 7^η.

Σύμφωνα με το βρετανικό σκεπτικό, η Πολωνία δίχως την βρετανική και γαλλική βοήθεια δεν θα ήταν ικανή να αντισταθεί στον πόλεμο νεύρων της Γερμανίας, με καταστροφικά αποτελέσματα για την πολιτική αντίστασης έναντι της γερμανικής επιθετικότητας των χωρών που συνόρευαν μαζί της. Το Υπουργείο Εξωτερικών εκτιμούσε ότι η Γερμανία θεωρούσε την πολωνική κατάρρευση ως δυνατή μέσα στους επόμενους 2–3 μήνες και μόνο μια σημαντική οικονομική βοήθεια και υποστήριξη σε υλικό, μπορούσε να αποτρέψει ένα τέτοιο ενδεχόμενο.⁸⁷

83 Ό.π., σ. 45.

84 <https://en.wikipedia.org/wiki/Zaolzie>. Τελευταία ανανέωση 8 Ιουλίου 2018.

85 Anita Prazmowska, *Britain, Poland and the Eastern Front, 1939*, σ. 46.

86 Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, σ. 111.

87 Glyn Stone, «The British government and the sale of arms to the lesser European powers», σ 247.

Η κίνηση της Μεγ. Βρετανίας ήταν μάλλον μια προειδοποίηση προς την Γερμανία, παρά μια σύναψη συμμαχίας με την Πολωνία. Μάλιστα η Μεγ. Βρετανία, ανέμενε από την Πολωνία μια δήλωση για την βοήθεια αυτής προς την Ρουμανία σε περίπτωση ανάγκης. Η Πολωνία αντίθετα, αρνήθηκε να συμμετάσχει σε μια ευρεία ανατολική συμμαχία, την εμπλοκή της στην Γιουγκοσλαβία και την συνεννόηση με την Σοβιετική Ένωση, ενώ για την περίπτωση βοήθειας προς την Ρουμανία σημείωσε ότι το θέμα θα αποτελούσε αντικείμενο συζήτησης μεταξύ των δύο μερών. Αποτέλεσμα της βρετανικής εγγύησης, ήταν να υπογραφεί στις 6 Απριλίου κοινή αγγλο-πολωνική συμφωνία, για να ακολουθήσει αργότερα στις 25 Αυγούστου η υπογραφή συνθήκης συμμαχίας.⁸⁸

Την ίδια περίοδο, η Ιταλία εισέβαλλε στην Αλβανία, επιτεινοντας την ανησυχία στην Ευρώπη. Ως αντίβαρο στην ιταλική αυθαιρεσία, στις 13 Απριλίου 1939 οι Μεγ. Βρετανία και Γαλλία ανακοίνωσαν την παροχή εγγυήσεων προς Ελλάδα και Ρουμανία, ωστόσο η πολωνική πλευρά ξεκαθάρισε ότι οι μονομερείς αυτές εγγυήσεις δεν επέφεραν κάποια υποχρέωση της ίδιας προς την Ρουμανία.⁸⁹

Στην αξιολόγηση προτεραιοτήτων της Μεγ. Βρετανίας, η Ελλάδα κατελάμβανε την 7^η θέση εξαιτίας της αδυναμίας της απέναντι σε μια ιταλική επιθετική ενέργεια και στην πίεση που της ασκούσε η Γερμανία. Ωστόσο, αν η Ελλάδα αποσκίρτούσε στρεφόμενη στον Άξονα, θα επέφερε καταστροφικό πλήγμα στην συμπεριφορά της Τουρκίας, εκμηδενίζοντας τις όποιες προσπάθειες για ενδυνάμωση της βαλκανικής συνεννόησης και ενθάρρυνσης της Γιουγκοσλαβίας στην γερμανική πίεση που δεχόταν.⁹⁰

33

Στις 21 Ιουνίου, σε μια εκ νέου εξέταση των προτεραιοτήτων βάσει στενών όρων οικονομικής βοήθειας προτάθηκε μια τροποποιημένη εκδοχή του παραπάνω υπομνήματος, με τις Πολωνία, Τουρκία, Ελλάδα, Ρουμανία να καταλαμβάνουν ταυτόχρονα την 1^η θέση, ενώ στην 2^η θέση κατατάσσονταν οι Πορτογαλία, Αίγυπτος, Ιράκ, δηλαδή σύμμαχες χώρες αλλά αντιμετώπιες με μικρότερης προτεραιότητας απειλή. Στην 3^η θέση συμπεριλαμβάνονταν οι Γιουγκοσλαβία, Βουλγαρία και πιθανόν η Ισπανία, χώρες που ελκύνονταν από την γερμανοϊταλική επιρροή, αλλά θα μπορούσαν να στραφούν στους Συμμάχους με την κατάλληλη παροχή βοήθειας.⁹¹

Τον Ιούλιο του 1939, η βρετανική στρατιωτική ηγεσία προέβη σε επικαιροποίηση της λίστας των χωρών που επρόκειτο να βοηθηθούν, όπου εκτός των ανωτέρω πολιτικών παραμέτρων, λαμβάνονταν υπ' όψιν στρατηγικά κριτήρια, συνυπολογίζονταν γενικότεροι παράγοντες επηρεασμού της στρατηγικής κατά την διεξαγωγή του πολέμου, όπως η μαχητική αξία των δυνάμεων κάθε χώρας και η αξία τους ως προς την αποστέρηση των εγκαταστάσεών τους στον αντίπαλο. Στην 1^η θέση βρισκόταν η Γαλλία, καθώς θεωρήθηκε ότι θα έφερε το μέγιστο βάρος της άμυνας, έναντι τόσο της Γερμανίας όσο και της Ιταλίας. Η Γαλλία άλλωστε ήταν ο κύριος σύμμαχος της Μεγ. Βρετανίας στον Ατλαντικό, την Μεσόγειο και την Άπω Ανατολή. Το Βέλγιο

88 Anita Prazmowska, *Britain, Poland and the Eastern Front, 1939*, σ. 58, 60.

89 Ο.π., σ. 55-56.

90 Glyn Stone, «The British government and the sale of arms to the lesser European powers», σ. 248.

91 Ο.π., σ. 248.

βρισκόταν 2^ο, η Αίγυπτος 3^η και η Τουρκία 4^η που δίπλα στην Γαλλία αποτελούσε τον περισσότερο πολύτιμο σύμμαχο στην Ευρώπη.

Καθώς η Πολωνία είχε τον καλύτερα εξοπλισμένο και τον μεγαλύτερο σε μέγεθος στρατό στην Ανατολική Ευρώπη, αποτελούσε χώρα κλειδί, αλλά εάν ήταν δυνατό να εφοδιασθεί από την Σοβιετική Ένωση, η βρετανική στρατιωτική ηγεσία μπορούσε από την 5^η θέση να την μεταφέρει σε χαμηλότερη προτεραιότητα, εξαιτίας των περιορισμών που αντιμετώπιζε η βρετανική παραγωγική ικανότητα στην πολεμική βιομηχανία. Αν η ΕΣΣΔ αδυνατούσε, εξαιτίας και της έλλειψης μέσων που αντιμετώπιζε η Γαλλία, τότε η Πολωνία θα έπρεπε να λάβει βρετανικό υλικό εις βάρος της δικής της ενίσχυσης. Στην προτεραιοποίηση αυτή του Ιουλίου, η Ελλάδα ήταν μόλις 10^η μεταξύ 11 χωρών.⁹²

Σύμφωνα με τις βρετανικές εκτιμήσεις, παρ' όλο που η Πολωνία είχε αναπτυγμένη πολεμική βιομηχανία, σε μεγαλύτερο βαθμό από τις άλλες χώρες που απευθύνονταν για βοήθεια στην Μεγ. Βρετανία, δεν ήταν σε θέση να υποστηρίξει τις Ένοπλες Δυνάμεις της σε περίοδο εντατικών στρατιωτικών επιχειρήσεων. Επιπλέον, σε σχέση με τις στρατιωτικές προμήθειες, μετά την απορρόφηση από την Γερμανία της Τσεχοσλοβακίας –η οποία αποτελούσε μαζί με την Γαλλία τον κύριο προμηθευτή της Πολωνίας– το πρόβλημα για την πολωνική πλευρά επιτεινόταν. Όμως, παρά την βρετανική εγγύηση προς την Πολωνία και την αναβάθμισή της στις βρετανικές προτεραιότητες για παροχή βοήθειας, η ενίσχυση του πολωνικού οπλοστασίου δεν ήταν καίρια. Σύμφωνα με τις βρετανικές εκτιμήσεις, μόνο η Σοβιετική Ένωση ήταν σε θέση να παράσχει τις απαραίτητες για την Πολωνία ποσότητες στρατιωτικού εξοπλισμού.

Όπως σημείωσε ο Βρετανός πρέσβυς στην Βαρσοβία, οι Πολωνοί θα έπρεπε να είχαν αντιληφθεί κατά τις συζητήσεις, ότι «δεν θα είμαστε σε θέση να τους βοηθήσουμε άμεσα σε στρατιωτικό επίπεδο», καταλήγοντας στο συμπέρασμα: «αν και πιθανόν θα παρασύρουμε μακριά από την Πολωνία ισχυρότατες γερμανικές δυνάμεις, δεν θα είμαστε σε θέση να τους στείλουμε, πλοία, αεροπλάνα, άνδρες ή πυρομαχικά».⁹³

Από την πλευρά τους οι Πολωνοί πίεζαν για την παροχή σημαντικής οικονομικής βοήθειας, φθάνοντας σε υπέρογκες απαιτήσεις που άγγιζαν τα 63 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας (15 εκατομμύρια για πολεμικό υλικό, 24 εκατομμύρια για επενδύσεις στην πολωνική βιομηχανική υποδομή, 24 εκατομμύρια οικονομική βοήθεια σε μετρητά). Η βρετανική κυβέρνηση προσφέρθηκε να παράσχει 8 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας, προκειμένου να καλύψει το κόστος 100 άμεσα παραδιδόμενων βομβαρδιστικών αεροπλάνων Battle και 14 αεροπλάνων δίωξης Hurricane, πρώτων υλών και βιομηχανικού εξοπλισμού (εξαιρουμένων των εργαλειομηχανών). Επιπλέον, ενημέρωσε ότι σε περίπτωση που η Γαλλία προέβαινε στην παροχή ενός δανείου προς την Πολωνία ύψους 5 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας, η ίδια θα ακολουθούσε με ανάλογη δανειακή ευκολία.

Παρά την συγκατάθεση της στρατιωτικής ηγεσίας και των υπευθύνων του Υπουργείου Εξωτερικών, στην παροχή δανείου, δεδομένης της αδυναμίας για άμεση παροχή μεγάλου φάσματος πολεμικού υλικού που ζητούσε η πολωνική κυβέρνηση, το

92 Ό.π., σ. 250, 251.

93 Ό.π., σ. 263-264.

Θησαυροφυλάκιο θεωρούσε ότι το δάνειο δεν μπορούσε να ξεπεράσει σε ύψος τα 5 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας και ως θέμα αρχής αντέδρασε στην παροχή μετρητών προκειμένου να ξοδευτούν σε άλλες αγορές, πλην της αγγλικής. Τελικά, τον Ιούλιο του 1939 η πολωνική πλευρά ενημερώθηκε ότι «η μετριοπάθεια με την οποία χορηγούνταν οι πιστώσεις στην Πολωνία, ήταν αποτέλεσμα της ανάγκης της Μεγ. Βρετανίας για διατήρηση του δυναμικού των αποθεματικών της, για έναν αναπόφευκτο μακρύ πόλεμο».⁹⁴

Αν και η Γαλλία παραχώρησε ένα δάνειο ύψους 430 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, με το οποίο έγινε δυνατή η παράδοση κάποιου υλικού, η βρετανική κυβέρνηση αδυνατούσε να παρακολουθήσει, καθώς αντιμετώπιζε τις αντιρρήσεις του Θησαυροφυλακίου, το οποίο έβλεπε την υπόθεση καθαρά από οικονομικής άποψης.⁹⁵ Το Υπουργείο Εξωτερικών πίεζε διαρκώς τις στρατιωτικές Αρχές και το Θησαυροφυλάκιο για αποδέσμευση υλικού και κονδυλίων προς την Πολωνία –και όχι μόνο. Σύμφωνα με έναν αξιωματούχο η μη παροχή πλουσιοπάροχης βοήθειας στην Πολωνία, έδιδε την εντύπωση ότι η Μεγ. Βρετανία είχε πτωχεύσει, κάτι που σίγουρα δεν ήταν επιθυμητό, την στιγμή που επιχειρούσε να προσελκύσει ξένες χώρες στο στρατόπέδό της. Ακόμα και μετά την κυβερνητική δέσμευση προς την πολωνική για την παροχή του δανείου, το Θησαυροφυλάκιο επέμενε να προβάλλει παράλογους όρους, όπως την υποτίμηση του *zloty*! Το αποτέλεσμα ήταν ότι η πρώτη προκαταβολή ύψους 5 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας αποδεσμεύθηκε, μόνο μετά την γερμανική εισβολή τον Σεπτέμβριο!⁹⁶

Στο επίπεδο των διμερών συζητήσεων για τον συντονισμό των στρατιωτικών κινήσεων, στις 19 Μαΐου ο Πολωνός υπουργός Πολέμου υπέγραψε στο Παρίσι με τον Στρατάρχη Γκαμελέν πρωτόκολλο, με το οποίο συμφωνήθηκε ότι σε περίπτωση γερμανικής επίθεσης στην Πολωνία, ή εάν τα πολωνικά συμφέροντα στο Ντάντζιγκ ανάγκαζαν την πολωνική κυβέρνηση να επιλέξει την ένοπλη δράση, ο Γαλλικός Στρατός θα ξεκινούσε άμεσα τις επιχειρήσεις κατά της Γερμανίας. Την τρίτη ημέρα της Γενικής Επιστράτευσης θα άρχιζαν χερσαίες επιχειρήσεις με περιορισμένους αντικειμενικούς σκοπούς. Την δέκατη πέμπτη ημέρα της επιστράτευσης, θα εκτοξευόταν μια μείζονα επίθεση. Σε διευκρινιστική ερώτηση της πολωνικής πλευράς, πόσες μεραρχίες θα χρησιμοποιούνταν στην επίθεση αυτή, ο Γκαμελέν απάντησε περίπου 38, κάτι που θεωρήθηκε ικανοποιητικό. Ωστόσο, η στρατιωτική σύμβαση δεν θα ετίθετο σε ισχύ πριν την υπογραφή της πολιτικής συμφωνίας.⁹⁷

Στις 27 Μαΐου ακολούθησε συμφωνία για την αεροπορική συνδρομή της Γαλλίας, σύμφωνα με την οποία η Γαλλική Αεροπορία θα ανέπτυσε έντονη δράση αμέσως

94 Ο.π., σ. 264.

95 Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, σ. 113.

96 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, Pen & Sword Books Ltd, South Yorkshire, 2009, σ. 46.

97 Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, σ. 112.

David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, σ. 41. Στην διάρκεια των συνομιλιών, οι Γάλλοι αξιωματούχοι ανέφεραν την ανησυχία τους, ότι η κύρια γερμανική επίθεση θα εκτοξευόταν εναντίον της Γαλλίας, οπότε σε μια τέτοια περίπτωση, εξέφρασαν την ελπίδα τους η Πολωνία να επιτεθεί στην Γερμανία, βλ. Michael Alfred Peszke, «Poland's Military Aviation September 1939 – It Never Had a Chance», σ. 26.

μετά την έναρξη των εχθροπραξιών, οπότε και το μεγαλύτερο μέρος της θα επιχειρούσε επίθεση κατά την πλέον κατάλληλη στρατηγικά στιγμή.⁹⁸

Τον Μάιο, αφίχθη στην Πολωνία και βρετανική αποστολή υπό τον Ταξίαρχο Κλέιτον. Κατά τις επαφές διευκρινίσθηκε ότι δεν υπήρχε προοπτική επιχειρήσεων του Βασιλικού Ναυτικού στην Βαλτική, με μοναδική εξαίρεση τυχόν μεμονωμένες επιδρομές υποβρυχίων. Συμφωνήθηκε όμως, ότι η Βασιλική Αεροπορία θα εκτελούσε επιδρομές σε γερμανικό έδαφος, ακόμη κι αν δεν είχαν προσβληθεί από την γερμανική βρετανικοί στόχοι, ενώ αν και αρχικά οι στόχοι θα ήταν αποκλειστικά στρατιωτικής σημασίας, από την στιγμή που η Λουφτβάφε βομβάρδιζε και πολιτικές υποδομές, η βρετανική αντίδραση θα επεκτεινόταν και σε πολιτικούς στόχους εντός γερμανικού εδάφους.⁹⁹

Μεταξύ 17–21 Ιουλίου, απεστάλη στην Πολωνία ο Γενικός Επιθεωρητής Υπερποντίων Δυνάμεων Στρατηγός Αιρονσάντ, προκειμένου να διερευνήσει τις πραγματικές προθέσεις της Πολωνίας για ενδεχόμενη γερμανική δράση, οπότε και έλαβε την διαβεβαίωση πως ο,τιδήποτε συνέβαινε στο Ντάντζιγκ δεν θα προερχόταν από πολωνικής πλευράς αλλά από το Βερολίνο.¹⁰⁰ Στην πραγματικότητα, η αποστολή αυτή δεν προσέφερε κάτι χειροπιαστό στους Πολωνούς, ενώ την περίοδο εκείνη η Βασιλική Αεροπορία είχε προβεί σε μία κατ' αρχήν εκτίμηση της δυνατότητας μεταστάθμευσης μιας δύναμης βομβαρδιστικών σε πολωνικό έδαφος, αμέσως μετά την έναρξη του πολέμου.¹⁰¹

Σε κάθε περίπτωση, η βρετανική κυβέρνηση εξαρχής είχε αποφασίσει την μη εμπλοκή της σε ενδεχόμενη γερμανοπολωνική σύγκρουση. Όταν στις 27 Μαρτίου τέθηκε το ερώτημα κατά πόσο ο αριθμός των γερμανικών στρατευμάτων που θα μπορούσαν να αποσπασθούν απέναντι της Πολωνίας και Ρουμανίας, θα επέτρεπε στην Γαλλία να επιτεθεί και να διασπάσει την γερμανική άμυνα, η απάντηση ήταν ότι δεν υπήρχε κανένας τρόπος για την Μεγ. Βρετανία και την Γαλλία να αποτρέψουν την κατάκτηση της Πολωνίας και Ρουμανίας.¹⁰²

Στις 31 Μαρτίου, οι Γάλλοι ενημέρωσαν τους Βρετανούς, ότι δεν επρόκειτο να αντιδράσουν καθόλου κατά την έναρξη των εχθροπραξιών. Όπως εξήγησαν, η στρατηγική τους ήταν να αναπτύξουν μια σταθερή άμυνα στα δυτικά σύνορα της Γερμανίας και να διατηρήσουν την ακεραιότητα της επικράτειάς τους, οπότε θα χρησιμοποιούσαν μαζί τις δυνάμεις τους προκειμένου να εκτελέσουν αντεπίθεση σε πιθανή γερμανική προώθηση διαμέσου Βελγίου–Ολλανδίας ή Ελβετίας. Οι Πολωνοί θα έπρεπε να βασισθούν αποκλειστικά στις δικές τους δυνάμεις.¹⁰³

Στις 2 Απριλίου η βρετανική στρατιωτική ηγεσία υπέβαλλε έγγραφο για την επίπτωση μιας βρετανογαλλικής εγγύησης προς τις Πολωνία και Ρουμανία, στο οποίο ως συμπέρασμα σημειωνόταν ότι σε περίπτωση γερμανικής επίθεσης στα ανατολικά, οι

98 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, σ. 42.

99 Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, σ. 113.

David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, σ. 42.

100 Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, σ. 113–114.

101 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, σ. 43.

102 Anita Prazmowska, *Britain, Poland and the Eastern Front, 1939*, σ. 52.

103 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, σ. 42.

δύο παραπάνω χώρες δεν θα προσέφεραν κάποια συμβολή στο ναυτικό θέατρο πολέμου και δεν θα συνεισέφεραν κάτι στα στρατηγικά συμφέροντα της Μεγ. Βρετανίας. Σε σχέση με την ποιότητα του Πολωνικού Στρατού, σημειωνόταν η ύπαρξη σύγχρονου οπλισμού που είχε παραληφθεί πρόσφατα και το υψηλό ηθικό των ανδρών, ενώ αντίθετα η αξία του Ρουμανικού Στρατού ήταν εξαιρετικά χαμηλή. Ο εφοδιασμός των δύο χωρών από την Σοβιετική Ένωση θα έπρεπε να θεωρείται βασική προϋπόθεση για την συνέχιση του αγώνα, αλλά συμπερασματικά υπογραμμίζόταν ότι η πολωνική άμυνα θα ήταν θέμα χρόνου –πιθανόν ενός μηνός.¹⁰⁴

Στις 4 Μαΐου, σε κοινή γαλλοβρετανική συνάντηση στρατιωτικών εμπειρογνομόνων, συμφωνήθηκε η πολιτική που θα έπρεπε να ακολουθήσουν στον επερχόμενο πόλεμο. Δεδομένου ότι αυτός θα ήταν μακρύς, τα πρώτα χρόνια οι Σύμμαχοι θα έκτιζαν μια στρατιωτική δύναμη που θα εγγυόταν την υπεροχή έναντι της Γερμανίας και μόνο τότε θα αναλάμβαναν επιθετική πρωτοβουλία. Η πτώση της Πολωνίας ήταν θέμα χρόνου και η τύχη της ήταν απευθείας συνδεδεμένη με το αποτέλεσμα του πολέμου, ενώ ένας πόλεμος με δύο θέατρα επιχειρήσεων δεν ήταν πιθανός κατά τα πρώτα στάδια. Σε μια περισσότερο λεπτομερή αναφορά στις 3 Ιουνίου της βρετανικής στρατιωτικής ηγεσίας, επαναλαμβανόταν η ίδια εκτίμηση, ενώ σε σχέση με την στρατιωτική δράση που μπορούσε να αναληφθεί έναντι της Γερμανίας, σημείωνε ότι δεν έπρεπε να αναμένεται μια θεαματική και ταχεία επιτυχία, παρά μόνο μπορούσε να εξεταστεί κάποια περιορισμένη αεροπορική δράση.¹⁰⁵

Σε πρακτικό επίπεδο, σε σχέση με την απόκτηση πολεμικού υλικού, η πολωνική πλευρά είχε ζητήσει από την Γαλλία την επείγουσα απόκτηση 160 αεροπλάνων δίοξης M.S.406, προκειμένου να καλύψει τον κρίσιμο αυτόν τομέα.¹⁰⁶ Η Γαλλία υποσχέθηκε την αποστολή στο έδαφος της Πολωνίας 60 βομβαρδιστικών αεροπλάνων προκειμένου να επιχειρήσουν από εκεί,¹⁰⁷ ενώ η Μεγ. Βρετανία μόλις στα τέλη Αυγούστου ενημέρωσε ότι ήταν σε θέση να παραδώσει άμεσα 100–150 βομβαρδιστικά Battle. Επιπλέον, μεταξύ Σεπτεμβρίου–Δεκεμβρίου θα ήταν δυνατή η παράδοση ακόμα 50 και τέλος άλλων 50 μεταξύ Απριλίου–Μαΐου 1940!¹⁰⁸ Σε πολωνική αίτηση για παράδοση βρετανικών αεροπλάνων δίοξης νεότερου τύπου Spitfire και Hurricane, η απάντηση ήταν αρνητική, καθώς όπως εξηγήθηκε δεν υπήρχαν διαθέσιμα. Ωστόσο, η βρετανική κυβέρνηση επέτρεψε στον Οίκο Vickers να διαπραγματευθεί την παροχή άδειας κατασκευής και των σχεδίων στην Πολωνία για την κατασκευή αεροπλάνων Hurricane.¹⁰⁹

Οι καθυστερήσεις στις διαπραγματεύσεις σε σχέση με το δάνεια, επέτρεψαν μόλις στις αρχές Αυγούστου 1939 την αποστολή πολεμικού υλικού, οπότε στις 8 του μηνός επρόκειτο να αποπλεύσει το πρώτο φορτίο πολεμικού υλικού. Εξαιτίας νέων κωλυσιεργιών από την πλευρά του Θησαυροφυλακίου, η αναχώρηση έγινε δυνατή μόλις στα τέλη του μήνα, με προορισμό την Κωνσταντζα της Ρουμανίας, απ' όπου θα μεταφέρονταν στην Πολωνία. Το φορτίο αυτό που αποτελείται από 15 αεροπλάνα δίοξης

104 Anita Prazmowska, *Britain, Poland and the Eastern Front, 1939*, σ. 55-56.

105 Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, σ. 114, 115.

106 Ο.π., σ. 130.

107 Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, σ. 134, υποσημείωση 10.

108 David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, σ. 42, 43.

109 Ο.π., σ. 44.

(14 Hurricane, 1 Spitfire), 36 βομβαρδιστικά Battle, 600 τόννους βομβών και 112 πολυβόλα αεροπλάνων Browning, δεν κατέστη δυνατόν να φθάσει στον προορισμό του και τελικά παραδόθηκε στην Τουρκία.¹¹⁰

Ελάχιστα υλικά έγινε δυνατόν να παραδοθούν στην Πολωνία πριν την γερμανική επίθεση. Η μόνη ίσως σημαντική ενίσχυση του πολωνικού οπλοστασίου, ήταν η παράδοση τον Αύγουστο 50 γαλλικών αρμάτων από τα 100 που είχαν παραγγελθεί, τα οποία όμως δεν χρησιμοποιήθηκαν αποδοτικά στην διάρκεια των επιχειρήσεων.¹¹¹

Στην περίπτωση της Ελλάδας, από το 1938 άρχισαν να παρουσιάζονται εμπόδια στην παράδοση ήδη παραγγελθέντων υλικών από την Γερμανία. Έως εκείνη την στιγμή η αξιοποίηση του ενεργητικού Clearing στο ελληνογερμανικό εμπόριο, είχε συμβάλει στον μέγιστο βαθμό στην προσπάθεια εφοδιασμού των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων. Πράγματι, ήδη από τον Μάιο του 1938, είχε υπογραφεί νέα συμφωνία για την πώληση όπλων με την Γερμανία. Η σύμβαση όμως αυτή, αδρανοποιήθηκε αφού ταυτόχρονα σχεδόν ο ίδιος ο Χέρμαν Γκαίρινγκ –υπεύθυνος για την γερμανική πολεμική βιομηχανία– διέταξε την παύση πώλησης όπλων στην Ελλάδα και το Μεξικό, εξαιτίας υποψηφίων για μεταπώληση από αυτές γερμανικών όπλων προς τις εμπόλεμες παρατάξεις στην Ισπανία και ιδίως στους Δημοκρατικούς, κάτι που όντως συνέβαινε.¹¹²

Περαιτέρω, η επιδείνωση του διεθνούς σκηνικού κατά το 1939, ώθησε την γερμανική ηγεσία, να διατάξει στα τέλη Ιουλίου την παράδοση οπλικών συστημάτων σε χώρες οι οποίες θα εξυπηρετούσαν τα γερμανικά συμφέροντα, ή τουλάχιστον δεν θα τα έπλητταν.¹¹³ Ειδικά για τα Βαλκάνια, αποφασίσθηκε η γενική μείωση στο εμπόριο όπλων και ακόμα ειδικότερα για την Ελλάδα, αυτό θα διακοπτόταν για μερικά χρόνια.¹¹⁴ Μετά το ξέσπασμα του πολέμου, η γερμανική κυβέρνηση εμπόδιζε την παράδοση από την πολεμική βιομηχανία των όπλων που είχαν παραγγείλει άλλες

110 Glyn Stone, «The British government and the sale of arms to the lesser European powers», σ. 264. <http://www.polandinexile.com/airforce01.htm>, παραπομπή στο Adam Zamoyski, *The Forgotten Few: The Polish Air Force in the Second World War*, 1995. Μια πιο αναλυτική κατάσταση του υλικού, αναφέρει: 14 αεροπλάνα δίωξης Hurricane, 36 αεροπλάνα ελαφρού βομβαρδισμού Battle, 150 αλεξίπτωτα (60 χειριστών, 90 παρατηρητών), 8 σύνολα διπλών χειριστηρίων Battle, 10 φωτογραφικές μηχανές F.24, 10 σύνολα κουρτινών νυκτερινής εκπαίδευσης, 32 εφεδρικοί κινητήρες Merlin III, επίγειος εξοπλισμός εξυπηρέτησης και συντήρησης αεροσκαφών, λοιπός εξοπλισμός, αποθέματα υλικών για 12 μήνες (ειρήνη) και 3 μήνες (πόλεμος), 40.140 βόμβες (540 των 540 λιβρών, 2.160 των 250 λιβρών, 4.860 των 40 λιβρών, 9.720 των 20 λιβρών, 2.160 εμπρηστικές των 25 λιβρών, 16.200 των 4 λιβρών, 4.500 εκπαιδευτικές), 2.800.000 φυσίγγια, 1.400.000 συνδετήρες φυσιγγίων σε ταινία, 26 ειδικά οχήματα (7 ρυμουλκά, 10 τρέιλερ για δεξαμενές, 1 συνεργείο, 1 ασύρματος σε τρέιλερ, 3 συγκροτήματα γεννητριών 7 KW σε τρέιλερ, 1 συγκρότημα γεννητριών 14 KW, 3 συγκροτήματα γεννητριών 6 KVA σε τρέιλερ), βλ. Wojciech Mazur, *Wielki Leksykon Uzbrojenia, Wrzesień 1939, Samoloty, Które nie Zdqęly*, cz. 2, Edipresse Polska S.A., 2017, σ. 48–49. Ευχαριστώ τον Νικόλαο Σταματόπουλο για την παροχή της συγκεκριμένης πηγής.

111 Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, σ. 113.

112 Pelt, *Tobacco, Arms & Politics*, σ. 171.

Θανάσης Δ. Σφήκας, *Η Ελλάδα και ο Ισπανικός Εμφύλιος Πόλεμος – Ιδεολογία, Οικονομία, Διπλωματία*, Εκδόσεις Στάχυ, Αθήνα, 2000, σ. 122.

113 Pelt, *Tobacco, Arms & Politics*, σ. 199.

114 Ο.π., σ. 243.

χώρες, επικαλούμενη “*ανωτέρα βία*”¹¹⁵ ενώ τον επόμενο μήνα διατάχθη η παύση όλων των παραδόσεων οπλισμού και υλικών στην Ελλάδα.¹¹⁶

Στα τέλη του 1938, η Ελλάδα είχε διερευνήσει και το ενδεχόμενο της τσεχοσλοβακικής αγοράς, καθώς στα μέσα Σεπτεμβρίου, αντιπροσωπεία υπό τον Αρχηγό του Στρατού Αντιστράτηγο Αλέξανδρο Παπάγο επισκεφθήκε εργοστάσια της εκεί πολεμικής βιομηχανίας και παρακολούθησε επιδείξεις, κυρίως πυροβόλων και τεθωρακισμένων. Όμως, λίγες ημέρες αργότερα, η τσεχοσλοβακική κρίση ακύρωσε κάθε σκέψη ή σχεδιασμό.¹¹⁷

Ήδη από τα τέλη του 1938, η ελληνική πλευρά, είχε απευθυνθεί και στην Γαλλία, ζητώντας της να εγκρίνει πιστώσεις ύψους 3 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας (1,638 δισεκατομμύρια δραχμές). Η γαλλική κυβέρνηση συμφώνησε κατ’ αρχήν για παροχή σε καθαρά εμπορική βάση, καθώς το υφιστάμενο πολιτικό καθεστώς στην Ελλάδα, δεν μπορούσε να κάνει αποδεκτό από το γαλλικό Κοινοβούλιο την επί της αρχής παροχή εγγυήσεων. Συγκεκριμένα, η γαλλική βιομηχανία, επρόκειτο να παραδώσει οπτικά συστήματα ύψους 1,5 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας (819 εκατομμύρια δραχμές), που θα εξοφλούντο με ελληνικές πωλήσεις, σε βάθος 15ετίας.¹¹⁸ Οι διαδικασίες όμως δεν απέδωσαν σύντομα αποτελέσματα και μόλις το καλοκαίρι του 1939, η ελληνική κυβέρνηση είχε καταφέρει να αποσπάσει υπόσχεση της γαλλικής κυβέρνησης για παραχώρηση πολεμικού υλικού επί πιστώσει, συνολικού ύψους 100 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων (περίπου 315 εκατομμύρια δραχμές). Λίγο αργότερα, το ύψος των πιστώσεων αυτών, αυξήθηκε κατά 50 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα κι υπήρχε προοπτική παροχής επιπλέον πιστώσεων, ενώ το επιτόκιο ορίστηκε στο 5% και η διάρκεια αποπληρωμής σε 15 έτη.¹¹⁹

Το πρόβλημα της ελληνικής πλευράς στην συγκεκριμένη περίπτωση, ήταν, ότι εξαιτίας της χρονικής πίεσης δεν ήταν δυνατή η υπογραφή συμβάσεων με την γαλλική βιομηχανία για απόκτηση σύγχρονων υλικών, οπότε απέμενε η απευθείας πώληση από τα αποθέματα των γαλλικών Ενόπλων Δυνάμεων.

Μετά την κρίση της Τσεχοσλοβακίας η ελληνική πλευρά έκανε ευθεία κρούση προς την Μεγ. Βρετανία για αγορά οπλικών συστημάτων, κάτι στο οποίο συνηγορούσε και η βρετανική πρεσβεία, ώστε η Ελλάδα να αντισταθεί στην γερμανική επιρροή. Η αίτηση προς την βρετανική κυβέρνηση, να ασκήσει πιέσεις στους καπνεμπόρους της χώρας, ώστε οι τελευταίοι να εισάγουν ικανές ποσότητες ελληνικών καπνών, προκειμένου η Ελλάδα να απεξαρτηθεί σε κάποιον βαθμό από την γερμανική οικονομική επιρροή, έγινε δεκτή, όμως οι καπνέμποροι αρνήθηκαν να δεχθούν τις κυβερνητικές υποδείξεις και δεν άλλαξαν στάση. Ως εκ τούτου, τον Δεκέμβριο του

115 Ο.π., σ. 237.

116 Ο.π., σ. 243.

117 Αντιστρατήγου Θεοδώρου Γρηγοροπούλου επιτίμου Αρχηγού Γεν. Επιτελείου Εθνικής Αμύνης, *Από την Κορυφή του Λόφου – Αναμνήσεις και Στοχασμοί 1914 – 1952 & 1959 – 1962*, Αθήνα, 1966, σ. 75, 76.

118 TNA/ADM 116/3949, 29 December 1938, Sir S. Waterlow (Athens), No 258. Την πληροφορία έδωσε στον Άγγλο πρεσβευτή, ο συνάδελφός του της Γαλλίας.

119 Βασίλειον της Ελλάδος, *Γενικός Προϋπολογισμός του Οικονομικού Έτους 1939 – 1940 – Τεύχος Ι*, Εν Αθήναις εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, 1939, σ. 17.

1938 η βρετανική κυβέρνηση ανακοίνωσε την απόφασή της να διαθέσει πιστώσεις ύψους περίπου 2 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας στην Ελλάδα.¹²⁰

Τον Ιανουάριο του 1939, η ελληνική πλευρά είχε προωθήσει σε Μεγ. Βρετανία και Γαλλία, κατάλογο με το αναγκαίο προς προμήθεια υλικό. Η βρετανική πλευρά, σύντομα διαπίστωσε, ότι οι πίνακες υλικών που είχε λάβει από τα ελληνικά επιτελεία, ξεπερνούσαν την ευχέρεια που είχε βάσει των εγκριθέντων πιστώσεων. Το θέμα παραπέμφθηκε στο Τμήμα Εγγυήσεων Εξαγωγικών Πιστώσεων, το οποίο εκ πρώτης σημείωσε, ότι δεν ήταν ορθό να αναμένεται επέκταση των παρεχομένων εγγυήσεων πιστώσεων. Η αγγλική κυβέρνηση εκτιμούσε, ότι ο όγκος του πολεμικού υλικού που μπορούσε να προμηθεύσει την Ελλάδα, ήταν δυνατόν να φθάσει τα 3,5 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας και επιχειρήθηκε ένας ελιγμός για να καμφθεί η αντίδραση του Τμήματος Εγγυήσεων Εξαγωγικών Πιστώσεων. Το θέμα θα προωθείτο στην Αυτοκρατορική Επιτροπή Άμυνας, χρησιμοποιούμενη ως μέσο άσκησης πίεσης, η οποία θα σημείωνε την μεγάλη αξία που απέδιδε στην βελτίωση του εξοπλισμού της Ελλάδας, αλλά τελικά η προσπάθεια δεν είχε θετικό αποτέλεσμα.¹²¹ Μόλις τον Ιούλιο, υπεγράφη η συμφωνία με την οποία το ύψος των βρετανικών πιστώσεων ανερχόταν σε 2.040.900 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας (1,114 δισεκατομμύρια δραχμές) με επιτόκιο 5% και χρόνο αποπληρωμής τα 20 έτη.¹²²

Επειτα από βρετανική πρόταση, υπογράφηκε στις 9 Οκτωβρίου εμπορική συμφωνία, με την οποία η ελληνική κυβέρνηση προέβαινε σε δραστική μείωση των εξαγωγών της προς την Γερμανία, λαμβάνοντας την βρετανική υπόσχεση για διευκόλυνση εισαγωγής ορισμένων κρίσιμων προϊόντων (δημητριακά, γαιάνθρακες, πετρέλαιο).¹²³ Τον Ιανουάριο του 1940, ακολούθησε η υπογραφή νέας εμπορικής αλλά και ναυτιλιακής συμφωνίας, με την οποία οι Έλληνες εφοπλιστές –μετά από πιέσεις της ελληνικής κυβέρνησης– ανελάμβαναν να διαθέσουν 30 εμπορικά πλοία και να εξασφαλίσουν αργότερα άλλα 29 συνολικής χωρητικότητας 500.000 τόννων, με ναύλους σε τρέχουσες τιμές. Η ελληνική κυβέρνηση δεσμευόταν ότι δεν θα δεχόταν μέγιστες οροφές στις εξαγωγές προς την Γερμανία. Από την πλευρά της η Μεγ. Βρετανία θα βοηθούσε την Ελλάδα στην διέλευση από ναυτικό έλεγχο αγαθών και την προμήθεια από αυτήν κρίσιμων αγαθών, ταυτόχρονα θα αύξανε τις ελληνικές εισαγωγές και θα απορροφούσε ελληνικά καπνά αξίας όχι μικρότερης των 500.000 λιρών Αγγλίας. Παρ' όλο που το Θησαυροφυλάκιο επιζητούσε να συνδυάσει το θέμα με το ζήτημα του ελληνικού χρέους, το Υπουργείο Εξωτερικών αντιλαμβανόμενο ενδεχόμενες περιπλοκές από μια τέτοια διασύνδεση, επέμεινε σταθερά στο να αγνοηθεί το αίτημα του Θησαυροφυλακίου.¹²⁴

Σε σχέση με την θεώρηση της βρετανικής στρατιωτικής ηγεσίας για την Ελλάδα, στις αρχές Σεπτεμβρίου 1939, συμπέρανε για την Ελλάδα –όπως και για τις άλλες

120 Κολιόπουλος, *Παλινόρθωση – Δικτατορία – Πόλεμος 1935 – 1941*, σ. 170.

121 TNA/ADM 116/3949, 2 February 1939, *Assistance for Greece – The Supply of War Material to the Greek Government on credit terms*· 8 February 1939, Foreign Office cypher telegram to Sir S. Waterlow (Athens), No 24, R 850/31/19 όπως και 17 February 1939.

122 Ιωάννης Σ. Κολιόπουλος, *Παλινόρθωση – Δικτατορία – Πόλεμος 1935–1941, Ο βρετανικός παράγοντας στην Ελλάδα*, 1985, σ. 176.

123 Ο.π., σ. 176, 177.

124 Ο.π., σ. 180, 182.

βαλκανικές χώρες— ότι από στρατηγικής άποψης η τήρηση από αυτήν ουδετερότητας εφ' όσον και η Ιταλία παρέμενε αμέτοχη στον πόλεμο, θα ήταν η καλύτερη επιλογή για τα συμφέροντα της Μεγ. Βρετανίας. Σε περίπτωση που η Ελλάδα συντασσόταν στον πόλεμο στο πλευρό της Μεγ. Βρετανίας, αυτό θα σήμαινε επιπλέον δεσμεύσεις για την τελευταία, που μάλλον δεν μπορούσε να στηρίξει. Ακόμα κι αν η Ιταλία κήρυσσε τον πόλεμο στην Μεγ. Βρετανία, η ευνοϊκότερη λύση θα ήταν η Ελλάδα να παραμείνει ουδέτερη—εκτός αν όλες οι βαλκανικές χώρες συμπαράτασσονταν με την Μεγ. Βρετανία. Μια εμπόλεμη Ελλάδα θα ήταν αναμφίβολα ανεπιθύμητο βάρος και θα απορροφούσε σημαντικούς πόρους που θα μπορούσαν να διοχετευθούν σε άλλα ζωτικότερα πολεμικά θέατρα.¹²⁵

Ως προς την παροχή βοήθειας και υποστήριξης στην Ελλάδα σε περίπτωση πολέμου με την Ιταλία, δεν υπήρχε δυνατότητα αποστολής βρετανικών στρατευμάτων αν η Κρήτη ήταν υπό ιταλικό έλεγχο, για την οποία Κρήτη, η Μεγ. Βρετανία δεν μπορούσε να στείλει επαρκείς δυνάμεις προστασίας της, αφού δεν διέθετε και καμμία αμυντική προπαρασκευή. Η βοήθεια στην Ελλάδα, θα μπορούσε να παρασχεθεί με την προϋπόθεση της ασφάλειας των θαλασσιών μεταφορών, όμως αυτή προϋπέθετε την εξάλειψη της ιταλικής σφήνας στα Δωδεκάνησα, κάτι που με την σειρά του απαιτούσε την έλευση ενισχύσεων στις βρετανικές δυνάμεις της Μέσης Ανατολής. Συνεπώς, την άνοιξη του 1940, η βρετανική στρατιωτική ηγεσία θεωρούσε ότι σε περίπτωση ελληνοϊταλικής σύγκρουσης θα έπρεπε κατ' αρχήν να βοηθήσει στην άμυνα της Κρήτης και εν συνεχεία στην εξασφάλιση των θαλασσιών συγκοινωνιών στο Αιγαίο και την ευρύτερη Ανατολική Μεσόγειο. Σε γενικές γραμμές η καλύτερη υπηρεσία που μπορούσε να προσφέρει η Μεγ. Βρετανία στην Ελλάδα, ήταν να φροντίσει η ίδια για την εξουδετέρωση της Ιταλίας στο κύριο μέτωπο που θα την αντιμετώπιζε (Βόρεια Αφρική), παρά να συνδράμει τον ελληνικό αγώνα και να διασπάσει τις μικρές δυνάμεις που διέθετε.¹²⁶

Καθώς η ελληνική κυβέρνηση επανέφερε το ζήτημα της σύναψης συμμαχίας, στα τέλη Μαΐου 1940 και με την γερμανική εισβολή στην Γαλλία σε εξέλιξη, η βρετανική στρατιωτική ηγεσία σημείωνε ότι σε περίπτωση ιταλικής κήρυξης πολέμου έναντι των Συμμάχων, η Ελλάδα θα μπορούσε να απασχολήσει μέρος των ιταλικών δυνάμεων, θα έθετε στην διάθεση της Μεγ. Βρετανίας την Κρήτη και τους άλλους λιμένες της χώρας, θα μπορούσε να συγκρατήσει την Βουλγαρία σε μια ουδετερότητα και να ενθαρρύνει την Τουρκία για την τήρηση των συμβατικών της υποχρεώσεων προς Γαλλία και Μεγ. Βρετανία. Από την άλλη πλευρά όμως, θα αύξανε την ηθική υποχρέωση της Μεγ. Βρετανίας για παροχή βοήθειας, κάτι που στρατηγικώς ήταν ανεπιθύμητο, ενώ η ελληνική κυβέρνηση θα είχε το δικαίωμα να ζητήσει στρατιωτική και οικονομική βοήθεια. Αν μια τέτοιου είδους συμμαχία υπογραφόταν πριν ξεσπάσει πόλεμος των Συμμάχων με την Ιταλία, αυτό υπέκρυπτε τον κίνδυνο να θεωρηθεί μια τέτοια κίνηση ως πρόκληση εναντίον της Ιταλίας, με πιθανή μια επίθεση κατά της Ελλάδας, προκαλώντας με την σειρά της την γαλλική και βρετανική εμπλοκή.¹²⁷

125 Ο.π., σ. 173, 174.

126 Ο.π., σ. 185.

127 Ο.π., σ. 187.

Στις 10 Ιουνίου, η Ιταλία κήρυξε τον πόλεμο στους Συμμάχους και μοιραία η πιθανότητα εμπλοκής στο θέατρο επιχειρήσεων της Βαλκανικής ήλθε στο προσκήνιο. Όταν τον Αύγουστο του 1940, η ιταλική προκλητικότητα έφθασε στο κατακόρυφο με τον τορπιλλισμό του ελληνικού ευδρόμου ΕΛΛΗ που λιμενιζόταν στην Τήνο από το ιταλικό υποβρύχιο DELFINO, η ελληνική κυβέρνηση ενημέρωσε την βρετανική ότι ήταν αποφασισμένη να αντισταθεί σε οποιαδήποτε ιταλική ενέργεια, έστω κι αν αυτό οδηγούσε στην καταστροφή της χώρας. Η Μεγ. Βρετανία εξακολουθούσε να ενδιαφέρεται πρωτίστως για την Κρήτη και όταν ερωτήθηκε εκ νέου, για την αντίδρασή της σε περίπτωση ιταλικής επίθεσης, στην επίσημη απάντηση που έδωσε στις 24 Αυγούστου, σημείωνε ότι η Μεγ. Βρετανία θα έπρεπε να εντείνει τις προσπάθειές της για να θέσει την Ιταλία εκτός μάχης.¹²⁸

Το ερώτημα επαναλήφθηκε τον Οκτώβριο, λίγες ημέρες πριν την ιταλική επίθεση, οπότε η βρετανική στρατιωτική ηγεσία δεν είχε ουσιαστικά να προσθέσει κάτι στις προηγούμενες σκέψεις της, εν πάση περιπτώσει όμως, ενημέρωσε υπηρεσιακά την προϊστάμενη πολιτική ηγεσία, ότι ανέμενε μια ταχεία ελληνική κατάρρευση αμέσως μετά τους πρώτους ιταλικούς αεροπορικούς βομβαρδισμούς.¹²⁹

Όσον αφορά το πεδίο της πραγματικής υλικής βοήθειας που παρασχέθηκε στην Ελλάδα πριν την πολεμική της εμπλοκή, με το ξέσπασμα του πολέμου τον Σεπτέμβριο 1939 και την τότε απροθυμία της Ιταλίας για άμεση ανάμειξη στις πολεμικές επιχειρήσεις, η προτεραιότητα της Ελλάδας μειωνόταν υπό την βρετανική οπτική.¹³⁰ Οι δυσχέρειες στον εφοδιασμό πολλαπλασιάστηκαν. Η Μεγ. Βρετανία δεν επέτρεπε την πώληση 12 βομβαρδιστικών Blenheim που της ζητήθηκαν (είχαν ήδη παραληφθεί άλλα 12), οπότε η ελληνική πλευρά ζήτησε την αποδέσμευση 40 υποδεεστέρων Battle. Αν και οι αρχικές ενδείξεις ήταν ενθαρρυντικές, δόθηκε αρνητική απάντηση. Παρ' όλο που αργότερα οι βρετανικές αντιρρήσεις επέτρεψαν την παράδοση 12 Battle, στην Ελλάδα κατέφθασαν τα 11.¹³¹

Ήδη, η Γαλλία είχε παρακρατήσει 11 από τα 24 βομβαρδιστικά Potez 633 που είχε παραγγείλει η Ελλάδα τον Ιανουάριο του 1938,¹³² προκειμένου να καλύψει τις δικές της ανάγκες, αλλά τον Φεβρουάριο του 1940 ενημέρωσε ότι μπορούσε να παράσχει στην Ελλάδα 18 Potez 633 και 24 αεροπλάνα δίωξης M.S.406.¹³³ Δεν υπήρξε συνέχεια για τα Potez και λίγες ημέρες μετά αποσύρθηκε η προσφορά για τα M.S.406, πιθανόν διότι εστάλησαν στην Φινλανδία. Η ελληνική κυβέρνηση στράφηκε στην Ιταλία και τις ΗΠΑ για την αγορά 24 αεροπλάνων δίωξης, δίχως όμως τελικά να υπογραφεί σύμβαση, ενώ τον Μάρτιο κατατέθηκε γαλλική πρόταση για παροχή 25 M.B.151C, η οποία έγινε ασμένως δεκτή.¹³⁴ Από αυτά παραδόθηκαν τελικά μόλις 9 μονάδες,

128 Ο.π., σ. 189, 191–192.

129 Ο.π., σ. 195–106.

130 Glyn Stone, «The British government and the sale of arms to the lesser European powers», σ. 260.

131 Πρακτικό ΑΣΕΑ υπ' αριθ. 56, 19 Σεπτεμβρίου 1939, Κωνσταντίνος Δ. Βλάσσης, *Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013, σ. 387.

132 Πρακτικό ΑΣΕΑ υπ' αριθ. 68, 9 Ιουλίου 1940, Κωνσταντίνος Δ. Βλάσσης, *Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013, σ. 445.

133 Πρακτικό ΑΣΕΑ υπ' αριθ. 63, 13 Φεβρουαρίου 1940, Κωνσταντίνος Δ. Βλάσσης, *Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013, σ. 424.

134 Πρακτικό ΑΣΕΑ υπ' αριθ. 62, 3 Ιανουαρίου 1940, Κωνσταντίνος Δ. Βλάσσης, *Οι Εξοπλισμοί της*

εξαιτίας της μεσολάβησης της γαλλικής κατάρρευσης τον Μάιο–Ιούνιο του 1940. Από την πλευρά της, η Μεγ. Βρετανία προέβη στην ακύρωση της σύμβασης του Μαρτίου για αγορά 12 αεροπλάνων δίωξης Spitfire στα τέλη του 1939.¹³⁵

Εν τω μεταξύ, η Ελλάδα εξακολουθούσε να παλεύει για την παράδοση οπλισμού από την Γερμανία. Το έντονο ενδιαφέρον της ελληνικής κυβέρνησης για περισσότερες αγορές πολεμοφοδίων από την Γερμανία, συνοδευόμενο και από τα ανάλογα διαβήματα, οδήγησαν τον Φεβρουάριο του 1940 το γερμανικό Υπουργείο Οικονομικών να δώσει την άδειά του για παράδοση οπλικών συστημάτων στην Ελλάδα υπό την προϋπόθεση της εξόφλησης κατά 50% σε σκληρό συνάλλαγμα και το υπόλοιπο με ζωτικής σημασίας μεταλλεύματα (νικέλιο, χρώμιο, σίδηρο χρυσό κ.λπ.).¹³⁶ Μετά και από εισηγήσεις του κύκλου των πολεμικών βιομηχανιών προς το Υπουργείο Εξωτερικών, για την θετική και κρίσιμη επίδραση των εξαγωγών οπλισμού ως προς τα γενικότερα πολιτικοοικονομικά συμφέροντα της Γερμανίας, ο ίδιος ο καγκελάριος Χίτλερ, ενέκρινε τον Μάρτιο του 1940 την παράδοση οπλισμού στην Ελλάδα, όμως εν τω μεταξύ εξαιτίας της τεταμένων σχέσεων της Ελλάδας, με την σύμμαχο της Γερμανίας, Ιταλία, η εκκρεμότητα παρέμενε.¹³⁷ Παρ' όλο που στις 27 Ιουνίου 1940, υπεγράφη ελληνογερμανική εμπορική σύμβαση για την περίοδο 1940–1941, η πραγματικότητα ήταν, ότι πλέον, η υπογραφή συμβάσεων με γερμανικούς οίκους, δεν συνοδευόταν και από δυνατότητα παραλαβής του υλικού.¹³⁸

Με τα χρονικά περιθώρια να στενεύουν, την γαλλική έκλειψη ως πηγή εφοδιασμού και την βρετανική αδυναμία ικανοποίησης των πιεστικών αναγκών, η ελληνική κυβέρνηση στράφηκε προς τις ΗΠΑ και την Σοβιετική Ένωση για προμήθεια

Ελλάδος 1936 – 1940, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013, σ. 419.

Πρακτικό ΑΣΕΑ υπ' αριθ. 67, 13 Ιουνίου 1940, Κωνσταντίνος Δ. Βλάχσης, *Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013, σ. 436.

135 Πρακτικό ΑΣΕΑ υπ' αριθ. 63, 13 Φεβρουαρίου 1940, Κωνσταντίνος Δ. Βλάχσης, *Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013, σ. 446. Είναι εντυπωσιακό το γεγονός, ότι η Ελλάδα διαπραγματευόταν στα τέλη του 1938 την παραγγελία αεροπλάνων Spitfire και τον Μάρτιο του 1939 υπέγραψε λίγο αργότερα σύμβαση για 12 μονάδες, ενώ κατά τις διαπραγματεύσεις των Βρετανών με τους Πολωνούς, αρνήθηκαν να συζητήσουν την προμήθεια των συγκεκριμένων αεροπλάνων. Οι βρετανικές αντιρρήσεις προς την πολωνική πλευρά, δεν είχαν την έννοια της άρνησης αποδέσμευσης του συγκεκριμένου τύπου, όσο της ανάγκης διοχέτευσης του συνόλου της παραγωγής, για την κάλυψη των βρετανικών επιχειρησιακών αναγκών. Αν και δεν είναι ξεκάθαρο που οφειλόταν η βρετανική αυτή στάση, σημειώνεται ότι στα τέλη του 1938 ο Βασιλιάς Γεώργιος Β΄ είχε επισκεφθεί ανεπίσημα το Λονδίνο, όπου είχε συνομιλίες σε σχέση με την βοήθεια που μπορούσε να δοθεί στην Ελλάδα, οπότε είχε την ευκαιρία να τονίσει προς τους συνομιλητές του ότι: «προσωπικά είχε πληγωθεί από την απουσία απτών αποδείξεων ότι η κυβέρνηση της Αυτού Μεγαλειότητας ενδιαφερόταν για την χώρα του.», βλ. Glyn Stone, «The British government and the sale of arms to the lesser European powers», σ. 259. Πράγματι, στις 10 Οκτωβρίου ο Βασιλιάς Γεώργιος Β΄ είχε συνάντηση με τον Βρετανό υπουργό Αεροπορίας και τον Αρχηγό της RAF, οι οποίοι έσπευσαν να τον συναντήσουν μετά από σύσταση του υπουργού Εξωτερικών, στον οποίο ο Γεώργιος Β΄ είχε εκφράσει παράπονα, «διότι ουδεμία θετική υποστήριξις είχε γίνει μέχρι σήμερα εκ μέρους της Αγγλίας». Ο υπουργός Αεροπορίας ρώτησε «τι δύναται να κάμη δι' Αεροπορίαν Ελλάδος», οπότε «ο Βασιλεύς εξιστόρησεν όλα γνωστά ζητήματα μεταξύ Αγγλίας και Ελλάδος εν σχέσει προς Ελληνικήν Αεροπορίαν, ως και ανυπέβλητον δυσκολίαν ην εύρε παρά διαφόρων οίκων . . .», βλ. ΓΑΚ, Αρχείο Ιωάννη Μεταξά, 11 Οκτωβρίου 1938, πρεσβεία Λονδίνου, αριθ. πρωτ. 26690/ΙΓ. Για τις συνομιλίες του Γεωργίου Β΄ σε θέματα απορρόφησης ελληνικών καπνών από την Μεγ. Βρετανία και της παροχής πιστώσεων, βλ. Ιωάννης Σ. Κολιόπουλος, *Παλινόρθωση – Δικτατορία – Πόλεμος 1935 – 1941, Ο βρετανικός παράγοντας στην Ελλάδα*, 1985, σ. 122–126.

136 Pelt, *Tobacco, Arms & Politics.*, σ. 244.

137 Ο.π., σ. 245.

138 Ο.π., σ. 246.

οπλισμού, αλλά πολύ σύντομα οι ΗΠΑ ανέφεραν αδυναμία ικανοποίησης των αιτημάτων, ενώ με την σοβιετική πλευρά δεν φαίνεται να προχώρησαν περισσότερο οι σκέψεις.¹³⁹

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι τόσο η Γαλλία, όσο και η Μεγ. Βρετανία, απέτυχαν στην προσπάθεια ενίσχυσης των Ενόπλων Δυνάμεων Πολωνίας και Ελλάδας πριν αυτές εμπλακούν στην σύρραξη. Οι δύο χώρες είχαν τόσο μεγάλες προσδοκίες, όσες και τα τεράστια κενά στο οπλοστάσιό τους, τα οποία ήλπιζαν πως θα ήταν δυνατόν να καλυφθούν από τις δύο Μεγάλες Δυνάμεις της εποχής. Η απογοήτευση όμως ήταν απόλυτη, ιδίως από την στιγμή που τα χρονικά περιθώρια ήταν περιορισμένα. Δεδομένης μάλιστα της εκ των προτέρων απόφασης Γαλλίας και Μεγ. Βρετανίας για αποφυγή άμεσης εμπλοκής των πολεμικών τους μηχανών με την Γερμανία, η απογοήτευση υπήρξε διπλή στην περίπτωση της Πολωνίας, οπότε η παράμετρος της οικονομικής και στρατιωτικής βοήθειας ήταν η μόνη απτή απόδειξη συμπαράστασης και συμπαράταξης απέναντι στον κοινό κίνδυνο.

Όσον αφορά την Πολωνία, αν και η γαλλική στρατιωτική επιρροή ήταν παγιωμένη και υπήρχαν βάσιμες ελπίδες για γενναία συνδρομή, εν τέλει αποδείχθηκε από πολύ νωρίς, ότι η Γαλλία δεν ήταν σε θέση να βοηθήσει αποφασιστικά, δεδομένου ότι και οι γαλλικές Ένοπλες Δυνάμεις δεν είχαν αναπτυχθεί σε ικανοποιητικό βαθμό σε σχέση με την γερμανική απειλή. Από την άλλη η γαλλική πολεμική βιομηχανία δεν επεδείκνυε ιδιαίτερα μεγάλους παραγωγικούς ρυθμούς που εξασφάλιζαν την μεσοπρόθεση κάλυψη τόσο των γαλλικών αναγκών, ώστε να είναι εφικτός και ο εξαγωγικός προσανατολισμός.

44

Όσον αφορά την Μεγ. Βρετανία, είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικό, ότι πριν το 1939 δεν είχε εκδηλώσει κάποιο συγκεκριμένο ενδιαφέρον για την Πολωνία, γιατί παρ' όλο που υφίστατο η συμμαχία της με την Γαλλία, οι προτεραιότητες των δύο χωρών όσον αφορά τον τομέα της οικονομικής και στρατιωτικής βοήθειας δεν ταυτίζονταν πάντοτε. Μόλις τον Μάρτιο του έτους αυτού, έστρεψε το ενδιαφέρον της στην Πολωνία, εξαιτίας της κλιμακούμενης γερμανικής προκλητικότητας με αφορμή τον Διάδρομο του Ντάντσιχ, επικεντρώνοντας και στο ευρωπαϊκό πεδίο, πλην του ευρύτερου αποικιακού της οικοδομήματος. Η διαρκής παρεμβολή του Θησαυροφυλακίου στην προσπάθεια των Υπουργείου Εξωτερικών και Υπουργείου Πολέμου, υπήρξε χαρακτηριστική της βρετανικής γραφειοκρατίας και συνέβαλλε σημαντικά στην καθυστέρηση λήψης και δρομολόγησης των αποφάσεων.

Στο διάστημα λιγότερο των 6 μηνών που μεσολάβησε έως την γερμανική επίθεση, η βρετανική κυβέρνηση κατάφερε να αποστείλει σημαντικό αεροπορικό υλικό – δίχως τελικά να επιτευχθεί και η παραλαβή– ενώ η γαλλική πλευρά, το σημαντικότερο που κατέστη δυνατό να συνεισφέρει, ήταν η παράδοση ενός τάγματος μέσων αρμάτων.

Εν τέλει αποδεικνύεται, ότι τόσο η Μεγ. Βρετανία, όσο και η Γαλλία επένδυσαν ως προς την παροχή οπλισμού υπέρμετρα, σε κράτη που δεν ενεπλάκησαν στην παγκόσμια σύρραξη. Οι μεγάλοι κερδισμένοι ήταν οι Πορτογαλία και Τουρκία, δηλαδή στα άκρα του νότιου άξονα Ατλαντικός–Μεσόγειος–Σουέζ σε σχέση με τους μεγάλους

139 Πρακτικό ΑΣΕΑ υπ' αριθ. 68, 9 Ιουλίου 1940, Κωνσταντίνος Δ. Βλάχσης, *Οι Εξοπλισμοί της Ελλάδος 1936 – 1940*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013, σ. 447–448.

χαμένους και άμεσα εμπλεκόμενους Πολωνία, Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία, Ελλάδα.¹⁴⁰ Η περίπτωση της Τουρκίας, είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστική της παρελκυστικής πολιτικής που ακολούθησε καθώς πέραν της επίσημης με την υπογραφή συμφωνίας δέσμευσης σχέσης συμμαχίας, η χώρα αυτή προκειμένου να προσελκυσθεί στην συμμαχία, εκτός του σημαντικότερου πολεμικού υλικού που της παραδόθηκε, έλαβε από την Γαλλία την περιοχή της Αλεξανδρέττας στην βορειοδυτική Συρία.

Σε πρακτικούς οικονομικούς όρους, για να γίνει αντιληπτή η διαμετρικά μεγάλη βοήθεια που έλαβε η Τουρκία, φαίνεται ότι στα πλαίσια συμφωνίας με την Μεγ. Βρετανία τον Μάιο του 1938, έλαβε πιστώσεις ύψους 6 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας, προς απόκτηση πολεμικού υλικού και 10 εκατομμυρίων λιρών για βιομηχανικά προϊόντα.¹⁴¹ Τον Οκτώβριο του 1939, αμέσως μετά την έκρηξη του πολέμου και την απώλεια της Πολωνίας, η βρετανογαλλοτουρκική συνθήκη συμμαχίας που υπεγράφη, απέδωσε στην τουρκική πλευρά, νέες πιστώσεις ύψους 25 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας για τον πολεμικό εφοδιασμό της, δάνειο ύψους 16 εκατομμυρίων λιρών σε χρυσό και δάνειο 3,5 εκατομμυρίων προς κάλυψη του χρωστικού υπολοίπου στο διμερές σύστημα συμνηφισμών.¹⁴²

Ακόμα και μετά την τουρκική άρνηση να τήρησει την συμμαχική της δέσμευση – με την πρόφαση ότι η Γαλλία είχε καταρρεύσει τον Μάιο του 1940– η χώρα αυτή συνέχισε καθ' όλη την διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου να λαμβάνει βοήθεια από την Μεγ. Βρετανία και τις ΗΠΑ, αλλά και την Γερμανία(!) προκειμένου είτε να ενθαρρυνθεί να εξέλθει του πολέμου ως σύμμαχος, είτε να παραμείνει ουδέτερη.

Η κήρυξη πολέμου κατά της Γερμανίας, όχι μόνο επέτεινε το πρόβλημα της ενίσχυσης των γαλλικών και βρετανικών Ενόπλων Δυνάμεων, αλλά και τα ήδη δρομολογημένα σχέδια βοήθειας σε χώρες όπως οι Ρουμανία, Γιουγκοσλαβία, Ελλάδα. Οι έκτακτες όμως εξελίξεις όπως ο Ρωσοφινλανδικός Πόλεμος, έδρασαν ως περισπασμοί και έστρεψαν το ενδιαφέρον των δύο χωρών στην ενίσχυση του φινλανδικού οπλοστασίου. Στην περίπτωση της Ελλάδας, καταγράφεται η ακύρωση της προγραμματισμένης παράδοσης αεροπλάνων δίωξης M.S.406 για την ελληνική Αεροπορία. Η ελληνική κυβέρνηση ενημερώθηκε από την Γαλλία ότι οι ανάγκες της θα μπορούσαν να ικανοποιηθούν από τον Μάιο του 1940 και μετά, όμως ο παράγοντας χρόνος, ήταν αμείλικτος· εκείνη ακριβώς την περίοδο, η Γαλλία δέχθηκε την γερμανική επίθεση, η οποία εξάλειψε κάθε ελπίδα για προμήθεια γαλλικού εξοπλισμού.

Παράλληλα όμως, επηρεάστηκε και η βρετανική πηγή προμηθειών, καθώς πλέον, η Μεγ. Βρετανία βρέθηκε μόνη της να πολεμάει σε Ευρώπη, Αφρική και Ασία. Όταν τον Οκτώβριο του 1940 η Ελλάδα δέχθηκε την ιταλική επίθεση, ανακοινώθηκε η παροχή σε μηνιαία βάση πίστωσης ύψους 5 εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας και προσφέρθηκε η προστασία των θαλασσίων μεταφορών χάρις στην ναυτική υπεροχή που έχαιρε η Μεγ. Βρετανία στην Μεσόγειο. Στο χερσαίο και αεροπορικό όμως τομέα, δεν υπήρχαν δυνατότητες προσφοράς σημαντικής βοήθειας σε υλικό και απεστάλησαν περιορισμένες μονάδες δίωξης και βομβαρδισμού.

140 Glyn Stone, «The British government and the sale of arms to the lesser European powers», σ. 254-255.

141 Selim Deringil, *Turkish Foreign Policy During the Second World War – An “Active” Neutral*, Cambridge University Press, Cambridge, 1989, σ. 35, 38.

142 Ο.π., σ. 88-89.

Σταδιακά και με την επιτυχή αντίσταση της ελληνικής πολεμικής μηχανής έναντι της επιτιθέμενης Ιταλίας, αλλά και την βρετανική απόθεση των ιταλικών δυνάμεων στην Βόρειο Αφρική, ωρίμασαν οι συνθήκες ώστε εντός του 1941 η Μεγ. Βρετανία – προκειμένου να επηρεάσει και την στάση Γιουγκοσλαβίας και Τουρκίας– αποφάσισε την αποστολή στην Ελλάδα εκστρατευτικού σώματος δύναμης 100.000 περίπου ανδρών (3 μεραρχίες Πεζικού, 1 ταξιαρχία Πεζικού, 1 τεθωρακισμένη ταξιαρχία, 1 σύνταγμα Πυροβολικού, 1 σύνταγμα α/α Πυροβολικού). Οι εξελίξεις όμως για την Ελλάδα μεταξύ Οκτωβρίου 1940–Μαΐου 1941, αποτελούν άλλο κεφάλαιο προς ανάλυση.

ΠΗΓΕΣ

ΑΡΧΕΙΑ

- Γενικά Αρχεία του Κράτους, Αρχείο Ιωάννη Μεταξά, Φ.81.
- Ελληνικό Λογοτεχνικό & Ιστορικό Αρχείο/Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αρχείο Ανδρέα Μιχαλακοπούλου.
- Ελληνικό Λογοτεχνικό & Ιστορικό Αρχείο/Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας, Αρχείο Σοφοκλή Δούσμανη, Φ.11.
- Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, Αρχείο Αλεξάνδρου Μαζαράκη–Αινιάνος, Φ.7.
- Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού/Γενικό Επιτελείο Στρατού, Φ.796.
- Υπηρεσία Ιστορικού & Διπλωματικού Αρχείου/Υπουργείο Εξωτερικών, Κεντρική Υπηρεσία 1921, Φ.29.
- The National Archives/CAB 24/116.
- The National Archives/ADM 116/3949.
- Εθνικό Τυπογραφείο, Φύλλο Εφημερίδος Κυβερνήσεως, τ. Α΄, αρ. 153.
- Εθνικό Τυπογραφείο, Βασιλείον της Ελλάδος, *Γενικός Προϋπολογισμός του Οικονομικού Έτους 1939 – 1940 – Τεύχος Ι*, Εν Αθήναις εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, 1939.
- Εθνικό Τυπογραφείο, Ελληνική Δημοκρατία – Υπουργείον Εθνικής Οικονομίας – Γενική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστικά αποτελέσματα της απογραφής του πληθυσμού της Ελλάδος της 15-16 Μαΐου 1928, IV. Τόπος γεννήσεως – Θρησκεία και Γλώσσα – Υπηκοότης*, Εν Αθήναις εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, 1935.

ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

- Jacek Lubecki, «Józef Piłsudski's Influence on the Polish Armed Forces of the Interwar Period», *The Polish Review*, Vol. 56, No. 1/2, Commemorating Józef Piłsudski (2011).
- Michael Alfred Peszke, «Poland's Preparation for World War Two», *Military Affairs*, Vol. 43, No. 1 (Feb., 1979).
- George Sakwa, «The "Renewal" of the Franco-Polish Alliance in 1936 and the Rambouillet Agreement», *The Polish Review*, Vol. 16, No. 2 (Spring, 1971).
- Glyn Stone, «The British government and the sale of arms to the lesser European powers», 1936–39, *Diplomacy & Statecraft*, 14:2, 2003.
- Steven J. Zaloga, «Polish Anti-Tank Defense and the 1939 Campaign», *The Polish Review*, Vol. 34, No. 3 (1989).
- Παύλου Σαντορίνη, «Το Ελληνικόν Ραντάρ 1934-1940», *Τεχνικά Χρονικά*, Τεύχος 256-257-258.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Jerzy B. Cynk, *Polish Aircraft 1893 – 1939*, Putnam & Company, London, 1971.
- Selim Deringil, *Turkish Foreign Policy During the Second World War – An "Active" Neutral*, Cambridge University Press, Cambridge, 1989.

- Mogens Pelt, *Tobacco, Arms & Politics*, Museum Tusulanum Press, University of Copenhagen, 1998.
- Anita Prazmowska, *Britain, Poland and the Eastern Front, 1939*, Cambridge University Press, Cambridge, 1987.
- Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, Macmillan Press Ltd., London, 1998.
- Andrzej Suchcitz, «Poland's Defence Preparations in 1939», στο συλλογικό Peter D. Stachura, *Poland Between the Wars, 1918–1939*, Macmillan Press Ltd., London, 1998.
- Michael Alfred Peszke, «Poland's Military Aviation September 1939 – It Never Had a Chance», στο συλλογικό *Why Air Forces fail: The anatomy of defeat*, The University Press of Kentucky, 2006.
- David G. Williamson, *Poland Betrayed, The Nazi-Soviet Invasions 1939*, Pen & Sword Books Ltd, South Yorkshire, 2009.
- Wojciech Mazur, *Wielki Leksykon Uzbrojenia, Wrzesień 1939, Samoloty, Które nie Zdqżyły*, cz. 2, Edipresse Polska S.A., 2017.
- Κωνσταντίνος Δ. Βλάσσης, *Οι Ελληνικοί Εξοπλισμοί 1936–1940*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2013.
- Κωνσταντίνος Δ. Βλάσσης, *Τα τεθωρακισμένα στον Ελληνικό Στρατό (1920–1940)*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2017.
- Αντιστρατήγου Θεοδώρου Γρηγοροπούλου επιτίμου Αρχηγού Γεν. Επιτελείου Εθνικής Αμύνης, *Από την Κορυφή του Λόφου – Αναμνήσεις και Στοχασμοί 1914 – 1952 & 1959 – 1962*.
- Ιωάννης Σ. Κολιόπουλος, *Παλινόρθωση – Δικτατορία – Πόλεμος 1935 – 1941, Ο βρετανικός παράγοντας στην Ελλάδα*, 1985.
- Αθανασίου Κορόζη Συνταγματάρχου ε.α., *Οι Πόλεμοι 1940 – 41 Επιτυχία και Ευθύνη, Τόμος Α', Στρατιωτική και Διπλωματική Προπαρασκευή*, Αθήνα, 1957.
- Αλεξάνδρου Μαζαράκη – Αινιάνος Αντιστρατήγου Ακαδημαϊκού, *Απομνημονεύματα*, Εκδόσεις Αετός, Αθήνα, 1948.
- Αρχηγείον Στρατού/Διεύθυνσις Ιστορίας Στρατού, *Η προς Πόλεμον Προπαρασκευή του Ελληνικού Στρατού 1923 – 1940*, Έκδοσις Διευθύνσεως Ιστορίας Στρατού, Αθήνα 1983, ανατύπωση αρχικής 1969.
- Προκόπης Παπαστράτης, «Εξωτερική Πολιτική – Η προσπάθεια διατήρησης των κεκτημένων κατά τον Μεσοπόλεμο», στο *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα – Όψεις Πολιτικής και Οικονομικής Ιστορίας 1900 – 1940*, Επ. Χρήστος Χατζηιωσήφ, Εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα, 2009.
- Αλεξάνδρου Ε. Σακελλαρίου Υποναύαρχου, *Η Θέσις της Ελλάδος εις τον Δεύτερον Παγκόσμιον Πόλεμον*, Cosmos Greek-American Printing Company, New York, 1944.
- Στέφανου Σαράφη, *Ιστορικές Αναμνήσεις*, Εκδόσεις Επικαιρότητα, Αθήνα, 1980.
- Θανάσης Δ. Σφήκας, *Η Ελλάδα και ο Ισπανικός Εμφύλιος Πόλεμος – Ιδεολογία, Οικονομία, Διπλωματία*, Εκδόσεις Στάχυ, Αθήνα, 2000.

- Δημητρίου Γ. Φωκά αντιναυάρχου, *Εκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού κατά τον Πόλεμον του 1940 – 1944, Τόμος Α΄*, Έκδοσις Ιστορικής Υπηρεσίας Β.Ν., Αθήνα, 1953.
- Νικόλαος Χριστοφίλης, *Όπλα και καταρρίψεις της Ελληνικής Αεροπορίας 1940 – 1941*, Εκδόσεις Δούρειος Ίππος, Αθήνα, 2010.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

https://en.wikipedia.org/wiki/Demographic_history_of_Poland.

https://en.wikipedia.org/wiki/Polish_army_order_of_battle_in_1939.

http://www.tanks-encyclopedia.com/ww2/polish/polish_tankette_TKS.php.

[https://en.wikipedia.org/wiki/10th_Motorized_Cavalry_Brigade_\(Poland\)](https://en.wikipedia.org/wiki/10th_Motorized_Cavalry_Brigade_(Poland))

https://en.wikipedia.org/wiki/Warsaw_Armoured_Motorized_Brigade.

http://www.tanks-encyclopedia.com/ww2/polish/polish_7TP.php.

http://www.tanks-encyclopedia.com/ww2/france/Renault_R-35.php.

<https://panzerworld.com/poland-1939>.

https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_Polish_Air_Force.

<https://en.wikipedia.org/wiki/Zaolzie>.

<http://www.polandinexile.com/airforce01.htm>.

Η ναυτική υπόσταση της Β΄ Πολωνικής Δημοκρατίας και οι απειλές που αντιμετώπισε

Νίκος Χατζηϊωακείμ

Απόφοιτος του τμήματος Ιστορίας-Αρχαιολογίας της Φιλοσοφικής Σχολής του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου από το τμήμα Μεσογειακών Σπουδών του King's College London, υπ.Δρ Ιστορίας του τμήματος Πολιτικής Επιστήμης και Ιστορίας του Πάντειου Πανεπιστημίου, υπότροφος του ΙΚΥ. Διδάσκων Ιστορία στη ΝΣΠ και στην ΑΣΠ.

ι) Εισαγωγή στο πολιτικό και διπλωματικό υπόβαθρο των γεγονότων¹

Το νεότερο πολωνικό κράτος (η «Δεύτερη Πολωνική Δημοκρατία») συγκαταλεγόταν σε όσα πέτυχαν την ουσιαστική ανεξαρτησία τους μετά το τέλος του Α' Παγκόσμιου Πολέμου, συνενώνοντας τμήματα από τις μέχρι τότε επικράτειες της Γερμανίας, της Αυστρίας και της Ρωσίας (έντονα φτωχοποιημένα λόγω του ότι είχαν βρεθεί στη δίνη της πρόσφατης σύρραξης). Σημαντική εδαφική ρύθμιση του νέου κράτους αφορούσε στην προικοδότησή του με λωρίδα γερμανικών επαρχιών έκτασης περίπου 10.000 τετραγωνικών χλμ. που απέληγε σε παράκτια ζώνη μήκους 69 χλμ. στη Βαλτική (140 χλμ. αν προσμετράτο η χερσόνησος της Hel) και ονομάστηκε «Πολωνικός Διάδρομος». Επίκεντρο του «Διαδρόμου» ήταν το λιμάνι του Ντάντσιχ (πολωνική ονομασία: Gdańsk) που κατοικείται κατά πλειοψηφία από Γερμανούς, έτσι προτιμήθηκε η κήρυξη της επίμαχης πόλης και των προαστιακών πολιχνών σε «ελεύθερη» (ημιαυτόνομη, υπό πολωνική διοίκηση αλλά και την εγγύηση της Κοινωνίας των Εθνών). Η εξέλιξη επισημοποιήθηκε το 1920 με τη Συνθήκη των Βερσαλλιών, μετά την ίδρυση του νέου κράτους (είχε όμως ανακοινωθεί ως πρόθεση από τον αμερικανό πρόεδρο Wilson ήδη το 1918, έχοντας έντονη γαλλική υποστήριξη) και παρήγαγε σημαντική αιτία μακροχρόνιων προστριβών με τη Γερμανία. Καθώς ο πληθυσμός του κράτους ήταν μόνο κατά 60% πολωνικής εθνικότητας και συγκεντρωμένος κυρίως στα δυτικά (στα ανατολικά οι κάτοικοι ήταν κυρίως λευκορωσικής και ουκρανικής καταγωγής), το 1919 η κυβέρνηση δεσμεύτηκε να σέβεται τα πάσης φύσεως δικαιώματα των μειονοτήτων που βρέθηκαν εντός των συνόρων της Πολωνίας («μικρή Συνθήκη των Βερσαλλιών», 28/6/1919). Ωστόσο ο αντισημιτισμός (η εβραϊκή κοινότητα της χώρας αποτελούσε το 8% των κατοίκων) αποδείχθηκε το μόνο σημείο σύγκλισης των εθνικοτήτων του νέου κράτους. Πρώτος ισχυρός άνδρας της χώρας αναδείχθηκε ο στρατηγός J. Piłsudski (ιδεολογικά άστατος, συνεπής στον πατριωτισμό του αφετέρου), που επιδίωξε τη συγκρότηση ισχυρών εθνικών ένοπλων δυνάμεων και τον παραμερισμό των σοβαρών πολιτικών ερίδων μεταξύ όσων ομάδων διεκδικούσαν την κατάληψη της εξουσίας της χώρας, είτε αυτές βρίσκονταν στη Βαρσοβία είτε στο Παρίσι. Πάγια και δεσπόζουσα στην κοσμοθεωρία του υπήρξε η πρόθεση διάσπασης της Τσαρικής Αυτοκρατορίας και διαδοχικά της ΕΣΣΔ σε διαφορετικές πολιτικές οντότητες με άξονα την εθνικότητα των κατά τόπους πληθυσμών.

Αν και πολυεθνικής πληθυσμιακής σύνθεσης, η νεότευκτη οντότητα ήταν ταυτόχρονα αναθεωρητικών προθέσεων αναφορικά με τα σύνορά της προς πάσα κατεύθυνση και διακατεχόταν από αλυτρωτισμό. Όπως συνέβη ιστορικά και με την πλειοψηφία των γειτονικών της συλλογικοτήτων μόλις απέκτησαν την πολιτική τους αυτεξουσιότητα, δεν κηρύχθηκαν όλοι οι πολωνοί αυτομάτως υπήκοοι του νέου κράτους. Η Πολωνία, αφού επέλυσε διμερείς διενέξεις με τις όμορες της Τσεχοσλοβακία και κυρίως Ουκρανία (οι μεταξύ τους εχθροπραξίες είχαν διαρκέσει μεταξύ 1918 και 1919), συνήψε στρατιωτική συμμαχία με τη δεύτερη κι ενεπλάκη σε πόλεμο ενα-

1 Για λόγους οικονομίας χώρου δεν αναφέρονται όσα γεγονότα και διαδικασίες δεν σχετίζονται άμεσα με τα της Πολωνίας, όπως οι γενικές συνέπειες του Πρώτου Παγκόσμιου Πολέμου σε κάθε μία από τις ευρωπαϊκές χώρες, ή οι επιπτώσεις της μετά το 1929 οικονομικής κρίσης, ενώ επίσης παραλείπονται οι πολιτικές εξελίξεις που σήμαναν την άνοδο του ολοκληρωτισμού στην ήπειρο, ή η λεπτομερής αναφορά στις κινήσεις της Γερμανίας και στις απόπειρες περίσφιγξης της από τη Γαλλία μέσω της ίδρυσης περιφερειακών συμμαχιών.

ντίον της υπό ίδρυση Σοβιετικής Ένωσης. Οι αρχικές επιτυχίες των δύο συμμάχων απαντήθηκαν με εξίσου επιτυχή αντεπίθεση του νεοσύστατου Κόκκινου Στρατού η οποία παραλίγο θα κατέληγε σε πρόωρο διαμελισμό της Πολωνίας μεταξύ Γερμανίας και της πρώιμης ΕΣΣΔ αν δεν επενέβαιναν οι Γάλλοι (ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι: α) οι Βρετανοί είχαν συμβουλευσει τους Πολωνούς να αποδεχθούν τους όρους των Σοβιετικών, β) η Πράγα υιοθέτησε εχθρική στάση έναντι της Βαρσοβίας τότε). Τελικά οι Πολωνοί ανασυντάχθηκαν κι εξαπέλυσαν δική τους αντεπίθεση που συνέτριψε τρεις και σχεδόν εξολόθρευσε μία από τις πέντε συνολικά σοβιετικές στρατιές που τους είχαν περικυκλώσει (1919-1920). Ένα από τα σημαντικότερα συμπεράσματα που εξήγαγαν οι Πολωνοί πάντως, αφορούσε στην αμφίβολη νομιμοφροσύνη που επέδειξαν οι Γερμανοί λιμενεργάτες του Ντάντσιχ στη διάρκεια εκείνου του πολέμου: συχνά απεργούσαν και αρνούταν να εκφορτώσουν κρίσιμο πολεμικό υλικό. Έτσι, οι Πολωνοί επέλεξαν να αναπτύξουν αποκλειστικά δικό τους λιμάνι στον ίδιο Κόλπο, στην παρακείμενη περιοχή της Γδύνιας (Gdynia, γερμανική ονομασία: Gotenhafen) για εμπορική αλλά και στρατιωτική χρήση¹. Οι Πολωνοί επίσης ενεπλάκησαν το ίδιο διάστημα σε πόλεμο με τους Λιθουανούς, κατέλαβαν μάλιστα το Vilnius, την ιστορική πρωτεύουσα της Λιθουανίας, κίνηση εξαιτίας της οποίας διατηρήθηκε το status της μεταξύ τους εμπόλεμης κατάστασης ως το 1938. Το 1921 αφετέρου, η Πολωνία απώλεσε προσωρινά τη στρατηγικής σημασίας Άνω Σιλεσία. Η περιοχή συγκρινόταν με το Ρουρ σε κοιτάσματα άνθρακα, σιδηρομεταλλεύματος και χαλυβουργία, επόμενο ήταν να αποτελέσει στόχο της γερμανικής παραστρατιωτικής (ακροδεξιάς κυρίως σύνθεσης) πολιτοφυλακής η οποία κατήγαγε περιφανή επιθετική νίκη, εντούτοις η (γερμανικής πλειοψηφίας κατοίκων) περιοχή περιήλθε στην κατοχή της Πολωνίας έπειτα από γαλλικές πιέσεις. Γαλλία και Πολωνία συνδέθηκαν αμυντικά τότε (η συμφωνία παρέμεινε ενεργή μέχρι την έναρξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου). Το 1922 ο αρχηγός του γερμανικού στρατού διατύπωσε την πρόβλεψη ότι το πολωνικό κράτος θα κατέρρεε υπό το βάρος εσωτερικών προβλημάτων και θα καταργείτο από μία συνδυασμένη επίθεση γερμανών και σοβιετικών. Η πρόσφατα ηττημένη Γερμανία συνήψε το ίδιο έτος συμφωνία διευθέτησης των διαφορών της με την ΕΣΣΔ (συνθήκη του Rapallo) που σύντομα ακολουθήθηκε από μυστική διμερή στρατιωτική συνεργασία. Το Βερολίνο ουδέποτε αναγνώρισε τα ανατολικά σύνορα της Γερμανίας

1 Η κατασκευή των εγκαταστάσεων ξεκίνησε το 1921 και το λιμάνι (μέχρι τότε ευκαταφρόνητο ψαρολίμανο) στην πρώτη του μορφή αποπερατώθηκε δύο χρόνια αργότερα με σημαντικό οικονομικό τίμημα, ήταν όμως σύγχρονων προδιαγραφών σε καλή φυσική θέση (ευμεγέθες, βαθύ, προφυλαγμένο από ανέμους) και μπορούσε να υποστηρίξει μεγάλα πλοία. Διέθετε εξ αρχής ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και σιδηροδρομικό σταθμό, εξελισσόμενο σε πυλώνα εξαγωγικού εμπορίου. Το Παρίσι εξέφρασε έντονο ενδιαφέρον για την εμπλοκή γαλλικών εταιριών, τόσο στην αρχική φάση κατασκευής του όσο και στην επέκτασή του, αλλά και στα σχέδια της σιδηροδρομικής του σύνδεσης με την Άνω Σιλεσία. Αφότου τα έργα ολοκληρώθηκαν (στις αρχές της επόμενης δεκαετίας) απέκτησε μεγάλη διεθνή κίνηση, ξεπερνώντας σε έσοδα ακόμη και εκείνο του Ντάντσιχ και καθιστάμενο δεύτερο μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι της Βαλτικής, μετά την Κοπεγχάγη. Ειδικά, ως το 1938, μεγάλο μέρος των τσεχοσλοβακικών εξαγωγών υλοποιείτο μέσω του πολωνικού λιμένα: P.V. Cannistraro – E. D. Wynot Jr. - T. P. Kovaleff (επιμέλ.), *Poland and the Coming of the Second World War / The Diplomatic Papers of A. J. Drexel Biddle Jr., United States Ambassador to Poland, 1937-1939*, Columbus: Ohio State University Press, 1976, σσ 69, 227-229, P. S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances, 1926—1936 / French-Czechoslovak-Polish Relations from Locarno to the Remilitarization of the Rhineland*, Princeton, NJ: Princeton University Press, 1988, σσ 11, 168, 202, R. M. Citino, *The Weimar roots of the German Military Planning in the 1930s* στο B. J. C. McKercher & R. Legault (επιμέλ.), *Military Planning the Origins of the Second World War in Europe*, Westport CO, London: Praeger, 2001, σ 70, D. J. Stoker jr, *Britain, France and the Naval Arms Trade in the Baltic, 1919—1939: Grand Strategy and Failure*, London-Portland, OR: F. Cass, 2003, σ 74.

οικειοθελώς, κάτι που σιωπηρά τής επιτράπηκε από τους ΓαλλοΒρετανούς με τη Συμφωνία του Locarno τρία χρόνια αργότερα. Οι Βρετανοί, εξ αρχής σκεπτικοί σχετικά με την ίδρυση ανεξάρτητου πολωνικού κράτους, συνέχισαν να εκφράζουν την απαισιοδοξία τους αναφορικά με την ύπαρξή του ως μάλλον αποσταθεροποιητικού παράγοντα στις γερμανοσοβιετικές σχέσεις και δεν επιθυμούσαν να αναμιχθούν σε ό,τι χαρακτήριζαν ως «ανατολικό πυλώνα των γαλλικών συμμαχιών». Είναι γνωστή η θέση του βρετανού υπουργού εξωτερικών A. Chamberlain το 1925 ότι «ο Πολωνικός Διάδρομος δεν άξιζε τη θυσία των οστών ούτε ενός βρετανού γρεναδιέρου» (τον ίδιο εχθρικό σκεπτικισμό για τη δημιουργία του «Διαδρόμου» είχε εξάλλου εκφράσει από το 1919 και ο τότε βρετανός πρωθυπουργός D. Lloyd George).

Μετά το επιτυχές πραξικόπημα του Μαΐου του 1926, την Πολωνία διοίκησε αδιάλειπτα ως την κατάκτησή της το 1939 η υπερσυντηρητική πολιτική κίνηση Sanacja (με μέλη ως επί το πλείστον αξιωματικούς). Η διακυβέρνηση ανατέθηκε εκ νέου στον πρώην πρώτο επικεφαλής του ανεξάρτητου πολωνικού κράτους, στρατάρχη πλέον, J. Piłsudski (που διατήρησε παράλληλα τα αξιώματα του υπουργού στρατιωτικών και του γενικού επιθεωρητή στρατού). Ο Piłsudski εισηγήθηκε την ιεράρχηση της σοβιετικής απειλής ως πρωτεύουσας στους επιτελικούς σχεδιασμούς, αντί της μέχρι εκείνη τη στιγμή θεώρησης της Γερμανίας ως εξίσου εχθρικής. Ο στρατάρχης ήταν της άποψης ότι «ακόμη και μία δημοκρατική Ρωσία, ουδέποτε θα απέβαλε το χαρακτήρα της ιμπεριαλιστικής και σοβινιστικής δύναμης». Οι επεκτατικές προθέσεις της πρώτης ηγεσίας της Πολωνίας αντικαταστάθηκαν από αμυντικογενείς ιδέες σύμπτυξης μίας πολιτικοοικονομικής συνομοσπονδίας των κρατών της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης (Międzymorze), που θα εκτεινόταν μεταξύ Βαλτικής και Μαύρης Θαλασσών, ή, ιδεατά, μεταξύ Αρκτικού ωκεανού και Μεσογείου. Επιδιώχθηκε επίσης η τήρηση καιροσκοπικών ισορροπιών μεταξύ των δύο ισχυρών γειτόνων της χώρας, διά της υπογραφής συμφώνων μη επίθεσης, πρώτα με τη Μόσχα (τον Ιούνιο του 1932) κι έπειτα με το Βερολίνο (τον Ιανουάριο του 1934). Η Βαρσοβία μάλιστα, επιφυλάχθηκε τότε αρχικά να ανανεώσει το αντίστοιχο σύμφωνο με τη Μόσχα (το έκανε στις αρχές Μαΐου), ενώ ο Χίτλερ επιχείρησε να καλλιεργήσει τον εφησυχασμό της διεθνούς κοινότητας ώστε να επιταχύνει ανενόχλητος το πρόγραμμα μεγέθυνσης των ένοπλων δυνάμεων της χώρας του. Καθώς ειδικά η δεύτερη από τις διπλωματικές κινήσεις των Πολωνών πιθανόν να προξενεί παραπλανητικές απορίες ως προς την τακτική της λογική, παρατίθενται τα ακόλουθα: στο μεσοδιάστημα, ο έμπειρος Piłsudski διέσπειρε φήμες ότι προσπάθησε να πείσει τους Γάλλους να επέμβουν μαζί προληπτικά στη Γερμανία το 1933 (έτος ανόδου του Χίτλερ στην εξουσία), με αφορμή παραβιάσεις της συνθήκης των Βερσαλλιών. Εκείνο που επιδίωξε η πολωνική ηγεσία ήταν να τιθασεύσει τις φιλοπόλεμες γερμανικές διαθέσεις κραδαίνοντας τη γαλλική απειλή και να δεσμεύσει το Βερολίνο διά συνθήκης, χωρίς παράλληλα να υποχρεωθεί να καταγγείλει τη γαλλοπολωνική αμυντική συμμαχία του 1921 (στόχο που πέτυχε). Η Βαρσοβία προχώρησε στην κίνηση της σύναψης συνθήκης με το Βερολίνο κρίνοντας επιπλέον ότι η αναγγελία έναρξης κατασκευής της οχυρωματικής γραμμής Maginot δεν προοίωνιζε ανταπόκριση των γάλλων σε μελλοντικές εκκλήσεις βοήθειας. Όπως εξάλλου είναι γνωστό, χάρη στις επιτυχίες των πολωνικών υπηρεσιών πληροφοριών που κατάφεραν να αντιγράψουν μία συσκευή κρυπτογράφησης, ακολούθως να υπολογίσουν μετά από κοπιώδεις προσπάθειες τις ρυθμίσεις της κι επίσης να υποκλέψουν κάποιους από τους διαβαθμισμένους τηλεπικοινωνιακούς

κώδικες του γερμανικού στρατού, η πολωνική κυβέρνηση ήταν σε θέση να παρακολουθεί σε ορισμένο βαθμό τις πραγματικές γερμανικές προθέσεις μετά το 1932 και μέχρι το θέρους του 1939. Όντως, η ανώτατη στρατιωτική ηγεσία του Βερολίνου δεν θεώρησε σκόπιμο να πάρει την επικαιροποίηση των σχεδίων της για επίθεση κατά της Πολωνίας εξαιτίας του συμφώνου του 1934. Ο Η. Kissinger αποτίμησε την υπογραφή συμφώνου μη επίθεσης με τη Γερμανία ενόσω βρισκόταν σε ισχύ η συμμαχία με τη Γαλλία, ως σαφή δήλωση της πολωνικής επιδίωξης δημιουργίας χώρου διπλωματικών ελιγμών. Υπ' αυτό το πρίσμα, τα όρια της φερεγγυότητας της Πολωνίας ως εταίρου αμυντικής συμμαχίας δοκιμάζονταν -αλλά και ερμηνεύονταν- εξίσου με τα αντίστοιχα της Γαλλίας, στη μεταξύ τους σχέση. Ενδιαμέσως, με μία διάθεση εντοπισμού του ουσιώδους υποβάθρου των γερμανοπολωνικών προβλημάτων, το Φεβρουάριο του 1933 (ένα μήνα πριν την ανάληψη των έκτακτων εξουσιών από τον Χίτλερ), ο ειδήμων του Foreign Office περί τα πολωνικά πράγματα (ο R.M.A. Hankey), διακρίνοντας το μόνιμο χαρακτήρα των διαφορών που παράγονταν με πηγή το Ντάντσιχ -αλλά κι αναγνωρίζοντας εμμέσως την ευστάθεια των γερμανικών αξιώσεων-, έφθασε σε σημείο να προτείνει την επανένταξη της πόλης στη Γερμανία μέσω ενός «Γερμανικού Διαδρόμου» που θα διερχόταν από τον «Πολωνικό» αντίστοιχο. Επίσης, το πρώτο τρίμηνο του 1933, γάλλοι οικονομικοί και πολιτικοί παράγοντες σε ανεπίσημες επαφές τους με γερμανούς ομολόγους τους, όπως και ο Μουσολίνι, εξέφρασαν παρεμφερείς απόψεις (χωρίς να δοθεί συνέχεια). Για τις πολωνικές ηγεσίες πάντως, η Γερμανία αξιολογήθηκε πάλι ως απειλή εφάμιλλη με την ΕΣΣΔ μόνον μετά το θάνατο του Piłsudski, το Μάιο του 1935. Δύο μήνες πριν, η Γερμανία ανακοίνωσε επίσημα τις προθέσεις επανεξοπλισμού της, εξέλιξη που οδήγησε στη σύναψη συνθήκης αμοιβαίας βοήθειας μεταξύ ΕΣΣΔ-Γαλλίας (μία συμμαχία η οποία χρειάστηκε σχεδόν ένα έτος για να επικυρωθεί, η υλοποίησή της εξαρτάτο από τη συμμόρφωση προς άλλες συμβατικές υποχρεώσεις των δύο πλευρών και ήταν στρατιωτικά ασαφής). Λίγο αργότερα, γαλλική πρόταση αμυντικής σύνδεσης της Πολωνίας όχι αποκλειστικά μαζί της, αλλά σε μία διευρυμένη αντιγερμανικού προσανατολισμού συμμαχία με τη συμμετοχή της Τσεχοσλοβακίας, της Λιθουανίας και της ΕΣΣΔ (όλων εχθρικών σύμφωνα με την Πολωνία κρατών), δεν βρήκε όπως ήταν αναμενόμενο ανταπόκριση. Η μεμονωμένη προσέγγιση Λιθουανίας-Πολωνίας που επιτεύχθηκε προσωρινά, υπονομεύθηκε από την ίδια τη Γαλλία στη συνέχεια, καθώς φοβήθηκε ότι τυχόν αύξηση της πολωνικής επιρροής στη Λιθουανία συνιστούσε δυνητικό κίνδυνο για τα τοπικά γαλλικά συμφέροντα. Το Παρίσι αφετέρου ανακοίνωσε στις 6/9/1936 την παροχή μεγάλων πιστώσεων (συνολικού ύψους 2 δις. γαλλικών φράγκων) προς τη Βαρσοβία, με τον όρο η τελευταία να διοχετεύσει τα 800 εκ. από αυτά σε αποκλειστικά στρατιωτικού περιεχομένου δαπάνες με αγορές υλικού από τη γαλλική πολεμική βιομηχανία -όμως εκείνη απέτυχε σχεδόν εξ ολοκλήρου να ανταποκριθεί στις πολωνικές παραγγελίες, προτού επιπλέον αυτές αρχίσουν να δεσμεύονται από τις γαλλικές ένοπλες δυνάμεις εν όψει των ολοένα αυξανόμενων πιθανοτήτων έναρξης ενός πολέμου με τη Γερμανία.

Το Μάρτιο του 1938 η Αυστρία προσαρτήθηκε στο Γ' Ράιχ. Το Σεπτέμβριο, η Μόσχα εκδήλωσε έντονο ενδιαφέρον να συνδράμει στρατιωτικά την Τσεχοσλοβακία ποικιλοτρόπως, αν δεχόταν γερμανική επίθεση. Επαναφέροντας στο προσκήνιο σκέψεις που ανάγονταν στο 1936, η ηγεσία της ΕΣΣΔ έκανε τότε λόγο για διάφορα σχέδια, από την παροχή αεροσκαφών μέχρι την πρόθεση αποστολής στρατευμάτων σε βοή-

θεια της Πράγας, που θα διέρχονταν από τα εδάφη της Ρουμανίας και της Πολωνίας. Επίσης, η σοβιετική κυβέρνηση απείλησε την πολωνική με καταγγελία της μεταξύ τους συνθήκης (του 1932), εφόσον η Βαρσοβία συμμετείχε σε ενέργειες εις βάρος της Τσεχοσλοβακίας. Όπως ήταν φυσικό, το κλίμα στις πολωνοσοβιετικές σχέσεις οξύνθηκε. Βρετανοί και Γάλλοι επιχείρησαν να διασώσουν την Τσεχοσλοβακία τον ίδιο μήνα, επιτυγχάνοντας τη σύγκλιση τετραμερούς διάσκεψης κορυφής, με τη συμμετοχή των ηγετών 4 συνολικά χωρών: Γερμανίας, Ιταλίας, Γαλλίας και ΗΒ. Η τσεχοσλοβακική κυβέρνηση δεν προσκλήθηκε καν, ούτε και η σοβιετική (αν και η δεύτερη είχε ενεργό αμυντική δέσμευση προς την πρώτη). Η προσπάθεια κατέληξε σε πρόσκαιρο συμβιβασμό με θυσία την αποκοπή της Σουδητίας απ' την Τσεχοσλοβακία και την έγκριση της προσάρτησής της στη Γερμανία. Ο διακανονισμός επισφραγίστηκε με την υπογραφή της συμφωνίας του Μονάχου (29-30/9). Στις 24 Οκτωβρίου, ο γερμανός υπουργός εξωτερικών πρότεινε στον πολωνό πρεσβευτή στο Βερολίνο νέο διακανονισμό για το Ντάντσιχ (τη μεταβίβασή του στη Γερμανία και την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου και σιδηροδρομικής γραμμής που να το ενώνουν με την κυρίως Γερμανία και την Ανατολική Πρωσία διασχίζοντας πολωνικό έδαφος), ενώ επίσης εισηγήθηκε τη συμμετοχή της Πολωνίας στο αντικομμουνιστικό σύμφωνο anti-Comintern και την ένταξή της στην ομάδα των φιλογερμανικών κρατών. Έναντι αυτών, οι Γερμανοί παρείχαν στους Πολωνούς διαβεβαιώσεις εκτοπισμού των Εβραίων της περιοχής και γενικόλογες υποσχέσεις εδαφικών κερδών στο πλαίσιο κάποιας μελλοντικής εισβολής στην ΕΣΣΔ. Οι προτάσεις δεν έγιναν δεκτές και 4 μέρες αργότερα ο καγκελάριος διέταξε την εκπόνηση σχεδίου βίαιης προσάρτησης του Ντάντσιχ (μεταξύ των γερμανικής εθνικότητας κατοίκων κυριαρχούσαν πια οι οργανωμένοι ναζί, οι οποίοι επιδίδονταν σε ενορχηστρωμένες πράξεις βίας κατά των Πολωνών και των Εβραίων συμπολιτών τους). Εκ των υστέρων έχει διατυπωθεί η άποψη ότι για καμία από τις δύο χώρες το λιμάνι δεν ήταν στρατηγικά ζωτικό ή αναντικατάστατο, είτε στρατιωτικά είτε οικονομικά. Μέχρι εκείνη την περίοδο, η βρετανική εξωτερική πολιτική ήταν προσανατολισμένη στην πολιτική του κατευνασμού της Γερμανίας και στην συγκαταβατική αντιμετώπιση των γερμανικών επιδιώξεων αναζήτησης «ζωτικού χώρου», αποσκοπώντας σε χρονικά οφέλη ώστε το Λονδίνο να επιταχύνει τις στρατιωτικές του προετοιμασίες. Ακόμη, οι Ιταλοί έπαψαν από εκείνη την περίοδο να συγκαταλέγονται στους υποστηρικτές της Πολωνίας.

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου του 1939 έλαβε χώρα σειρά γεγονότων που προοιωνίζονταν με σαφήνεια τις φθινοπωρινές εξελίξεις του ίδιου έτους: η Πράγα καταλήφθηκε από τα ναζιστικά στρατεύματα (ολοκληρώνοντας την κατοχή της Τσεχοσλοβακίας και σε κατάφωρη παράβαση της συμφωνίας του Μονάχου), ιδρύθηκε γερμανικό προτεκτοράτο στη Σλοβακία και προέκυψαν προστριβές μεταξύ Γερμανίας-Πολωνίας, σχετικά και πάλι με την ελεύθερη πόλη του Ντάντσιχ. Η Πολωνία είχε υποστηρίξει πλήρως τις γερμανικές θέσεις και κινήσεις στην Τσεχοσλοβακία, μάλιστα έσπευσε να προσαρτήσει και μικρό, αλλά βιομηχανικά ανεπτυγμένο τμήμα της Τσεχίας (που περιελάμβανε στους κατοίκους του 500.000 πολωνικής καταγωγής πολίτες). Η νέα εκτράχυνση των πολωνογερμανικών σχέσεων λόγω του Ντάντσιχ, ανησύχησε έντονα τη Βρετανία και τη Γαλλία, διότι ως μέλη της Κοινωνίας των Εθνών είχαν συνεγγυηθεί το καθεστώς της πόλης. Αποκαλύπτοντας απερίφραστα τη βαθύτερη αιτία του άγχους του, το Λονδίνο απηύθυνε ευθέως στις 17-18/3 ταυτόσημο ερώτημα προς τις κυβερνήσεις της Ελλάδας, της Γιουγκοσλαβίας,

της Γαλλίας, της ΕΣΣΔ, της Πολωνίας και της Τουρκίας: ποιά θα ήταν η αντίδρασή τους σε περίπτωση απειλής της ακεραιότητας της Ρουμανίας; Οι Βρετανοί υπολόγιζαν πως αν η Γερμανία έθετε υπό τον έλεγχό της τις ρουμανικές πετρελαιοπηγές, θα καθίστατο σχεδόν άτρωτη σε κάθε μορφή οικονομικού πολέμου εναντίον της και ήταν αυτό που επιδίωξαν να αποτρέψουν.

Στις 19/3 ο Chamberlain κατέθεσε την ιδέα τετραμερών διαβουλεύσεων μεταξύ ΗΒ – Γαλλίας – ΕΣΣΔ και Πολωνίας, με αντικείμενο τη διακήρυξη της πρόθεσης να διατηρηθούν ανεξάρτητα όλα τα κράτη της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (αν και υπήρχε έντονος σκεπτικισμός αναφορικά με τις τρέχουσες στρατιωτικές δυνατότητες των σοβιετικών). Η Βαρσοβία δίστασε να αποδεχθεί το σχέδιο, όμως υπήρχε πίεση στο εσωτερικό της βρετανικής κυβέρνησης αλλά και της κοινής γνώμης της χώρας για τη λήψη πρωτοβουλιών με σκοπό την ανάσχεση της γερμανικής επιθετικότητας. Εκτός αυτού, στρατιωτικής προέλευσης πληροφορίες που έφταναν στο Λονδίνο, αναφέρονταν στη συγκέντρωση όλων των γερμανικών χερσαίων επιθετικών σχηματισμών, τεθωρακισμένων και μηχανοκίνητων, στα ανατολικά, πιθανόν στο πλαίσιο αφηνιδιαστικής κατάληψης της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας, της Ουγγαρίας και της Πολωνίας. Παράλληλα, η Λιθουανία έλαβε γερμανικό τελεσίγραφο στο οποίο ενέδωσε σχεδόν άμεσα. Σύμφωνα με αυτό, υποχρεώθηκε να μεταβιβάσει στο Γ΄ Ράιχ παράκτια ζώνη -έντονα εκβιομηχανισμένη- έκτασης 2.400 τετραγωνικών χιλιομέτρων, περιλαμβανομένου του μοναδικού λιμανιού της Klaipėda (γερμανική ονομασία: Memel), χάνοντας έτσι σχεδόν τελείως την έξοδό της στη θάλασσα (σύντομα η υπόλοιπη Λιθουανία θα περνούσε στη σοβιετική σφαίρα επιρροής). Η περιοχή Memelgebiet είχε υπάρξει μίλλον της έριδος μεταξύ Γερμανίας, Πολωνίας και Λιθουανίας για χρόνια (προηγουμένως ανήκε στην Ανατολική Πρωσία και οι Λιθουανοί την είχαν προσαρτήσει το 1923). Το λιμάνι ειδικά, μετά τις 22/3/1939 απέκτησε καθεστώς παρεμφερές με εκείνο του Ντάντσιχ. Με βάση όλα τα παραπάνω, ο βρετανός πρωθυπουργός ανακοίνωσε το απόγευμα της 31^{ης} Μαρτίου 1939 την παροχή επίσημων εγγυήσεων της ανεξαρτησίας (όχι όμως και της ακεραιότητας) της Πολωνίας. Απώτερες προθέσεις του Λονδίνου ήταν όχι τόσο να παραχθούν ευνοϊκές συνθήκες διεξαγωγής ενός πραγματικού πολέμου, αλλά μάλλον να δημιουργηθεί ένα διεθνές πολιτικό κλίμα Αποτροπής του γερμανικού αναθεωρητισμού, ταυτόχρονα δε να παρακινηθούν: α) το Παρίσι ώστε να λάβει ενεργότερη στάση στο θέμα και β) να αποθαρρυνθεί η Βαρσοβία από σκέψεις συμβιβασμού ή ακόμη και μελλοντικής σύμπραξης με το Βερολίνο. Οι εγγυήσεις θα είχαν υπόσταση, αν αποτελούσαν προϊόν σύμμαχιας με τη συμμετοχή της ΕΣΣΔ. Η Βαρσοβία όμως, εύλογα έθετε σταθερά εκτός συζήτησης την προοπτική να εγκρίνει τη διέλευση ή την παραμονή σοβιετικών στρατευμάτων στην επικράτειά της. Αξίζει να προστεθεί ότι οι Βρετανοί επέλεξαν τότε να αγνοήσουν τις αντιρρήσεις του Στάλιν στην παροχή εκείνων των εγγυήσεων, ενώ αντίθετα προσδοκούσαν (όπως και οι Γάλλοι) ότι, σε περίπτωση γερμανικής εισβολής στην Πολωνία, η Μόσχα θα παρέμενε ουδέτερη και μάλιστα πως επιπλέον θα παρείχε στη Βαρσοβία επισιτιστική και στρατιωτικού χαρακτήρα ανεφοδιαστική βοήθεια. Οι Πολωνοί πάντως, τροποποίησαν τα αμυντικά τους σχέδια και αιτήθηκαν νέες μεγάλες ύψους αμυντικές πιστώσεις από τους Γάλλους και τους Βρετανούς, οι οποίες εγκρίθηκαν μερικώς και χορηγήθηκαν με μεγάλη καθυστέρηση.

Στις αρχές Απριλίου, στη διάρκεια μυστικών συνομιλιών στο Λονδίνο μεταξύ των υπουργών εξωτερικών ΗΒ και Πολωνίας, οι Βρετανοί δεσμεύτηκαν να αποτρέψουν

κάθε μορφής γερμανικές προσπάθειες δορυφοροποίησης της Πολωνίας, συμπεριλαμβανομένης της επιθετικής διείσδυσης του Βερολίνου στην πολωνική οικονομία. Ωστόσο οι Πολωνοί επιφυλάχθηκαν κατ' αρχάς να υποσχεθούν την είσοδό τους σε πόλεμο κατά της Γερμανίας αν οι ΓαλλοΒρετανοί υποχρεώνονταν να προστρέξουν σε βοήθεια είτε του Βελγίου, είτε της Ολλανδίας, είτε της Δανίας, είτε της Ελβετίας. Κυρίως όμως, η Βαρσοβία δεν δεσμεύτηκε να συμμετάσχει στη συλλογική άμυνα της Ρουμανίας, αν και υπήρχε διμερής συμμαχία Ρουμανίας-Πολωνίας από το 1931, κατονομάζοντας όμως αποκλειστικά τη σοβιετική απειλή (καθώς οι Πολωνοί δεν ήθελαν να δυσαρεστήσουν ούτε τους Ούγγρους, οι οποίοι είχαν διαφορές με τους Ρουμάνους). Ο Χίτλερ αφετέρου έδωσε εντολή στο ΓΕΕΘΑ (OKW) να εκπονήσει επικαιροποιημένο σχέδιο εισβολής και κατάληψης της Πολωνίας στις 3/4/1939. Για την ακρίβεια, εξέδωσε Οδηγία στην οποία αναφερόταν στις πολεμικές προετοιμασίες της Γερμανίας γενικά. Σε παράρτημα της Οδηγίας, σκιαγράφησε σε αδρομερείς γραμμές το σχέδιο εισβολής στην Πολωνία με την κωδική ονομασία «Λευκή Υπόθεση» (Fall Weiß). Η επίθεση θα ήταν διακλαδική, αστραπιαία, θα αποσκοπούσε στην πλήρη συντριβή των πολωνικών ένοπλων δυνάμεων και θα δήλωνε ως αιτία της το Ντάντσιχ, καθώς θα κηρυσσόταν η ένωσή του με τη Γερμανία «το αργότερο με την έναρξη των επιχειρήσεων». Της πολεμικής κρούσης θα προηγείτο συστηματικός «διπλωματικός πόλεμος» με σκοπό την απομόνωση της Πολωνίας, σύμφωνα με την Οδηγία του Χίτλερ. Σε μία από τις παλινωδίες του που ο ίδιος παραδέχθηκε προς τη γερμανική ανώτατη στρατιωτική ηγεσία όψιμα (τον Αύγουστο), οι σκέψεις του την άνοιξη του 1939 προσανατολιζόταν στο να προκρίνει εκστρατείες προς Δυσμάς και έπειτα να στραφεί κατά της Πολωνίας. Όμως, η αλληλουχία των εντωμεταξύ γεγονότων, την οποία χαρακτήρισε απρόβλεπτη, τον ανάγκασαν να μεταβάλλει τη Γραμμή των σχεδιαζόμενων Επιχειρήσεων. Όπως θα σημειωθεί, τα Γενικά κατά Κλάδο Επιτελεία των Γερμανών συνυπολόγισαν την ανωτέρω παράμετρο.

Στις 13 Απριλίου, το HB επέκτεινε τις εγγυήσεις ασφάλειας και προς την (ενεργειακά σημαντική) Ρουμανία. Η παραμονή της τελευταίας εκτός γερμανικού ελέγχου ήταν το ουσιώδες κίνητρο για την παροχή εγγυήσεων προς την Πολωνία. Οι εγγυήσεις προς τη Ρουμανία υπήρξαν προτεραιότητα επίσης της γαλλικής πλευράς γι' αυτό και τις παρείχε προς το Βουκουρέστι ταυτόχρονα με το HB, ενώ πρέπει να υπομνησθεί ότι την ίδια μέρα (13/4), γαλλοβρετανικές εγγυήσεις της ανεξαρτησίας της έλαβε -χωρίς δική της πρωτοβουλία- και η Ελλάδα. Η τελευταία, επιδίωκε τη σύναψη επίσημης αμυντικής συμμαχίας με το HB από την εποχή της τσεχοσλοβακικής κρίσης του 1938 (τότε όμως, οι Βρετανοί την είχαν αποφύγει ώστε να μην ερμηνευθεί από την Ιταλία ως πρόκληση). Μετά την ανάπτυξη πάντως ιταλικών στρατευμάτων στην Αλβανία (7/4), μία ενέργεια της Ρώμης με πρόθεση οριοθέτησης της ιταλικής επιρροής στα Βαλκάνια κι έχοντας το Βερολίνο ως ουσιώδη αποδέκτη του μηνύματος, η Αθήνα προϋπάντησε τις δυτικοευρωπαϊκές χειρονομίες, δυσπιστώντας προς τις διαβεβαιώσεις του Μουσολίνι ότι η ελληνική εδαφική ακεραιότητα θα γινόταν σεβαστή (γι' αυτό εξάλλου κι απέφυγε να ανανεώσει τον Οκτώβριο το ελληνοϊταλικό Σύμφωνο Φιλίας, Συνδιαλλαγής και Δικαστικού Διακανονισμού του 1928). Με καθυστέρηση, οι Γάλλοι επανέλαβαν τις εγγυήσεις τους προς την Πολωνία -είναι όμως γεγονός ότι η πρώτη τους συμμαχική συνθήκη, του 1921, βρισκόταν ακόμη σε ισχύ. Αμφότερες οι κυβερνήσεις Πολωνίας και Ρουμανίας υποδέχθηκαν με αμηχανία τις κινήσεις των ΓαλλοΒρετανών, καθώς πίστευαν ότι υπήρχε έδαφος συνεννόησης με το Βερολίνο,

το οποίο συνέχισαν να επιδιώκουν να κατευνάσουν. Επίσης, όπως ήταν αναμενόμενο, η σοβιετική πλευρά ερμήνευσε τις ανωτέρω εγγυήσεις ως στρεφόμενες εμμέσως εναντίον της, αφού αφορούσαν στις περιπτώσεις Ρουμανίας-Πολωνίας κράτη άμεσα γειτονικά της. Από αυστηρά στρατιωτικής πλευράς, οι εγγυήσεις χαρακτηρίστηκαν (κυριολεκτικά) ανεδαιφικές, ενώ επίσης ήταν αόριστες και προϋπέθεταν τη βούληση των χωρών που λάμβαναν τις εγγυήσεις να αντιτάξουν ενεργό άμυνα. Όπως παραδέχονταν οι ίδιοι οι βρετανοί ιθύνοντες, η Ρουμανία ήταν γεωγραφικά απροσπέλαστη άμεσα και αντιμετώπιζε προβλήματα στη διαχείριση των μειονοτήτων της, ενώ σκοπός των εγγυήσεων προς τις Ελλάδα και Πολωνία ήταν να αποθαρρυνθούν οι Ιταλία και Γερμανία αντίστοιχα, παρά να περιφρουρηθεί κυριολεκτικά η ακεραιότητα των δύο πρώτων. Επιπρόσθετα, οι εγγυήσεις προς την Ελλάδα προορίζονταν να αποτελέσουν ένα εύλωτο μήνυμα προς την Τουρκία, η οποία ωστόσο παρέμεινε ασυγκίνητη, θεωρώντας ως μόνη άξια λόγου κίνηση την παροχή απεριφραστων και ρητών εγγυήσεων ασφάλειας προς την ίδια και οτιδήποτε άλλο ως ανεπαρκές υποκατάστατο (τέτοιου τύπου δεσμεύσεις έλαβε τελικά, εντός του επόμενου διμήνου). Σύντομα ο Χίτλερ διατύπωσε νέες διεκδικήσεις σε βάρος της Πολωνίας στην περιοχή της Πομερανίας, της περιοχής δηλαδή που έδινε στην Πολωνία πολύτιμη διέξοδο για τη διεξαγωγή θαλάσσιου εμπορίου. Όλες του οι προτάσεις απορρίφθηκαν απ' την πολωνική κυβέρνηση, με αποτέλεσμα ο δικτάτορας να κηρύξει άκυρη την διμερή συνθήκη του 1934 στις 28 Απριλίου του 1939. Παράλληλα, στις αρχές Μαΐου οι Γερμανοί πληροφόρησαν τους Τούρκους ότι σκόπευαν να καταθέσουν πρόταση διεύρυνσης του Βαλκανικού Συμφώνου του 1934 με τη συμμετοχή της Βουλγαρίας και της Ιταλίας, μαζί με την παροχή εγγυήσεων των συνόρων όλων των Βαλκανικών κρατών από τη Γερμανία. Οι Τούρκοι απάντησαν ότι η είσοδος της Ιταλίας στην Αλβανία καθιστούσε την πρώτη εχθρό κι απειλή για την Αγκυρα. Ο αρχηγός του ιταλικού στρατού και υφυπουργός στρατιωτικών Α. Pagiari παρατήρησε στα τέλη του μήνα ότι σε περίπτωση γερμανικής επίθεσης κατά της Πολωνίας, η χώρα του θα έπρεπε να επιτεθεί άμεσα στις Ελλάδα και Ρουμανία, με τη βοήθεια της Ουγγαρίας και ίσως και της Βουλγαρίας. Η κατάκτηση της Γιουγκοσλαβίας από τον ίδιο συνασπισμό χωρών θα ακολουθούσε αμέσως μετά, σύμφωνα πάντοτε με τον ιταλό αξιωματούχο.

Τα συμπεράσματα των Γάλλων και των Βρετανών επιτελών από τις κρίσιμες συνομιλίες τους με τους Πολωνούς ομολόγους τους το Μάιο του 1939 ήταν πως η χώρα δεν εμφάνιζε σοβαρές προοπτικές επιβίωσης αν δεχόταν επίθεση απ' τη ναζιστική Γερμανία. Οι πολωνικές ένοπλες δυνάμεις παρουσίαζαν κενά κι ελλείψεις στα επίπεδα του στρατηγικού σχεδιασμού και της διοικητικής μέριμνας. Χαρακτηρίζονταν ακόμη από ξεπερασμένη οργάνωση κι εξοπλισμό (χωρίς να αμφισβητούνται αφετέρου το υψηλό φρόνημα των ένοπλων δυνάμεων και η παλλαϊκή συσπείρωση στο θέμα της αντίταξης αποφασιστικής άμυνας). Οι Γάλλοι υπέγραψαν με τους Πολωνούς αμιγώς στρατιωτική συμφωνία στις 19/5, η οποία αναφερόταν σε εξαπόλυση επίθεσης των πρώτων στα δυτικά σύνορα της Γερμανίας προς ανακούφιση των δεύτερων -με την προϋπόθεση οι Πολωνοί να αντέξουν για 16 μέρες, ωστόσο η συμφωνία απαιτούσε πολιτική επικύρωση (η οποία επήλθε όψιμα μήνες αργότερα, στις 4/9). Στο Παρίσι ήταν γνωστό ότι κατά βάθος οι εγγυήσεις προς την Πολωνία αποσκοπούσαν πρωτίστως στην απορρόφηση γερμανικών πόρων ενόψει της προοπτικής ενός διμέτρωπου αγώνα, με κέρδος την εξασφάλιση χρόνου για την ολοκλήρωση των προετοιμασιών

της γαλλικής άμυνας (αυτό άλλωστε υπήρξε και το βρετανικό σκεπτικό, στο πλαίσιο διεξαγωγής μίας μακροχρόνιας σύρραξης με αντίπαλο τη Γερμανία). Από την άλλη πλευρά, Δανία, Εσθονία και Λετονία υπέγραψαν συνθήκες μη-επίθεσης με τη Γερμανία στις 7/6, κατόπιν αμερικανικών συστάσεων. Τα δάνεια πάντως που οι Πολωνοί ζητούσαν εναγωνίως από τους Βρετανούς για την αγορά πολεμικού υλικού απ' το Μάιο, εγκρίθηκαν σε ποσοστό 13% μόλις τον Ιούλιο, ενώ την ίδια στιγμή η στρατιωτική ηγεσία του Λονδίνου επισήμαινε το ατελέσφορο της άσκησης οποιασδήποτε πίεσης στην Ιταλία με σκοπό να βοηθηθεί η Πολωνία. Στη Ρώμη έφθασαν τότε πληροφορίες ότι οι ΓαλλοΒρετανοί σκόπευαν να υπερασπιστούν την Πολωνία με ένοπλα μέσα κι ακόμη ότι ίσως καταλάμβαναν προληπτικά τα υπό ιταλική κατοχή Δωδεκάνησα και τη Λιβύη, με τη βοήθεια τοπικών συμμάχων τους. Το Βερολίνο συνέχισε να αποκρύπτει από τη Ρώμη τις προθέσεις του για την Πολωνία.

Οι Σοβιετικοί ανησυχούσαν για την ασφάλεια των βορειοδυτικών τους συνόρων ώσπου στις 23 Αυγούστου υπογράφηκε το περίφημο σύμφωνο μη επίθεσης Molotov-Ribbentrop, κάνοντας σαφές στην πολωνική ηγεσία ότι σύντομα επρόκειτο να αντιμετωπίσει αμφοτέρους τους δύο ιστορικούς αντιπάλους της χώρας (πράγματι, το σύμφωνο συνοδευόταν από μυστικά πρωτόκολλα που αφορούσαν στο διαμοιρασμό της Πολωνίας, της Ρουμανίας, των Βαλτικών κρατών και της Φινλανδίας σε σφαίρες επιρροής μεταξύ ΕΣΣΔ-Γ' Ράιχ). Πριν ο Στάλιν προχωρήσει στην άνευ προηγουμένου κίνησή του, είχε απευθύνει προς το Λονδίνο και το Παρίσι τις ίδιες προτάσεις έγκρισης της μεγέθυνσης της σοβιετικής περιμέτρου ασφάλειας, χωρίς εκείνες να γίνουν δεκτές. Δύο μέρες αργότερα, η γερμανοκρατούμενη Γερουσία του Ντάντσιχ διακήρυξε την πρόθεσή της να ενώσει την πόλη με τη Γερμανία. Οι Γάλλοι ανανέωσαν τις εγγυήσεις ακεραιότητας της Πολωνίας την ίδια ημέρα με το HB (25/8), η κίνηση όμως απλά ανέβαλε για λίγες μέρες τη γερμανική επίθεση (συνέβαλε και η εμπιστευτική ενημέρωση από πλευράς Ιταλών για την πλήρη ανυπαρξία δικής τους πολεμικής ετοιμότητας) –αν και συνέβη μεμονωμένο περιστατικό στρατιωτικής δράσης στη γερμανοπολωνική μεθόριο. Οι Πολωνοί δέχθηκαν τότε να συμμετάσχουν υπό προϋποθέσεις στη συλλογική υπεράσπιση της Ολλανδίας, του Βελγίου, της Λιθουανίας, ακόμη και των Εσθονίας-Λετονίας (εφόσον συνέδραμαν και οι Γάλλοι). Οι Βρετανοί πρόλαβαν να παραδώσουν ασημαντες ποσότητες όπλων μέσω ρουμανικών λιμένων, η Ρουμανία πάντως, μετά την έναρξη του πολέμου απαγόρευσε την εκφόρτωση στα λιμάνια της γαλλικού υλικού και πολεμοφοδίων που προορίζονταν για την Πολωνία. Για τις αποστολές βαρύτερου πολεμικού υλικού από πλευράς Βρετανών που βρέθηκαν εν πλω κοντά στα Δαρδανέλλια κατά την έναρξη και της σοβιετικής εισβολής στην Πολωνία, η ανώτατη στρατιωτική ηγεσία του HB εισηγήθηκε να παραδοθούν στους Τούρκους.

Αν και η πρώτη μερική επιστράτευση είχε ξεκινήσει από τις 23/3, οι πολωνικές ένοπλες δυνάμεις βρέθηκαν ανεπαρκώς κινητοποιημένες όταν την 1^η Σεπτεμβρίου συνέβη η γερμανική εισβολή (γεγονός για το οποίο έφεραν ευθύνη και οι κυβερνήσεις HB-Γαλλίας που συμβούλευσαν σχετικά τους Πολωνούς στα τέλη Αυγούστου), ενώ η καθολική επιστράτευση, η έγκαιρη ανάπτυξη των στρατευμάτων και η παροχή προς αυτά εφοδιαστικής υποστήριξης υπονομεύθηκαν εξ αρχής αποφασιστικά, καθώς στηρίζονταν στο σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο σύντομα κατέρρευσε υπό το βάρος των συντριπτικών επιθέσεων της Luftwaffe. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην εισβολή συμμετείχε και η δορυφορική σύμμαχος των ναζί «Δημοκρατία της Σλοβακίας» (που

είχε προκύψει μετά τη διάλυση της Τσεχοσλοβακίας) και η οποία εισέβαλε με 3 μεραρχίες στη διεκδικούμενη Καρπαθία. Την κίνηση είχε υποθάψει το Βερολίνο ως αντισταθμιστική αποζημίωση για την προσάρτηση από τη Βουδαπέστη σλοβακικών εδαφών με συγγική πλειοψηφία, που είχε συμβεί με γερμανική έγκριση (αλλά και πολωνική συναίνεση), το Νοέμβριο του προηγούμενου έτους. Οι Λιθουανοί και οι Ούγγροι αφετέρου κατάφεραν να διατηρήσουν την ουδετερότητά τους και να μην συρθούν σε συμμετοχή στη γερμανική επίθεση κατά της Πολωνίας.

Από την 1^η μέχρι την 5^η Σεπτεμβρίου, η κυβέρνηση πίστευε στη δυνατότητα διάσωσης του ανατολικού τμήματος της επικράτειας –υπό την προϋπόθεση της λήψης έγκαιρης και αποτελεσματικής στρατιωτικής αρωγής από το ΗΒ και τη Γαλλία. Οι δύο χώρες επέδωσαν στη Γερμανία τελεσίγραφο καλώντας την να αναστρέψει την κατάσταση στο status quo ante, έπειτα από την άκαρπη εκπονή του οποίου (και παρά τη μεσολαβητική προσπάθεια του ιταλού δικτάτορα), προχώρησαν στην κήρυξη πολέμου (3/9). Μετά τις 5/9, λόγω της πορείας των επιχειρήσεων (της ταχείας γερμανικής προέλασης), την προσοχή της ανώτατης ηγεσίας της χώρας απορρόφησε η λύση της αποδημίας και της μετάπτωσής της σε εξόριστη κυβέρνηση με διεθνή αναγνώριση. Ο πολωνικός στρατός, αν και δεν κατάφερε να διατηρήσει τη συνοχή του, ούτε να ελιχθεί, να αντεπιτεθεί ή να συμπυκνωθεί επιτυχώς (ούτε καν να διατηρήσει επαρκή επικοινωνία μεταξύ ηγεσίας και σχηματισμών), απέφυγε να συνθηκολογήσει επισήμως, με τη σκέψη ότι η ήττα ήταν προσωρινή και η επιστροφή στα πάτρια εδάφη επέκειτο, μόλις οι δυτικοί σύμμαχοι της χώρας επικρατούσαν της Γερμανίας όπως ήταν η ελπίδα. Οι λανθασμένες εκείνες εκτιμήσεις συνεισέφεραν στις κατοπινές δυσμενέστερες για τον πολωνικό λαό εξελίξεις κατά την κατοχική περίοδο που γνώρισε η χώρα, χωρίς να υποτιμάται η προαποφασισμένη τύχη όσων παρέμειναν εντός της Πολωνίας, λόγω της ρατσιστικής ιδεολογίας του Γ' Ράιχ και της σοβιετικής φοβικής μνησικακίας. Βρετανία και Γαλλία εντωμεταξύ, πραγματοποίησαν ελάχιστες κινήσεις που να συνδράμουν την αμυνόμενη χώρα πρακτικά. Πιο αξιοσημείωτη από αυτές υπήρξε ότι επέτρεψαν στην Πολωνία να αξιοποιήσει τις μικρές πιστώσεις που της παρείχαν, για να αιτηθεί την αγορά πολεμικού υλικού απ' την ΕΣΣΔ (πριν εννοείται ξεκινήσει η δική της εισβολή στην Πολωνία). Στις 9 και στις 21/9 υπογράφηκαν δύο γαλλοπολωνικές συμφωνίες ρύθμισης της στρατιωτικής τους συνεργασίας, ενώ η αμερικανική κυβέρνηση απαγόρευσε την κατάταξη πολωνοαμερικανών σε στρατιωτικά σώματα εθελοντών. Η ήδη δεινή δοκιμασία της Πολωνίας εντωμεταξύ κλιμακώθηκε μετά τις 17/9, οπότε και υλοποιήθηκε η προσυμφωνημένη με τους Γερμανούς σοβιετική εισβολή από τα ανατολικά. Από τις πρώτες μέρες της γερμανικής επίθεσης, πολλοί αξιωματούχοι του πολωνικού καθεστώτος (μεταξύ αυτών και ο από το 1932 υπουργός εξωτερικών J. Beck, συνταγματάρχης ιππικού, που βαρυνόταν με πληθώρα εσφαλμένων επιλογών σχετικά με τις διεθνείς σχέσεις της χώρας), είχαν εγκαταλείψει τις θέσεις τους, επιδιώκοντας να αναλάβουν ρόλο στη διοίκηση του στρατού ξηράς κι επιτείνοντας το χάος. Η κυβέρνηση κατέφυγε στο σύνολό της επίσημα στη Ρουμανία μετά την έναρξη και της σοβιετικής εισβολής, όμως το καθεστώς του Βουκουρεστίου έθεσε τα μέλη της υπό περιορισμό, κατόπιν γερμανικών (πιθανά και σοβιετικών) πιέσεων. Η πρωτεύουσα Βαρσοβία παραδόθηκε στις 26/9, όταν εξανεμίστηκαν οι τελευταίες προσδοκίες υπεράσπισης ενός θύλακα της επικράτειας στα νοτιοανατολικά της Πολωνίας. Όσα πρόσωπα από την πολιτικοστρατιωτική ηγεσία πρόλαβαν να εγκαταλείψουν τη χώρα και μετά να

φτάσουν στο Παρίσι, επιδόθηκαν σε εσωτερικούς ανταγωνισμούς και μηχανορραφίες με σκοπό την ανάδειξη νέας ηγεμονικής ομάδας, αφήνοντας στην τύχη τους τα στρατεύματα και το λαό. Γάλλοι και Βρετανοί δεν ευνόησαν τις πρώιμες πολωνικές προθέσεις δημιουργίας ενός ευμεγέθους και καλά εξοπλισμένου σώματος φυγάδων στρατιωτικών, εξαιτίας της επιμονής της πολωνικής ηγεσίας να έχει σημαίνοντα λόγο στη διεύθυνση του συμμαχικού αντιγερμανικού αγώνα, όπως κι εξαιτίας της επιμονής της να συμπεριληφθεί η ΕΣΣΔ στους πρωτεύοντες εχθρούς.

Μετά την πλήρη κατάληψη της Πολωνίας, οι μεν Βρετανοί επικεντρώθηκαν στην προσπάθεια απομάκρυνσης των Βαλκανικών και των Σκανδιναβικών κρατών από τη γερμανική σφαίρα οικονομικής επιρροής (και προοδευτικά στρατιωτικής συμμαχίας ή κατοχής), οι δε Σοβιετικοί επιχείρησαν να πείσουν υποψήφιους μελλοντικούς εταίρους ότι η αντιπολωνική συμπαιγνία αποτέλεσε απλώς ad hoc συνεργασία με το Γ' Ράιχ. Λονδίνο και Μόσχα, μελλοντικοί σύμμαχοι κατά της Γερμανίας, απέτυχαν γενικά στην επίτευξη των σκοπών τους μέχρι την εκπνοή του έτους¹.

1 A. Prazmowska, *Britain, Poland and the Eastern Front, 1939*, Cambridge-N. York-Melbourne: Cambridge University Press, 1987, σσ 57-204, της ίδιας, The role of Danzig in Polish—German relations on the eve of the Second World War στο J. Hiden & T. Lane (επιμέλ.), *The Baltic and the outbreak of the second world war*, Cambridge-N. York-Port Chester-Melbourne-Sydney: Cambridge University Press, 1992, σσ 74-94, της ίδιας, *Britain and Poland, 1939-1943: the betrayed ally*, Cambridge-N. York-Melbourne: Cambridge University Press, 1995, σσ 1-53 και της ίδιας, Polish Military Plans for the Defeat of Germany and the Soviet Union, 1939–41, *European History Quarterly*, vol. 31, iss. 4, (2001), σσ 591-595, S. Aster, *The Making of the Second World War*, London: A. Deutsch, 1973, σσ 125-137, S. Newman, *March 1939, the British guarantee to Poland : a study in the continuity of British foreign policy*, Oxford: Clarendon, 1976, σσ 134-155, 175-213, W. Murray, *The Change in the European Balance of Power, 1938-1939: The Path to Ruin*, Princeton: Princeton University Press, 1984, σ 137, J. Coutouvidis & J. Reynolds, *Poland, 1939-1947*, Leicester: Leicester University Press, 1986, σσ 3-31, N. Ascherson, *The struggles for Poland*, London: M. Joseph, 1987, σσ 31-93, P. S. Wandycz 1988 ibid σσ 5, 47-87, 100, 134, 178, 220, 331, 282, 341-426, 483-484, L. H. Curtright, Great Britain, the Balkans, and Turkey in the autumn of 1939, *The International History Review*, vol. 10, no 1, 1988, σσ 434-443. 447, R. Overy with A. Wheatcroft, *The Road to War*, Oxford: MacMillan, 1989, σσ 53-59, 96-99, 121, 137-141, 209-214, H. R. Trevor-Roper (επιμέλ.), *Blitzkrieg to defeat: Hitler's War Directives 1939-1945*, London: Sidgwick & Jackson, 1964, σ 3, B. R. Posen, *The Sources of Military Doctrine / France, Britain, and Germany between the World Wars*, Ithaca & London: Cornell University Press, 1984, σσ 23-24, 130, 186, H. Kissinger *Διπλωματία*, Αθήνα: «Νέα Σύνορα» - Α. Α. Λιβάνη, 1995, σσ 253, 270, 272-273, 292-293, 296, 306-308, 331, 348, 355, 373, 379, 381-392, A. J. Crozier, *The Causes of the Second World War*, Oxford: Blackwell, 1997, σσ 150-155, 158-159, P. D. Stachura (επιμέλ.), *Poland between the Wars, 1918-1939*, Hampshire & London: MacMillan Press, N. York: St Martin's Press, 1998, σσ 1-146, I. Prizel, *National Identity and Foreign Policy / Nationalism and Leadership in Poland, Russia, and Ukraine*, Cambridge – N. York: Cambridge University Press, 1998, σσ 68-72, D. Watson, Britain, France and the Russian Civil War, 1918-1920, σσ 98-99 και G. Stone, From entente to alliance: Anglo-French relations, 1935-1939, σσ 195-198, αμφότερα στο A. Sharp & G. Stone (επιμέλ.), *Anglo-French relations in the Twentieth Century / Rivalry and cooperation*, London & N. York: Routledge, 2000, S. Zaloga, *Poland 1939 / The birth of Blitzkrieg*, Oxford: Osprey, 2002, σσ 6-21, B. R. Sullivan, 'Where one man, and only one man led'. Italy's path form non-alignment to non-belligerency to war, 1937-1940, στο N. Wylie, (επιμέλ.), *EUROPEAN NEUTRALS AND NON-BELLIGERENTS DURING THE SECOND WORLD WAR*, Cambridge, N. York et al: Cambridge University Press, 2002, σσ 131-140, H. Ragsdale, *The Soviets, the Munich crisis, and the coming of World War II*, Cambridge: Cambridge University Press, 2004, σσ 9-10, 54, 83, 111, 120, 167, 173-175, A. Klapis, Greek Diplomacy towards Fascist Italy, 1922-1940, *Thetis 20*, 2013, σσ 293-302, I. Δ. Στεφανίδης, *ΓΣΟΡΡΟΠΙΑ ΤΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΚΑΙ ΗΓΕΜΟΝΙΚΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗ / Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Κρατών, 1871-1945*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Πανεπιστημίου Μακεδονίας, 2006, σσ 168-172, 178-179, 191-193, M. Murray, Small Nations under the gun. Europe 1914-1940, σσ 189-190 και M. Strohn, The German Army in the Interwar Years, σ 212, αμφότερα στο H. Amersfoort & W. Klinkert (επιμέλ.), *Small Powers in the Age of Total War, 1900-1940*, Leiden – London: Brill, 2011, H. Kochanski, *The Eagle unbowed / Poland and the Poles during the Second World War*, Cambridge MA: Harvard University Press,

ii) Οι μεσοπολεμικοί σχεδιασμοί και οι εξοπλιστικές προθέσεις της ηγεσίας του πολεμικού ναυτικού της Πολωνίας, οι γερμανικές και σοβιετικές σκέψεις εξουδετέρωσής του.

Ίδρυση: Το πολεμικό Ναυτικό της χώρας γεννήθηκε μαζί της (ιδρυτική του ημερομηνία θεωρείται η 28η Νοεμβρίου 1918), αν και δεν είχε ακόμη οριστικοποιηθεί η απόκτηση θαλάσσιας εξόδου του νέου κράτους. Όλα τα πλοία του έφεραν το χαρακτηρισμό ORP (Πλοίο της Πολωνικής Δημοκρατίας) ως πρόθεμα των ονομάτων τους. Στελεχώθηκε από πολωνικής καταγωγής προσωπικό που μέχρι τότε υπηρετούσε σε ναυτικά άλλων χωρών (κυρίως της Ρωσίας, της Αυστροουγγαρίας και της Γερμανίας). Πρώτος αρχηγός του υπήρξε ο πλοίαρχος Β. Nowotny, με πρόελευση από το αυστροουγγρικό ναυτικό. Επικεφαλής της οργάνωσής του ανέλαβε ο μετέπειτα δεύτερος αρχηγός του, αντιναύαρχος Κ. Ποζέβσκι (ως τότε υποναύαρχος του τσαρικού ναυτικού) και πρώτες του μονάδες υπήρξαν πρώην αυστριακές ποτάμιες κανονιοφόροι. Ορισμένες από τις κανονιοφόρους συμμετείχαν στις επιχειρήσεις κατά των Σοβιετικών το 1920. Οι Πολωνοί σε πρώτη φάση απαίτησαν την παράδοση 2 ελαφρών καταδρομικών, 2 αντιτορπιλικών, σκαφών ανθυποβρυχιακής δίωξης και βοηθητικών πλοίων από τους στόλους των ηττημένων Γερμανίας και Αυστροουγγαρίας με το σκεπτικό ότι, ως προηγούμενος υπήκοοί τους, είχαν φορολογηθεί αναλογικά για τη ναυπήγησή τους. Τελικά όμως τους προσφέρθηκαν –και μάλιστα προς πώληση– μόλις 6 μεγάλα τορπιλοβόλα που βρίσκονταν σε κακή κατάσταση. Οι Πολωνοί προχώρησαν σε συντήρηση κι εκσυγχρονισμό τους (τριών από αυτά στο βρετανικό Rosyth με υψηλό τίμημα και τριών στην Πολωνία). Αμέσως μετά, διεκδίκησαν απ' τους ηττημένους στο μεταξύ τους πόλεμο Σοβιετικούς 2 θωρηκτά, 2 καταδρομικά, 10 μεγάλα αντιτορπιλικά κι ισάριθμα ναρκαλιευτικά, 5 υποβρύχια και 21 βοηθητικά σκάφη. Οι ειρηνευτικές διαπραγματεύσεις τελικά ολοκληρώθηκαν στη Ρίγα το 1921 χωρίς οι Πολωνοί να καταφέρουν να αποσπάσουν ούτε μία μονάδα από την ΕΣΣΔ, οι υψηλόφρονες όμως στόχοι διατηρήθηκαν αναλλοίωτοι στο πρώτο τους εθνικό ναυτικό πρόγραμμα που αναφερόταν στην πρόσκτηση 2 θωρηκτών, 6 καταδρομικών, 28 αντιτορπιλικών κι ισάριθμων ναρκαλιευτικών, 45 υποβρυχίων και δεκάδων βοηθητικών πλοίων. Υπήρχε επίσης σκέψη εγχώριας ναυπήγησης παράκτιων και ποτάμιων κανονιοφόρων. Ασφαλώς το πρόγραμμα ήταν εκτός πραγματικότητας, όπως και το πολύ πιο μετριοπαθές διάδοχό του, του 1921.

Εξοπλισμός-εκπαίδευση: Αφού απέτυχαν να αγοράσουν τέως ρωσικά πλοία από τις επίσης νεοπαγείς Εσθονία και Φινλανδία, οι Πολωνοί αγόρασαν 4 ναρκαλιευτικά από τη Δανία, 5 ποτάμια περιπολικά από την Αυστρία και πρόσθετα σκάφη γι' αυτό

2012, σσ 4-58, 68-69, D. G. Williamson, *Poland betrayed / The Nazi-Soviet invasions of 1939*, Barnsley: Pen & Sword, 2009, σσ 2-52, 116-129, 163-165, Z. J. Gasiorowski, Did Pilsudski Attempt to Initiate a Preventive War in 1933?, *The Journal of Modern History*, vol. 27, no. 2 (Jun., 1955), σσ 135-151, G. Sakwa, THE "RENEWAL" OF THE FRANCO-POLISH ALLIANCE IN 1936 AND THE RAMBOUILLET AGREEMENT, *The Polish Review*, vol. 16, no. 2, (Spring, 1971), σσ 45-66, A. Alexandroff & R. Rosecrance, Deterrence in 1939, *World Politics*, vol. 29, no. 3, (April, 1977), σσ 404-424. G. B. Strang, Once More unto the Breach: Britain's Guarantee to Poland, March 1939, *Journal of Contemporary History*, vol. 31, no. 4 (Oct., 1996), σσ 721-752, M. A. Peszke, The British-Polish Agreement of August 1940: Its Antecedents, Significance, and Consequences, *The Journal of Slavic Military Studies*, vol. 24, iss. 4, (2004), σσ 650-651, R. Moorhouse, "The Sore that would Never Heal": The Genesis of the Polish Corridor, *Diplomacy & Statecraft*, vol 16, iss. 3, (2005), 603-613, A. M. Cienciala, THE FOREIGN POLICY OF JÓZEF PIŁSUDSKI AND JÓZEF BECK, 1926-1939: MISCONCEPTIONS AND INTERPRETATIONS, *Polish Review*, vol. 56, no. 1/2, COMMEMORATING JÓZEF PIŁSUDSKI (2011), σσ 111-151.

το ρόλο από Πολωνούς ιδιώτες, ενώ επίσης προχώρησαν στις πρώτες παραγγελίες προς τα τοπικά ναυπηγεία (αυτές αφορούσαν σε 8 ποτάμιες κανονιοφόρους). Μετά την απόκτηση εξόδου στη Βαλτική με τον «Πολωνικό Διάδρομο», έσπευσαν να συγκροτήσουν ναυτική αεροπορία, με επίκεντρο την ως τότε γερμανική παραθαλάσσια βάση του Puck (εισήλθαν σε αυτή στις 10/2/1920 και ο επικεφαλής στρατηγός, ισορροπώντας στις πτέρυγες υδροπλάνου, πόντισε χρυσά δαχτυλίδια κηρύσσοντας το «γάμο του νέου κράτους με τη θάλασσα»). Η βάση προσφερόταν για ανάπτυξη υδατοδρομίου καθώς η ήρεμη συνήθως κατάσταση θαλάσσης στην περιοχή ευνοούσε την επιλογή της γι' αυτό το σκοπό κι εκτός αυτού διέθετε ήδη υποδομές (μεγάλο χωμάτινο διάδρομο αποπροσγειώσεων με τσιμεντένιους τροχοδρόμους, υπόστεγα, στεγασμένους χώρους αποθήκευσης και στρατωνισμού κλπ). Ένα αεροσκάφος και ένα υδροπλάνο που είχαν αφήσει πίσω τους οι γερμανοί ημικαταστραμμένα, επιδιορθώθηκαν κι αποτέλεσαν τον πρώτο πυρήνα πτητικών μέσων, ο οποίος συμπληρώθηκε με την αγορά άλλων 4 υδροπλάνων. Όταν συγκροτήθηκε εκπαιδευτική Μοίρα τον Ιούλιο του 1920, η ναυτική αεροπορία απέκτησε 2 ακόμη υδροπλάνα και ισάριθμα αεροσκάφη.

Πρώτο μέλημα της πολωνικής ηγεσίας υπήρξε η ταχύρρυθμη εκπαίδευση νέων αξιωματικών με σκοπό να στελεχωθούν κατά προτεραιότητα οι ποτάμιοι στολίσκοι, λόγω επειγουσών αναγκών (του πολέμου με την ΕΣΣΔ που εκτυλισσόταν στα ανατολικά της χώρας). Ως έδρα εκπαίδευσης ορίστηκε η πόλη Τοιού, η οποία βρίσκεται στις όχθες του ποταμού Βιστούλα, στα βόρεια της χώρας. Για τη συστηματική εκπαίδευση του προσωπικού τόσο του πολεμικού όσο και του εμπορικού ναυτικού, προσκλήθηκε πρώτα βρετανική Αποστολή, το Σεπτέμβριο του 1919. Αφότου αυτή αποχώρησε πρόωρα το 1921 επειδή το βρετανικό Ναυαρχείο και το υπουργείο Οικονομικών δεν δέχθηκαν να συνεχίσουν τη χρηματοδότησή της και η πολωνική κυβέρνηση αρνήθηκε να την αναλάβει εκείνη, επιδιώχθηκε αντικατάστασή της από γαλλική αντίστοιχη (ο Ροζέβσκι απέβλεπε στην ανάπτυξη βαθύτερων συμμαχικών δεσμών με το Παρίσι). Ενδοβρετανικά, οι διαφωνίες υπήρξαν έντονες διότι υφίστατο παρεμφερές αίτημα και από πλευράς Ρουμανίας. Το Foreign Office επιχειρηματολόγησε υπέρ της επιδοτούμενης παράταξης της Αποστολής με το σκεπτικό της άσκησης πολιτικοοικονομικής επιρροής στα νέα κράτη (επικαλέστηκε μάλιστα τη σχετική επιτυχία της προ του Α' Παγκόσμιου Πολέμου βρετανικής Ναυτικής Αποστολής στην Ελλάδα) και εξέφρασε φόβους αντικατάστασης της βρετανικής επιρροής από τη γαλλική, όμως το Ναυαρχείο και το υπουργείο Οικονομικών παρέμειναν αμετάπειστα, ενώ μεταγενέστερα οι Πολωνοί διατύπωσαν παράπονα για τις τάσεις επεμβατισμού της βρετανικής Ναυτικής Αποστολής. Ο πρεσβευτής του ΗΒ στη Βαρσοβία προσέθεσε ότι οι Γάλλοι θα αξιοποιούσαν τον εκκολαπτόμενο ρόλο τους για την πώληση απηρχαιωμένων πλοίων στους Πολωνούς και υπενθύμισε ότι η βρετανική επιρροή θα όφειλε να αναφέρεται εξίσου στην χάραξη αναπτυξιακών κατευθύνσεων της πολωνικής εμπορικής ναυτιλίας και στη μεταβίβαση / πώληση παλαιότερων εμπορικών πλοίων², διαστάσεις οι οποίες θα μπορούσαν να είναι ιδιαίτερα προσοδοφόρες για το Λονδίνο. Τελικά, οι Πολωνοί μισθοδότησαν από κοινού με τη βρετανική κυβέρνηση για ένα έτος βρετανό ανώτερο αξιωματικό ως κυβερνήτη του εκπαιδευτικού τους πλοίου (παλιού ολλανδικού ιστιοφόρου), του κύριου μέσου της πρώτης, προσωρινής

2 Παρατηρήσεις που όπως αποδείχθηκε αφορούσαν και τη μεσοπολεμική εμπορική ναυτιλία της Ελλάδας.

εκπαιδευτικής δομής που είχαν μόλις ιδρύσει (το Μάρτιο του 1921) για την παραγωγή σε πρώτη φάση αξιωματικών τόσο για το πολεμικό όσο και για το εμπορικό ναυτικό τους, σε δύο διαφορετικές σχολές.

Οι Γάλλοι αποδέχθηκαν ασμένως την πρόταση διαδοχής, μια και αφενός μεν αναζητούσαν περιφερειακούς συμμάχους κι αφετέρου εξαγωγικούς πελάτες για την ναυπηγική τους βιομηχανία. Εκτός από τους επιχειρησιακούς σχεδιασμούς του γαλλικού Ναυτικού που προέβλεπαν την εποχή εκείνη την αντιμετώπιση μίας γερμανοϊταλικής σύμπραξης χωρίς βρετανική συνδρομή (επομένως η στενότερη δυνατή σύνδεση με τη ναυτικά φιλόδοξη Πολωνία φάνταζε πολλά υποσχόμενη), η ανάπτυξη ισχυρού πολωνικού Ναυτικού παρουσίαζε ευοίωνες προοπτικές νομότυπης υπέρβασης των ορίων ναυπήγησης διάφορων τύπων πολεμικών πλοίων που είχαν θεθεί ως αποτέλεσμα της πρόσφατης Ναυτικής Συνθήκης της Washington (1922) και τα οποία δέσμευαν τη Γαλλία ως συμβαλλόμενη³. Εντωμεταξύ, την 1^η Οκτωβρίου 1922 ιδρύθηκε επίσημα η εθνική Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, με έδρα και πάλι στην πόλη του Τοριού. Η φοίτηση ήταν τριετής⁴. Η γαλλική Ναυτική Αποστολή ξεκίνησε τις εργασίες της το 1923, με αντιπλοίαρχο (που πολύ σύντομα προήγαγε σε υποναύαρχο) επικεφαλής των κλιμακίων. Οι νεώτεροι αξιωματικοί του πολωνικού ναυτικού ήταν συχνά σπουδαστές της γαλλικής Ναυτικής Σχολής Πολέμου. Οι Ιταλοί, που διέθεταν επίσης στρατιωτική Αποστολή, εισηγήθηκαν ως εκπαιδευτές της ναυτικής αεροπορίας τη μαζική υιοθέτηση ιταλικών υδροπλάνων επικαλούμενοι την ανάγκη ομογενοποίησης του στόλου και εισακούστηκαν: το 1921 παραγγέλθηκε αριθμός των τύπων Nieuport Macchi M 7 και M 9. Τα υδροπλάνα στάλθηκαν αποσυναρμολογημένα, οι Ιταλοί επέμειναν ότι έπρεπε να τα συναρμολογήσει δική τους ομάδα, όμως καθυστέρησαν στην αποστολή της. Έτσι, ορισμένα από αυτά συναρμολογήθηκαν από πολωνούς, κίνηση που δεν έγινε αποδεκτή απ' τους Ιταλούς. Αγοράστηκαν επίσης υδροπλάνα γαλλοβρετανικής κοινοπραξίας τύπου FBA S 4, αλλά τέθηκαν σε κατάσταση μακράς αποθήκευσης ενώ όλα είχαν ανάγκη γενικής επιθεώρησης και δομικής ενίσχυσης. Τη διετία 1923-24 οι Πολωνοί στράφηκαν στους Γάλλους για την αγορά υδροπλάνων κι αερακάτων αναγνώρισης. Το μεγάλο όμως διακύβευμα αφορούσε το πρόγραμμα πρόσκτησης κύριων μονάδων μάχης.

Ο πολωνός υπουργός άμυνας (και πρώην πρωθυπουργός) στρατηγός Sikorski επισήμανε στην κυβέρνησή του (16/2/1924) ότι από την ανάπτυξη μεγάλου ναυστάθμου θα εξαρτιόταν η γαλλική προθυμία αναβίωσης παρουσίας της Μοίρας της Βαλτικής⁵ και η δέσμευση οποιουδήποτε συμμάχου να προωθήσει στρατιωτική βοήθεια στη χώρα σε περίπτωση ανάγκης. Στους κόλπους των Πολωνών ιθυνόντων διατυπώθηκαν δύο εκδοχές εξοπλιστικού προγράμματος, μία μείζων 12ετούς διάρκειας και αξίας ύψους 2 εκ. στερλινών (εκτός δυνατοτήτων υλοποίησης) και μία πιο πραγ-

3 D. Stoker, Buying influence, selling arms, undermining a friend: the French naval mission to Poland and the development of the Polish Navy 1923-1935, στο D. Stoker (επιμέλ.), *Military Advising and Assistance / From mercenaries to privatization, 1815-2007*, Abingdon-N. York: Routledge, 2008, σ 43.

4 J. Będziński, The Maritime Military School System in Poland: A Historical Sketch, *The Journal of Slavic Military Studies*, vol. 22, iss. 3, (2009), σσ 420-422.

5 Για την ακρίβεια, οι Βρετανοί (όχι οι Γάλλοι) είχαν αναπτύξει 5 πλοία της 6^{ης} Μοίρας Ελαφρών Καταδρομικών με συνοδεία στολίσκων αντιτορπλικών και ναρκαλιευτικών στη Βαλτική, μεταξύ 1918-1920. Η κίνηση εκείνη είχε συντελέσει σημαντικά στην εδραίωση της ανεξαρτησίας της Εσθονίας και της Λετονίας.

ματοποίησιμη, 4ετούς διάρκειας και ύψους 600.000 στερλινών, που μεταξύ άλλων προνοούσε για την περαιτέρω ανάπτυξη της Γδύνιας. Η κυβέρνηση κατέληξε να εγκρίνει τη διεύρυνση των υποδομών του λιμανιού και πρόγραμμα ναυπήγησης 9 υποβρυχίων, έξι συμβατικών των 700 τ. και τριών με δυνατότητα ναρκοθέτησης των 950 τ. Οι Πολωνοί ανακοίνωσαν διεθνή διαγωνισμό για τον οποίο εκδήλωσαν αμέσως ενδιαφέρον γαλλικά, βρετανικά, ιταλικά και αμερικανικά ναυπηγεία. Η Βαρσοβία εξάρτησε την επιλογή κύριου αναδόχου από τρεις παράγοντες: την εξασφάλιση δωρεάν εκπαίδευσης, την παροχή πιστώσεων και την ικανοποίηση ενός ειδικού όρου που αναφερόταν στην εγγύηση προσφοράς βάσης για τα υποβρύχια, σε περίπτωση που αυτά έχαναν το πολωνικό τους ορμητήριο. Η ικανοποίηση του τελευταίου όρου έθεσε εκτός ανταγωνισμού τους Βρετανούς, που δεν ήταν διατεθειμένοι να εισέλθουν σε τέτοιες δεσμεύσεις (ενώ για τους Γάλλους ήταν εύκολο, λόγω της υπάρχουσας διμερούς συμμαχίας με την Πολωνία). Οι Βρετανοί φάνηκαν πιο ευέλικτοι στο θέμα της παροχής εκπαίδευσης (πεδίο στο οποίο ήταν εξαιρετικά επιφυλακτικοί μέχρι τότε για τα υποβρύχια, προς πάσα κατεύθυνση), αλλά οι Γάλλοι είχαν αποκτήσει σαφές προβάδισμα και πράγματι σε αυτούς ανατέθηκε το πρόγραμμα, όπως ανακοινώθηκε το Μάρτιο του 1925. Ασφαλώς βαρύνουσας σημασίας ήταν η αναμενόμενη εισήγηση του επικεφαλής της γαλλικής Ναυτικής Αποστολής, που επιπλέον, αμέσως μετά, συνεχάρη τους Πολωνούς διότι «δεν θα μετατρέπονταν σε θαλάσσιο προτεκτοράτο του ΗΒ βασισμένο σε ασαφείς και μη δεσμευτικές διαβεβαιώσεις αμυντικής συνεργασίας». Έμενε να κηρυχθεί νικήτρια κάποια ή κάποιες γαλλικές εταιρίες.

Στο διαγωνισμό συμμετείχαν εταιρίες και κοινοπραξίες από όλο το φάσμα της γαλλικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Το γαλλικό ΓΕΝ συνέδραμε μεν τους Πολωνούς στη σύνταξη των τεχνικών προδιαγραφών, ενώ αρχικά αρνήθηκε να αναμιχθεί στις διαπραγματεύσεις και ειδικά στο οικονομικό τους σκέλος. Προϊούσας όμως της διαδικασίας, έκρινε ότι αν το έπραττε θα είχε αυξημένο περιθώριο άσκησης πιέσεων τόσο προς την πολωνική κυβέρνηση όσο και προς τις εταιρίες. Στις τελευταίες έγιναν συστάσεις να επιδείξουν πνεύμα συνεργασίας, επειδή οι σκληροί μεταξύ τους ανταγωνισμοί είχαν σταθεί αιτία να απολεσθούν πολλά παρόμοια συμβόλαια (μεταξύ αυτών το τουρκικό) στη διεθνή αγορά. Οι Πολωνοί απ' την πλευρά τους αναζητούσαν τη βέλτιστη σχεδίαση από κάθε άποψη (ακτίνας ενεργείας, υδροδυναμικής συμπεριφοράς, διάρκειας κατάδυσης, στιβαρότητας κατασκευής, ευκολίας συντήρησης κι εκπαίδευσης) και ταχεία υλοποίηση του προγράμματος. Υπεύθυνος γι' αυτές τις απαιτήσεις ήταν ο ναύαρχος Świrski, που θεωρούσε ότι η μόνη επιτεύξιμη υπεροχή έναντι των πανίσχυρων πρωτεουσών απειλών της χώρας του, ήταν η ποιοτική. Το Σεπτέμβριο ο εταιρικός ανταγωνισμός εντάθηκε, καθώς στην τελική φάση του διαγωνισμού προκρίθηκαν 3 γαλλικές κοινοπραξίες. Ομοίως κλιμακώθηκαν και οι παρασκηνιακές παρεμβάσεις, όπως εκείνη του πολωνού πρεσβευτή στο Παρίσι που κινήθηκε δραστήρια για την προώθηση συγκεκριμένης υποψηφιότητας η οποία είχε τη στήριξη μεγάλης παρισινής τράπεζας (ο διπλωμάτης παρέλειψε να ενημερώσει τη Βαρσοβία ότι η τράπεζα ήταν μέτοχος στο συγκεκριμένο ναυπηγείο, όπως μέτοχό του ήταν και μέλη του γαλλικού υπουργικού συμβουλίου). Άλλος ανταγωνιστής χρηματοδότησε δημοσιογραφική εκστρατεία δυσφήμισης του στρατηγού Sikorski. Τελικά η πολωνική κυβέρνηση και το ΓΕΝ ολοκλήρωσαν τη διαδικασία με αυστηρό-

τητα και διαφάνεια, αναθέτοντας το έργο σε έμπειρη κοινοπραξία⁶ (11/9/1925), που είχε καταθέσει έστω και κατά τι ακριβότερη πρόταση, αλλά επιτυγχάνοντας να αποκτήσουν υποβρύχια καλύτερα απ' ό,τι και το ίδιο το γαλλικό πολεμικό ναυτικό, σε συγκριτικά ανταγωνιστικές τιμές. Οι χαμένοι δεν κατάθεσαν τα όπλα: η εταιρία την οποία είχε υποστηρίξει ο πολωνός πρεσβευτής στο Παρίσι, συνεχίζοντας τις πιέσεις μέσω και του πολωνού υπουργού εξωτερικών πλέον, αφού τον είχε προσεταιριστεί και αυτόν, κατάφερε τελικά να αποσπάσει συμβόλαιο ναυπήγησης δύο αντιτορπιλικών (το πρόγραμμα έλαβε επείγοντα χαρακτήρα ώστε να κατασιγαστούν εκείνες οι πιέσεις), όπως και μίας πλωτής δεξαμενής για την Γδύνια. Οι Βρετανοί σχολίασαν με πικρία ότι οι Γάλλοι είχαν επικρατήσει λόγω της έγκρισης παροχής μεγάλου δανείου προς την Πολωνία και συνέχισαν τις προσπάθειες εισόδου στα 2 προγράμματα διά της προσφοράς σύγχρονων αντιτορπιλικών και δύο σε προχωρημένο στάδιο ναυπήγησης υποβρυχίων (οι Πολωνοί απέρριψαν τα τελευταία επειδή ήταν μεγάλου μεγέθους για τις ανάγκες τους). Το πρόγραμμα των υποβρυχίων απ' τη Γαλλία αντιμετώπισε έκτακτα προβλήματα λόγω πτώσης της συναλλαγματικής αξίας του πολωνικού νομίσματος, εξέλιξη που οδήγησε σε σοβαρή περικοπή του (Φεβρουάριος 1926): τελικά θα ναυπηγούνταν μόλις 3. Αφετέρου, το συμβόλαιο για τα 2 αντιτορπιλικά υπογράφηκε στις 2/8/1926, ενώ οι βρετανοί αμφισβήτησαν την εγκυρότητα της γαλλικής προσφοράς ως παραβαίνουσας όρους της Συνθήκης της Washington (αν και το Λονδίνο είχε φανεί πιο ελαστικό σε γερμανικές παραβιάσεις των ναυτικών προνοιών της Συνθήκης των Βερσαλλιών). Τα πλοία ήταν διασκευασμένα της γαλλικής κλάσης *Bourrasque*, εκτόπιζαν 1.540 τ., διέθεταν ως κύριο οπλισμό 4 πυροβόλα των 130 χλστ. και 2 τριπλούς τορπιλοσωλήνες, είχαν αντιαεροπορική επάρκεια, ενώ ακόμη έφεραν αξιόλογο ανθυποβρυχιακό εξοπλισμό. Στις 30/9, Μοίρα πολεμικών του γαλλικού Ναυτικού επισκέφθηκε την Γδύνια. Έναν ακριβώς μήνα μετά, η επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων του λιμανιού ανατέθηκε σε γαλλικών συμφερόντων consortium. Το 1926-27 αγοράστηκαν δεκάδες αεράκατοι, επίσης από τη Γαλλία, ειδικευμένες σε ρόλους ναυτικής αναγνώρισης και κρούσης. Παράλληλα, την ίδια διετία, οι Γάλλοι προσέφεραν για πώληση παμπάλαιο καταδρομικό που οι πολωνοί σκόπευαν να μετατρέψουν σε μόνιμα αγκυροβολημένο εκπαιδευτικό πλοίο (αρχικά, το 1924, είχαν προθυμοποιηθεί να τους το δανείσουν επ' άριστον ως χειρονομία καλής θέλησης, με την υστερόβουλη προοπτική να αποσπάσουν τα συμβόλαια για τη ναυπήγηση υποβρυχίων και ναρκαλιευτικών, τύποι που αποτελούσαν τις πολωνικές προτεραιότητες). Τελικά οι Πολωνοί το αγόρασαν και υπηρέτησε πλέον ως ORP *Baltyk*. Στις 19 Οκτωβρίου 1928 η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων μετονομάστηκε σε Ακαδημία Ναυτικών Δοκίμων. Η φοίτηση σε αυτήν ήταν εξαιρετικά απαιτητική και σύντομα θεωρήθηκε «Σχολή επίλεκτων». Οι ολιγομελείς τάξεις των σπουδαστών της εκτελούσαν εκπαιδευτικούς πλόες ακόμη και εκτός Βαλτικής, στη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό.

Τα επόμενα χρόνια ήταν δύσκολα για το Ναυτικό καθώς οι προϋπολογισμοί του επλήγησαν κι εκείνοι από την διεθνή οικονομική κρίση. Το 1929 εγκρίθηκε η εκταμίευση

6 Η κοινοπραξία που επικράτησε συνίστατο από τις Normand, Schneider και Loire. Οι δύο τελευταίες ήταν επίσης οι εταιρίες σχεδίασης και κατασκευής αμφοτέρων των κατά τι προγενέστερων (ευχαριστώ τον Κ. Βλάση για την πληροφορία) ελληνικών υποβρυχίων, της κλάσης «Κατσώνης» όπως και των ελαφρώς μεταγενέστερων «Πρωτεύς» (που ως γνωστόν αποτέλεσαν τη δύναμη υποβρυχίων με την οποία εισήλθε η χώρα στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο).

ανεπαρκών κονδυλίων για νέες κατασκευές, ενώ οι παραλαβές των 3 υποβρυχίων και των 2 αντιτορπιλικών γνώρισαν μεγάλες καθυστερήσεις και οι επιδόσεις τους δεν άφησαν καλές εντυπώσεις. Ομοίως, μετά την έναρξη της οικονομικής κρίσης, πολλές προτάσεις που κατατέθηκαν από πολωνικές εταιρίες κατασκευής πτητικών μέσων για το Ναυτικό, είτε για την κατόπιν άδειας παραγωγή διεθνών σχεδιάσεων είτε εγχώριων, σπάνια προχώρησαν. Το μόνο μεγάλο έργο που εγκρίθηκε αφορούσε στην ολοκλήρωση της επόμενης φάσης επέκτασης των υποδομών της Γδύνιας, κι αυτό αφότου ρυθμίστηκε παλιό χρέος τη χώρας προς τη Γαλλία (24/1/1930). Νέες δαπάνες για εξοπλιστικά προγράμματα εγκρίθηκαν το 1932, που αφορούσαν τη ναυπήγηση 3 αντιτορπιλικών και 5 υποβρυχίων (οι γάλλοι εξέφρασαν ελπίδες απόσπασης των σχετικών συμβολαίων), όμως το μόνο που υλοποιήθηκε το επόμενο έτος ήταν η παραγγελία 4 ναρκαλιευτικών, εκείνη τη φορά σε πολωνικά ναυπηγεία. Εκτός αυτού, το Μάιο οι Πολωνοί ανακοίνωσαν τον τερματισμό της γαλλικής Ναυτικής Αποστολής. Το γεγονός σηματοδότησε την απομάγευση των Πολωνών σχετικά με τη συμμαχία τους με το Παρίσι: συνειδητοποίησαν ότι οι Γάλλοι τους εκμεταλλεύονταν οικονομικά ενώ στρατηγικά η συμμαχία ήταν ετεροβαρής.

Οι δύο πλευρές (Πολωνία-Γαλλία) ενεπλάκησαν γι' άλλη μια φορά σε σκληρές διαπραγματεύσεις το 1933, τότε με αντικείμενο την ανάθεση συμβολαίου για τη ναυπήγηση μίας μεγάλης ναρκοθέτιδας. Ο ναύαρχος Świrski απείλησε να προτιμήσει σουηδικό ναυπηγείο κι αργότερα ακύρωσε την πρώτη επιλογή γαλλικού οίκου, αναθέτοντας την κατασκευή σε άλλο. Για την πρώτη επιλογή, οι πολωνοί απέσπασαν αντισταθμιστικά οφέλη ύψους 17 εκ. φράγκων (περίπου το 50% της αξίας του προγράμματος), ενώ το δεύτερο ναυπηγείο τους προσέφερε τη δυνατότητα ανάληψης υποκατασκευαστικού έργου από πολωνικά ναυπηγεία (και μάλλον γι' αυτό προτιμήθηκε). Η ναρκοθέτιδα παραδόθηκε το 1938, κρίθηκε αποτυχημένη κι ακριβή (είχε οπλισμό, διαστάσεις και κόστος εφάμιλλο αντιτορπιλικού αφού εκτόπιζε 2.227 τ. κι έφερε οπλισμό 6 πυροβόλων των 120 χλστ.), σε αυτό όμως έφταιγαν και οι αντιφατικές προδιαγραφές των ίδιων των Πολωνών.

Η επόμενη πρόσκτηση μονάδων έγινε με τρόπο αντιπροσωπευτικό του κλίματος της εποχής: δημόσιοι έρανοι που προκλήθηκαν από αντιπολωνική ομιλία γερμανού βουλευτή επέτρεψαν τη συγκέντρωση ποσού το οποίο αρκούσε για την αγορά ενός υποβρυχίου. Το Ναυτικό προσέθεσε κονδύλια από τον προϋπολογισμό του ώστε να αγοραστεί και δεύτερο. Οίκοι από το ΗΒ, τη Γαλλία, την Ολλανδία και την Ιταλία εκδήλωσαν ενδιαφέρον, οι Γάλλοι υποκύπτοντας ακόμη και στην απαίτηση των πολωνών να ναυπηγήσουν τα σκάφη τοπικά (όμως το υψηλό τίμημα που απαιτούσαν σε συνδυασμό με τις αρνητικές εμπειρίες του παρελθόντος αποτέλεσαν τα βασικά πολωνικά «αντικίνητρα»). Η πολωνική ηγεσία επιδίωκε να μιμηθεί τους Φινλανδούς, όμως η δυνατότητες της Γδύνιας στον κατασκευαστικό τομέα δεν έφταναν ακόμη το επίπεδο του Turku. Οι Ολλανδοί φαίνονταν να επικρατούν, πάντως οι Γάλλοι δεν εγκατέλειψαν τις προσπάθειες τονίζοντας την ανάγκη να υπογραμμιστεί η γαλλο-πολωνική αμυντική σχέση και φτάνοντας στο σημείο να προτείνουν τη ναυπήγηση των υποβρυχίων στη Γαλλία, βάσει των ολλανδικών σχεδίων. Το πρόγραμμα τελικά ανατέθηκε στους Ολλανδούς το 1936, ενώ τα αντισταθμιστικά οφέλη δεν περιορίστηκαν στον εμπορικό τομέα: οι Ολλανδοί δέχθηκαν να τοποθετηθούν πολωνικής προέλευσης και κατασκευής ηλεκτροκινητήρες και συστοιχίες στα σκάφη, όπως και πετρελαιοκινητήρες ελβετικής εταιρίας –από την οποία επίσης οι Πολωνοί απέσπα-

σαν χωριστά αντισταθμιστικά οφέλη. Επίσης, οι Ολλανδοί προσέφεραν τα σχέδια για τη μελλοντική ναυπήγηση πρόσθετων μονάδων (εφόσον οι Πολωνοί έβρισκαν τους πόρους) στη Γδύνια.

Στις 29/3/1935 η Βαρσοβία παρήγγειλε σε βρετανικό ναυπηγείο 2 μεγάλα αντιτορπικά βασισμένα σε εγχώρια σχέδια, επιτυγχάνοντας τους καλύτερους όρους τελικής τιμής και σταδιακής αποπληρωμής, καθώς και ταχύτατους χρόνους αποπεράτωσης. Τα σκάφη ήταν μεγάλα (εκτόπιζαν 2.144 τ.), έφεραν κύριο οπλισμό 7 πυροβόλων των 120 χλστ., το σύστημα ελέγχου πυρός των πυροβόλων προερχόταν από γνωστή εταιρία των ΗΠΑ, είχαν αντιαεροπορική επάρκεια, διέθεταν 2 τριπλούς τορπιλοβλητικούς σωλήνες με τορπίλες γαλλικής προέλευσης και είχαν αυξημένες δυνατότητες πλου σε συνθήκες πάγου (ευρύτερα τμήματα της Βαλτικής πάγωναν κατά τον προηγούμενο αιώνα σε σχέση με σήμερα και για παρατεταμένο διάστημα). Επρόκειτο για εξαιρετικά σκάφη, από τα καλύτερα της εποχής τους διεθνώς. Το ίδιο διάστημα οι Πολωνοί επιχειρήσαν ακόμη να τυποποιήσουν το διαμέτρημα των τορπιλών τους διότι η πολυτυπία των αποθεμάτων τους δημιουργούσε προβλήματα διοικητικής μέριμνας, αλλά οι προσπάθειες απέβησαν άκαρπες λόγω τεχνικών και οικονομικών αντιξοοτήτων. Πάντως, στον τομέα εκείνο υπερείχαν τα γαλλικά όπλα και η πολωνική προτίμηση γι' αυτά, τα συμβόλαια όμως θα κατέληγαν στους Βρετανούς λόγω ανταγωνιστικών τιμών. Λόγω της εισαγωγής σε υπηρεσία νέων μονάδων μάχης, διαφορετικών τύπων και κλάσεων, ιδρύθηκαν δύο νέα τμήματα στην Ακαδημία Ναυτικών Δοκίμων, ένα Μηχανικών (το 1931) και ένα Διοίκησης (το 1935), ενώ στις 5/9/1938 η Ακαδημία μετεγκαταστάθηκε, αποκτώντας νέα έδρα στην πόλη του Bydgoszcz.

Μεταξύ 1936-1939 δημοσιοποιήθηκαν και πάλι εξωπραγματικές προθέσεις απόκτησης μεγάλου στόλου που θα περιελάμβανε 2 θωρηκτά 25.000 τ., βαριά καταδρομικά (το 1 ως υβρίδιο αεροπλανοφόρου), δεκάδες αντιτορπικά, υποβρύχια, τορπιλακάτους, ναρκαλιευτικά και βοηθητικά σκάφη, με απώτερο σκοπό τη συγκρότηση δύναμης ίσης με το 1/3 του γερμανικού πολεμικού ναυτικού. Την εποχή που οι απειλές για την ίδια την ύπαρξη του πολωνικού κράτους πύκνωναν, εμφανίστηκαν ακόμη και φωνές απαίτησης δημιουργίας πολωνικής αποικιακής αυτοκρατορίας. Το 1938 υπογράφηκαν συμβόλαια ναυπήγησης 2 αντιτορπικών, ισάριθμων υποβρυχίων (σε γαλλικά ναυπηγεία, αλλά με βάση τα ολλανδικά σχέδια των δύο υποβρυχίων που αποδείχθηκαν επιτυχημένα), 7 τορπιλακάτων (ορισμένων στο βρετανικό ναυπηγείο που είχαν κατασκευαστεί τα αντιτορπικά και των υπόλοιπων σε διαφορετικά γαλλικά ναυπηγεία), 2 μεγάλων και 2 μικρών ναρκαλιευτικών. Κανενός σχεδόν η ναυπήγηση δεν είχε ολοκληρωθεί μέχρι το Σεπτέμβριο του 1939. Ενδεικτική της οικονομικής στενότητας, αλλά και της διαπιστωμένης συλλογικής συσπείρωσης των πολωνικής εθνικότητας κατοίκων γύρω από το θέμα της αναγκαιότητας αύξησης των στρατιωτικών εξοπλισμών, ήταν η κυβερνητική βεβαιότητα ότι η χρηματοδότηση για τη ναυπήγηση των δύο από τις τορπιλακάτους θα προερχόταν από επιτυχή δημόσιο έρανο (διευρυμένη παραλλαγή του σχεδίου προνοούσε για τη ναυπήγηση 17 τορπιλακάτων με χρηματοδότηση όλων μέσω δημοσίου εράνου, που θα διεξαγόταν χωριστά σε κάθε μία από τις ισάριθμες επαρχίες του πολωνικού κράτους)⁷.

7 Η ναυπήγηση 2 σκαφών ολοκληρώθηκε στο HB το 1940 χωρίς τορπιλοβλητικούς σωλήνες, τα οποία δεν επιστράφηκαν στην Πολωνία μεταπολεμικά (αν και τής ανήκαν). Αυτά και 2 πρόσθετα ως ταχείες κανονιοφόροι μαζί με 6 δανεικές τορπιλακάτους, στελεχώθηκαν από Πολωνούς και ήταν σε ενέργεια το

Η ναυπήγηση των δύο αντιτορπιλικών, όμοιων με εκείνα που είχαν παραδοθεί πρόσφατα από βρετανικό Οίκο, ανατέθηκε στα ναυπηγεία της Γδύνιας (5/1/1939). Η τρόπιδά τους τέθηκε λίγο πριν την έναρξη του πολέμου. Όταν ξέσπασαν οι εχθροπραξίες, αυτές διαλύθηκαν βιαστικά ώστε το μέταλλό τους να αξιοποιηθεί για την κατασκευή πρόσθετων τεθωρακισμένων αμαξοστοιχιών.

Στον αεροπορικό τομέα, από τις αρχές της δεκαετίας του 1930 η κυβέρνηση προχώρησε σταδιακά σε μικρές παραγγελίες υδροπλάνων (απλώς μετασκευασμένων αεροσκαφών) στην τοπική Lubin, καθώς και 6 σύγχρονων αερακάτων Cant Z 506 από την Ιταλία τον Ιούλιο του 1938 (υπήρχαν σκέψεις για παραγγελία ακόμη περισσότερων, οι Ιταλοί όμως καθυστερούσαν τις παραδόσεις ακόμη και των 6 πρώτων, με αποτέλεσμα οι Πολωνοί που είχαν μεταβεί στη χώρα για να τα παραλάβουν, να υποχρεωθούν να «υφαρπάξουν» την πρώτη από αυτές, που έφτασε άοπλη στην Πολωνία στις 27/8/1939). Η πολωνική ναυτική αεροπορία εισήλθε στον πόλεμο διαθέτοντας μόλις 21-23 πτητικά μέσα⁸.

Διοικητικά, το πολωνικό πολεμικό ναυτικό διατήρησε κάποια ιδιόμορφα ημιαυτόνομη σχέση με το στρατό ξηράς μέχρι και την κατάληψη της χώρας το 1939, ενώ η ναυτική αεροπορία πέρασε στο διοικητικό έλεγχο της πολεμικής αεροπορίας για να επανέλθει αργότερα στο Ναυτικό. Εκτός από τα πλωτά κι εναέρια μέσα που αναφέρθηκαν, συγκροτήθηκαν επίσης χερσαίες δυνάμεις για την αρχικά ανεξάρτητη Διοίκηση της Παράκτιας Άμυνας (δύο ειδικές ταξιαρχίες, μία τυφεκιοφόρων που ανήκε εξ αρχής στο ναυτικό και μία επιστρατευμένων εφέδρων που περιήλθε στο διοικητικό κι επιχειρησιακό έλεγχο του ναυτικού αφότου ξεκίνησε η γερμανική εισβολή). Οι ανωτέρω ταξιαρχίες ήταν ενισχυμένες με αντιαεροπορικό, παράκτιο πυροβολικό και 2 ελαφρά θωρακισμένες αμαξοστοιχίες. Το ίδιο το ναυτικό, ήταν χωρισμένο σε στόλο θάλασσας και δύο ποτάμιες διοικήσεις⁹.

Οι **Αποστολές** του στόλου θάλασσας αφορούσαν τις απειλές από ανατολές και από δυσμάς. Σε σχέση με την πρώτη, αναφέρονταν: η απαγόρευση απόβασης σε όλο το μήκος της πολωνικής ακτογραμμής, η προστασία της μεταφορικής ναυσιπλοΐας μεταξύ Δύσης και Γδύνιας-Ντάντσιχ και η εξαπόλυση περιορισμένων επιθέσεων εναντίον σοβιετικών στόχων. Σε σχέση με τη δεύτερη, τη γερμανική απειλή, αποστολές του πολωνικού ναυτικού ήταν να συμμετάσχει ενεργά στην υπεράσπιση της παράκτιας ζώνης μεταξύ της μεθόριου με τη Γερμανία και του κύριου ναυστάθμου της Γδύνιας, όπως και να παρεμποδίσει τη ναυτιλιακή σύνδεση της Ανατολικής Πρωσίας με την κυρίως Γερμανία. Η ποτάμια διοίκηση ήταν επιφορτισμένη με την ασφάλεια του Βιστούλα (μαζί με τις γέφυρες και τα φράγματά του), που αξιοποιείτο στρατηγι-

1945, χωρίς να απολεσθεί κανένα εξαιτίας εχθρικής δράσης (1 κανονιοφόρος καταστράφηκε από πυρκαγιά το 1940).

8 P. S. Wandycz 1988 op cit σσ 53-54, 168, D. J. Stoker jr 2003 op cit σσ 18, 32-35, 47-48, 67-74, 103-108, 134-138, B. Belcarz & R. Peczkowski, *White Eagles / The Aircraft, Men and Operations of the Polish Air Force 1918-1939*, East Yorkshire: Hikoki, 2001, σσ 222-242, D. Stoker 2008 op cit σσ 44-57, J. Będziński 2009 op cit σσ 422-424, S. Zaloga & V. Madej, *The Polish Campaign 1939*, N. York: Hippocrene books, 1990, σ 102.

9 Για την ακρίβεια, το Ναυτικό έφερε την ονομασία «Ναυτική Παράκτια Διοίκηση» (Morska Obrona Wybrzeża –MOW) και οι ειδικευμένες χερσαίες δυνάμεις «Χερσαία Παράκτια Διοίκηση» (Lądowa Obrona Wybrzeża –LOW).

κά ως μεταφορική αρτηρία και υδάτινη γραμμή εσωτερικού ελιγμού της πολωνικής ταχικίνητης εφεδρείας.

Ηγεσία: Το αρχηγικό του δίδυμο (J. Świrski και J. Unrug¹⁰) θεωρείτο υψηλής κατάρτισης, είχε μεγάλες διοικητικές κι επιτελικές αρετές και αυτά αποδείχθηκαν τόσο στο σχεδιασμό των επιχειρήσεων όσο και στην πράξη.

Διάρθρωση: σε επίπεδο κύριου υλικού, το 1939 το πολωνικό ναυτικό συγκροτείτο κυρίως γύρω από δύο μοίρες, μία αντιτορπιλικών που την αποτελούσαν τα 2 γαλλικής προέλευσης και κατασκευής, κλάσης *Wicher* (τα ORP *Wicher* και *Burza*), τα 2 πολωνικής σχεδίασης ναυπηγημένα στο HB κλάσης *Grom* (τα ORP *Grom* και *Blyskawica*) που είχαν παραδοθεί το 1937, και μία υποβρυχίων με 5 μονάδες (τα ORP *Wilk*, *Zbik*, *Rys*, *Orzel*, και *Sep*), από τα οποία τα 3 πρώτα ήταν γαλλικής κατασκευής του 1932 (κλάση *Wilk*), εκτόπιζαν 1.250 τ. σε κατάδυση, διέθεταν 6 τορπιλοσωλήνες των 550 χλστ. κι 1 πυροβόλο 100 χλστ., έχοντας επίσης ναρκοθετική ικανότητα, ενώ τα άλλα 2 ήταν αυτά που είχαν ναυπηγηθεί στην Ολλανδία το 1939 (κλάση *Orzel*) και ήταν μεγάλα (εκτόπιζαν 1.473 τ. σε κατάδυση, είχαν 12 τορπιλοσωλήνες των 550 χλστ. κι 1 πυροβόλο 105 χλστ.), λογιζόμενα ως ωκεάνια. Επίσης διέθετε 1 μεγάλη ναρκοθέτιδα, το γαλλικής προέλευσης σκάφος *Gryf*, 6 ναρκαλιευτικά, 3 παλιές κανονιοφόρους, μία μοίρα με 12 ρυμουλκά, 1 υδρογραφικό πλοίο και 2 μικρότερα σκάφη. Για την άμυνα του Βιστούλα, καθώς και των τεράστιων υγροτόπων Pinsk στην Ανατολική Πολωνία, υπήρχε ο ποτάμιος στολίσκος κατανεμημένος σε τρεις μοίρες που κάθε μία διέθετε με 2 μονίτορες, 1 μικρή κανονιοφόρο και αρκετές οπλισμένες μαούνες. Είναι χαρακτηριστικό ότι το σύνολο του εκτοπίσματος των σκαφών του στόλου θάλασσας (14.443 τόνοι) υστερούσε ακόμη και του αντίστοιχου ενός μόλις από τα παλαιά «προ-ντρέντνωτ» γερμανικά θωρηκτά (τα Schleswig-Holstein και Schlesien εκτόπιζαν 14.900 τ. έκαστο). Το προσωπικό του δεν ξεπερνούσε τις 3.500 άνδρες, από τους οποίους οι 300 ήταν αξιωματικοί. Η άμυνα της πολωνικής ακτογραμμής είχε ανατεθεί στην ειδική Διοίκηση για την οποία έγινε λόγος, την Παράκτια, ενώ οι παράκτιες πυροβολαρχίες ανήκαν στο Ναυτικό. Τα περισσότερα πλωτά μέσα διοικούνταν από το Αρχηγείο Στόλου, με την εξαίρεση της ναρκοθέτιδας και των ναρκαλιευτικών που υπάγονταν στη Διοίκηση Παράκτιας Άμυνας¹¹.

Ναυτικά Οχυρά: Σημαντικό ρόλο στην υλοποίηση της ναυτικής (για την ακρίβεια, θα λέγαμε της παράκτιας) στρατηγικής της Πολωνίας διαδραμάτισαν οι εκτεταμένες οχυρώσεις περιοχών στρατηγικού ενδιαφέροντος, με επίκεντρο τις χερσονήσους της Hel (γερμανική ονομασία: Hela) και της Westerplatte. Αμφότερες ήταν φυσικές. Η πρώτη, επιμήκης (33 χλμ. μήκος, ποικίλο πλάτος από 100 μ μέχρι 3 χλμ., με μέσο πλάτος τα 300 μ), αμμόδης (την αποτελούσε σταδιακή συνένωση νησιωτικής αλυσίδας), διαχώριζε τον κόλπο του Puck απ'τη Βαλτική και αποτελούσε τη φυσική προστασία του λιμανιού της Γδύνιας. Εκτός αυτού, διέθετε υποδομή μεθόρμισης για τα περισσότερα πλοία του πολεμικού ναυτικού της χώρας. Επόμενο ήταν η αμυντική

10 Ο Unrug είχε γεννηθεί και μεγαλώσει στην Πρωσία. Ήταν αξιωματικός υποβρυχίων του αυτοκρατορικού ναυτικού (Kaiserliche Marine). Ως τέτοιος, διακρίθηκε: κυβερνήτης αρχικά και μετέπειτα επικεφαλής στολίσκου, μετατέθηκε αργότερα στη Σχολή Υποβρυχίων με καθήκοντα εκπαιδευτή, όπου μεταξύ των σπουδαστών του περιλαμβάνονταν ο νεαρός τότε Κ. Dönitz. Μετά την παράδοσή του (βλ. παρακάτω) παρέμεινε αιχμάλωτος πολέμου των Γερμανών ως το 1945.

11 D. Stoker, *The Naval War in the Baltic*, September – November 1939, *Baltic Security and Defense Review*, vol. 11, November 2009, σ 88, S. Zaloga & V. Madej 1990 op cit σσ 73, 99-102.

προπαρασκευή της Hel να λάβει ιδιαίτερη πολωνική προσοχή. Η μόνιμη φρουρά της ήταν ισχυρή, ενώ επίσης την προστάτευε έμμεσα ακόμη μεγαλύτερη δύναμη εγκατεστημένη σε υψώματα απέναντί της (κοντά στη Γδύνια). Οι μόνιμες οχυρώσεις της αφορούσαν σε 4 διαφορετικά συγκροτήματα, όλα όμως τα σχετικά έργα ήταν ημιτελή το Σεπτέμβριο του 1939. Διέθετε πυροβολικό, παράκτιο κι αντιαεροπορικό. Βασικό ρόλο στην άμυνά της διαδραμάτιζε πυροβολαρχία 4 σύγχρονων ναυτικών πυροβόλων Bofors των 152,4 χλστ. Υπήρχαν ακόμη 4 παλαιότερα πυροβόλα 105 χλστ. και 3 πυροβολαρχίες με 24 συνολικά πυροβόλα 75 χλστ. Οι αντιαεροπορικές πυροβολαρχίες ήταν εξοπλισμένες με 6 πυροβόλα 75 χλστ. και 8 των 40 χλστ.

Το ναυτικό «οχυρό» (δεν ήταν τέτοιο με τη συμβατική έννοια του όρου) της Westerplatte αναπτύχθηκε ως επί το πλείστον παράνομα, επί της ομώνυμης χερσονήσου μήκους σχεδόν 2 χλμ. που βρίσκεται στο Δέλτα του ποταμού Βιστούλα και εποπτεύει το λιμάνι του Ντάντσιχ. Επίσημως, η Πολωνία είχε αποκτήσει το δικαίωμα απ' το 1925 να διατηρεί μικρή φρουρά 88 ανδρών επ' αυτής, όριο που αυξήθηκε νομότυπα στους 185 άνδρες μετά το Μάρτιο του 1939 (το πραγματικό τους σύνολο υπερέβαινε κατά τι τους 200). Η δύναμη διέθετε για υποστήριξη ένα πυροβόλο 75 χλστ., δύο αντιαεροπορικά πυροβόλα των 37 χλστ., τέσσερις όλμους και αρκετά βαριά πολυβόλα. Δεν υπήρχαν μόνιμες οχυρώσεις στη Westerplatte επειδή η κατασκευή τους θα γινόταν αντιληπτή από τους γερμανούς, όμως αναπτύχθηκε δίκτυο παρατηρητηρίων και ενισχυμένων υπόγειων καταφυγίων για τη φρουρά, προετοιμάστηκαν θέσεις μάχης για το πεζικό ενώ τα βαριά όπλα κρύφτηκαν σε επιμελώς στο δάσος της μικρής χερσονήσου¹².

Εμπορική Ναυτιλία: Από το 1936, όλες οι εταιρίες εμπορικής ναυτιλίας με πλοία υπό πολωνική σημαία έλαβαν την εντολή να ενισχύσουν τα καταστρώματα των σκαφών ώστε να μπορεί να τοποθετηθεί σε αυτά αντιαεροπορικός οπλισμός. Στις 30/3/1939 ψηφίστηκε νόμος που επέτρεπε στην κυβέρνηση να επιτάξει το σύνολο του εμπορικού στόλου της χώρας. Τον Απρίλιο το πολωνικό ΓΕΝ ανέπτυξε ασφαλείς τηλεπικοινωνίες με τα εμπορικά πλοία της χώρας (που στις 28 Αυγούστου αξιοποιήθηκε για να τα προειδοποιήσει να παραμείνουν εκτός Βαλτικής και να αναζητήσουν ασφάλεια σε βρετανικά, γαλλικά ή έστω ουδέτερα λιμάνια). Επίσης κάθε πολωνικό εμπορικό πλοίο που αγκυροβολούσε στη Γδύνια όφειλε να διαθέτει επάρκεια καυσίμων και υδροτροφοδοσίας τέτοια που να τού επιτρέπει άμεσο απόπλου και κάλυψη της απόστασης μέχρι τα βρετανικά λιμάνια με τη μέγιστη ταχύτητα.

Σύμμαχοι: Βρετανική ναυτική δράση εντός της Βαλτικής αποκλείστηκε, με την εξαίρεση της πιθανότητας ανάπτυξης υποβρυχίων και μεταστάθμευσης μοιρών βομβαρδιστικών της RAF σε πολωνικά αεροδρόμια. Ο λόγος που αποκλείστηκε η ανάπτυξη στόλων επιφανείας στη Βαλτική ήταν ο ίδιος, τόσο για τους Γάλλους όσο και για τους Βρετανούς: αν ήδη, από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η είσοδος σε κλειστές θάλασσες που θα έβριθαν από ναρκοπέδια κι υποβρύχια χαρακτηριζόταν παρακινδυνευμένη, μετά τα μέσα της δεκαετίας 1930-1940 θεωρείτο ότι εξίσου δεν ήταν συνετό να σχεδιάζονται ναυτικές δράσεις σε περιοχές υπό εχθρική αεροπορική υπεροχή ή και κυριαρχία.

12 D. Stoker 2009 ibid σσ 92-93.

Ειδικά σχέδια: Μέχρι τον Ιούνιο υφίστατο πολωνικό σχέδιο να τεθεί υπό στρατιωτικό έλεγχο η πόλη του Ντάντσιχ από δυνάμεις του στρατού ξηράς και του ναυτικού, καθώς οι Πολωνοί φοβούνταν αιφνιδιαστική κατάληψή του από τους Γερμανούς και ακολούθως αξιοποίησή του ως εφαλτηρίου κατάληψης ή καταστροφής της Γδύνιας. Το σχέδιο τροποποιήθηκε τον Αύγουστο, όταν διαπιστώθηκε ότι η πόλη είχε μετατραπεί σε οχυρωμένο στρατόπεδο από γερμανούς «τουρίστες». Διατέθηκαν αυξημένες δυνάμεις για τον εξ αποστάσεως αποκλεισμό της περιοχής, ενώ τελικά, μια μέρα πριν ξεσπάσει ο πόλεμος αποφασίστηκε να ακυρωθεί κάθε σχετική προσπάθεια και όλα τα πολωνικά στρατεύματα αποσύρθηκαν¹³. Όπως θα εκτεθεί παρακάτω, ανάλογα σχέδια είχε εκπονήσει και η γερμανική πλευρά, εκείνη για τη Γδύνια.

Από τον Απρίλιο του 1939, η μοίρα των αντιτορπιλικών και η αντίστοιχη των υποβρυχίων ήταν μονίμως σε κατάσταση αυξημένης ετοιμότητας. Το Μάιο-Ιούνιο του 1939 συμφωνήθηκε όπως τα πολωνικά αντιτορπιλικά σπεύσουν σε βρετανικά λιμάνια εφόσον η χώρα βρισκόταν σε εμπόλεμη κατάσταση με τη Γερμανία (βλ παρακάτω αναλυτικά επ' αυτού).

Οι αντίπαλοι των Πολωνών: Γερμανοί και Σοβιετικοί

Το γερμανικό Ναυτικό εισήλθε στον πόλεμο ως ο λιγότερο προετοιμασμένος κλάδος των ναζιστικών ένοπλων δυνάμεων. Η προπαρασκευή του υπολογιζόταν να είχε ολοκληρωθεί όχι νωρίτερα απ' το 1944 (οπότε και θα εκκινούσε ένας παγκόσμιος πόλεμος κατά τις πρώιμες εκτιμήσεις του Χίτλερ). Σύμφωνα με τον ίδιο του τον αρχηγό, σε περίπτωση πολέμου με το ΗΒ, το Kriegsmarine μπορούσε να αναμένει απ' το προσωπικό του να έχει ένα αξιοπρεπές τέλος¹⁴.

13 P. V. Cannistraro – E. D. Wynot Jr. - T. P. Kovaleff (επιμέλ.) op cit σσ 331-333, D. G. Williamson 2009 op cit σσ 26, 42-43, 52-54, H. Rohde, Hitler's first Blitzkrieg and its Consequences for North-eastern Europe, Military Preparations for a German-Polish War και The Course of the Polish Campaign from 1 September to 6 October 1939, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegeman-H. Umbreit, (επιμέλ.): Militärgeschichtliches Forschungsamt -Research Institute for Military History), *Germany and the Second World War*, vol. II: Germany's initial conquests in Europe, Oxford: Clarendon Press, 1991, σ 97.

14 Ο ναύαρχος Raeder διοίκησε το γερμανικό πολεμικό ναυτικό με συγκεντρωτικό πνεύμα επί 15ετία (1928-1943). Επιδίωξε να συγκεράσει τις μεταβαλλόμενες σκοποθεσίες του Χίτλερ με τις διεθνείς τάσεις στη ναυτική στρατηγική, έχοντας να αντιμετωπίσει τις πραγματικότητες μίας ηττημένης χώρας που δεν ευνοείτο από τη ναυτική γεωγραφία στρατιωτικά. Με τους περιορισμένους πόρους που διέθετε, προσπάθησε να ενσωματώσει στη ναυτική στρατηγική της Γερμανίας ακόμη και ιδέες συναδέλφων ανταγωνιστών του (αφού πρώτα τους παραγκώνισε), ενώ επίσης εισήγαγε στο ναυτικό και βελτιώσεις δικής του έμπνευσης με νεωτερισμούς όπως ο εν πλω ανεφοδιασμός. Εξοπλιστικά, η Γερμανία δεν ήταν σε θέση να παρακολουθήσει τα ναυπηγικά προγράμματα των εχθρών της πριν την παρέλευση ικανού χρονικού διαστήματος. Παρά την ανακοίνωση (απραγματοποιήτων) προγραμμάτων κολλοσιαίων διαστάσεων μεταξύ της άνοιξης του 1934 και του θέρους του 1940, οι δυνατότητές της ήταν περιορισμένες από κάθε άποψη (πρώτων υλών, καυσίμων, ναυπηγικών κτινών, εργατοτεχνικού δυναμικού κλπ). Το πρόβλημα επέτεινε η βρετανογερμανική ναυτική συμφωνία του Ιουνίου 1935, με την οποία οι Βρετανοί πέτυχαν να ρυμουλκήσουν τους Γερμανούς στην επιθυμητή για τους ίδιους κατεύθυνση, δηλαδή να τους δελεάσουν ώστε να υποβαθμίσουν το πρόγραμμα ναυπήγησης περισσότερων και νεότερων τύπων υποβρυχίων, προς όφελος προγραμμάτων ναυπήγησης κύριων μονάδων επιφανείας (σε τύπους που οι Βρετανοί διέθεταν από σχετική ως συντριπτική υπεροχή, αριθμητική και ποιοτική). Η συμφωνία εκείνη, ευφυής από άποψης στρατιωτικής στρατηγικής, υπήρξε πολιτικά δαπανηρή για το ΗΒ, καθώς επέτεινε την ήδη υποβόσκουσα αμοιβαία καχυποψία που κατέτρυχε τις γαλλοβρετανικές σχέσεις (με ευθύνη και των δύο πλευρών). Από τα κράτη της Βαλτικής εκλήφθηκε ως συναίνεση του Λονδίνου στην προοπτική γερμανικής ηγεμονίας σε εκείνη την κλειστή θάλασσα κι αξιολογήθηκε αναλόγως –με την εξαίρεση της απειλούμενης από την ΕΣΣΔ Φινλανδίας, η οποία ικανοποιήθηκε με ην εξέλιξη. Οι όροι της που αφορούσαν το όριο ναυπήγησης υποβρυχίων καταγγέλθηκαν μονομερώς από τη Γερμανία το Δεκέμβριο του 1938 και η συμφωνία στο

Η 1η Σεπτεμβρίου του 1939 το βρήκε εξοπλισμένο με 2 καλά θωρακισμένα καταδρομικά μάχης, 3 «θωρηκτά τσέπης», 1 βαρύ κι 6 ελαφρά καταδρομικά, 34 αντιτορπιλικά και τορπιλάκατους καθώς και 57 υποβρύχια (άλλες μονάδες, όπως θωρηκτά και βαριά καταδρομικά, βρίσκονταν σε προχωρημένο στάδιο ναυπήγησης). Λόγω γεωγραφικών περιορισμών, αλλά και της ζωτικής σημασίας που είχε η συγκεκριμένη θάλασσα για την άμυνα της γερμανικής ακτογραμμής και για το εμπόριο στρατηγικών πρώτων υλών με τη Σκανδιναβία, η Βαλτική ήταν η μόνη θάλασσα έκταση στην οποία το γερμανικό πολεμικό ναυτικό θα επιδίωκε αλλά και θα ήταν σε θέση να φέρει σε πέρας την αποστολή του θαλάσσιου ελέγχου¹⁵.

Οι Γερμανοί υπολόγιζαν στα τέλη της δεκαετίας του 1920-1930 ότι ήταν έστω και αμυδρά πιθανή μία αιφνιδιαστική επίθεση των Πολωνών στην αποκομμένη απ' το γερμανικό εδαφικό κορμό Ανατολική Πρωσία. Ήταν επομένως ζωτικής σημασίας να παραμένουν ανοικτές οι θαλάσσιες οδοί διέλευσης προς την τελευταία, για την αποστολή ενισχύσεων. Τόσο γι' αυτό, όσο και για την απόκρουση κάποιας απόβασης στη γερμανική ακτογραμμή (είτε των Γάλλων στην κυρίως Γερμανία είτε των Πολωνών στην Ανατολική Πρωσία), κρίθηκε επιβεβλημένη η ναυπήγηση του υβριδικού τύπου των Panzerschiffe (ευρέως γνωστών ως «θωρηκτών τσέπης»). Οι πρώτες χρονικά κύριες αποστολές του Reichsmarine¹⁶ σε σχέση με την Πολωνία περιελάμβαναν την εξασφάλιση της απρόσκοπτης διά θαλάσσης σύνδεσης μεταξύ κυρίως Γερμανίας και Ανατολικής Πρωσίας, την αδρανοποίηση της Γδύνιας καθώς και τον αποκλεισμό του ευρύτερου κόλπου του Ντάντσιχ. Η μεταφορά μίας μεραρχίας πεζικού με τη σύνθεση της εποχής μεταξύ των δύο περιοχών, απαιτούσε τη δέσμευση 28 μεταγωγικών πλοίων των 3.000 τόνων έκαστο, επομένως και την ανάλογη συνοδεία νηοπομπής. Εξαιτίας αυτού, λήφθηκε ενδελεχής μέριμνα ειδικά σε ό,τι αφορούσε την εξουδετέρωση του πολωνικού ναυστάθμου, και διαδοχικά σχέδια εκπονήθηκαν από το γερμανικό ΓΕΣ (που μέχρι το 1935 ονομαζόταν Tuppenamt). Όλα αναφέρονταν στην προτεραιότητα καταστροφής του, όχι όμως σε προληπτική κίνηση διότι η Γερμανία είχε γνωρίσει ορισμένες στρατιωτικές τιμωρίες μεταπολεμικά από πλευράς

σύνολο της τον Απρίλιο του 1939, εξαιτίας των βρετανικών εγγυήσεων προς την Πολωνία, είχαν όμως ήδη χαθεί πολύτιμος χρόνος και πόροι για το γερμανικό ναυτικό. Ο Raeder λάμβανε μέχρι το 1939 τις διαρκείς διαβεβαιώσεις του Χίτλερ ότι δεν επρόκειτο να εμπλακεί σε πόλεμο με το ΗΒ. Συνδυαστικά, οι παράγοντες των εκτιμήσεων (και ρητών δηλώσεων) του Χίτλερ προς το Raeder ότι οποιοσδήποτε πόλεμος θα ξεκινούσε αργότερα, ότι η Βρετανία δεν θα ήταν αντίπαλος, καθώς και οι όροι της διμερούς συμφωνίας του 1935, οδήγησαν το γερμανικό ναυτικό σε εντελώς λανθασμένο εξοπλιστικό προγραμματισμό και στο να διοχετεύσει ακόμη και τους περιορισμένους πόρους του προς αντιπαραγωγικές κατευθύνσεις. Επίσης, ουδέποτε εισακούστηκαν οι εύστοχες εισηγήσεις του Raeder το 1940 να επιχειρηθεί η απόκτηση του ελέγχου της Μεσογείου. Ενδεικτικά: B. Stegemann, Germany's second attempt to become a naval power στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit (επιμέλ.) *ibid* σσ 60-66, H. Herwig, The Failure of German Sea Power, 1914-1945: Mahan, Tirpitz and Raeder reconsidered, *The International History Review*, vol. 10, iss. 1, 1988, σσ 86-105, W. K. Wark, Baltic myths and submarine bogeys: British naval intelligence and Nazi Germany 1933-1939, *The Journal of Strategic Studies*, vol. 6, iss. 1, 1983, σσ 60-81, S. W. Roskill, *The war at sea, 1939-1945*, vol. I, The Defensive, London: HMSO, 1954, σ 52, D. J. Stoker jr 2003 *op cit* σσ 145-146, Commander K. P. Hansen, Rader versus Wegener / Conflict in German Naval Strategy, *Naval War College Review*, vol. 58, no 4, (Autumn 2005), σσ 81-107, M. Murfett, *Naval Warfare 1919-1945 / An operational history of the volatile war at sea*, Abingdon-N. York: Routledge, 2009, σσ 30-31, J. A. Maiolo, Did the Royal Navy Decline between the Two World Wars?, *The RUSI Journal*, vol. 159, iss. 4, 2014, σσ 18-24.

15 D. Stoker 2009 *op cit* σσ 87-88.

16 Αυτή ήταν η ονομασία του γερμανικού πολεμικού ναυτικού απ' το 1919 μέχρι το 1935.

Γάλλων σε περιπτώσεις απόπειρας επιβολής τετελεσμένων και δεν ήταν ακόμη έτοιμη να αδιαφορήσει για ένα τέτοιο ενδεχόμενο. Τα σχέδια, από την πρωτόλεια ακόμη εκδοχή τους του 1929, χαρακτηρίζαν ως επιμέρους σκοπούς μίας στρατιωτικής επιχείρησης με στόχο τη Γδύνια τους εξής: τις λιμενικές εγκαταστάσεις αυτές καθαυτές, τις βάσεις πτητικών μέσων που προβλεπόταν να την υποστηρίξουν (τα αεροδρόμια - υδατοδρόμια του Puck και της Reva καθώς και την παρακείμενη αεροπορική βάση του Rahmel) και τις επάκτιες πυροβολαρχίες μαζί με τις οχυρώσεις στην απέναντι χερσόνησο της Hel. Ως πρωτεύων στόχος χαρακτηρίστηκε ευνόητα το ίδιο το λιμάνι, οι Γερμανοί όμως εκτίμησαν ότι ακόμη και αν κατάφεραν να το καταστρέψουν, οι Πολωνοί θα μπορούσαν να απαντήσουν άμεσα με την κατάληψη του Ντάντσιχ και τη μεταφορά των δραστηριοτήτων του πολεμικού τους ναυτικού εκεί. Κρίθηκε πως επίθεση με σκοπούς αποκλειστικά την εξουδετέρωση των αμυντικών μέσων που πλαισίωναν τη Γδύνια δεν άξιζε τις βαρύτερες κυρώσεις που θα συνεπαγόταν –σε περίπτωση που η επιχείρηση εκτυλισσόταν τοπικά κι όχι στο πλαίσιο καθολικής σύρραξης. Αρχικά οι Γερμανοί επιτελείς εξέταζαν το σχεδιασμό μίας κίνησης που θα υλοποιείτο αποκλειστικά από χερσαίες δυνάμεις και συμβατικούς άξονες προέλασης από τα δυτικά προς ανατολάς (οι πληροφορίες άλλωστε έκαναν λόγο για ανεπαρκή πολωνικά στρατεύματα στην ίδια τη Γδύνια: ένα λόχο πεζοναυτών, μία επάκτια πυροβολαρχία και μία εγκατεστημένη επί αμαξοστοιχίας). Οι Γερμανοί είχαν πληροφορίες για πρόνοιες δραματικής αύξησης αυτών των δυνάμεων, η μεγέθυνση εκείνη πάντως δεν είχε υλοποιηθεί. Αφετέρου, ήταν δεδομένο ότι η πολωνική δύναμη ταχείας αντίδρασης που είχε συγκροτηθεί γι' αυτό το σκοπό, προλάβαινε να παρεμβληθεί μεταξύ πολωνογερμανικής μεθορίου και Γδύνιας, ενώ ακόμη οι Πολωνοί είχαν τη δυνατότητα άμεσης επιστράτευσης πολιτοφυλάκων και αποστολής πρόσθετων τακτικών δυνάμεων συνολικού ύψους 10.000 ανδρών. Εκτός αυτού, η ευρύτερη περιοχή περιβαλλόταν από πυκνά δάση και το οδικό δίκτυο δυτικά του λιμανιού είχε μείνει επί τούτου φτωχό και παραμελημένο, ώστε να μην ευνοεί την αιφνιδιαστική προέλαση μεγάλων δυνάμεων από την κυρίως Γερμανία. Τα δεδομένα αυτά καθιστούσαν μια σύμμετρη επιχείρηση αποκλεισμού ή / και κατάληψης του λιμανιού εξαιρετικά παρακινδυνευμένη και αβέβαιης έκβασης. Παραλλαγές του σχεδίου, με την αξιοποίηση ταχυκίνητων δυνάμεων που θα προέλαυναν σε τρεις φάλαγγες με στόχο την Γδύνια ευθύς μετά το ξέσπασμα των εχθροπραξιών (ως πρότυπο είχαν την αιφνιδιαστική κατάληψη του βελγικού οχυρού της Λιέγης τις πρώτες μέρες του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου), κρίθηκαν επίσης ανεδαφικές. Το γερμανικό πολεμικό ναυτικό εκπόνησε από πλευράς του δικά του σχέδια (Studie Gdingen), παράλληλα με αυτά του στρατού, στα τέλη του 1929. Σε αυτά, ο αρχηγός του ναυτικού Raeder έλαβε ως υποθετικά δεδομένα τη γρήγορη κλιμάκωση κάποιας τοπικής κρίσης και την απουσία έγκαιρης γαλλικής αντίδρασης. Τα ερωτήματα που προέκυψαν αφορούσαν διάφορες πιθανές Κρίσιμες Απαιτήσεις της γερμανικής ναυτικής προσπάθειας (την καταστροφή του πολωνικού ναυτικού ή την αδρανοποίηση της Γδύνιας, την προστασία του Ντάντσιχ, ή του Pillau, μοναδικού μεγάλου λιμανιού της Ανατολικής Πρωσίας). Οι επιτελικές γνώμες στους κόλπους του γερμανικού ναυτικού δίσταντο: άλλοι προέκριναν τις αμυντικές προτεραιότητες και άλλοι τις επιθετικές. Οι απόψεις συνέκλιναν μόνον στο εξής: ότι η κύρια απειλή σύμφωνα με το Ναυτικό προερχόταν από την πολωνική αεροπορική ισχύ στη γειτονική περιοχή, που μπορούσε να επέμβει άμεσα και να ανατρέψει το αποτέλεσμα οποιασδήποτε ναυτικής επιχείρησης σε εξέλιξη, ειδικά επειδή τα πλοία θα έπρεπε να δράσουν σε περιορισμένο θαλάσσιο χώρο και θα

αποτελούσαν εύκολους στόχους. Η Luftwaffe δεν είχε ιδρυθεί τότε ακόμη και γενικά η λάθρα αναγεννώμενη γερμανική πολεμική μηχανή έπασχε από ανεπάρκεια αεροπορικού βραχίονα. Έτσι, το Ναυτικό κατέληξε υποχρεωτικά στην εκπόνηση σχεδίου μίας μεγάλης κλίμακας καταδρομικής ενέργειας που θα υλοποιείτο τις πρώτες ώρες μετά την έναρξη ενός πολέμου με την Πολωνία και θα εκτυλισσόταν σε τέσσερα στάδια: βομβαρδισμό του λιμανιού, επιλεκτική εκκαθάριση θαλάσσιων ναρκοπεδίων με σκοπό τη δημιουργία ασφαλών διαδρόμων, αποβίβαση δυνάμεων δολιοφθορών και τοποθέτηση εκρηκτικών στις υποδομές της Γδύνιας. Για την ενέργεια διατέθηκε δισεκλής ναυτική δύναμη, μία ελαφρά και μία βαριά. Για την ελαφρά δύναμη που θα αναπτυσσόταν πρώτη στη θάλασσα έξω από το λιμάνι, καθορίστηκαν ως αποστολές η μεταφορά της δύναμης των καταστροφένων, η επιτήρηση του λιμανιού, ο εντοπισμός και ακολούθως η εξουδετέρωση των θαλάσσιων ναρκοπεδίων. Η δύναμη αυτή θα αποτελείτο από δύο καταδρομικά, δύο στολίσκους τορπιλακάτων που έφεραν αξιόλογο αντιαεροπορικό οπλισμό και ναρκαλιευτικά. Άσπλη αεροπορική αναγνώριση θα τής παρείχε πληροφόρηση μέχρι την τελευταία στιγμή πριν την ανάπτυξή της. Η ελαφρά δύναμη προβλεπόταν να παραμείνει αθέατη μέχρι την άφιξη, το επόμενο 24ωρο, των παλαιών, βραδυκίνητων θωρηκτών που θα αποτελούσαν τη βαριά δύναμη και δεν θα απέπλεαν από τις βάσεις τους πριν την επίσημη έναρξη οποιωνδήποτε εχθροπραξιών. Μόλις οι δύο δυνάμεις συναντιόνταν, θα μπορούσαν πλέον να δράσουν συνδυασμένα ως εξής: ένα καταδρομικό θα έπλεε έξω από τη βάση της ναυτικής αεροπορίας στο Puck και θα τη βομβάρδιζε μέχρι να την εξουδετερώσει πλήρως. Αμέσως μετά, τρία από τα τέσσερα θωρηκτά θα προσέγγιζαν τη Γδύνια και θα βομβάρδιζαν με τα βαριά τους πυροβόλα από μικρή απόσταση τις οχυρώσεις που προστάτευαν το λιμάνι, ενώ το τέταρτο θα παρέμενε στα ανοιχτά για να καλύψει τα υπόλοιπα από τυχόν απρόσμενη εμφάνιση οποιασδήποτε ναυτικής απειλής. Τέλος, υπό την προστασία των τριών θωρηκτών, τα ναρκαλιευτικά θα διάνοιγαν ασφαλείς διαύλους μέσω των οποίων θα έπλεαν οι άκατοι της ελαφράς δύναμης που θα αποβίβαζαν τους δολιοφθορείς. Οι τελευταίοι, θα τοποθετούσαν εκρηκτικά στην υποδομή του λιμανιού και θα επέστρεφαν άμεσα στα πλοία. Η δύναμη θα αποχωρούσε αφότου ναρκοθετούσε τα νερά του λιμανιού και βύθιζε φορτηγά πλοία στην είσοδο του ώστε να το αποκλείσει για το μέγιστο δυνατό χρονικό διάστημα. Το σχέδιο δεν υλοποιήθηκε τελικά επειδή ξεπεράστηκε από τις συνθήκες του 1939, δεν καταργήθηκε πάντως. Εξάλλου, το σκέλος του που τροποποιημένο υλοποιήθηκε, έφερε βαρύ συμβολισμό: επισήμως, ήταν τα πυρά ενός τέτοιου παλιού γερμανικού θωρηκτού κατά παράκτιων πολωνικών οχυρώσεων στην ευρύτερη περιοχή, που σηματοδότησαν την έναρξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου στην Ευρώπη, στις 04:47 της 1^{ης} Σεπτεμβρίου του 1939¹⁷.

Η ΕΣΣΔ δεν ενεπλάκη ναυτικά με την Πολωνία το φθινόπωρο του 1939, ωστόσο η στρατιωτική της ηγεσία, λόγω της πρόσφατης Ιστορίας, εκπονούσε επιτελικές μελέτες με αντικείμενο μία πιθανή πολωνοσοβιετική σύρραξη, ή επανάληψη πολυεθνικής εισβολής στη σοβιετική επικράτεια με συμμετοχή της Πολωνίας, ήδη απ' το 1924. Σε ό,τι αφορούσε το ναυτικό τους σκέλος, οι Σοβιετικοί εξέτασαν το ενδεχόμενο μίας αποκλειστικά ναυτικής κρούσης με σκοπό την καταστροφή της Γδύνιας και του πολωνικού ναυτικού, επειδή η περιοχή του ναυστάθμου βρισκόταν εκτός της ακτίνας δράσης των σοβιετικών βομβαρδιστικών αεροσκαφών της εποχής, ενώ επίσης δεν υπήρξε πρόνοια αμφίβιας κρούσης. Αν η περιοχή καταλαμβανόταν από χερσαίες

17 R. M. Citino op cit σσ 70-74.

δυνάμεις, αυτό προβλεπόταν να συμβεί διά της προέλασης μέσω εδαφικών μόνων αξόνων. Διακλαδικά παίγνια του 1927-1928 υπολόγιζαν την Πολωνία ως μείζονα και εξαρχής εταίρο σε μία διεθνή αντισοβιετική συμπαράταξη. Επιτελείς του σοβιετικού ναυτικού θεωρούσαν την άρχουσα τάξη της τόσο αντιδραστική και γαλλόφιλη, που δεν απέκλειαν και κάποια εισβολή της στην Ανατολική Πρωσία. Επίσης, μετά το 1932, το πολωνικό ναυτικό αναμενόταν να αποτελέσει τον πυρήνα κάθε πιθανής τοπικής συσπείρωσης των μικρών γειτονικών χωρών (σε σύμπραξη ενδεχομένως και με το σουηδικό). Κύριος σκοπός των Σοβιετικών ήταν να στερήσουν από οποιουσδήποτε επιτιθέμενους την αξιοποίηση της Πολωνίας ως επιθετικού εφαιτηρίου, γι' αυτό, εκτός από αμιγώς στρατιωτικά σχέδια, εκπονούσαν και πολιτικά, σχετικά με την εγκαθίδρυση μίας δορυφορικής λαϊκής Δημοκρατίας σε αντικατάσταση του υπάρχοντος πολωνικού κράτους. Αφετέρου, παρά τις προθέσεις του Στάλιν να ναυπηγηθεί ισχυρός στόλος επιφανείας μετά το 1935, οι ναυτικοί σχεδιασμοί της ΕΣΣΔ σε ό,τι αφορούσε τη Βαλτική παρέμειναν σταθερά αμυντικοί και περιστρέφονταν γύρω από την προστασία των συνόρων της χώρας στο Φινλανδικό κόλπο. Οι αποστολές του σοβιετικού στόλου της Βαλτικής στις αρχές του 1939 ήταν να αποκτήσει τοπική κυριαρχία στον επίμαχο Κόλπο και να συνδράμει το στρατό στις επιχειρήσεις κατάληψης των Βαλτικών χωρών με απώτερο σκοπό τη διεύρυνση της περιμέτρου ασφάλειας του Λένινγκραντ¹⁸.

iii) Τα τελικά σχέδια των δύο εμπόλεμων και οι ναυτικού ενδιαφέροντος πολεμικές επιχειρήσεις που έλαβαν χώρα κατά τη γερμανική εισβολή για την κατάληψη της Πολωνίας

74

Οι αποστολές του γερμανικού ναυτικού στην πολωνική εκστρατεία του 1939 όπως τις καθόρισε ο Χίτλερ στο πλαίσιο των κατευθυντήριων Οδηγιών για την κατάληψη της χώρας με την κωδική ονομασία «Λευκή Υπόθεση» (Fall Weiß) αφορούσαν στον αποκλεισμό του ευρύτερου κόλπου του Ντάντσιχ, στην εξουδετέρωση όλων των μέσων του πολωνικού πολεμικού ναυτικού, στο στραγγαλισμό της πολωνικής εμπορικής ναυτιλίας και στην υποστήριξη όλων των επιχειρήσεων του στρατού που θα είχαν σα στόχους την κατάληψη σημείων ναυτικού ενδιαφέροντος: του λιμανιού της Γδύνιας και των χερσονήσων Hel – Westerplatte.

Το γερμανικό ΓΕΝ (ΟΚΜ) ενημέρωσε το ΓΕΣ (ΟΚΗ) για τα σχέδια του στις 25/4. Στις 16/5 ο αρχηγός του ναυτικού Raeder εξέδωσε την πρώτη του σχετική με την πολωνική εκστρατεία Διαταγή Επιχειρήσεων και με βάση αυτή ανατέθηκε στον επικεφαλής της «Διοίκησης της Ναυτικής Ομάδας Ανατολής» ο περαιτέρω λεπτομερής σχεδιασμός. Το ΓΕΝ (ΟΚΜ) πάντως επανεξέδωσε στις 2/6 τις Επιχειρησιακές Οδηγίες των προηγούμενων ετών ώστε να υπενθυμίσει ότι «οι σκοποί θα καθορίζονταν βάσει της τρέχουσας κατάστασης» (μία υπογράμμιση που δήλωνε με σαφήνεια την αβεβαιότητα για τις εξελίξεις σε πολιτικό επίπεδο και κυρίως το αν οι Πολωνοί θα υπέκυπταν σε εκφοβισμό ή το κατά πόσο θα αναμιγνύονταν οι ΓαλλοΒρετανοί και σε ποιά έκταση). Τονίζονταν ακόμη ο «πολιτικός ρόλος του Kriegsmarine στην κατεύθυνση της εξασφάλισης της Σκανδιναβικής ουδετερότητας». Στις 26/6 η

18 G. Åselius, *The Rise and Fall of the Soviet Navy in the Baltic, 1921-1941*, London – N. York: F. Cass, 2005, σσ 59, 60, 62-63, 79, 119-120, J. Rohwer & M. S. Monakov, *Stalin's Ocean-going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programmes, 1935-1953*, London – Portland, OR: F. Cass, 2001, σσ 81-83.

«Διοίκηση της Ναυτικής Ομάδας Ανατολής» εξέδωσε την Οδηγία αρ. 1 για τη «Λευκή Υπόθεση», η οποία περιείχε ελάχιστες μεταβολές σε σχέση με τη Διαταγή Επιχειρήσεων της ηγεσίας που είχε εκδοθεί στις 16/5 (οι αλλαγές αφορούσαν κατά βάση βελτιώσεις στο διακλαδικό συντονισμό). Τον επικεφαλής της «Διοίκησης της Ναυτικής Ομάδας Ανατολής» ναύαρχο Albrecht απασχολούσε πρωτίστως το θέμα του πολωνικού ναυστάθμου που βρισκόταν σε πολύ κοντινή απόσταση από το έντονης ναυτιλιακής κίνησης εμπορικό λιμάνι. Ναι μεν γερμανικές θαλάσσιες νάρκες (με πυροδοτικό μηχανισμό επαφής) θα απέκλειαν το λιμάνι αμέσως και η Luftwaffe θα εκτελούσε επιθέσεις κατά ναυτικών στόχων, όμως ναυτικός βομβαρδισμός του ναυστάθμου θα υλοποιείτο μόνον εφόσον είχε προηγουμένως διαπιστωθεί ότι εμπορικά πλοία ουδετέρων δεν βρίσκονταν αγκυροβολημένα πλησίον (τα τελευταία πάντως αποφασίστηκε να μην λάβουν προειδοποίηση, ώστε να μην απειληθούν με πρόωγη αποκάλυψη οι κινήσεις των σχηματισμών του στρατού κι ο αιφνιδιασμός των πολωνικών ένοπλων δυνάμεων να είναι απόλυτος). Οι Γερμανοί επομένως θα απέκλειαν τα πλοία τρίτων κρατών στο λιμάνι απ' την πρώτη στιγμή, αλλά ήθελαν να αποφύγουν «παράπλευρες απώλειες» από μη σκοπούμενα πλήγματα επ' αυτών, με δυνητικά βαρύ πολιτικό κόστος. Επίσης, ο Albrecht έβρισκε τις παράκτιες άμυνες των Πολωνών αποτρεπτικά ισχυρές, για το λόγο αυτό απέκλεισε μία άμεση επίθεση ναυτικών μονάδων στα οχυρά. Το μικρό πολωνικό στόλο ήλπιζε να τον καταστρέψει μόλις αυτός επιχειρούσε έξοδο στα ανοιχτά της Βαλτικής.

Η γερμανική ηγεσία επέλεξε αρχικά (15/8) να αναπτύξει ασύμμετρα τις ούτως ή άλλως στρατηγικά περιορισμένες ναυτικές της δυνάμεις: στις 19 Αυγούστου απέπλευσαν απ' τις βάσεις τους τα 2 από τα 3 «θωρηκτά τσέπης» και δύναμη 16 υποβρυχίων με κατεύθυνση τον Ατλαντικό, ώστε να δημιουργήσουν κλίμα παραπλανητικής απειλής και να προκαλέσουν διασπορά των γαλλοβρετανικών ναυτικών δυνάμεων που αναμενόταν να φέρουν το κύριο βάρος της όποιας στρατιωτικής αντίδρασης σε κάποια γερμανική κίνηση. Μάλιστα, για να επιτείνει την εντύπωση που ήθελε να δώσει, λίγες μέρες αργότερα το Βερολίνο ανέπτυξε τα μικρά υποβρύχια κλάσης II στη Βόρεια Θάλασσα και τα μεγάλα, κλάσης IX στη δυτική Μεσόγειο. Ανατολικά, στη Βαλτική, συγκροτήθηκε μικρή «αρμάδα» αποτελούμενη από 3 ελαφρά καταδρομικά, 10 αντιτορπιλικά, 10 υποβρύχια, 6 τορπιλακάτους, 21 ναρκαλιευτικά, πλήθος μικρότερων βοηθητικών σκαφών και το ένα παλαιό θωρηκτό σε αποστολή που θα αναφερθεί. Η συγκεκριμένη κατανομή και διάταξη δυνάμεων επικρίθηκε έντονα εκ των έσω (λχ απ' τον ίδιο τον Αρχηγό Στόλου των γερμανών) και όντως άφηνε σοβαρά κενά στην άμυνα της γερμανικής ακτογραμμής, η ανώτατη πολιτικοστρατιωτική ηγεσία του Βερολίνου όμως προεξοφλούσε ότι: α) οι ΓαλλοΒρετανοί δεν θα αποτολμούσαν κάποια στρατηγικών διαστάσεων απόβαση στις γερμανικές ακτές¹⁹ και β) η επάκτια γερμανική άμυνα μαζί με την αεροπορική ισχύ υπεραρκούσαν συνδυαστικά ως υποκατάστατα στόλου. Η διοίκηση της παραπάνω ευμεγέθους ναυτικής δύναμης που διατέθηκε στο πλαίσιο της «Λευκής Υπόθεσης» είχε ανατεθεί στον αντιναύαρχο C. Densch, ενώ το αμέσως ανώτερο κλιμάκιο ήταν η «Διοίκηση της Ναυτικής Ομάδας Ανατολής»²⁰.

19 Πράγματι, μόνον ο απλός βουλευτής εκείνη τη στιγμή W. Churchill είχε εισηγηθεί τέτοια κίνηση την άνοιξη, παραδεχόμενος εμμέσως κι όψιμα το σφάλμα που είχε διαπράξει πάνω στο θέμα κατά την εναρκτήρια φάση της προηγούμενης Παγκόσμιας σύρραξης.

20 H. Rohde, Hitler's first Blitzkrieg and its Consequences for North-eastern Europe, Military

Στις 30/8, δύο μέρες πριν την έναρξη του πολέμου, η Πολωνία εξέδωσε οδηγία ναυσιπλοΐας στα πολωνικά και στα αγγλικά με την οποία ανακοίνωνε τη ναρκοθέτηση των χωρικών της υδάτων σε απόσταση τριών ναυτικών μιλίων απ' την ακτογραμμή (στην πραγματικότητα είχε τέτοια πρόθεση, αλλά δεν την είχε πραγματοποιήσει τη στιγμή της αναγγελίας). Το αξιόλογο απόθεμα των ναρκών που μπορούσαν να ποντιστούν από σκάφη επιφανείας ανερχόταν στις 1.000, στην πλειοψηφία τους ήταν πάντως παλιές, τύπου 07, ρωσικής προέλευσης της τσαρικής εποχής. Τα πολωνικά υποβρύχια είχαν δυνατότητα άφεσης αποκλειστικά γαλλικών ναρκών, τύπου Η-5.

Ρεαλιστικές εκτιμήσεις των δεδομένων (η καταθλιπτική υπεροχή του γερμανικού ναυτικού και η διαφανόμενη αδυναμία παροχής οποιασδήποτε ναυτικής βοήθειας από πλευράς γάλλων και βρετανών), επέβαλαν στην πολωνική ηγεσία να σχεδιάσει τον έγκαιρο απόπλου του κορμού των κύριων μονάδων επιφανείας που διέθετε, ώστε αυτές, αντί να καταδικαστούν σε αφανισμό, να αναζητήσουν ασφαλές καταφύγιο σε βρετανικά λιμάνια. Η σχετική διμερής συμφωνία υπογράφηκε κυριολεκτικά την τελευταία στιγμή, είχε όμως αποφασιστεί από το καλοκαίρι. Οι αρχικές αντιρρήσεις της ανάτακτης ηγεσίας του πολωνικού στρατού ξεπεράστηκαν κατά πάσα πιθανότητα όταν στις σκέψεις προστέθηκε η σκοπιμότητα να υπάρχει δυνατότητα αξιοποίησης των αντιτορπιλικών για τη συνοδεία των γαλλοβρετανικών μεταγωγικών σκαφών που θα μετέφεραν βοήθεια στην Πολωνία μέσω των λιμανιών της Ρουμανίας. Σύμφωνα με το σχέδιο (που έφερε την κωδική ονομασία «Πεκίνο» κι εξελίχθηκε στην ομώνυμη επιχείρηση), τα 3 από τα 4 σύγχρονα αντιτορπιλικά, τα *Blyskawica*, *Grom* και *Burza*, (το 4^ο αντιμετώπιζε μηχανικά προβλήματα, οπότε δεν συμπεριλήφθηκε στην όλη κίνηση) έλαβαν εντολή να πλεύσουν ανοιχτά των δανικών νησιών Bornholm και Christiansø μέχρι τη δύση της 30^{ης} Αυγούστου και να υποκριθούν ότι διεξήγαγαν ασκήσεις. Ακολούθως, να στραφούν προς δυσμάς και να μην εμπλακούν σε ναυμαχία, εκτός αν δέχονταν επίθεση. Μόλις ξεκινούσαν οι εχθροπραξίες, θα λάμβαναν ειδικό κωδικοποιημένο σήμα και θα συνέχιζαν τον πλου τους μέχρι τη Βρετανία. Αν αυτό καθίστατο αδύνατο, είχαν εντολή να καταφύγουν σε οποιοδήποτε σουηδικό λιμάνι κι αν δεν γίνονταν δεκτά να επιστρέψουν στην Πολωνία. Σε περίπτωση αδυναμίας υλοποίησης και αυτής της εκδοχής, η διαταγή ήταν να αυτοβυθιστούν. Τελικά, 4 γερμανικά αντιτορπιλικά εντόπισαν και αναγνωριστικά αεροσκάφη της Luftwaffe παρακολούθησαν τον πολωνικό στολίσκο στις 31/8, αλλά απέφυγαν να τον παρενοχλήσουν ή να ανοίξουν πυρ εναντίον του διότι η έναρξη του πολέμου απείχε ακόμη λίγες ώρες. Τα πολωνικά πλοία ξέφυγαν στη Βόρειο Θάλασσα, απ' όπου με τη συνοδεία 2 βρετανικών πολεμικών κατέπλευσαν με ασφάλεια στο Leith της Ανατολικής Σκωτίας την επομένη. Τα αντιτορπιλικά ανέλαβαν πολεμικές αποστολές από τις αμέσως επόμενες μέρες ²¹.

Μετά τον εντοπισμό της αναχώρησης των 3 πολωνικών αντιτορπιλικών, η γερμανική διοίκηση θεώρησε ότι δεν υπήρχε πλέον σοβαρός λόγος για τη διατήρηση τόσο πολλών δικών της πολεμικών πλοίων για το απολύτως ελεγχόμενο μέγεθος της απειλής και απέσυρε σε πρώτη φάση (2/9) τα 3 μεγαλύτερα πλοία και 3 από τα

Preparations for a German-Polish War, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit, (επιμέλ.) op cit σσ 87-88, S. W. Roskill 1954 op cit σσ 53-54, 112, M. Murfett 2009 op cit σ 34.

21 M. A. Peszke 2004 op cit σ 652, D. G. Williamson 2009 op cit σσ 136, 146, D. Stoker 2009 op cit σσ 89-90, 92, G. H. Haarr, *The Gathering Storm: The Naval War in Northern Europe, September 1939-April 1940*, Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2013, σσ 45-46.

υποβρύχια. Η κίνηση επιταχύνθηκε λόγω των εξελίξεων: το HB βρέθηκε επισήμως σε εμπόλεμη κατάσταση με τη Γερμανία στις 11:00 πμ της 3ης Σεπτεμβρίου 1939 και η Γαλλία ακολούθησε με διαφορά λίγων ωρών, μεταβάλλοντας ουσιαστικά τον πόλεμο από τοπικό σε ευρωπαϊκό. Το βρετανικό Ναυαρχείο εξέδωσε τις πρώτες του πολεμικές διαταγές στις 11:17 πμ. Μέχρι τις 7/9, στο σύνολό τους τα αντιτορπιλικά, τα υποβρύχια και οι τορπιλάκατοι της πολωνικής εκστρατείας είχαν επιστρέψει στο Wilhelmshaven και τη «Διοίκηση της Ναυτικής Ομάδας Δύσης», με νέα καθήκοντα την επιτήρηση των γερμανικών ακτών, τις περιπολίες στη Βόρεια Θάλασσα και τη ναρκοθέτηση θαλασσιών εκτάσεων ανατολικά των βρετανικών μητροπολιτικών νησιών²².

Όπως αναφέρθηκε, ήταν τα πυρά του θωρηκτού *Schleswig-Holstein* που σηματοδότησαν την έναρξη (επισήμως) του Β' Παγκόσμιου Πολέμου στην Ευρώπη. Το θωρηκτό είχε καταπλεύσει στο Ντάντσιχ συνοδευόμενο από μικρότερα σκάφη (τορπιλακάτους, κανονιοφόρους και ναρκαλιευτικά) στις 25/8, με αφορμή τελετές μνήμης για μέλη του πληρώματος γερμανικού καταδρομικού που είχε βυθιστεί στον κόλπο της Φινλανδίας, ανοιχτά της Εσθονίας, το 1914 και οι πεσόντες του είχαν θαφτεί στο Ντάντσιχ. Πραγματικός σκοπός του ήταν να ισοπεδώσει τις πολωνικές αμυντικές εγκαταστάσεις στην παρακείμενη Westerplatte και να αποβιβάσει εκεί ειδικό λόχο κατάληψής της που επέβαινε στο θωρηκτό. Παρόλο που ο πολωνικός Τύπος διαμαρτυρήθηκε για την προκλητική επίσκεψη τόσο μεγάλης δύναμης, η κυβέρνηση συναίνεσε στον κατάπλου ώστε να μην παράσχει στους Γερμανούς αφορμές περαιτέρω όξυνσης του ήδη τεταμένου διμερούς κλίματος. Αμέσως μετά από σύντομα, σφοδρά πυρά ευθυτενούς τροχιάς απ' τα βαριά πυροβόλα 280 χλστ. του θωρηκτού, ξεκίνησε η πρώτη γερμανική επίθεση. Ο ταγματάρχης επικεφαλής των 205 Πολωνών υπερασπιστών είχε τη διαταγή να προσπαθήσει να αμυνθεί επί 12ωρο. Οι απόπειρες των ειδικών αποσπασμάτων εφόδου του γερμανικού ναυτικού και άλλων τμημάτων για την κατάληψη της χερσονήσου υπήρξαν διαδοχικές, σε αυτές συμμετείχαν συνολικά 2.600 άνδρες και διήρκεσαν μέχρι και την 7^η Σεπτεμβρίου, οπότε και η κατά πολύ υποδεέστερη αριθμητικά φρουρά υποχρεώθηκε να καταθέσει τα όπλα λόγω εξάντλησης των αποθεμάτων πόσιμου νερού και τροφίμων, καθώς και την έκρηξη της κύριας αποθήκης πυρομαχικών από εύστοχη γερμανική βολή. Όταν ο διοικητής παραφρόνησε τη δεύτερη μέρα της μάχης εξαιτίας των διαρκών πυρών του γερμανικού πυροβολικού και διέταξε τους άνδρες του να παραδοθούν, εκείνοι στασίασαν και την αρχηγία ανέλαβε ο υποδιοικητής λοχαγός συνεχίζοντας τον αγώνα. Παρά την απουσία ισχυρών οχυρώσεων, τους συστηματικούς βομβαρδισμούς που υπέστη από τη θάλασσα, τον αέρα (60 Stukas συμμετείχαν σε μία από αυτές) και την ξηρά (πυροβολικού και ειδικών βαρέων όλμων των 220 χλστ.), καθώς και την χρήση φλογοβόλων, η πολωνική φρουρά άντεξε αξιοθαύμαστα (είχε 14 νεκρούς και 43 τραυματίες) και προξένησε εκατοντάδες απωλειών στους επιτιθέμενους Γερμανούς, οι οποίοι εντυπωσιασμένοι (αλλά και προβληματισμένοι) απέδωσαν στην τοποθεσία την τιμητική επωνυμία «μικρό Βερντέν». Όταν πάντως ο επικεφαλής του σταθμού ασυρμάτου, αιχμάλωτος πλέον, αρνήθηκε να αποκαλύψει τους κρυπτογραφικούς κώδικες στους Γερμανούς, εκείνοι τον εκτέλεσαν²³.

22 B. Stegemann, The first phase of the War at Sea up to the Spring of 1940, The War in the Baltic, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit, (επιμέλ.) op cit σ 153, D. Stoker 2009 ibid σ 90.

23 H. Rohde, Hitler's first Blitzkrieg and its Consequences for North-eastern Europe, The Course of

Τα πολωνικά υποβρύχια εισήλθαν στις επιχειρήσεις από την πρώτη μέρα, εφαρμόζοντας το κεντρικό ναυτικό σχέδιο Worek που είχε συνταχθεί με βασικούς σκοπούς την απαγόρευση απόβασης σε οποιοδήποτε σημείο της μικρής πολωνικής ακτογραμμής, την προστασία των ναυτικών οχυρών και τη βύθιση κάθε πλοίου υπό γερμανική σημαία. Δύο από τα υποβρύχια, τα *Orzel* και *Wilk* προβλέπονταν να περιπολούν έξω από το λιμάνι του Ντάντσιχ ενώ τα υπόλοιπα τρία να αναπτυχθούν στην εξωτερική πλευρά της χερσονήσου Hel (άπαντα σε κατάδυση εννοείται). Έχει διατυπωθεί κριτική για το σχέδιο, ότι δεν ήταν αρκετά τολμηρό. Πρωτεύοντες στόχοι όλων είχαν χαρακτηριστεί όσες μεγάλες μονάδες μάχης του γερμανικού πολεμικού ναυτικού εντοπιζόνταν (θωρηκτά, καταδρομικά κι αντιτορπιλικά). Τα εμπορικά πλοία δεν ήταν προτεραιότητα, λόγω της επιθυμίας της ηγεσίας για συμμόρφωση με τις σχετικές πρόνοιες των διεθνών Συνθηκών στις οποίες η Πολωνία ήταν συμβαλλόμενο μέρος. Σύμφωνα με τους όρους εκείνους, κάθε επίθεση σε εμπορικό πλοίο που θα λάμβανε χώρα με τήρηση των νομότυπων διαδικασιών ισοδυναμούσε με αυτοκτονία για το υποβρύχιο, δεδομένων της κλειστής θάλασσας και του κορεσμένου από απειλές περιβάλλοντος (λόγω της παρουσίας πολυάριθμων γερμανικών πολεμικών σκαφών). Πράγματι, την 1^η Σεπτεμβρίου τα υποβρύχια εντοπίστηκαν σποραδικά από γερμανικά αντιτορπιλικά τα οποία είχαν αποπλεύσει από το Pillau - κύριο λιμάνι της Ανατολικής Πρωσίας- και διεξήγαγαν νηοψίες σε πολλά εμπορικά πλοία ουδετέρων (αναφέρθηκαν περιπτώσεις σκαφών του ελληνικού και του νορβηγικού εμπορικού ναυτικού) τα οποία έπλεαν από και προς την Πολωνία. Το *Wilk* επιτέθηκε σε ένα από τα γερμανικά αντιτορπιλικά, εκείνα απάντησαν εκτοξεύοντας βόμβες βάθους, όμως οι αψιμαχία έληξε χωρίς εκατέρωθεν μεγάλες ζημιές ή απώλειες (ωστόσο η μαχητική αξία των πολωνικών υποβρυχίων μειώθηκε). Το σημαντικότερο ερώτημα για τους Πολωνούς ήταν η διαθεσιμότητα των υποβρυχίων στην πράξη, καθώς κάθε Μάιο κι Οκτώβριο δεξαμενίζονταν για περιοδική συντήρηση²⁴.

Σε ό,τι αφορούσε τις εναπομείναντες μονάδες του πολωνικού ναυτικού, αυτές παρέμειναν αρχικά στο ναύσταθμο της Γδύνιας, όπου υπέστησαν μαζική αεροπορική επίθεση το μεσημέρι της 1^{ης} Σεπτεμβρίου πριν προλάβουν να υλοποιήσουν σχέδιο ναρκοθέτησης της περιοχής μεταξύ του λιμανιού του Ντάντσιχ και της χερσονήσου Hel («επιχείρηση Rurka»). Μία κανονιοφόρος βυθίστηκε σε όρμο της περιοχής Oksywie και το μόνιμα αγκυροβολημένο εκπαιδευτικό πλοίο *Baltyk* δέχθηκε βόμβες από τα κάθετης εφόρμησης Ju-87 της Luftwaffe. Δύο ακόμη βοηθητικά πλοία βυθίστηκαν στις 2/9 από ομοιότυπα αεροσκάφη. Το αντιτορπιλικό *Wicher* (τα μηχανικά του προβλήματα είχαν επιλυθεί) και η ναρκοθέτιδα *Gryf* ανοίχτηκαν στη θάλασσα

the Polish Campaign from 1 September to 6 October 1939, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit, (επιμέλ.) op cit σσ 103, 113, D. Stoker 2009 ibid σσ 90-91, D. G. Williamson 2009 op cit σσ 65-67, H. Kochanski 2009 op cit σσ 70-71. Το ίδιο έπραξαν οι γερμανοί και με τους υπερασπιστές διάφορων δημόσιων κτιρίων στο Ντάντσιχ (κυρίως του ταχυδρομείου): τους εκτέλεσαν μαζικά, αμέσως μετά την παράδοσή τους, την πρώτη μέρα του πολέμου, ξεκινώντας με αυτόν τον τρόπο τα αναρίθμητα εγκλήματα πολέμου που διέπραξαν οι ένοπλες δυνάμεις τους την επόμενη εξαετία. Είναι επίσης γεγονός ότι ειδικά στην περιοχή του «Πολωνικού Διαδρόμου», συστηματικές αγριότητες (με αποκορύφωμα μαζικές εκτελέσεις) έλαβαν χώρα εκατέρωθεν, αφού οι δύο πλευρές είχαν προχωρήσει σε εκτεταμένες προγραφές. Οι πληθυσμοί των δύο εθνικοτήτων ζούσαν αναμειγμένοι στο Ντάντσιχ και έλαβαν μέρος στις μάχες εντός της πόλης ως πολιτοφύλακες. Όλοι οι γερμανικής καταγωγής Πολωνοί πολίτες είχαν επιστρατευτεί κανονικά αλλά οι περισσότεροι αυτομόλησαν αμέσως προς τις προελαύνουσες δυνάμεις των εισβολέων και συμπολέμησαν με τους ομοεθνείς τους.

24 D. Stoker 2009 op cit σσ 91-92, D. G. Williamson 2009 ibid σσ 136-137, G. H. Haarr op cit σσ 52-53.

μαζί με τα 6 ναρκαλιευτικά και τις 2 κανονιοφόρους και πόντισαν νάρκες νοτιοανατολικά του άκρου της χερσονήσου Hel, υφιστάμενα διαρκείς αεροπορικές επιθέσεις. Αμέσως μετά κατέφυγαν στο Puck, στην περιοχή όμως δεν υπήρχε αξιόλογη αντιαεροπορική άμυνα, εξ ου και το γεγονός ότι είχε εκκενωθεί και η παρακείμενη βάση της ναυτικής αεροπορίας (οι Γερμανοί την κατέλαβαν στις 12-13/9 και τη χρησιμοποίησαν εντατικά ως δικό τους αεροπορικό ορμητήριο έκτοτε). Το διήμερο 2-3 Σεπτεμβρίου τα περισσότερα υδροπλάνα της πολωνικής ναυτικής αεροπορίας είχαν ήδη καταστραφεί από εχθρικές αεροπορικές επιδρομές. Τα πλοία κινήθηκαν ξανά προς τη Hel, ώστε να βρεθούν υπό τη σχετική προστασία των αντιαεροπορικών πυροβόλων των οχυρώσεών της. Στις 3/9 οι Γερμανοί κατάφεραν να βυθίσουν μία κανονιοφόρο και δύο ναρκαλιευτικά των πολωνών, ενώ τα *Wicher* και *Gryf* δέχθηκαν επίθεση από 2 αντιτορπιλικά υπό τη διοίκηση του υποναυάρχου G. Lütjens (μετέπειτα Αρχηγού Στόλου κι επικεφαλής της ομάδας μάχης του θωρηκτού *Bismarck* και του βαρέως καταδρομικού *Prinz Eugen*) που ενέπλεξαν τους στόχους τους από μεγάλη απόσταση. Τα πολωνικά πλοία απάντησαν και η ναυμαχία διήρκεσε 40' χωρίς αποτέλεσμα, όταν όμως μία από τις παράκτιες πυροβολαρχίες της Hel που συμμετείχε στην ανταλλαγή των πυρών κατάφερε πλήγμα σε ένα από τα γερμανικά αντιτορπιλικά, εκείνα αποσύρθηκαν στο Pillau. Τα δύο πολωνικά σκάφη τελικά αχρηστεύτηκαν την επομένη, ως αποτέλεσμα επιτυχούς προσβολής τους που υπέστησαν από πολυάριθμα Stukas (ορισμένα με πληρώματα ειδικά εκπαιδευμένα για αεροναυτικές επιχειρήσεις). Πριν εξουδετερωθεί, το *Gryf* είχε προσπαθήσει να εκτελέσει τη βασική του αποστολή: πόντισε βιαστικά επιθετικό ναρκοπέδιο στη Βαλτική, όμως το πλήρωμα παρέλειψε να ενεργοποιήσει τους πυροδοτικούς μηχανισμούς των ναρκών (σύμφωνα με μία εκδοχή, απλά απέρριψε τις νάρκες ώστε να μην εκραγούν φερόμενες επί του σκάφους, φοβούμενο αιφνιδιαστική αεροπορική προσβολή). Πιο επιτυχή στάθηκαν τα υποβρύχια *Rys*, *Wilk* και *Zbik*. Αυτά, πόντισαν τη νύχτα της 3^{ης} προς 4^η Σεπτεμβρίου 50 συνολικά νάρκες δημιουργώντας 3 διαφορετικά ναρκοπέδια που απορρόφησαν γερμανικούς πόρους κάθε είδους για την πλήρη εκκαθάρισή τους καθ' όλο τον επόμενο μήνα (και τελικά προξένησαν τη βύθιση ενός ναρκαλιευτικού τους)²⁵. Στις 4/9 το γερμανικό ναυτικό πόντισε με τη σειρά του τα πρώτα του αμυντικά και επιθετικά ναρκοπέδια σε διεθνή ύδατα νοτίως των Δανικών Στενών (των θαλάσσιων διαδρόμων Belt and Sound που συνδέουν τη Βαλτική με τη Βόρειο θάλασσα), σεβόμενη πάντως τα σουηδικά χωρικά ύδατα. Οι Δανοί είχαν και αυτοί αρχίσει να ποντίζουν δικά τους αμυντικά ναρκοπέδια για την προστασία της Κοπεγχάγης (τα οποία επέκτειναν το Νοέμβριο, κατόπιν γερμανικών πιέσεων και αποδείχθηκαν συμπληρωματικά των γερμανικών). Καθώς ο γερμανός επικεφαλής της ναυτικής άμυνας της Βαλτικής διέθετε ελάχιστα πλωτά μέσα στη διάθεσή του, απ' τις αρχές Οκτωβρίου αξιοποίησε τα λιγοστά εναέρια μέσα της ναυτικής αεροπορίας για την επιτήρηση της συγκεκριμένης θαλάσσιας έκτασης. Τους Γερμανούς άγχωνε κυρίως το σενάριο μαζικής εισόδου βρετανικών και γαλλικών υποβρυχίων στη Βαλτική²⁶.

25 D. Stoker 2009 *ibid* σσ 93-94, D. G. Williamson 2009 *ibid* σσ 67-68, B. Belcarz & R. Peczkowski 2001 *op cit* σσ 247-250, G. H. Haarr *ibid* σσ 46-49.

26 B. Stegemann, The first phase of the War at Sea up to the Spring of 1940, The War in the Baltic, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit, (επιμέλ.) *op cit* σσ 154-155.

Στις 5 Σεπτεμβρίου, η πλειοψηφία των στελεχών του πολωνικού ΓΕΝ (KMW) εγκατέλειψε την Βαρσοβία, ακολουθώντας το μεγαλύτερο μέρος της κυβέρνησης και των υψηλόβαθμων κρατικών αξιωματούχων όπως αναφέρθηκε. Είναι γεγονός ότι η –ούτως ή άλλως περιορισμένη– ακτογραμμή της χώρας, είχε κιάλας αποκοπεί από τον ηπειρωτικό κορμό, λόγω της ταχείας γερμανικής προέλασης μέσω του «διαδρόμου της Πομερανίας» (κάτι που προεξοφλούσαν ακόμη και τα πολωνικά προπολεμικά επιτελικά σχέδια, αναγνωρίζοντας ότι από τους πρώτους αντικειμενικούς σκοπούς των γερμανών θα ήταν να ενωθούν διά ξηράς οι δυνάμεις ηπειρωτικής Γερμανίας – Ανατολικής Πρωσίας)²⁷. Οι επιτελείς του ναυτικού αναχώρησαν συντεταγμένα, ενώ επίσης αποφασίστηκε η ηγεσία να χωριστεί και ο μιν *Ungug* να παραμείνει στη χώρα για προφανείς λόγους ηθικού και ουσίας, ο δε Świrski να κατευθυνθεί προς το Παρίσι μέσω Ρουμανίας ώστε να μην είναι ακέφαλο το τμήμα που θα αποτελούσε τη συνιστώσα της αυτοεξόριστης διοίκησης. Η ομάδα που άφησε τη Βαρσοβία χωρίστηκε σε δύο υποομάδες, από τις οποίες η μία κινήθηκε οδικά και η άλλη σιδηροδρομικά, η δεύτερη όμως βρισκόταν ακόμη σε πολωνικό έδαφος όταν συνέβη η σοβιετική εισβολή στις 17/9, συνελήφθη από τους Σοβιετικούς και 59 μέλη της σύντομα εκτελέστηκαν από αυτούς, ενώ μόλις δύο κατάφεραν τελικά να διαφύγουν στο HB²⁸. Στις 11/9, ο πολωνός επικεφαλής της στρατιωτικής Αποστολής στο Λονδίνο επέδωσε επίσημα στο βρετανικό Ναυαρχείο δέσμη προτάσεων που αφορούσαν στην κλιμάκωση της διμερούς ναυτικής συνεργασίας: η χώρα του έθεσε στη διάθεση του HB τους πόρους της εμπορικής ναυτιλίας της που βρίσκονταν εκτός Βαλτικής, διατύπωσε την ελπίδα ότι πρόσθετες μονάδες του πολεμικού ναυτικού θα διέφευγαν του γερμανικού κλοιού σύντομα για να συνεχίσουν τον αγώνα πλάι στο Royal Navy και αιτήθηκε τη μεταβίβαση σκαφών από το τελευταίο προς το πολωνικό Ναυτικό, ώστε να στελεχωθούν από δοκίμους που βρίσκονταν στη γαλλική βάση της μαροκινής Casablanca, στελέχη της πολωνικής εμπορικής ναυτιλίας και όσους εφένδρους του ναυτικού θα κατέφευγαν στη Βρετανία. Τα ανωτέρω υλοποιήθηκαν στο σύνολό τους και παρείχαν το πλαίσιο της μελλοντικής πολωνοβρετανικής στρατιωτικής στενής συνεργασίας στον κατά θάλασσα αντιγερμανικό αγώνα²⁹. Την ίδια ημέρα οι κυβερνήτες των 5 υποβρυχίων έλαβαν σήμα να προσπαθήσουν είτε να διαφύγουν με τα σκάφη τους στη Βρετανία είτε έστω να αποκλειστούν σε σουηδικά λιμάνια. Το *Wilk* κατάφερε να εξέλθει της Βαλτικής στις 14/9 και να φτάσει στη Βρετανία 6 μέρες αργότερα. Οι Βρετανοί βρήκαν το πλήρωμά του ετοιμοπόλεμο από κάθε άποψη και πρόθυμο να αναλάβει νέες αποστολές. Στις 18/9, το πολωνικό ΓΕΝ έδωσε επισήμως την άδεια του σε όποιο πλοίο της χώρας μπορούσε να πλεύσει προς βρετανικά λιμάνια³⁰.

27 Αξίζει να αναφερθεί ότι οι Πολωνοί, έχοντας αυτό κατά νου, ανατινάξαν έγκαιρα γέφυρες της σιδηροδρομικής γραμμής που συνέδεε τις δύο περιοχές: H. Rohde, *Hitler's first Blitzkrieg and its Consequences for North-eastern Europe, Military Preparations for a German-Polish War* και *The Course of the Polish Campaign from 1 September to 6 October 1939*, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit, (επιμέλ.) op cit σ 103.

28 J. Będziński, *Cooperation Between the British Royal Navy and the Polish Navy During World War II Regarding the Education of Naval Cadres*, *The Journal of Slavic Military Studies*, vol. 21, iss. 4 (2008), σ 658, S. Zaloga & V. Madej 1990 op cit σ 141.

29 A. Prazmowska 1995 op cit σ 42, S. Zaloga 2002 op cit σ 53-54, J. Będziński 2009 op cit σ 424.

30 J. Będziński 2008 op cit σ 657-658, D. Stoker 2009 op cit σ 94, H. Haarr op cit σ 52-53.

Εν τω μεταξύ, καθώς οι επιχειρήσεις εξελίσσονταν δυσμενώς για τους Πολωνούς, κατέστη σαφές ότι η Γδύνια, έχοντας πια μεταπέσει σε απομονωμένο θύλακα, δεν ήταν πλέον ασφαλής ώστε να συνεχίσει να αξιοποιείται σαν ναύσταθμος. Οι Πολωνοί βύθισαν πλοία στην είσοδο του λιμανιού ώστε να το αποκλείσουν και περιορίστηκαν σε χερσαία άμυνα. Οι Γερμανοί συγκέντρωσαν αρχικά δύναμη 26.000 ανδρών για τις επιθέσεις στην περιοχή, από αυτούς όμως οι περισσότεροι ήταν ντόπιοι παραστρατιωτικοί, με πυρήνα μόνο μία μεραρχία πεζικού, γι' αυτό και οι πρώτες τους επιθέσεις απέτυχαν. Μετά την πτώση του Westerplatte, στη δύναμη των πολιορκητών προστέθηκαν άλλες 12.000 τακτικών στρατευμάτων. Η φρουρά της Γδύνιας, αποτελούμενη από στρατιώτες, ναύτες και εθνοφύλακες, αντέταξε πεισματική άμυνα επί δύο εβδομάδες (όχι εντός της πόλης μετά τις 10/9, ώστε να μην προκληθούν απώλειες στον άμαχο πληθυσμό) και παραδόθηκε μόνον αφότου είχε υποστεί βαριές απώλειες και είχαν εξαντληθεί τα πυρομαχικά της. Συγκεκριμένα, με την υπεράσπιση της εξωτερικής περιμέτρου της είχαν επιφορτιστεί 14.000 άνδρες (οι δύο ταξιαρχίες της Διοίκησης Παράκτιας Άμυνας), εγκατεστημένοι σε αμυντικές θέσεις στα υψώματα του Oksywie που δεσπόζουν του κόλπου του Ντάντσιχ και διέθεταν υποστήριξη επαρκούς πυροβολικού, αντιαεροπορικού και παράκτιου. Η πόλη εκκενώθηκε πλήρως από πολωνικά στρατεύματα στις 13/9 και καταλήφθηκε από τους Γερμανούς την επομένη, ενώ οι εντός αυτής πολωνικές δυνάμεις αποσύρθηκαν στα γειτονικά υψώματα. Το διήμερο 17-19/9 κάμφθηκε σταδιακά η αντίσταση εκείνων των πολωνικών στρατευμάτων του Oksywie στο σύνολό τους (ο συνταγματάρχης επικεφαλής της ταξιαρχίας εφέδρων αυτοκτόνησε). Σουηδός δημοσιογράφος που επισκέφθηκε το λιμάνι το επόμενο έτος αποφάνθηκε ότι το γερμανικό του όνομα (Gotenhafen) ήταν ανακριβές και θα όφειλε να είχε μετονομαστεί σε «Νεκρό Λιμάνι» (Totenhafen): οι γερμανοί είχαν εξορίσει το σύνολο των πολωνών κατοίκων του, ενώ ακόμη είχαν αποσυναρμολογήσει και μεταφέρει όλη τη σύγχρονη μηχανολογική υποδομή του εμπορικού λιμανιού στη χώρα τους –δεν διέλυσαν όμως το ναυπηγείο, που εκμεταλλεύτηκαν ως παράρτημα των ναυπηγείων του Κίελου πλέον. Επίσης χρησιμοποίησαν το ναύσταθμο προς όφελός τους ως το 1945³¹.

Οι Γερμανοί ίδρυσαν την προσωρινή Διοίκηση ναυτικών δυνάμεων του κόλπου του Ντάντσιχ στις 19/9 και επικεφαλής της ορίστηκε ο διοικητής της «Διοίκησης Ναυτικής Ομάδας Ανατολής» υπονάυαρχος Schmund³².

Μεταξύ 17-24 Σεπτεμβρίου τα πολωνικά υποβρύχια *Zbik*, *Rys*, και *Sep* έπλευσαν προς σουηδικά λιμάνια και κατάφεραν να αναγνωριστούν ως αποκλεισμένα εκεί

31 P.V. Cannistraro – E. D. Wynot Jr. - T. P. Kovaleff (επιμέλ.) op cit σ 104, D. Stoker 2009 ibid σσ 93-94, H. Kochanski 2009 op cit σσ 83, 106, D. G. Williamson 2009 op cit σσ 68-69, H. Rohde, Hitler's first Blitzkrieg and its Consequences for North-eastern Europe, The Course of the Polish Campaign from 1 September to 6 October 1939, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit, (επιμέλ.) op cit σ 113, B. Stegemann, The first phase of the War at Sea up to the Spring of 1940, The War in the Baltic, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit, (επιμέλ.) op cit σ 153, S. Zaloga & V. Madej 1990 op cit σσ 144-145. Αυτή υπήρξε η προμελετημένη (από πλευράς γερμανικής ηγεσίας) μοίρα του συνόλου των πόρων της Πολωνίας, άγνων και ανθρώπινων –βλ. ενδεικτικά: I.T. Berend, *Οικονομική Ιστορία του Ευρωπαϊκού 20^{ου} Αιώνα*, Αθήνα: Gutenberg, 2009, σσ 191-192.

32 B. Stegemann, The first phase of the War at Sea up to the Spring of 1940, The War in the Baltic, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit, (επιμέλ.) ibid σ 154. Η έδρα της «Διοίκησης Ναυτικής Ομάδας Ανατολής» ήταν ακόμη το Swinemünde. Λίγο αργότερα θα μετακαθίστατο στο Κίελο (S. W. Roskill 1954 op cit σ 54).

μέχρι τις 25 Σεπτεμβρίου, οι Σουηδοί πάντως δεν εμφανίστηκαν ιδιαίτερα φιλόξενοι προς τα πληρώματά τους (ενώ ο Τύπος της χώρας σχολίασε δεικτικά «την απουσία βρετανικού ενδιαφέροντος για τις συνθήκες διαβίωσης των πολωνών συμμάχων», πιθανόν ώστε να κρατηθούν αποστάσεις από τα γεγονότα και να δειχθεί στη Γερμανία, στρατηγικό πελάτη της Σουηδίας, ότι η Στοκχόλμη δεν είχε ανάμιξη σε παρασκηνιακή έγκριση της κίνησης των πολωνικών σκαφών)³³. Η ιστορία του πέμπτου πολωνικού υποβρυχίου, του *Orzel*, είχε διαφορετική τροπή.

Μετά την αψιμαχία με τα γερμανικά αντιτορπιτικά, το *Orzel* προχώρησε σε αναγκαίες μικροεπισκευές και κατευθύνθηκε αρχικά προς το σουηδικό νησί Gotland. Έπειτα, αφού αιτήθηκε σχετική άδεια απ' την εσθονική κυβέρνηση η οποία εγκρίθηκε, αγκυροβόλησε στο Reval (την πρωτεύουσα Tallinn) με σκοπό να επισκευαστεί περαιτέρω και να αποβιβάσει εκεί τον σοβαρά ασθενή κυβερνήτη του. Σύμφωνα με τη διεθνή νομοθεσία, είχε την υποχρέωση να αποπλεύσει απ' το ουδέτερο λιμάνι εντός 24 ωρών, όμως, πάλι νομότυπα, οι Εσθονοί αρνήθηκαν να του το επιτρέψουν επειδή στο Tallinn είχε αγκυροβολήσει και γερμανικό εμπορικό πλοίο κι έπρεπε να δοθεί σε αυτό επαρκής χρόνος απομάκρυνσης. Μετά την παρέλευση λοιπόν ενός δεύτερου 24ώρου, στο *Orzel* όφειλε να δοθεί άδεια απόπλου, αντ' αυτού όμως κηρύχθηκε –παράνομα– σε κατάσταση περιορισμού. Υπεύθυνος ήταν ο γερμανός πρεσβευτής που είχε πληροφορηθεί τα καθέκαστα και άσκησε τις σχετικές πιέσεις, μάλιστα έπεισε την εσθονική κυβέρνηση να κατάσχει τους χάρτες και τα όργανα ναυτιλίας του υποβρυχίου, αν και αυτό αντέβαινε επίσης τη διεθνή νομοθεσία. Οι Εσθονοί δεν περιορίστηκαν στην ικανοποίηση των γερμανικών απαιτήσεων, αλλά επιπλέον αφαίρεσαν το κλείστρο του πυροβόλου του σκάφους, όλον τον ελαφρύ οπλισμό και 14 από τις 20 τορπίλες που έφερε (οι πολωνοί ναυτικοί υπονόμειναν την αφαίρεση των υπολοίπων). Το πλήρωμα του υποβρυχίου αποφάσισε και κατόπιν σχεδίασε με κάθε λεπτομέρεια την απόδρασή του: ο ναύκληρός του, υποκρινόμενος τον ψαρά, βυθομέτρησε το λιμάνι ώστε να χαραχθεί ασφαλής πορεία διαφυγής. Τη νύχτα της 17^{ης}-18^{ης} Σεπτεμβρίου, το πλήρωμα του *Orzel* απόπλισε κι απήγαγε τους εσθονούς που το φρουρούσαν, δύο πολωνοί κολύπησαν ως την αποβάθρα και διέκοψαν την ηλεκτρική τροφοδοσία των προβολέων που το καταύγαζαν, ενώ άλλοι πριόνισαν τους ειδικούς κάβους (σιδερένια παλαμάρια) που το κρατούσαν δεσμευμένο στο ντόκο. Το υποβρύχιο αναχώρησε εσπευσμένα, βαλλόμενο από τις αφυπνισμένες πυροβολαρχίες των Εσθονών, προσέκρουσε μάλιστα σε αμμοσύρτη κατά την έξοδό του απ' το λιμάνι, αλλά χωρίς να του προκληθούν ζημιές. Δίχως ναυτιλιακό εξοπλισμό εκτός από έναν χάρτη με τις θέσεις του σουηδικού φαρικού δικτύου κι ένα σχεδιασμένο από μνήμης σκαρίφημα (έργο νεαρού αξιωματικού), με μοναδικό οπλισμό τις 6 εναπομείναντες τορπίλες του και τον ύπαρχο σε καθήκοντα κυβερνήτη, το *Orzel* έπλευσε υπό την κάλυψη του σκότους προς την ανοιχτή θάλασσα και επανέλαβε τις πολεμικές του περιπολίες αναζητώντας εχθρικούς στόχους. Οι προσπάθειές του εκείνες απέβησαν ανεπιτυχείς (απελευθέρωσε πάντως τους απαχθέντες εσθονούς, αποβιβάζοντάς τους στο σουηδικό νησί Gotland), οπότε το υποβρύχιο κατευθύνθηκε προς τη Βρετανία. Διέσχισε τα (ναρκοθετημένα πλέον και φρουρούμενα από περιπολούντα γερμανικά πλοία) Δανικά Στενά στις 6/10 και μετά από πλου με τα καύσιμα και τις προμήθειές του στο όριο εξάντλησης κατάφερε να επικοινωνήσει επιτυχώς με το βρετανικό Ναυαρχείο στις 14/10 και να φτάσει στο

33 D. G. Williamson 2009 op cit σ 137, D. Stoker 2009 op cit σ 94, G. H. Haarr op cit σ 55.

ναύσταθμο του Rosyth με βρετανική συνοδεία. Το *Orzel* δήλωσε αμέσως, εξίσου έτοιμο με το *Wilk*, να αναλάβει νέες αποστολές. Οι Σοβιετικοί κατηγορήσαν την κυβέρνηση του Tallinn ότι υπέθαλψε την απόδραση του υποβρυχίου και απέδωσαν στη δράση του τη βύθιση ενός πετρελαιοφόρου τους, αξιοποιώντας τα γεγονότα ως αφορμή για την προσάρτηση της Εσθονίας λίγο αργότερα. Οι Βρετανοί απ' την πλευρά τους παρασημοφόρησαν με την ανώτατη διάκριση όλους τους αξιωματικούς των δύο υποβρυχίων για την επική τους απόδραση και τα ενέταξαν άμεσα στις τρέχουσες επιχειρήσεις του Royal Navy ³⁴.

Η χερσόνησος Hel διέθετε φρουρά δύναμης 2.800 ανδρών υπό τη διοίκηση -από το 1937- του προικισμένου με επιτελικές και διοικητικές ικανότητες αντιπλοίαρχου W. Steyer. Κύρια μονάδα άμυνας του ναυτικού οχυρού ήταν ένα τάγμα, ενώ το υπόλοιπο προσωπικό στελέχωνε τις παράκτιες και τις αντιαεροπορικές πυροβολαρχίες. Έχοντας αποκτήσει αεροπορική κυριαρχία ήδη από τις 6/9, οι γερμανοί κατάφεραν να αφιερώσουν στις επιθέσεις πολυάριθμες δυνάμεις της Luftwaffe και υδροπλάνα του Ναυτικού που έδρευαν πια στο Puck πλησίον της Hel και μπορούσαν να βομβαρδίζουν διαρκώς την ευρύτερη περιοχή. Στις 12 και στις 13 Σεπτεμβρίου μικρά βοηθητικά σκάφη του πολωνικού ναυτικού πόντισαν αμυντικό ναρκοπέδιο κοντά στη χερσόνησο. Αφού η Luftwaffe βύθισε ορισμένα από αυτά, τα πληρώματα όσων πολεμικών σκαφών είχαν καταφύγει εκεί αυτοβύθισαν τα πλοία τους και συγχωνεύτηκαν με τις δυνάμεις χερσαίας άμυνας που στο απόγειό τους έφτασαν να αριθμούν 3.690 άνδρες (σε αυτούς είχαν προστεθεί και 300 άνδρες του αποσπάσματος της ναυτικής αεροπορίας που είχαν υποχωρήσει εκεί μετά την εκκένωση της βάσης του Puck). Οι Γερμανοί, αν και αφιέρωσαν μεγάλες δυνάμεις πεζικού και πυροβολικού για την κατάκτησή της, δεν κατάφεραν να σημειώσουν πρόοδο ως και τις 30/9, ενώ η Luftwaffe είχε απολέσει επιβεβαιωμένα 18 τουλάχιστον αεροσκάφη τα οποία είχαν καταρριφθεί απ' το εύστοχο αντιαεροπορικό πυρ της Hel (οι πολωνοί πυροβολητές θα διεκδικούσαν την κατάρριψη 36-46 αεροσκαφών μέχρι το τέλος της πολιορκίας). Στην επιτυχή αντίσταση συνέβαλε η τεχνητή απομόνωση του πεδίου της μάχης που προξένησαν οι αμυνόμενοι με αυτοσχέδιο τρόπο, όταν τοποθέτησαν και πυροδότησαν αχρησιμοποίητες θαλάσσιες νάρκες (που είναι παραδοσιακά ισχυρότατης εκρηκτικής γόμωσης) μαζί με κεφαλές τορπιλών σε εδαφική στενωπό στο λαιμό της χερσονήσου, μετατρέποντάς την σε νησί. Αν και είχαν πληροφορηθεί την πτώση της Βαρσοβίας, οι υπερασπιστές της Hel ήταν από τους τελευταίους Πολωνούς που κατέθεσαν τα όπλα το μεσημέρι της 1^{ης} Οκτωβρίου (κάθε οργανωμένη αντίσταση έπαυε στις 6/10), μαζί με τον επικεφαλής τους ναύαρχο Ubrug. Οι μαχητές της φρουράς είχαν υποστεί απώλειες άνω των 100 νεκρών. Μεγάλης επιχειρησιακής σημασίας αποδείχθηκε η παράταση της οργανωμένης πολωνικής αντίστασης στη Hel, διότι οι άθικτες παράκτιες πυροβολαρχίες της συνέχισαν να καλύπτουν τα πολωνικά θαλάσσια ναρκοπέδια στον κόλπο του Ντάντσιχ μέχρι την παράδοση του

34 D. Stoker 2009 ibid σσ 94-95, D. G. Williamson 2009 ibid σσ138-140, 146, G. H. Haarr ibid σ 53. Το *Orzel* χάθηκε αυτόν τον χρόνο, μάλλον εξαιτίας πρόσκρουσης σε νάρκη, περί την 8^η Ιουνίου 1940 στη διάρκεια της έβδομης πολεμικής περιπολίας του και το ναυαγίο του παραμένει ανεκτόπιστο. Προηγουμένως όμως, κατάφερε μία μεγάλη επιτυχία, επιχειρησιακών και στρατηγικών επιπτώσεων: στις 8/4/1940 βύθισε το επίτακτο γερμανικό μεταγωγικό εκτοπίσματος 5.261 τ. *Rio de Janeiro*, ενώ αυτό κατευθυνόταν προς τα νορβηγικά χωρικά ύδατα πλήρως έμφορτο με στρατεύματα και υλικό, προξενώντας απώλειες 200 γερμανών και κυρίως αποδεικνύοντας ότι η γερμανική εισβολή στη Νορβηγία ήταν επί θύραις. Το πολωνικό αντιτορπιλικό *Grom* βυθίστηκε στη διάρκεια της Νορβηγικής εκστρατείας.

οχυρού, απαγορεύοντας στα γερμανικά ναρκαλιευτικά να φέρουν σε πέρας την αποστολή τους. Τα ναρκοπέδια εκείνα, δεν προστάτευαν μόνο την ίδια τη φρουρά της χερσονήσου, αλλά επίσης παρακώλυαν την απρόσκοπτη αξιοποίηση του κόλπου για τις διά θαλάσσης μεταφορές των γερμανών στην περιοχή. Τα πυρά ειδικά της καλά εκπαιδευμένης πυροβολαρχίας Laskowski με τα σύγχρονα, εξάιντσα Bofors στο ανατολικό άκρο της Hel κατάφεραν όχι μόνο αυτό, αλλά και να βυθίσουν αριθμό εχθρικών βοηθητικών σαφών, ακόμη και να αποθαρρύνουν το βαρύτερο οπλισμένο θωρηκτό *Schleswig-Holstein* απ' του να προσεγγίσει τη χερσόνησο κατά τις μεταξύ τους μονομαχίες, πλήττοντάς το μάλιστα σε 1-2 περιπτώσεις. Έτσι, το τρίτο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου οι γερμανοί υποχρεώθηκαν να το ενισχύσουν με το αδελφό του πλοίο, το ομοίωτο *Schlesien* που εισήλθε στον κόλπο για να προσθέσει τον όγκο του δικού του πυρός στην πολιορκία της Hel. Ο ίδιος ο Χίτλερ παρακολουθούσε τις ανταλλαγές πυρών μεταξύ των γερμανικών πλοίων και της πολωνικής πυροβολαρχίας όταν κατέλυσε σε ξενοδοχείο του Ντάντσιχ³⁵.

Ο ποτάμιος στολίσκος φρούρησε αποτελεσματικά σημεία στρατηγικού ενδιαφέροντος (γέφυρες, φράγματα, πόλεις) μέχρι που έλαβε διαταγές αυτοβύθισης λίγο μετά την έναρξη της σοβιετικής εισβολής³⁶.

Στις 12 Οκτωβρίου καταργήθηκε η γερμανική προσωρινή Διοίκηση ναυτικών δυνάμεων του κόλπου του Ντάντσιχ, σηματοδοτώντας το τέλος των αντιπολωνικών ναυτικών επιχειρήσεων στην περιοχή³⁷.

70.000 πολωνοί στρατιώτες διέφυγαν άμεσα, κυρίως στην Ουγγαρία και τη Ρουμανία (ελάχιστοι προς τη Λιθουανία και τη Λετονία κι από εκεί στη Σουηδία), εκ των οποίων 7.000 ήταν προσωπικό της πολεμικής αεροπορίας -ανάμεσά τους και 2.000 μηχανικοί, υπόλογοι εδάφους μαζί με 98 χειριστές αεροσκαφών. Άλλοι 30.000 συνέχισαν τις αποδράσεις από την κατεχόμενη πια χώρα τους, προς τη Ρουμανία (η κυβέρνηση της οποίας πληρώθηκε αδρά γι' αυτό, από τμήμα των αποθεμάτων χρυσού της Τράπεζας της Πολωνίας που είχε διατεθεί εγκαίρως στην πρεσβεία στο Βουκουρέστι για τον επίμαχο λόγο). Οι περισσότεροι από αυτούς μεταφέρθηκαν διαδοχικά στη Γαλλία (67.000 είχαν αναδιοργανωθεί εκεί ως το Μάιο του 1940) και το ΗΒ, συνεχίζοντας τον αγώνα στο πλευρό των συμμάχων τους μέχρι το 1945 και συμμετέχοντας σε πολυάριθμες εκστρατείες σε όλα τα μέτωπα³⁸. Οι ροές των πολωνών προσφύγων προς τα κράτη της Βαλτικής και τη Σουηδία μέχρι το Φεβρουάριο του 1940 ήταν τέτοιου μεγέθους κι έντασης που για την καταστολή τους αξιοποιήθηκαν ακόμη και πολεμικά πλοία του Kriegsmarine, από τα λίγα όσο και πολύτιμα που διέθετε (κάποτε συμμετείχε σε τέτοια αποστολή κι ένα ελαφρύ καταδρομικό!)³⁹.

35 S. Zaloga & V. Madej 1990 op cit σσ 141, 145, H. Rohde, Hitler's first Blitzkrieg and its Consequences for North-eastern Europe, The Course of the Polish Campaign from 1 September to 6 October 1939, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit, (επιμέλ.) op cit σ 123, B. Belcarz & R. Peczkowski 2001 op cit σ 250, D. G. Williamson 2009 ibid σσ 130-131.

36 http://bartelski.pl/pmw/PMW/history/index_03.html (προσπελάστηκε 30/8/2017).

37 B. Stegemann, The first phase of the War at Sea up to the Spring of 1940, The War in the Baltic, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit, (επιμέλ.) op cit σ 154.

38 M. A. Peszke 2004 op cit σ 652, D. G. Williamson 2009 op cit σσ 140-150.

39 B. Stegemann, The first phase of the War at Sea up to the Spring of 1940, The War in the Baltic, στο K. A. Maier-H. Rohde-B. Stegemann-H. Umbreit, (επιμέλ.) op cit σ 155.

Στις 23 Σεπτεμβρίου οι νικητές εισβολείς τροποποίησαν τη μεταξύ τους συνθήκη και οι Σοβιετικοί αποσύρθηκαν από την κεντρική Πολωνία με αντάλλαγμα από πλευράς γερμανών την αναγνώριση του «σοβιετικού ενδιαφέροντος» για τη Λιθουανία – ο Χίτλερ πάντως διατήρησε σε ισχύ την Οδηγία ετοιμότητας κατάληψης της τελευταίας μέχρι και την 25^η Σεπτεμβρίου. Η μεταβολή αποτυπώθηκε οριστικά στη «Συνθήκη Συνοριακού Διακανονισμού και Φιλίας» (28/9) και τα τρία Βαλτικά κράτη υποχρεώθηκαν να παραχωρήσουν στους Σοβιετικούς στρατιωτικές βάσεις πολύ σύντομα (5-10/10/1939). Οι ζώνες κατοχής της Πολωνίας διαμορφώθηκαν ως εξής: έκταση 72.800 τετραγωνικών μιλίων που κατοικείται από 21,7 εκατομμύρια πολωνών κατέχονταν απ' τη Γερμανία και αντίστοιχα 77.720 τετραγωνικών μιλίων με 13,3 εκατομμύρια πολωνών κατοίκων απ' την ΕΣΣΔ. Ο Χίτλερ κήρυξε την προσάρτηση του Ντάντσιχ, των επαρχιών Ροζναή, Ρομορζε, Λότζ, και της άνω Σιλεσίας στο Γ' Ράιχ. Οι περιοχές αυτές εντάχθηκαν σε δύο νέες διοικητικές περιφέρειες και διοικητές της ορίστηκαν δύο υψηλόβαθμοι γερμανοί αξιωματούχοι του ναζιστικού κόμματος, ενώ ένας τρίτος ομολόγός τους ανέλαβε καθήκοντα κυβερνήτη της υπόλοιπης υπό γερμανική κατοχή Πολωνίας⁴⁰.

Το πολωνικό ΓΕΝ επαναλειτούργησε ταχύτατα μετά την ανασύστασή του, με αρχηγό τον Świrski, αρχικά στις 27/10/1939 στο Παρίσι ενώ τις επόμενες μέρες μεταγκαταστάθηκε στη βρετανική πρωτεύουσα. Πρόθεση ανασύστασης σε βρετανικό έδαφος –προς μεγάλη δυσαρέσκεια των γάλλων- εξέφρασαν άμεσα και τα πολυάριθμα στελέχη της αεροπορίας που είχαν ξεφύγει από το γερμανοσοβιετικό κλοιό (οι πολωνοί είχαν σε σαφώς μεγαλύτερη υπόληψη τη RAF απ' ό,τι την Armée de l'Air). Στις 18/11/1939 συνάφθηκε επίσημη συμφωνία στο Λονδίνο μεταξύ της αυτοεξόριστης πολωνικής κυβέρνησης και της βρετανικής ομολογής της, που περιελάμβανε 7 άρθρα και περιέγραφε λεπτομερώς το είδος της συνεργασίας μεταξύ των δύο συμβαλλομένων σε όλα τα ζητήματα ναυτικού ενδιαφέροντος. Όλα τα λειτουργικά έξοδα του πολωνικού πολεμικού ναυτικού, συμπεριλαμβανομένης της μισθοδοσίας των πληρωμάτων, θα καλύπτονταν από τη βρετανική κυβέρνηση μέσω δανείου που συνήψε γι' αυτό το σκοπό με την αυτοεξόριστη πολωνική ηγεσία. Πρώτο μέλημα της τελευταίας ήταν η επαναλειτουργία εκπαιδευτικού κέντρου με έμφαση στην παραγωγή δοκιμών και στη δημιουργία σχολείων ειδικευσης. Μετά την κατάρρευση της Γαλλίας, οι βρετανοί παραχώρησαν στους πολωνούς πλήθος βοηθητικών σκαφών του γαλλικού ναυτικού που βρέθηκαν να ναυλοχούν στα λιμάνια τους, για να τα επανδρώσουν (μια και τα πληρώματά τους προτίμησαν ως επί το πλείστον να επαναπατριστούν). Σταδιακά, μεταβίβασαν στους πολωνούς επί δανεισμό και λίγα δικά τους πολεμικά (μεταξύ αυτών δύο υποβρυχία κι ένα εκσυγχρονισμένο ελαφρύ καταδρομικό ναυπηγημένο το 1917). Στις 5/8/1940 υπογράφηκε συμφωνία που καθόριζε το καθεστώς του συνόλου των πολωνικών ένοπλων δυνάμεων σε βρετανικό έδαφος⁴¹. Τον Ιούνιο,

40 H. Kochanski 2009 op cit σ 96, N. Ascherson 1987 op cit σ 96, H. R. Trevor-Roper (επιμέλ.) 1964 op cit σσ 8-12.

41 Το παλιό ωκεάνιο επιβατηγό πολωνικών συμφερόντων *Kosciuszko* που μετονομάστηκε σε *Gdynia* λειτούργησε ως πλωτή Σχολή, ελλιμενισμένο μόνιμα στο Plymouth. Τα δύο εκπαιδευτικά πλοία του πολωνικού πολεμικού ναυτικού κατάφεραν επίσης να φτάσουν στο ΗΒ, καθώς ο πόλεμος τα βρήκε να επισκέπτονται υπερπόντια γαλλικά λιμάνια. Για την πιο εξειδικευμένη τεχνική κατάρτιση των στελεχών του πολωνικού ναυτικού μερίμνησαν οι Βρετανοί, που επέτρεψαν στους αυτοεξόριστους, ανεξαρτήτως βαθμού, να παρακολουθούν τα δικά τους αντίστοιχα σχολεία ναυτιλίας, τηλεπικοινωνιών, πυροβολητών, υποβρυχίων, ανθυποβρυχιακού αγώνα κλπ, ενώ προοδευτικά οι Βρετανοί παρείχαν σε αξιωματικούς του

όταν υπήρχαν ανησυχίες σχετικά με το ενδεχόμενο γερμανικής απόβασης στα μητροπολιτικά νησιά του ΗΒ, πολωνικά πληρώματα στελέχωσαν 12 ελαφρά οπλισμένες τράτες εφοδιασμένες με ραδιοτηλέφωνο, σε καθήκοντα επιτήρησης των βρετανικών ακτών⁴².

Μετά τη γερμανική εισβολή στη Σοβιετική Ένωση, οι Σοβιετικοί επέτρεψαν στους μέχρι τότε υπό την κατοχή τους Πολωνούς να πάρουν τα όπλα συστρατευόμενοι με τους ανατολικούς τους εισβολείς κατά των ναζί, χωρίς όμως να μεταβληθεί η βαθύτερη σοβιετική δυσπιστία προς αυτούς τους εξ ανάγκης συμμάχους τους. Το γεγονός είναι ότι η εθελούσια μαζική ένταξη των Πολωνών στις ένοπλες δυνάμεις όλων των συμμάχων είχε ως αποτέλεσμα να παρατάσσουν το πέμπτο μεγαλύτερο στράτευμα μεταξύ τους το 1945.

Το πολωνικό πολεμικό ναυτικό βρέθηκε στη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου στην Ευρώπη με δύναμη προσωπικού μεγαλύτερη από εκείνη που διέθετε το 1939, ενώ τον Ιούλιο του 1944 ενέταξε στις τάξεις του και γυναίκες σε καθήκοντα υπηρεσίας ξηράς. Από άποψη κύριων μονάδων μάχης, το Μάιο του 1945 παρέτασε 1 ελαφρύ καταδρομικό, 6 αντιτορπιλικά, 3 υποβρύχια, και 5 τορπιλακάτους. Όσα από αυτά ήταν δανεικά απ' τους Βρετανούς επιστράφηκαν μεταξύ Ιουλίου και Σεπτεμβρίου του επόμενου έτους, λαμβάνοντας τότε 9 ναρκαλιευτικά, 2 τορπιλακάτους και 12 μικρά σκάφη ανθυποβρυχιακής δίωξης ως ποσοστό που τού αναλογούσε από τα υπολείμματα του γερμανικού στόλου. Συμμετείχε επιτυχώς σε πολλά είδη αποστολών (εκκένωσης στρατευμάτων, συνοδείας νηοπομπών, ανθυποβρυχιακές, επιτήρησης ακτών, βομβαρδισμούς χερσαίων στόχων, αποκλεισμούς λιμανιών, κάλυψη επιδρομών, αποβάσεων και καταδρομικών επιχειρήσεων), στη Βόρειο θάλασσα, στη Μεσόγειο και στον Ατλαντικό. Κάλυψε συνολική απόσταση 1.213.000 ναυτικών μιλίων, συνόδευσε 787 νηοπομπές, εκτέλεσε 1.162 πολεμικές περιπολίες και λοιπές αποστολές, βύθισε εχθρικά πλοία συνολικού εκτοπίσματος σχεδόν 100.000 τ. (περιλαμβανομένων δύο υποβρυχίων και 39 μέσων μεταγωγικών πλοίων), κατέρριψε επιβεβαιωμένα 20 αεροσκάφη της Luftwaffe και υπέστη απώλειες 404 μελών του προσωπικού του. Μνημεία αφιερωμένα στη δράση του υφίστανται επί βρετανικού εδάφους στη Γλασκώβη, στο νησί Whight, στο Liverpool, το Prestwick και το Plymouth⁴³.

πολωνικού ναυτικού την ευκαιρία να φοιτήσουν και σε βρετανικά πανεπιστήμια (δεκάδες από αυτούς εκμεταλλεύτηκαν την ευκαιρία). Αξίζει να προστεθεί ότι το πολωνικό ΠΝ διατήρησε την πλήρη του διοικητική αυτοτέλεια. Παρά την προφανώς απόλυτη εξάρτησή του από τους Βρετανούς και την πλήρη του ένταξη στους επιχειρησιακούς σχεδιασμούς του Royal Navy, ουδέποτε οι σύνδεσμοι των τελευταίου με τους Πολωνούς απέκτησαν υπηρεσιακή δικαιοδοσία επ' αυτών. Το μοναδικό νεότευκτο αντιτορπιλικό που παρέδωσαν στους Πολωνούς δανεικό το 1940 (το *Piorun*, κλάσης N), εντόπισε πρώτο το θωρηκτό *Bismarck* και συμμετείχε στην παρακολούθηση και τις τορπιλικές επιθέσεις εναντίον του πλοίου κατά τις επιχειρήσεις που οδήγησαν στη βύθισή του το Μάιο του 1941. Οι Βρετανοί αντιμετώπισαν αρχικά δυσκολία στην ενσωμάτωση των πολωνών αεροπόρων λόγω γλώσσας (έλλειψη αρκετών αγγλομαθών), σύντομα όμως εκτίμησαν τις ικανότητές τους (πολλοί διακρίθηκαν στη «μάχη της Αγγλίας»), όπως και των πολωνών ναυτικών: J. Będziński 2008 op cit σσ 658-668, J. Będziński 2009 op cit σ 425, M. A. Peszke 2004 op cit σσ 648-649, 653-655, D. G. Williamson 2009 op cit σσ 145-146, H. Kochanski 2009 ibid σ 210, 231-233.

42 <https://weaponsandwarfare.com/2015/12/10/polish-navy-during-wwii/> (προσπελάστηκε 25/8/2017).

43 http://bartelski.pl/pmw/PMW/history/index_03.html, <http://www.kresyfamily.com/9-navy.html> (προσπελάστηκαν 25/8/2017). Ενδεικτικά παρατίθεται ότι αντίστοιχα το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό (τότε ΒΝ) κάλυψε σχεδόν 2 εκ. νμ κατά την ίδια περίοδο κι εκτελώντας ίδιες με του συμμαχικού

iv) Συμπερασματική αποτίμηση:

Το μεσοπολεμικό πολωνικό κράτος αμφιταλαντεύθηκε έντονα σε ό,τι αφορούσε την ιεράρχηση των απειλών που αντιμετώπιζε στην ούτως ή άλλως έντονα ρευστή εκείνη ιστορική περίοδο, στοιχείο που αντικατοπτρίστηκε τόσο στην εξωτερική του πολιτική όσο και στα εξοπλιστικά του προγράμματα. Η πρώτη χαρακτηρίστηκε σύμφωνα με αρκετούς μελετητές από έναν «εύθραστο μεγαλοϊδεατισμό», με ορισμένες ανακολουθίες, κατά στιγμές αστάθεια, τακτικούς ελιγμούς, συχνά καιροσκοπικό ωφελιμισμό και σοβαρά σφάλματα στη διεξαγωγή της. Οι συγκεκριμένες επιλογές δημιουργούσαν ανασφάλειες στους μικρότερους γείτονές του, ενώ παράλληλα παρείχαν σοβαρές αφορμές για τα κατακτητικά σχέδια των μεγαλύτερων (ανεξαρτήτως του αν τα πραγματικά περιθώρια ουσιαστικών ελιγμών των Πολωνών ήταν μικρά, απέναντι στους τελευταίους).

Οι εξελίξεις την άνοιξη του 1939 υπογράμμισαν τη δυσχερή θέση στην οποία βρίσκονταν χώρες όπως η Πολωνία και η Ελλάδα, όταν, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, κορυφώθηκαν οι ήδη προϋπάρχουσες πολλαπλές πιέσεις προσεταιρισμού που υφίσταντο από τις Μεγάλες Δυνάμεις, στο πλαίσιο των ευρύτερων γεωστρατηγικών σχεδιασμών των τελευταίων. Οι αλληλεπιδράσεις των σκοπών των μειζόνων διεθνών παραγόντων, γέννησαν αντιφατικές επιδιώξεις για τις μικρότερες οντότητες: με εκφρασμένο τον αναθεωρητισμό της Γερμανίας και τον ιταλικό επεκτατισμό αντίστοιχα, οι δύο χώρες χρειάζονταν εξίσου συμμαχίες την επιβίωσή τους, ενώ ταυτόχρονα αυτή παρουσίαζε ευνοϊκές προοπτικές εφόσον η Πολωνία και η Ελλάδα παρέμεναν αμέτοχες σε ευρύτερες συρράξεις. Η περιφρούρηση αυτής της ουδετερότητας όμως, δεν εναρμονιζόταν με τις αμυντικές ανάγκες της Γαλλίας, ούτε με τις αντίστοιχες του ΗΒ (από ένα χρονικό σημείο κι έπειτα). Οπωσδήποτε, η γαλλική ανασφάλεια προπορευόταν ευδιάκριτα, καθώς αποδείχθηκε από τη στάση του Παρισιού τόσο απέναντι στη Βαρσοβία, όσο και απέναντι στην Αθήνα (είναι γνωστό πώς η γαλλική ηγεσία κατέβαλε προσπάθειες να αναβιώσει κάποιας μορφής αντιγερμανικό «Βαλκανικό Μέτωπο» το τελευταίο τρίμηνο του 1939, απόπειρα τα τεκμήρια της οποίας μετά την γαλλική συνθηκολόγηση περιήλθαν στην κατοχή των Γερμανών και οι τελευταίοι τα κοινοποίησαν αμέσως στους Ιταλούς⁴⁴). Μέχρι τη γαλλική συνθηκολόγηση, το Λονδίνο, λόγω των ευάλωτων συμφερόντων του παγκοσμίως, παρέμεινε σαφώς ευνοϊκότερο στην διατήρηση αρκετών χωρών εκτός της

πολωνικού Πολεμικού Ναυτικού αποστολές. Από τους Βρετανούς, οι Έλληνες παρέλαβαν την περίοδο 1942-44, επίσης δανεικά, συνολικά: 8 αντιτορπιτικά, 4 κορβέτες, 2 υποβρύχια (το ένα ήταν ιταλικό λάφυρο), αρκετά ναρκαλιευτικά ποικίλης προέλευσης και άλλες μικρότερες μονάδες, ενώ σημαντική ήταν και η συνεισφορά των ΗΠΑ, που τού μεταβίβασαν πολεμικά πλοία άλλων τύπων (αρματαγωγά πρωτίτως).

44 Βλ. ενδεικτικά: L. H. Curtright 1988 *op cit* σσ 453-454, Σπ. Λιναρδάτος, *Ο Ιωάννης Μεταξάς και οι Μεγάλες Δυνάμεις, 1936-1940*, Αθήνα: Προσκήνιο, 1993, σ 153, Γ. Μουρέλος, *Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΣΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ 1939-1941 – ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΝΟΣ ΡΑΝΤΕΒΟΥ ΠΟΥ ΧΑΘΗΚΕ* στο *ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΚΖ' ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 20ό ΑΙΩΝΑ, ΑΣΤΑ*, Αθήνα, 19-25 Αυγούστου 2001, Αθήνα: ΓΕΕΘΑ/ΕΕΣΙ, 2002, σσ 177-179, Θ. Κοπανισάνος, *ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΓΑΛΛΙΑΣ 1939-1940. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΥ ΘΕΑΤΡΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ*, στο *ΔΙΣ/ΓΕΣ (συλλογικό), Οι πολιτικοστρατιωτικές σχέσεις Ελλάδας – Γαλλίας (19^{ος} - 20^{ος} αι.)*, Αθήνα: Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, 2011, σσ 151-163, υπγως εα Γ. Βασιλείου, *Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ / ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΓΑΛΛΙΑΣ, ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ Επιθεώρηση*, τ. 1/ 2013, σσ 67-69, 78-79.

σύγκρουσης. Ούτε η Γαλλία ούτε το ΗΒ μπορούν να κατηγορηθούν πως έσυραν την Πολωνία και την Ελλάδα στον πόλεμο. Για την είσοδό τους σε αυτόν, υπεύθυνα ήταν τα εισβάλλοντα κράτη. Οι εγγυήσεις όμως που έλαβαν η Πολωνία και η Ελλάδα από τις δύο δυτικοευρωπαϊκές Δυνάμεις δεν είχαν ως σκοπό τους την αμοιβαία ωφέλεια, αλλά εξυπηρετούσαν σχεδόν αποκλειστικά τις γαλλοβρετανικές επιδιώξεις και διέθεταν πολιτικό μάλλον, παρά στρατιωτικό περιεχόμενο.

Αναφορικά με τους εξοπλιστικούς σχεδιασμούς και δη ναυτικού ενδιαφέροντος, η Πολωνία αντιμετώπισε τη βραχυπρόθεσμου ορίζοντα ιδιοτέλεια των ευρωπαϊών προμηθευτών του, μία κατάσταση γνώριμη σε όλα τα μικρά και τα μεσαία κράτη της Ηπείρου. Οι φιλότιμες και φιλόδοξες προσπάθειες ανάπτυξης εγχώριας βιομηχανίας, της ναυπηγικής περιλαμβανομένης, προσέκρουσαν στο ζοφερό οικονομικό κλίμα της δεκαετίας του τριάντα και στο μεγαλύτερο βαθμό δεν ευοδώθηκαν έγκαιρα. Σε τομείς που η επιτυχία ήταν μεγαλύτερη, όπως στον αεροναυπηγικό, τα προβλήματα συνδυάστηκαν με σοβαρές αβελτηρίες σχετικές με την υιοθέτηση στρεβλών στρατιωτικών δογμάτων. Η αποτυχία εκμετάλλευσης της υπάρχουσας παραγωγικής υποδομής αποτυπώθηκε χαρακτηριστικά στο σχεδόν ανυπόληπτο μέγεθος της ναυτικής της αεροπορίας, την οποία ο πόλεμος βρήκε με μέσα λιγότερα ακόμη και από χώρες με πολύ μικρότερες δυνατότητες εγχώριας κατασκευής, όπως η Ελλάδα (η οποία ως γνωστόν είχε αγοράσει από την πολωνική εταιρία PZL 36 συνολικά καταδιωκτικά τύπου P-24 διάφορων εκδόσεων κατά το β' μισό της τελευταίας προπολεμικής δεκαετίας και τα οποία αποτέλεσαν τον κορμό των αναχαιτιστικών της τότε ΕΒΑ).

Η ανάπτυξη του ικανοποιητικά εκπαιδευμένου κι εξοπλισμένου με σύγχρονο γενικά κύριο υλικό αλλά περιορισμένων διαστάσεων πολωνικού πολεμικού ναυτικού, έχει αποδοθεί στην πρόταξη της σοβιετικής απειλής ως μείζονος στρατηγικής την περίοδο 1926-1935, μία σταθερή επιλογή του στρατηγού Piłsudski. Αφετέρου, παρά τις μεγαλύτερες κατά καιρούς διακηρυκτικές προθέσεις αύξησης, το πραγματικό μέγεθος του ναυτικού δεν επιβάρυνε ιδιαίτερα τους αμυντικούς προϋπολογισμούς της χώρας (ακόμη και κατά τη διετία 1938-1939, όταν οι απειλές είχαν αναδυθεί πλήρως, στο ναυτικό διοχετευόταν μόλις το 2% των σχετικών κονδυλίων)⁴⁵. Εκτός αυτού, η εκ των υστέρων κριτική περί της «σπατάλης πόρων σε περιττές πολυτέλειες» όπως το Ναυτικό⁴⁶, διαψεύδονται πανηγυρικά από πολιτικοστρατιωτικής άποψης. Το γεγονός και μόνο ότι αναπτύχθηκε ο Κλάδος για μία τόσο περιορισμένη ακτογραμμή με μόλις δύο κύρια λιμάνια, δήλωνε τη σημασία που απέδιδαν οι ηγεσίες και ο λαός στην ανάγκη θαλάσσιας υπόστασης του πολωνικού κράτους, τόσο για τις ανάγκες της Οικονομίας όσο και της Ασφάλειας. Το ερώτημα «έναντι ποιάς απειλής» απαντήθηκε μέχρι το 1939 με το σκεπτικό ότι οι Γαλλοβρετανοί θα έσπευδαν σε βοήθεια των Πολωνών, είτε αυτοί δέχονταν γερμανική είτε σοβιετική επίθεση –αυτές άλλωστε τις διαβεβαιώσεις λάμβανε η Βαρσοβία (και όχι μόνον εκείνη, αλλά και οι σκανδιναβικές χώρες), ρητά ή υπόρηρτα, από το Παρίσι και το Λονδίνο, ασχέτως του αν ήταν πρακτικά ανέφικτη η εφαρμογή τους όπως έχει σημειωθεί.

45 S. Zaloga & V. Madej 1990 op cit σσ 13, 18.

46 Βλ. ενδεικτικά: J. Lubecki, JÓZEF PIŁSUDSKI'S INFLUENCE ON THE POLISH ARMED FORCES OF THE INTERWAR PERIOD, *Polish Review*, vol. 56, no 1/2, COMMEMORATING JÓZEF PIŁSUDSKI (2011), σσ 42-43.

Στη διάρκεια των επιχειρήσεων που κατέληξαν στην κατάληψη της χώρας, το πολωνικό Ναυτικό έφερε σε πέρας με κυμαινόμενο βαθμό επιτυχίας (γενικά πολύ ικανοποιητικό) το σύνολο των αποστολών που τού είχαν ανατεθεί. Η Ηγεσία του διατήρησε τον έλεγχο της διοίκησης καθ' όλη τη διάρκεια του πολέμου, ενώ δημιούργησε αποτελεσματικό «κλιμάκιο αποδημίας» προετοιμαζόμενη για την επόμενη μέρα. Σχεδίασε και υλοποίησε την έγκαιρη αποχώρηση των τριών αντιτορπιλικών, επιτυχία στρατηγική όχι μόνο γιατί τα διέσωσε από βέβαιη βύθιση αλλά κυρίως επειδή αυτά αποτέλεσαν -μαζί με όσα σκάφη κατάφεραν να αποδράσουν αργότερα- τον πρώτο πυρήνα των ένοπλων δυνάμεων ώστε η εξόριστη κυβέρνηση να διαθέτει αυτήν την κρίσιμη υπόσταση (και φυσικά θεωρούνταν πολωνική επικράτεια). Τα υποβρύχια δέσμευσαν πόρους του αντιπάλου για την αντιμετώπισή τους και τα ναυτικά οχυρά, με την επιτυχία τους άμυνα, δημιούργησαν υψηλό γόητρο για τον κλάδο. Επίσης, το εμπορικό ναυτικό διέφυγε, σχεδόν αλώβητο κι εκείνο, στο εξωτερικό.

Ειδικά ο έγκαιρος και λεπτομερής σχεδιασμός της αποδημίας του πολωνικού Ναυτικού, βασισμένος σε πραγματιστικές εκτιμήσεις των δεδομένων, επέτρεψε τη σωτηρία πλείστου προσωπικού, κύριου υλικού κι έδωσε την ευκαιρία στην εξόριστη κυβέρνηση της χώρας να συνεχίσει τον αγώνα της απ' την υπερορία διαθέτοντας τα μέσα προς αυτήν την κατεύθυνση (κυρίως τα ναυτικά, που σε μεγάλη εκτίμηση αλλά και ανάγκη είχε ήδη η Βρετανία)⁴⁷. Η σύγκριση με τις αντίστοιχες καταστάσεις που εκτυλίχθηκαν στην Ελλάδα τον Απρίλιο του 1941⁴⁸ υποβάλλει μελαγχολικές σκέψεις, σχετικά με την ετοιμότητα, τη βούληση, αλλά και τις απώτερες σκέψεις της ανώτατης πολιτικοστρατιωτικής ηγεσίας της Αθήνας. Ευτυχώς για την Τιμή, την Ιστορία, καθώς και τις εξελίξεις του άμεσου εκείνη τη στιγμή μέλλοντος, ό,τι έλειψε από την ηγεσία επιδείχθηκε από τη συντριπτική πλειοψηφία των στελεχών του τότε ΒΝ, που αποφάσισαν κι έπραξαν με ταχύτητα, τόλμη, υψηλό φρόνημα, προσήλωση στην ουσία που φανέρωνε επίγνωση της κατάστασης και αδιαφορία για τις ενδεχόμενες σταδιοδρομικές συνέπειες των επιλογών τους.

47 Εκτός από μονάδες του πολεμικού ναυτικού, όσα πολωνικά πλοία της εμπορικής ναυτιλίας δεν απωλέσθηκαν στη διάρκεια της σύγκρουσης στη Βαλτική, κατέφυγαν και εκείνα σε βρετανικά λιμάνια, προσφέροντας στο εξής τις πολύτιμες μεταφορικές τους υπηρεσίες στο ΗΒ. Η εμπορική ναυτιλία της Πολωνίας απώλεσε μόλις το 9% της δύναμής της το φθινόπωρο του 1939. Εκπαιδευτικό κέντρο για τα στελέχη του πολωνικού εμπορικού ναυτικού ιδρύθηκε στο Southampton το 1940: D. Stoker 2009 op cit σ 95.

48 Βλ. ενδεικτικά: J. T. Malakasses, The Greek Navy during the War in Metropolitan Greece. Its disintegration and subsequent Exodus to Egypt in April of 1941, *Λαδώνη*, τ.19, 1990, σσ 87-126.

**Πηγές:
Βιβλιογραφία**

- Ascherson, N., *The struggles for Poland*, London: M. Joseph, 1987
- Åselius, G., *The Rise and Fall of the Soviet Navy in the Baltic, 1921-1941*, London – N. York: F. Cass, 2005
- Aster, S., *The Making of the Second World War*, London: A. Deutsch, 1973
- Belcarz, B., & Peczkowski, R., *White Eagles / The Aircraft, Men and Operations of the Polish Air Force 1918-1939*, East Yorkshire: Hikoki, 2001
- Berend, I.T., *Οικονομική Ιστορία του Ευρωπαϊκού 20ου Αιώνα*, Αθήνα: Gutenberg, 2009
- Cannistraro, P.V., –Wynot Jr., E. D., - Kovaleff, T. P., (επιμέλ.), *Poland and the Coming of the Second World War / The Diplomatic Papers of A. J. Drexel Biddle Jr., United States Ambassador to Poland, 1937-1939*, Columbus: Ohio State University Press, 1976
- Coutouvidis, J., & Reynolds, J., *Poland, 1939-1947*, Leicester: Leicester University Press, 1986
- Crozier, A. J., *The Causes of the Second World War*, Oxford: Blackwell, 1997
- Haarr, G. H., *The Gathering Storm: The Naval War in Northern Europe, September 1939-April 1940*, Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2013
- Kissinger, H., *Διπλωματία*, Αθήνα: «Νέα Σύνορα» - Α. Α. Λιβάνη, 1995
- Kochanski, H., *The Eagle unbowed / Poland and the Poles during the Second World War*, Cambridge MA: Harvard University Press, 2012
- Λιναρδάτος, Σπ., *Ο Ιωάννης Μεταξάς και οι Μεγάλες Δυνάμεις, 1936-1940*, Αθήνα: Προσκήνιο, 1993
- Maier, K.A., Rohde H., Stegemann, B., Umbreit, H., (επιμέλ...: Militargeschichtliches Forschungsamt –Research Institute for Military History), *Germany and the Second World War*, vol. II: Germany's initial conquests in Europe, Oxford: Clarendon Press, 1991
- Murfett, M., *Naval Warfare 1919–1945 / An operational history of the volatile war at sea*, Abingdon-N. York: Routledge, 2009
- Murray, W., *The Change in the European Balance of Power, 1938-1939: The Path to Ruin*, Princeton, NJ: Princeton University Press, 1984
- Newman, S., *March 1939, the British guarantee to Poland : a study in the continuity of British foreign policy*, Oxford: Clarendon, 1976
- Overy, R., with Wheatcroft, A., *The Road to War*, Oxford: McMillan, 1989
- Posen, B. R., *The Sources of Military Doctrine / France, Britain, and Germany between the World Wars*, Ithaca & London: Cornell University Press, 1984
- Prazmowska, A., *Britain, Poland and the Eastern Front, 1939*, Cambridge-N. York-Melbourne: Cambridge University Press, 1987
- Prazmowska, A., *Britain and Poland, 1939-1943: the betrayed ally*, Cambridge-N. York-Melbourne: Cambridge University Press, 1995
- Prizel, I., *National Identity and Foreign Policy / Nationalism and Leadership in*

Poland, Russia, and Ukraine, Cambridge – N. York: Cambridge University Press, 1998

- Ragsdale, H.. *The Soviets, the Munich crisis, and the coming of World War II*, Cambridge: Cambridge University Press, 2004
- Rohwer, J., & Monakov, M. S., *Stalin's Ocean-going Fleet: Soviet Naval Strategy and Shipbuilding Programmes, 1935-1953*, London – Portland, OR: F. Cass, 2001
- Roskill, S. W., *The war at sea, 1939-1945*, vol. I, The Defensive, London: HMSO, 1954
- Stachura, P. D., (επιμέλ.), *Poland between the Wars, 1918-1939*, Hampshire & London: MacMillan Press, N. York: St Martin's Press, 1998
- Στεφανίδης, Ι. Δ., *ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΤΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΚΑΙ ΗΓΕΜΟΝΙΚΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗ / Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Κρατών, 1871-1945*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Πανεπιστημίου Μακεδονίας, 2006
- Stoker jr, D. J., *Britain, France and the Naval Arms Trade in the Baltic, 1919–1939: Grand Strategy and Failure*, London-Portland OR: F. Cass, 2003
- Trevor-Roper H. R., (επιμέλ.), *Blitzkrieg to defeat: Hitler's War Directives 1939-1945*, London: Sidgwick & Jackson, 1964
- Wandycz, P. S., *The Twilight of French Eastern Alliances, 1926—1936 / French-Czechoslovak-Polish Relations from Locarno to the Remilitarization of the Rhineland*, Princeton, NJ: Princeton University Press, 1988
- Williamson, D. G., *Poland betrayed / The Nazi-Soviet invasions of 1939*, Barnsley: Pen & Sword, 2009
- Zaloga S., & Madej, V., *The Polish Campaign 1939*, N. York: Hippocrene books, 1990
- Zaloga, S., *Poland 1939 / The birth of Blitzkrieg*, Oxford: Osprey, 2002

Αρθρογραφία, κείμενα σε συλλογικές εργασίες

- Βασιλείου, Γ., Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΟ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ / ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΓΑΛΛΙΑΣ, *ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ Επιθεώρηση*, τ. 1/ 2013
- Κοπανιτσάνος, Θ., ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΓΑΛΛΙΑΣ 1939-1940. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΒΑΛΚΑΝΙΚΟΥ ΘΕΑΤΡΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ, στο ΔΙΣ/ΓΕΣ (συλλογικό), *Οι πολιτικοστρατιωτικές σχέσεις Ελλάδας – Γαλλίας (19ος - 20ός αι.)*, Αθήνα: Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, 2011
- Μουρέλος, Γ., Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΣΤΑ ΒΑΛΚΑΝΙΑ 1939-1941 – ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΝΟΣ ΡΑΝΤΕΒΟΥ ΠΟΥ ΧΑΘΗΚΕ στο ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, *ΚΖ' ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ, ΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 20ό ΑΙΩΝΑ, ΑΣΤΑ*, Αθήνα, 19-25 Αυγούστου 2001, Αθήνα: ΓΕΕΘΑ/ΕΕΣΙ, 2002
- Alexandroff, A., & Rosecrance, R., Deterrence in 1939, *World Politics*, vol. 29, no. 3, (April, 1977)

- Będźmirowski, J., Cooperation Between the British Royal Navy and the Polish Navy During World War II Regarding the Education of Naval Cadres, *The Journal of Slavic Military Studies*, vol. 21, iss. 4 (2008)
- Będźmirowski, J., The Maritime Military School System in Poland: A Historical Sketch, *The Journal of Slavic Military Studies*, vol. 22, iss. 3 (2009)
- Cieniala, A. M., THE FOREIGN POLICY OF JÓZEF PIŁSUDSKI AND JÓZEF BECK, 1926-1939: MISCONCEPTIONS AND INTERPRETATIONS, *Polish Review*, vol. 56, no 1/2, COMMEMORATING JÓZEF PIŁSUDSKI (2011)
- Citino, R. M., The Weimar roots of the German Military Planning in the 1930s, στο B. J. C. McKercher, & R. Legault, (επιμέλ.), *Military Planning the Origins of the Second World War in Europe*, Westport CO, London: Praeger, 2001
- Curtright, L. H., Great Britain, the Balkans, and Turkey in the autumn of 1939, *The International History Review*, vol. 10, no 1, 1988
- Gasiorowski, Z. J., Did Pilsudski Attempt to Initiate a Preventive War in 1933?, *The Journal of Modern History*, vol. 27, no. 2 (Jun., 1955)
- Klapsis, A., Greek Diplomacy towards Fascist Italy, 1922-1940, *Thetis* 20, 2013
- Lubecki, J., JÓZEF PIŁSUDSKI'S INFLUENCE ON THE POLISH ARMED FORCES OF THE INTERWAR PERIOD, *Polish Review*, vol. 56, no 1/2, COMMEMORATING JÓZEF PIŁSUDSKI (2011)
- Moorhouse, R., "The Sore That would Never Heal": The Genesis of the Polish Corridor, *Diplomacy & Statecraft*, vol 16, iss. 3 (2005)
- Murray, M., Small Nations under the gun. Europe 1914-1940, στο H. Amersfoort, & W. Klinkert, (επιμέλ.), *Small Powers in the Age of Total War, 1900-1940*, Leiden – London: Brill, 2011
- Peszke, M. A., The British-Polish Agreement of August 1940: Its Antecedents, Significance, and Consequences, *The Journal of Slavic Military Studies*, vol. 24, iss. 4 (2004)
- Prazmowska, A., The role of Danzig in Polish—German relations on the eve of the Second World War στο J. Hiden, & T. Lane, (επιμέλ.), *The Baltic and the outbreak of the second world war*, Cambridge-N. York-Port Chester-Melbourne-Sydney: Cambridge University Press, 1992
- Prazmowska, A., Polish Military Plans for the Defeat of Germany and the Soviet Union, 1939–41, *European History Quarterly*, vol. 31, iss. 4 (2001)
- Sakwa, G., THE "RENEWAL" OF THE FRANCO-POLISH ALLIANCE IN 1936 AND THE RAMBOUILLET AGREEMENT, *The Polish Review*, Vol. 16, no. 2 (Spring, 1971)
- Stoker, D. Buying influence, selling arms, undermining a friend: the French naval mission to Poland and the development of the Polish Navy 1923-1935, στο D. Stoker, (επιμέλ.), *Military Advising and Assistance /From mercenaries to privatization, 1815-2007*, Abingdon-N. York: Routledge, 2008
- Stoker, D., The Naval War in the Baltic, September – November 1939, *Baltic Security and Defense Review*, vol.11, November 2009

- Stone, G., From entente to alliance: Anglo-French relations, 1935-1939, στο A. Sharp, & G. Stone, (επιμέλ.), *Anglo-French relations in the Twentieth Century / Rivalry and cooperation*, London & N. York: Routledge, 2000
- Strang, G. B., Once More unto the Breach: Britain's Guarantee to Poland, March 1939, *Journal of Contemporary History*, vol. 31, no. 4 (Oct., 1996)
- Strohn, M., The German Army in the Interwar Years στο H. Amersfoort, & W. Klinkert, (επιμέλ.) οπ cit
- Sullivan, B. R., 'Where one man, and only one man led'. Italy's path from non-alignment to non-belligerency to war, 1937-1940, στο N. Wylie, (επιμέλ.), *EUROPEAN NEUTRALS AND NON-BELLIGERENTS DURING THE SECOND WORLD WAR*, Cambridge, N. York et al: Cambridge University Press, 2002
- Watson, D., Britain, France and the Russian Civil War, 1918-1920, στο A. Sharp & G. Stone, (επιμέλ.) οπ cit

Διαδίκτυακοί σύνδεσμοι (προσπελάστηκαν 25-30/8/2017 και 26/9/2019)

http://bartelski.pl/pmw/PMW/history/index_03.html
<http://www.harwichanddovertcourt.co.uk/wp-content/uploads/2014/04/krakowaik.jpg>
<https://historia.trojmiasto.pl/Oficerowie-marynarki-szukali-wspolnego-jezyka-n104409.html>
<https://www.findagrave.com/memorial/109625961/joseph-unrug>
<http://www.kresyfamily.com/9-navy.html>
<http://kresy-siberia.org/hom/element/martin-hazell-collection/a-sadkowski-collection/polish-submarines-interned-in-sweden-3/>
<http://www.naval-history.net/Photo11deKrakowiak1NP.JPG>
<http://phw.org.pl/orp-zbik-we-wrzesniu-1939-roku/>
<https://polishgreatness.blogspot.com/2010/10/soles-surrender-at-hela.html>
<http://www.polish-navy.org/>
<http://pzkpfw.tripod.com/technika/polska/okrety/grom.htm>
<https://realpoland.eu/orp-orzel-ww2-polish-submarine/>
<https://www.shipsnostalgia.com/showthread.php?t=41028>
<https://uboat.net/allies/merchants/1227.html>
<https://weaponsandwarfare.com/2015/12/10/polish-navy-during-wwii/>
<http://wikimapia.org/16774930/23nd-ANTI-AIRCRAFT-BATTERY#/photo/2499853>
[https://en.wikipedia.org/wiki/ORP_Orze%C5%82_\(1938\)](https://en.wikipedia.org/wiki/ORP_Orze%C5%82_(1938))
https://en.wikipedia.org/wiki/East_Prussia#/media/File:East_Prussia_1923-1939.svg
https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Westerplatte
<http://www.wirtualnyhel.pl/miasto/aktualnosci/476-utworzenie-i-rozbudowa-bazy-morskiej-oraz-rejonu-umocnionego-hel-w-okresie-przedwojennym>

Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία στην Κρίση του Μεσοπολέμου. Η Περίπτωση Εξοπλισμού της με τα Πολωνικά Αεροπλάνα PZL P.24

Ηλίας Καλύβας

Απόστρατος της ΠΑ και νυν στέλεχος σε ιδιωτική εταιρεία. Απόφοιτος του Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου, της Σχολής Ανθρωπιστικών Σπουδών, κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου στην Ιστορία της Τέχνης, από το ΕΚΠΑ και υποψήφιος διδάκτορας του τμήματος Πολιτικής Επιστήμης και Ιστορίας του Πάντειου Πανεπιστημίου. Πρόσφατα απέκτησε τον μεταπτυχιακό τίτλο MBA in International Business, του University of East London. Είναι μέλος της Ελληνικής Εταιρείας Ιστορικών Τέχνης.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η σχέση του ανθρώπου με το παρελθόν, με την ιστορία, καθορίζεται πολύτροπα και σε πολλαπλά επίπεδα. Σε κάθε εποχή η νοηματοδότηση της ιστορίας είναι διαφορετική, επηρεαζόμενη από τον παραγόμενο (ή μη) πολιτισμό, τη νοοτροπία, την κουλτούρα, τον χώρο, τον χρόνο κ.ά. Οι αντιλήψεις για την ιστορία πηγάζουν από το εκάστοτε περιβάλλον που τις δημιουργεί, αποτελώντας με τη σειρά τους ένα ιστορικό φαινόμενο. Σε κάθε περίπτωση η ιστορία αφορά τον άνθρωπο, ο οποίος δρώντας στη συγχρονία είναι το υποκείμενο που συμβάλλει και συνδιαμορφώνει ένα συμβάν ή τα συμβάντα. Καθώς η δράση του καταγράφεται στον ιστορικό χρόνο μεταβάλλεται και η ιδιότητά του ως προς την ιστορία: το ενεργό υποκείμενο μετατρέπεται σε επικαθοριζόμενο αντικείμενο μελέτης.

Επίσης, στη διαγραφόμενη πορεία ενός συμβάντος, από τη συγχρονία στον ιστορικό χρόνο, επαναπροσδιορίζεται και η σύσταση/ανάγνωση του τελεσμένου συμβάντος. Το συμβάν κατά τον ενεστώτα χρόνο αποτελεί μονάχα ένα φαινόμενο ή εκδήλωση, μιας ορισμένης αιτίας ή πολλών ορισμένων αιτιών. Όμως, το αυτό συμβάν *γεγόμενο* πλέον και καταγεγραμμένο στον ιστορικό χρόνο ερμηνεύεται, διερμηνεύεται και μεθερμηνεύεται από ετερόκλητα στοιχεία και παράγοντες, πέρα από τον χώρο και τον χρόνο που δημιουργήθηκε. Η ιστοριογραφία όταν προχωράει, προχωράει με τον εμπλουτισμό της προβληματικής, επεσήμαινε ο Σβορώνος, και ο «σημερινός ιστορικός» διαφοροποιείται από τους προγενέστερους ακριβώς γιατί θέτει καινούρια προβλήματα. Γιατί τα θέτει αυτά τα καινούρια προβλήματα; Διότι τα επιβάλλει η εποχή του. Ο εμπλουτισμός της προβληματικής στην ιστορία εξαρτάται από την εποχή στην οποία γράφει ο ιστορικός.

Στο πλαίσιο του εμπλουτισμού της προβληματικής της ιστορίας και με αφορμή την απόκτηση των πολωνικών αεροπλάνων PZL P. 24, από την Πολεμική Αεροπορία, κατά το δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1930, επιχειρήσαμε την εξέταση και παρουσίαση των συνθηκών που διαμόρφωσαν το εξοπλιστικό πρόγραμμα της Ελλάδας τη συγκεκριμένη περίοδο. Δεν επιδιώξαμε τη συγγραφή μιας ορισμένης ιστορίας, είτε στρατιωτικής, είτε διπλωματικής, είτε πολιτικής, είτε οικονομικής, είτε ακόμη τη συγγραφή μιας *θεματικής* ιστορίας αναφορικά με τα ανωτέρω αεροπλάνα ή την Πολεμική Αεροπορία. Αλλά και δεν επιχειρήσαμε μια γραμμική παράθεση γεγονότων. Πρόκειται για μια συνθετική *απαγωγική* μελέτη μέσω της προσέγγισης των κυρίαρχων φαινομένων της εξεταζόμενης περιόδου, τα οποία επικαθόριζαν τα συμβάντα και τις εξελίξεις. Διαμορφωτικός παράγοντας και κυρίαρχη συνθήκη διαμόρφωσης των εν γένει εξελίξεων στην Ελλάδα κατά τη μεσοπολεμική περίοδο υπήρξε η οικονομική κατάσταση και η οικονομική πολιτική της χώρας (εικ. 1).

Η μελέτη διαρθρώνεται σε τρία μέρη. Στο πρώτο μέρος εξετάζονται τα επιδράσαντα επί της περιόδου *φαινόμενα*. Το πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζει την οικονομική κατάσταση της Ελλάδας, την ακολουθηθείσα οικονομική πολιτική αλλά και την αυστηρή εποπτεία των ξένων δανειστών. Η κατανόηση των οικονομικών συνθηκών της χώρας αποτελεί το βασικό στοιχείο ερμηνείας των ευρύτερων αλλά και στενότερων πολιτικών και πρακτικών των εκάστοτε ελληνικών κυβερνήσεων. Η πορεία της Αεροπορίας κατά τη μεσοπολεμική περίοδο εξετάζεται στο δεύτερο κεφάλαιο παράλληλα με τις πολιτικές εξελίξεις, αναδεικνύοντας τα κύρια γεγονότα. Οι πολιτικές αναζητήσεις και διεργασίες της εποχής αντικατοπτρίζονται και στην εξελικτική

διαδικασία της Αεροπορίας. Η συνθετική προσέγγιση των αναφερθέντων κεφαλαίων θέτει τις προϋποθέσεις ερμηνείας του κυρίως θέματος, το οποίο ακολουθεί.

Το δεύτερο μέρος πραγματεύεται ζητήματα τα οποία έχουν άμεση σχέση με την Αεροπορία και το εξοπλιστικό πρόγραμμα της δεκαετίας του 1930 τα οποία επηρεάζονται αμφότερα. Η δημιουργία του Υπουργείου Αεροπορίας και η ανεξαρτητοποίηση του Όπλου, με πρωτοβουλία του Ελ. Βενιζέλου, αποτελεί το σημαντικότερο γεγονός στην ιστορία της Πολεμικής Αεροπορίας (1ο κεφ.). Ωστόσο, η σύσταση του ΥΑ εντασσόταν σε ένα νέο πλαίσιο αναδιαμόρφωσης της άμυνας της χώρας, υπό τις ισχύουσες συνθήκες, και πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνο ως ιστορικό γεγονός για την Αεροπορία αλλά να συνεξετάζεται και ερμηνεύεται υπό το πρίσμα της ελληνικής πολιτικής κατάστασης, των έντονων συνθηκών που επικρατούσαν στον ελληνικό στρατό, των διεθνών εξελίξεων αλλά και των ραγδαίων μεταβολών και μετασχηματισμών της εποχής (2ο κεφ.). Στο τρίτο κεφάλαιο αναδεικνύονται οι απορρέουσες των παραπάνω ενέργειες για την απόκτηση των πολωνικών PZL P.24. Μέσα από αρχειακό υλικό παρουσιάζεται το χρονικό, οι διαβουλεύσεις αλλά και περαιτέρω στοιχεία για την αγορά των PZL. Ακόμη, καταγράφεται και ο σημαντικός ρόλος των πολωνικών μαχητικών αεροπλάνων στον Ελληνοϊταλικό πόλεμο.

Το παράρτημα εικόνων αποτελεί το τρίτο μέρος της εργασίας, το οποίο συμπληρώνει το κείμενο και ολοκληρώνει τη μελέτη.

Α΄ ΜΕΡΟΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η περίοδος του Μεσοπολέμου χαρακτηρίζεται από τον τρόπο αλλαγής στη βίωση του χρόνου από τους ανθρώπους και η αλλαγή αυτή αφενός απορρέει από την αναστοχαστική εμπειρία της ιστορίας, ως διαρκώς ανοικτή σε νέες μελλοντικές κατευθύνσεις, αφετέρου έγκειται στο ότι οι ανθρώπινες υπάρξεις στη νεωτερική εποχή για πρώτη φορά απέκτησαν συνείδηση του εαυτού τους, ως ιστορικών δρώντων, που ζούσαν εντός ενός μοναδικού αστερισμού ιστορικών δυνάμεων, εντός μιας ιδιαίτερης «νέας» εποχής. Κατά συνέπεια περίοδοι έντονης ιστορικής αναταραχής, κατά τη νεωτερικότητα -όπως η μεσοπολεμική περίοδος- ενδυναμώνουν το αίσθημα ότι ο «νεότερος χρόνος» δεν είναι απλά η εποχή μας· είναι κάτι περισσότερο: η αρχή μιας νέας εποχής.

Ο ελληνικός Μεσοπόλεμος αντιμετώπιζε πολύπλευρα προβλήματα -πολιτικά, κοινωνικά, πνευματικά, ιδεολογικά- τα οποία επιδεινώνονταν από τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης στις αρχές της δεκαετίας του 1930. Η όξυνση του κοινωνικού ζητήματος συμβάδιζε με την εκτεταμένη ιδεολογική και πολιτική κρίση, την ανησυχία για τη διάδοση ριζοσπαστικών ιδεών καθώς επίσης και την αυξανόμενη δυσπιστία στις φιλελεύθερες αξίες. Ωστόσο, την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης στις αρχές της δεκαετίας του 1930 ακολούθησε η ταχεία οικονομική ανάπτυξη, η οποία συνυφαίνονταν με τη δυσαρέσκεια εναντίον του κοινοβουλευτισμού και την επίμονη ερωτοτροπία με τον αυταρχισμό. Άλλωστε, οι τρεις απόπειρες πραξικοπημάτων (Πλαστήρας 1933, βενιζελικό κίνημα 1935, Κονδύλης 1935), ανεξάρτητα από την έκβασή τους, η βασιλική παλινόρθωση τον Νοέμβριο του 1935 και η επιβολή της μεταξικής δικτατορίας το 1936 είναι γεγονότα ενδεικτικά των γενικότερων αναπροσανατολισμών της εποχής.

97

Την ίδια περίοδο - και ήδη από τη δεκαετία του 1920 - η ιδιόρρυθμη ελληνική οικονομική ανάπτυξη ήταν αξιόλογη, ενώ διατυπώθηκε και ένα εκσυγχρονιστικό πρόγραμμα με άξονα την τεχνολογική ανάπτυξη. Ο παραλυτικός τρόμος του κενού που βίωσε η ελληνική κοινωνία και οι θεσμοί της, ως απόρροια της Μικρασιατικής Καταστροφής -σε αντιστοιχία με εκείνον που βίωσαν οι ευρωπαϊκές κοινωνίες στη διάρκεια του Μεγάλου Πολέμου- τροφοδότησε αναζητήσεις νέων ξεκινήσεων, την αναζήτηση δηλαδή ενός «ιερού καταφυγίου», με κύριο άξονα τον εκσυγχρονισμό: «ιδεολογικό» και τεχνολογικό. Είναι, λοιπόν, σε αυτό το ιστορικό-χρονικό πλαίσιο που δημιουργείται και συγκροτείται η Πολεμική Αεροπορία αλλά και ακολουθεί τις τεχνολογικές εξελίξεις των πρωτοπόρων Αεροποριών.

Η απόκτηση των πολωνικών PZL P.24, τα οποία αποτελούν το αντικείμενο εξέτασης της παρούσας μελέτης, εντάσσεται στις ευρύτερες αναζητήσεις που διέπουν και διαμορφώνουν την όψιμη μεσοπολεμική περίοδο σε επίπεδο εξωτερικής πολιτικής και άμυνας, μέσω των εξοπλιστικών προγραμμάτων, αλλά και σε επίπεδο στρατηγικής και δόγματος.

Α΄ Μέρος - Οι οικονομικές συνθήκες και η οικονομική πολιτική της Ελλάδας στον Μεσοπόλεμο

Η Ελλάδα ζούσε πάντα πέρα από τις οικονομικές της δυνατότητες, σχολιάζει ο Λεονταρίτης στο έργο του με θέμα τη συμμετοχή της χώρας στον Πρώτο Παγκόσμιο

Πόλεμο¹. Κατά συνέπεια η Ελλάδα γνώρισε οικονομικά εμπάρκο, ξένη παρέμβαση στη νομισματική της πολιτική και έλεγχο στα φορολογικά της έσοδα. Μεταξύ των ελληνικών κυβερνήσεων και των ξένων χρηματοπιστωτικών αγορών αναπτύχθηκε μια ιδιάζουσα σχέση, η οποία χαρακτηρίζεται *Βυζαντινή σχέση*².

Οι τρεις χρεωκοπίες του ελληνικού κράτους κατά τον 19ο αιώνα (1827, 1843 και 1893) αποτελούν την κορύφωση των ενδημικών προβλημάτων της ακολουθούμενης οικονομικής πολιτικής. Ο συνεχής εξωτερικός δανεισμός είχε ως σκοπό την εξυπηρέτηση προηγούμενων δανείων και τη χρηματοδότηση πολεμικών επιχειρήσεων-εκστρατειών³, παρά την επένδυση στην βιομηχανική ανάπτυξη και τη βελτίωση των συνθηκών της αγροτοοικονομίας, συντηρώντας παράλληλα ένα αίοιο πολιτικό σύστημα. Ωστόσο, η ίδια οικονομική πολιτική ακολουθήθηκε και τις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα. Τα έσοδα του κράτους προέρχονταν κυρίως από τη ναυτιλία – μεταπρατικό εμπόριο - και τα εμβάσματα των Ελλήνων της διασποράς⁴.

Τον 19ο αιώνα και συγκεκριμένα από το 1824 μέχρι το 1899 η Ελλάδα σύναψε έντεκα δανειακές συμβάσεις με ξένους δανειστές και την περίοδο από το 1902 μέχρι το 1929 έλαβε δέκα φορές ξένα κεφάλαια από διεθνείς οργανισμούς και διεθνείς αγορές. Τα ληφθέντα δάνεια στη δεκαετία του 1920 ανήλθαν στο συνολικό ποσό των 14,9 δισ. δραχμών. Εν τούτοις, παρά την αβέβαιη οικονομική πολιτική της Ελλάδας, καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1920 επικρατούσε οικονομική αισιοδοξία⁵.

Το Χρηματιστήριο του Λονδίνου υπήρξε η βασική «αγορά» άντλησης δανείων της ελληνικής κυβέρνησης, ιδιαίτερα τη δεκαετία του 1920⁶. Για τον λόγο αυτό, οι ξένοι επενδυτές και ομολογιούχοι παρατηρούσαν τις εξελίξεις στην Ελλάδα σε όλους τους τομείς, προκειμένου να έχουν γνώση περί της πιστοληπτικής ικανότητας της χώρας αλλά και της αξιοπιστίας της. Η οικονομική εφημερίδα *Investor's Monthly Manual (IMM)* και η Ετήσια Έκθεση (*Annual Report*) (εικ. 2, 3) του Συμβουλίου Συνεργασίας Ξένων Ομολογιούχων (*Council of the Corporation of Foreign Bondholders*)⁷ παρείχαν αναλυτικές πληροφορίες στους ενδιαφερόμενους

1 Leontaritis, George B., *Greece and the First World War: From Neutrality to Intervention, 1917-1918*, New York 1990, σ. 195.

2 Iga Chrostodoulaki, Jeremy Penzer, *News from London: Greek Government Bonds on the London Stock Exchange, 1914-1929*, Department of Economic History, London School of Economics, November 2004, σ. 2.

3 Μετά τον ατυχή ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897, για να διασφαλιστούν τα συμφέροντα των ξένων ομολογιούχων του Δημοσίου, επιβλήθηκε στην Ελλάδα η Διεθνής Οικονομική Επιτροπή (ΔΟΕ), η οποία παρακολουθούσε και καθόριζε τη δημοσιονομική πολιτική της χώρας. Το 1921, η εποπτεία της έπαψε να είναι «διεθνής», με την αποχώρηση της Ρωσίας, της Γερμανίας και της Αυστρίας, και έγινε κατά κύριο λόγο βρετανική. Βλ. Mark Mazower, *Η Ελλάδα και η οικονομική κρίση του μεσοπολέμου*, μτφ. Σ. Μαρκέτος, Αθήνα 2009, σ. 95.

4 Katerina Lagos, "Contextualizing the Greek Crisis: A Greek Default Lost in the Aftermath of the 1929 Stock-Market Crash", (Paper topic), April 26-27, South East European Studies Programme, St. Antony's College, Oxford/Simon Fraser University Conference, *Greek Debt Crisis: Debt, Sovereignty, and Civil Society*, Simon Fraser University, Canada 2012, σ. 5.

5 Αναστάσιος Ηλιαδάκης, *Εξωτερικός δανεισμός και δανειακή κοινωνικοποίηση στην Ελλάδα, 1824-1940*, Διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο Πολιτικών και Κοινωνικών Επιστημών, Τμήμα Κοινωνιολογίας, Αθήνα 2003, σ. 319.

6 Chrostodoulaki, Penzer, *ό.π.*, σ. 9.

7 Στο αρχείο του Συμβουλίου το υλικό που αφορά την Ελλάδα συγκεντρώνεται σε εννέα τόμους,

επενδυτές σχετικά με τη βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη οικονομική και πολιτική κατάσταση της Ελλάδας. Επίσης, το Συμβούλιο, εκτός από την Ετήσια Έκθεση, συστηματικά συνέλεγε πληροφορίες από τον βρετανικό τύπο για τις εξελίξεις στην Ελλάδα (Greek extracts), ενημερώνοντας τη χρηματιστηριακή αγορά. Στη μελέτη *A reflection of history: Fluctuations in Greek Sovereign Risk between 1914 and 1929* παρουσιάζεται η άμεση διασύνδεση των ληφθέντων ή μη χορηγούμενων δανείων του ελληνικού κράτους με τις πολιτικές εξελίξεις⁸.

Κατά την εξεταζόμενη περίοδο τα οικονομικά προβλήματα της χώρας οξύνθηκαν, συνεπεία της ένταξης και στέγασης 1,5 εκατομμυρίου περίπου προσφύγων αλλά και της απαιτούμενης αναδιοργάνωσης του στρατού. Η ελληνική κυβέρνηση προκειμένου να αντιμετωπίσει τα πολυδιάστατα οικονομικά ζητήματα απευθύνθηκε στην Κοινωνία των Εθνών για τη χορήγηση δανείου. Το εμφανιζόμενο υψηλό ρίσκο του δημοσίου χρέους στις χρηματιστηριακές αγορές καθιστούσε αδύνατη την παροχή κεφαλαίων από το Λονδίνο – οι ξένοι επενδυτές θεωρούσαν πως η Ελλάδα θα πτωχεύσει. Το δάνειο για την αποκατάσταση των προσφύγων (Refugee Loan) εκδόθηκε τον Δεκέμβριο του 1924 και το διαχειριζόταν η Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων (ΕΑΠ). Η ΕΑΠ ήταν ένα ανεξάρτητο σώμα, συγκροτημένο από την ΚτΕ, και υπό την εποπτεία της οικονομικής επιτροπής του διεθνούς οργανισμού⁹.

Οι συνεχείς δυσμενείς πολιτικές και οικονομικές συνθήκες σε συνδυασμό με τον υψηλό δανεισμό είχαν ως επακόλουθο τη μεγάλη πτώση του εθνικού νομίσματος στις χρηματιστηριακές αγορές – τον Δεκέμβριο του 1926 η δραχμή είχε χάσει το 95% της προπολεμικής της αξίας. Την περίοδο της δικτατορίας του Πάγκαλου η οικονομική αποσταθεροποίηση εντάθηκε· διευρύνθηκε το έλλειμμα, σημειώθηκε άνοδος του πληθωρισμού και απαξιώθηκε το διεθνές κύρος της χώρας εξαιτίας των φιλοδοξιών του και των απονενοημένων στρατιωτικών ενεργειών του, καθιστώντας απίθανη την παραμικρή σκέψη για κεφαλαιακή εισροή στη χώρα¹⁰.

Από το 1925, η σταθεροποίηση του εθνικού νομίσματος υπήρξε το μείζον πρόβλημα που απασχολούσε την πολιτική ηγεσία της εκάστοτε κυβέρνησης. Επίσης, κατά το ίδιο έτος, εμφανίστηκαν σε δημοσιεύματα του βρετανικού τύπου οι ελληνικές προθέσεις για την ομαλοποίηση της χρηματιστηριακής αξίας του νομίσματος. Οι συγγραφείς της μελέτης *News from London: Greek Government Bonds on the London Stock Exchange* επισημαίνουν ότι τον Δεκέμβριο του 1926, για πρώτη φορά από το 1915, βενιζελικοί και αντιβενιζελικοί, δημοκρατικοί και μοναρχικοί συνεργάστηκαν και σχημάτισαν οικουμενική κυβέρνηση, υπό την αναγκαιότητα των οικονομικών συνθηκών, παρά τις ριζικές διαφορές τους¹¹.

καλύπτοντας την περίοδο από το 1867 μέχρι το 1971. <https://library.stanford.edu/collections/corporation-foreign-bondholders-uk-foreign-bondholders-protective-council-us>

8 Olga Christodoulaki, Haeran Cho, Piotr Fryzlewicz, *A Reflection of History: Fluctuations in Greek Sovereign Risk between 1914 and 1929*, Hellenic Observatory: European Institute, The London Schools of Economics and Political Science, September 2011, σσ. 30-39.

9 Chrostodoulaki, Penzer, ό.π., σ. 17.

10 Χρήστος Αναστασιού, *Η Οικουμενική Κυβέρνηση και οι διεθνείς της σχέσεις (1926-1928)*, Διδακτορική διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Σχολή Φιλοσοφική, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, 2012, σ. 53.

11 Chrostodoulaki, Penzer, ό.π., σ. 9.

Οι ελληνικές αρχές το 1926 απευθύνθηκαν για δεύτερη φορά στην ΚτΕ με σκοπό τη χορήγηση δανείου για τη σταθεροποίηση της δραχμής. Το αίτημα για τη νέα χορήγηση δανείου επεξεργάστηκε η οικονομική επιτροπή του οργανισμού, η οποία πρότεινε ένα σχήμα θεσμικών μεταρρυθμίσεων, με κύρια μεταρρύθμιση εκείνη του κεντρικού τραπεζικού συστήματος. Η ελληνική κυβέρνηση προχώρησε στη σύσταση της Τράπεζα της Ελλάδας το 1928 και στην επανασύνδεση της δραχμής με τον διεθνή κανόνα χρυσού – συναλλάγματος. Το δάνειο σταθεροποίησης της δραχμής (Stabilization loan) εκδόθηκε τον Ιανουάριο του 1928 και λίγους μήνες αργότερα η χώρα έλαβε ένα νέο δάνειο για τη χρηματοδότηση «παραγωγικών έργων» - υλοποίηση προγράμματος δημοσίων έργων¹². Η κατάρρευση του διεθνούς χρηματιστηρίου των ΗΠΑ¹³ (εικ. 4) τον Οκτώβριο του 1929 αρχικά δεν ανησύχησε τις ελληνικές αρχές¹⁴, ενώ ξένοι οικονομολόγοι και τραπεζίτες διερωτώντουσαν σε ποιο βαθμό η διεθνής ύφεση θα επηρεάσει την Ελλάδα¹⁵.

Το χρηματιστηριακό κραχ της *Wall Street* προκάλεσε το κλείσιμο τραπεζών, την υποτίμηση νομισμάτων και το νομισματικό χάος. Η χρηματοπιστωτική κρίση είχε ως συνέπεια τις χρεωκοπίες, τη χαμηλότερη παραγωγή, τις περικοπές της εργασιμής εβδομάδας και μακρύτερες ουρές για επιδόματα ανεργίας. Η κατάρρευση του διεθνούς εμπορίου συνέβαλλε και στην εκδήλωση μιας αγροτικής κρίσης τεραστίων διαστάσεων, αφού η κάθετη πτώση των αγροτικών τιμών καταχρέωσε τους αγρότες, προκαλώντας απότομη αύξηση στα πλεονάσματα αζήτητων προϊόντων, μειώνοντας την εγχώρια ζήτηση μεταποιημένων αγαθών και επιταχύνοντας τη φυγή άνεργων χεριών από την ύπαιθρο προς τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις¹⁶.

12 Christodoulaki, Cho, Fryzlewicz, ό.π., σ. 39 & Δέσποινα Ι. Παπαδημητρίου, *Τα χρόνια της κρίσης στον Μεσοπόλεμο. Η ελληνική δημόσια συζήτηση*, Αθήνα 2012, σ. 115. Το αναπτυξιακό πρόγραμμα του Βενιζέλου μετά το 1928 είχε ως αποτέλεσμα τη σύναψη μεγάλων εξωτερικών και εσωτερικών δανείων. Βλ. Θάνος Βερέμης, *Ελευθέριος Βενιζέλος. Ο οραματιστής του εφικτού*, Αθήνα 2017, σ. 158.

13 Το διεθνές οικονομικό σύστημα μετά τον Α΄ ΠΠ βασιζόταν σε ένα πρωτοφανή μηχανισμό ανακύκλωσης κεφαλαίων. Κατά τη διάρκεια του πολέμου η Ρωσία και άλλες μικρότερες χώρες είχαν δανειστεί σημαντικά ποσά από τη Γαλλία και τη Βρετανία, ενώ όλες οι εμπόλεμες χώρες της Ευρώπης είχαν δανειστεί από τις ΗΠΑ. Παράλληλα, οι ηττημένες του πολέμου χώρες όφειλαν επανορθώσεις στους νικητές για τις ζημιές που είχαν προκαλέσει κατά τη διάρκεια του πολέμου. Στην πράξη, τα ζητήματα των πολεμικών χρεών και επανορθώσεων ήταν άμεσα συνδεδεμένα μεταξύ τους, αφού τα ποσά που εισέπρατταν οι νικητρίες χώρες ως αποζημιώσεις τα διέθεταν για την εξυπηρέτηση των πολεμικών τους χρεών προς τις ΗΠΑ. Οι ΗΠΑ από την πλευρά τους δάνειζαν σημαντικά ποσά στη Γερμανία και τις άλλες ηττημένες χώρες για να μπορούν να πληρώσουν τις επανορθώσεις στους νικητές. Βλ. Εμμανουήλ Πρίamos Κούμας, *Η ελληνική εξωτερική πολιτική και το ζήτημα της ασφάλειας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, 1933-1936*, Διδακτορική διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Σχολή Φιλοσοφική, Τμήμα Ιστορία και Αρχαιολογίας, σ. 25. Στη δεκαετία του 1920 η Αμερική αποτελούσε «την ατμομηχανή της παγκόσμιας οικονομίας» και χάρη αυτής επιτεύχθηκε η σταθεροποίηση της Γερμανίας. Βλ. Παπαδημητρίου, ό.π., σ. 40.

14 Στα χρόνια της κρίσης η πολιτική αντιπαράθεση δεν τέθηκε υπό την προβληματική του τρόπου διαχείρισης της κρίσης και της ακολουθούμενης οικονομικής πολιτικής, αλλά περιορίστηκε στην αναδρομική στοιχειοθέτηση για τη μεταπολεμική ανασυγκρότηση του κράτους και της κοινωνίας μετά το 1922 – Φιλελεύθεροι και Λαϊκοί εξαπέλυαν εκατέρωθεν στείρα και παραπειστικά επιχειρήματα, είτε με γενικεύσεις είτε εστιάζοντας σε συγκεκριμένες οικονομικές πρακτικές. Σε κάθε περίπτωση οι συζητήσεις και αντιπαραθέσεις δεν έθιγαν το ουσιαδές ζήτημα της κατάστασης του δημοσίου χρέους αλλά και την εξάρτηση της χώρας από τα ξένα κεφάλαια. Βλ. Παπαδημητρίου, ό.π., σσ. 113-118.

15 Katerina Lagos, ό.π., σ. 7.

16 Mark Mazower, *Σκοτεινή Ήπειρος. Ο ευρωπαϊκός εικοστός αιώνας*, τ. Α', Αθήνα 2013, σ. 148.

Ένα χρόνο αργότερα, η διεθνής οικονομική κρίση πέρασε στην Ελλάδα από δύο διαύλους: τη μείωση των εξαγωγών και τη διακοπή της διεθνούς κίνησης κεφαλαίων. Το εξωτερικό χρέος ανάμεσα στο 1928 και το 1932 αυξήθηκε από 27,8 δισεκατομμύρια σε 32,7 δισεκατομμύρια δραχμές¹⁷. Ο Mazower σημειώνει ότι η αισιόδοξη οικονομική στρατηγική της δεκαετίας του 1920 εξαρτιόταν από το ανοιχτό οικονομικό περιβάλλον και παρατηρεί πως η περίοδος 1929-1932 ήταν καθοριστική, διότι η Ελλάδα θα έπρεπε να εγκαταλείψει τις προηγούμενες οικονομικές πολιτικές και να κατευθυνθεί προς την αυτάρκεια των εγχώριων πηγών πλούτου¹⁸.

Οι ελληνικές εξαγωγές σταμάτησαν και το αισιόδοξο κλίμα των ελεύθερων και ανοιχτών αγορών έλαβε τέλος. Η διάλυση της ανοιχτής διεθνούς οικονομίας άφησε την Ελλάδα λιγότερο οικονομικά ανεξάρτητη παρά ποτέ. Τα δύο μεγαλύτερα εξαγωγίματα είδη, η σταφίδα και ο καπνός, μεταξύ των ετών 1929-1932, μειώθηκαν κατά 50%. Επίσης, στις συνθήκες της παγκόσμιας ύφεσης η καταφυγή στον εξωτερικό δανεισμό ήταν πλέον εξαιρετικά δύσκολη, μιας και είχε καταρρεύσει συνολικά η διεθνής πίστη¹⁹.

Αποτέλεσμα των οικονομικών συνθηκών ήταν η αδυναμία εξυπηρέτησης του εξωτερικού χρέους, με την κήρυξη παύσης πληρωμών το 1932, αλλά και η αποσύνδεση από τον Κανόνα του Χρυσού – σύνδεση της δραχμής με το δολάριο²⁰.

Στα επόμενα χρόνια της δεκαετίας του 1930 επικράτησε η οικονομική πολιτική της αυτάρκειας, περιορίζοντας σημαντικά τις εισαγωγές και ενισχύοντας τη δασμολογική προστασία αλλά και προτιμώντας τις εγχώριες βιομηχανίες στις προμήθειες του Δημοσίου. Ιδιαίτερα μετά το 1936, ενισχύθηκε η οικονομική πολιτική της αυτάρκειας αλλά και ενδυναμώθηκαν οι οικονομικοί δεσμοί με τη Γερμανία. Την περίοδο της οικονομικής κρίσης, κατά την οποία η Βρετανία και η Γαλλία αδυνατούσαν να αναπτύξουν εμπορικές σχέσεις, η Γερμανία εκμεταλλεύθηκε την ευκαιρία και αύξησε την επιρροή της στην Ανατολική Ευρώπη²¹. Μέχρι το 1945 δεν υπήρξε νέος εξωτερικός δανεισμός, ενώ είχε παγώσει η εξυπηρέτηση των παλιών δανείων²².

Η γερμανική εμπορική πολιτική συνίστατο στην υπογραφή διμερών συμφωνιών εμπορικού συμψηφισμού (clearing) με τις βαλκανικές χώρες²³. Στις 16 Αυγούστου 1932, συνάφθηκε μεταξύ της Reichsbank και της Τράπεζας της Ελλάδας μια γενική συμφωνία clearing μεταξύ των δύο χωρών. Η συμφωνία εκείνη αποτέλεσε και την

17 Βερέμης, ό.π., σ. 159.

18 Mazower, *Η Ελλάδα και η οικονομική κρίση του μεσοπολέμου*, ό.π., σ. 234.

19 Παπαδημητρίου, ό.π., σ. 112.

20 Μιχάλης Ψαλιδόπουλος, *Η κρίση του 1929 και οι Έλληνες οικονομολόγοι: Συμβολή στην ιστορία της οικονομικής σκέψης στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου*, διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο Πολιτικών και Κοινωνικών Επιστημών, Αθήνα 1987, σ. 36.

21 *Balkan Strongmen. Dictators and Authoritarian Rulers of Southeast Europe*, ed. Bernd J. Fisher, London 2007, σ. 190.

22 Ηλιαδάκης, ό.π., σ. 320.

23 Σύμφωνα με έρευνα της ΚτΕ (Μάρτιος 1935), η Ελλάδα είχε εξασφαλίσει συμφωνίες clearing με ένδεκα ευρωπαϊκές χώρες: Γερμανία, Αυστρία, Γαλλία, Βέλγιο, Ελβετία, Νορβηγία, Τσεχοσλοβακία, Ουγγαρία, Γιουγκοσλαβία, Τουρκία και Ρουμανία. Την Άνοιξη του 1928, είκοσι πέντε κράτη – κυρίως βαλκανικά και νοτιοαμερικανικά – είχαν συμφωνίες clearing με τη Γερμανία. Βλ. Δημήτρης Κιτσίκης, *Η Ελλάς της 4ης Αυγούστου και οι Μεγάλες Δυνάμεις*, Αθήνα 1990, σσ. 56-58.

αφετηρία για την εμπορική εξάρτηση της Ελλάδας από τη Γερμανία²⁴. Η εθνικοσοσιαλιστική Γερμανία δεν είχε τόσο ζωτικά πολιτικά συμφέροντα στην Ελλάδα, όσο κυρίως οικονομικά. Το 1937 απορροφούσε το 40% της εξαγωγής των ελληνικών καπνών και της ελληνικής σταφίδας και προμήθευε το 63% του μηχανολογικού εξοπλισμού και το 50% των γαιανθράκων που εισήγαγε η Ελλάδα²⁵.

Ο Μεταξάς, κατά την περίοδο της διακυβέρνησης του, υπέγραψε ελληνογερμανική συμφωνία που αφορούσε την αγορά πολεμικών υλικών, δίνοντας τη δυνατότητα αναδιοργάνωσης του Στρατού και μειώνοντας ταυτόχρονα τον αριθμό των πιστώσεων εκκαθάρισης. Επίσης, το εισαγόμενο πολεμικό υλικό χρησιμοποιήθηκε σε εμπορικές συναλλαγές με άλλες χώρες, όπως την Ισπανία - με αντάλλαγμα «σκληρό» συνάλλαγμα ή χρυσό. Έτσι, τα κρατικά έσοδα αυξήθηκαν, λόγω του διεξαχθέντος εμπορίου όπλων, μέσω της Ελληνικής Εταιρείας Πυριτιδοποιείου Καλυκοποιείου (ΕΕΠΚ), αλλά και η οικονομική πολιτική του κράτους στράφηκε προς τη βιομηχανική ανάπτυξη με έμφαση στην πολεμική βιομηχανία²⁶. Κατά συνέπεια, στη διάρκεια των ετών 1936-1939 σημειώθηκε οικονομική σταθερότητα και υλοποιήθηκε ένα σημαντικό στρατιωτικό εξοπλιστικό πρόγραμμα, στο πλαίσιο της ευρύτερης στρατιωτικής προετοιμασίας της Ελλάδας²⁷.

Α΄ Μέρος Τα ελληνικά Αεροπορικά Σώματα στην πολιτική δίνη των ετών του Μεσοπολέμου: 1922-1940

102

Η έναρξη της ελληνικής μεσοπολεμικής περιόδου σηματοδοτείται με τη Μικρασιατική Καταστροφή, διότι η Ελλάδα διεκδικώντας την εθνική της ολοκλήρωση καθυστέρησε τέσσερα χρόνια σε σχέση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες να βγει από την παρατεταμένη εμπόλεμη κατάσταση, στην οποία βρισκόταν ήδη από το Φθινόπωρο του 1912²⁸.

Η ελληνική αεροπορική δύναμη κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας είχε σημαντική συμβολή στα θέατρα επιχειρήσεων και οι εμπειρίες που αντλήθηκαν αποτέλεσαν τη βάση για τη μελλοντική εξέλιξή της. Το έργο της στα μέτωπα της Μικράς Ασίας υπήρξε βοηθητικό του Στρατού και του Ναυτικού, περιοριζόμενο σε αναγνωρίσεις, κανονισμούς βολής πυροβολικού, λήψεις φωτογραφιών και «μικροβομβαρδισμούς»²⁹.

Το αεροπορικό Όπλο στις απαρχές³⁰ του αναπτύχθηκε υπό τους δύο παραδοσιακούς Κλάδους, του Στρατού και του Ναυτικού. Αναφορικά με τον Στρατό, το αεροπορικό

24 Ιωάννης Κολιόπουλος, *Η Δικτατορία του Μεταξά και ο πόλεμος του '40*, Θεσσαλονίκη 1996, σ. 113.

25 *Balkan Strongmen...*, ό.π., σ. 191.

26 *1936 Ελλάδα και Ισπανία*, επιμ. Δημήτρης Ε. Φυλιπής (Ημερίδα «Ελλάδα – Ισπανία 1936, Παρασκευή 19 Μαΐου 2006), Αθήνα 2007, σ. 148

27 Lagos, ό.π.

28 Ηλίας Νικολακόπουλος, *Η καχεκτική Δημοκρατία. Κόμματα και εκλογές 1946-1967*, σσ. 25-27.

29 Πέτρος Οικονομάκος, *Η Ελληνική Αεροπορία (μέχρι τον 1941)*, Αθήνα 1970, σ. 114.

30 Γενέθλιος ημέρα της Πολεμικής Αεροπορίας, στις 27 Μαΐου 1912. Βλ. *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία. Παραγωγή ιπτάμενου προσωπικού 1912-1946*, Μουσείο Ιστορίας Π.Α., Αθήνα 2010, σ. 143.

σώμα είχε την εξής συγκρότηση και εξέλιξη: Λόχος Αεροπορίας (1912), Αεροπορική Υπηρεσία Στρατού (1915), Αεροπορικό Σώμα (1918) και Διεύθυνση Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατιάς (1919). Στον Κλάδο του Ναυτικού συγκροτήθηκε αρχικά το Ναυτικό Αεροπορικό Σώμα (1914), το οποίο μετονομάστηκε σε Ναυτική Αεροπορική Υπηρεσία (1918) και στη συνέχεια μετεξελίχθηκε στη Ναυτική Αεροπορική Μοίρα Σμύρνης (1919), η οποία με την πρόοδο των επιχειρήσεων αποτέλεσε τα τρία Προκεχωρημένα Σμήνη Μετώπου. Πάρα ταύτα, στις επιχειρήσεις στη Μικρά Ασία η Στρατιωτική και η Ναυτική Αεροπορία ήταν τυπικά³¹ υπό την ενιαία επιχειρησιακή διοίκηση του Αρχιστρατήγου της Στρατιάς Μικράς Ασίας³².

Τα δύο αεροπορικά σώματα του Στρατού και του Ναυτικού υποστηρίχθηκαν και οργανώθηκαν από τις αεροπορικές υπηρεσίες της Γαλλίας και της Βρετανίας αντίστοιχα, με αποτέλεσμα η διαφορετική νοοτροπία των αεροπορικών όπλων των ανωτέρω χωρών να κατοπτρίζεται στη Στρατιωτική και Ναυτική Αεροπορία. Έτσι, ο δυσπόστατος χαρακτήρας του αεροπορικού όπλου δεν υπήρξε μόνο εργαλειώδης-οργανωτικός αλλά και ουσιαστικός, επί της νοοτροπίας και συμπεριφοράς των στελεχών του³³.

Την επαύριο της ήττας στην Μικρά Ασία τόσο ο πολιτικός κόσμος όσο και η κοινωνία κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν τα άμεσα και φλέγοντα εσωτερικά ζητήματα της χώρας, με πρώτο και κύριο τη μορφή και το χαρακτήρα του πολιτεύματος. Ο στρατός ηττημένος με πληγωμένη την εθνική υπερηφάνεια, όπως η πλειοψηφία των Ελλήνων, στράφηκε εναντίον της μοναρχικής εξουσίας και του ίδιου του βασιλιά Κωνσταντίνου, επιτυγχάνοντας επαναστατικά την απομάκρυνση της πρώτης και την έξωση του δεύτερου³⁴.

Στις 11 Σεπτεμβρίου 1922 εκδηλώθηκε στρατιωτικό κίνημα υποκινούμενο από βενιζελικούς³⁵ αξιωματικούς και υπό την ηγεσία των συνταγματάρχων Ν. Πλαστήρα και Σ. Γονατά – οι ελληνικές δυνάμεις είχαν εκκενώσει τη Μικρά Ασία στις 5 Σεπτεμβρίου. Η Επανάσταση του 1922, όπως ονομάστηκε το νέο καθεστώς απαίτησε την παραίτηση του Κωνσταντίνου, ο οποίος στις 14 Σεπτεμβρίου 1922 παραιτήθηκε από τον θρόνο, υπέρ του διαδόχου Γεωργίου, και λίγο αργότερα εγκατέλειψε τη χώρα μαζί με

31 Παρά το γεγονός ότι υπήρχε Αρχιστράτηγος, ο οποίος θα έπρεπε να έχει τον πλήρη επιχειρησιακό και διοικητικό έλεγχο όλων των τμημάτων, η Ναυτική Αεροπορία υπαγόμενη στο Υπουργείο Ναυτικών λάμβανε διαταγές απευθείας από την οικεία της αρχή. βλ. Οικονομάκος, ό.π., σ. 87. & Νικόλαος Δέας, *Μεσουράνημα και συντρίμια. Αγνωστές σελίδες από τους εθνικούς μας αγώνες 1917-1922*, Αθήνα 1976, σ. 226.

32 Στις επιχειρήσεις στη Μικρά Ασία, όπως παρατηρείται, αναδειχθηκε η διαφορετικότητα στην αντίληψη και τη συμπεριφορά μεταξύ του προσωπικού των δύο Αεροποριών. Βλ. *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία...* ό.π., σ. 86.

33 *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία...* ό.π., σ. 83.

34 Σάββας Τεγόπουλος, *Η πολιτική θεματολογία των εκλογικών αναμετρήσεων 1923-1936*, Διδακτορική διατριβή, ΕΚΠΑ, Σχολή Φιλοσοφική/Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Αθήνα 2013, σ. 1.

35 Η πολιτική πόλωση μεταξύ βενιζελικών και αντιβενιζελικών, στη μεσοπολεμική περίοδο, έχει τις ρίζες της στην προηγούμενη δεκαετία και συγκεκριμένα στην *Επανάσταση του 1909*. Το κάθε «στρατόπεδο» προσδιόριζε η θέση του στο πολιτειακό: οι βενιζελικοί τάσσονταν υπέρ του δημοκρατικού πολιτεύματος και οι αντιβενιζελικοί με το μοναρχικό. Τα πολιτικά κόμματα της κάθε παράταξης χαρακτηρίζονται από ιδεολογική ευρύτητα. George Th. Mavrogordatos, *Stillborn Republic. Social Coalitions and Party Strategies in Greece, 1922-1936*, California 1983, σσ. 25-26.

την οικογένειά του³⁶. Η Επαναστατική Επιτροπή (εικ. 5)³⁷ πιεζόμενη, μεταξύ άλλων, από τις λαϊκές κινητοποιήσεις και απαιτήσεις για ριζοσπαστικές λύσεις προχώρησε άμεσα στην παραδειγματική τιμωρία των υπευθύνων της καταστροφής: Δ. Γούναρη, Ν. Στράτο, Π. Πετροπαπαδάκη, Ν. Θεοτόκη, Γ. Μπαλτατζή, Ξ. Στρατηγού, Μ. Γούδα και του αντιστράτηγου Χατζηνανέστη. Στις 31 Οκτωβρίου 1922 συνήλθε σε αίθουσα της Παλαιάς Βουλής Έκτακτο Στρατοδικείο (εικ. 6), όπου μετά από δεκαέξι ημέρες συνεδριάσεων, στις 15 Νοεμβρίου, καταδίκασε σε θάνατο τους Έξι. Παρά τις αντιθέσεις και τις πιέσεις που δέχθηκε η Επαναστατική Επιτροπή, ιδίως από το εξωτερικό, για τη μη πραγματοποίηση της εξαγγελθείσας ποινής, οι καταδικασθέντες εκτελέστηκαν στο Γουδί, την ίδια ημέρα της απόφασης του Στρατοδικείου³⁸.

Στην εκδηλωθείσα επανάσταση των στρατιωτικών συντάχθηκε και η Αεροπορία, με επικεφαλής τον Χατζηζαφειρίου. Με τη χρήση των αεροπορικών μέσων κατέστη δυνατή η έγκαιρη ενημέρωση των υπευθύνων στρατιωτικών αλλά και η μαζική πληροφόρηση του επιδιωκόμενου σκοπού της Επιτροπής, ρίπτοντας προκηρύξεις πάνω από την ελληνική πρωτεύουσα - υπογεγραμμένες από τον Σ. Γονατά³⁹.

Η Επαναστατική Επιτροπή μέχρι τη συγκρότηση της νέας Εθνοσυνέλευσης κλήθηκε να διαχειρισθεί σημαντικά ζητήματα και εξελίξεις, σε διάφορους τομείς στο εξωτερικό αλλά και στο εσωτερικό της χώρας. Με εκπρόσωπο της Ελλάδας τον υποστράτηγο Α. Μαζαράκη-Αιινιάν υπογράφηκε η Συνθήκη των Μουδανιών (25-9-1922) και στη συνέχεια ανατέθηκε στον Ε. Βενιζέλο η διεθνής εκπροσώπηση της χώρας, στη συνδιάσκεψη της Λοζάνης (εικ. 7), για την υπογραφή της ομώνυμης συνθήκης ειρήνης (24-7-1923). Στο εσωτερικό, εκτός της *δίκης των Έξι*, επισπεύσθηκε η λύση του αγροτικού ζητήματος, λήφθηκαν ποικίλα μέτρα κατά των φιλοβασιλικών στοιχείων, σημειώθηκε η στρατιωτική καταστολή της απεργίας των εργατών στο Πασαλιμάνι (23-8-1923)⁴⁰ και αντιμετωπίστηκε το κίνημα των μοναρχικών Λεοναρδόπουλου-Γαργαλιδή-Ζήρα⁴¹.

Ο Πλαστήρας, στις 2 Ιανουαρίου 1924 «κατέθεσε την εξουσία της Επαναστάσεως» στην Εθνοσυνέλευση, η οποία είχε αναδειχθεί στις διεξαχθείσες εκλογές της 16ης Δεκεμβρίου 1923 – από τις εκλογές απείχαν τα φιλοβασιλικά κόμματα. Λίγες ημέρες αργότερα ο βασιλιάς Γεώργιος Β΄ υποχρεώθηκε να εγκαταλείψει την Ελλάδα προκειμένου να υπάρξει «ήρεμος και άνετος συζήτησις» επί του πολιτειακού⁴².

Στην εναρκτήρια συνεδρίαση της Δ΄ εν Αθήναις Συντακτικής Συνέλευση των Ελλήνων (2 Ιανουαρίου 1924) Πρόεδρος εξελέγη ο Βενιζέλος. Ωστόσο, οι εργώδεις συζητή-

36 Νίκος Κ. Αλιβιζάτος, *Εισαγωγή στην συνταγματική ιστορία (1821-1941)*, τ. Α΄, Αθήνα 1981, σ. 124.

37 Οι στρατιωτικοί ανέθεσαν αρχικά την ευθύνη ενάσκησης της εξουσίας σε κυβέρνηση υπό την προεδρία του Σ. Κροκίδα (17-9-1922) και στη συνέχεια υπό του Γονατά (14-11-1922). βλ. Τάσος Βουρνάς, *Ιστορία της Σύγχρονης Ελλάδας. Από την έλευση του Βενιζέλου στην Ελλάδα (1909) ως την έκρηξη του Ελληνοϊταλικού πολέμου (1940)*, Αθήνα 1977, σσ. 253 & 290.

38 Βουρνάς, ό.π., σσ. 255-282.

39 Δέας, ό.π., σ. 408 & Βουρνάς, ό.π., σ. 251.

40 Νίκος Αλιβιζάτος, *Οι πολιτικοί θεσμοί σε κρίση (1922-1974). Όψεις της ελληνικής εμπειρίας*, Αθήνα 1995, σ. 381.

41 Βουρνάς, ό.π., σσ. 290-294.

42 Αλιβιζάτος, *Εισαγωγή στην συνταγματική ιστορία (1821-1941)*, ό.π., σ. 126.

σεις γύρω από το θέμα του σχηματισμού της νέας κυβέρνησης ανέδειξαν κυρίως την αδιέξοδη διάσταση απόψεων, επί του τρόπου επίλυσης του πολιτειακού ζητήματος, η οποία οδήγησε τον Βενιζέλο στην αναχώρησή του από την Ελλάδα. Ο Γ. Καφαντάρης ανέλαβε την πρωθυπουργία στις 6 Φεβρουαρίου 1924, αλλά η ασταθής πολιτική κατάσταση και η έλλειψη του απαιτούμενου πολιτικού σθένους για δημοκρατική τομή στάθηκαν οι αιτίες ανατροπής της κυβέρνησης Καφαντάρη⁴³.

Η διάδοχη κυβέρνηση Παπαναστασίου (24 Μαρτίου 1924) υπέβαλλε στο σώμα σχέδιο ψηφίσματος, με το οποίο κήρυττε έκπτωτη τη δυναστεία των Γλύξμπουργκ και αποφάσιζε την πολιτειακή σύνταξη της Ελλάδας σε Κοινοβουλευτική Δημοκρατία, προβλέποντας παράλληλα την έγκριση μεταβολής από τον λαό, μέσα από τη διαδικασία δημοψηφίσματος. Το δημοψήφισμα έγινε στις 13 Απριλίου 1924 και έδωσε ποσοστό 69,95% υπέρ της Δημοκρατίας και 30,05% κατά. Η συνταγματική επιτροπή, η οποία διορίστηκε για την κατάρτιση του νέου συντάγματος άρχισε τις εργασίες της στις 13 Μαρτίου 1924. Οι αργοί ρυθμοί των εργασιών της Εθνοσυνέλευσης, να ολοκληρώσει την ανασύνταξη της πολιτείας, δημιούργησε τις θεσμικές προϋποθέσεις, ώστε στις 25 Ιουνίου 1925 ο Θ. Πάγκαλος «αυτοδιορίστηκε» πρωθυπουργός, επιβάλλοντας απροσχημάτιστη πλέον δικτατορία στις 4 Ιανουαρίου 1926⁴⁴.

Τον Πάγκαλο ανέτρεψε ο Γ. Κονδύλης στις 22 Αυγούστου 1926, προκηρύσσοντας εκλογές για τις 7 Νοεμβρίου του ίδιου έτους. Αποτέλεσμα των εκλογών ήταν ο σχηματισμός οικουμενικής κυβέρνησης, διορίζοντας η συσταθείσα Βουλή συνταγματική επιτροπή για την επεξεργασία του νέου Συντάγματος. Το νέο Σύνταγμα ψηφίστηκε στις 2 Ιουνίου 1927. Όμως, τα εσωτερικά προβλήματα της χώρας αποτελούσαν ένα διαρκές έναυσμα πολιτικών αναστατώσεων, με εναλλαγές των πολιτικών ηγετών που συγκροτούσαν την οικουμενική κυβέρνηση. Την 4η Ιουλίου 1928, μετά από πρόταση του Προέδρου της Δημοκρατίας ναυάρχου Κουντουριώτη ο Βενιζέλος σχημάτισε κυβέρνηση⁴⁵.

Το ενδιαφέρον για την αεροπορική κατάσταση της χώρας αρχίζει να αναζωπυρώνεται από το 1925, λόγω της αναπτυσσόμενης αεροπορικής τεχνολογίας και του διεθνούς εξοπλιστικού ανταγωνισμού που είχαν αποδουθεί πολλά κράτη, παρά τις γενικές αρχές αφοπλισμού που προέβλεπαν οι συνθήκες ειρήνης⁴⁶.

Μέχρι το 1928, σημειώνει ο Π. Οικονομάκος⁴⁷, το Γενικό Επιτελείο Στρατού θεωρούσε την Αεροπορία πολυδάπανη πολυτέλεια και ήταν φυσικό να υπάρχει αδιαφορία.

43 Μανρογδάτος, ό.π., σσ. 31-32.

44 Γρηγόριος Δαφνής, *Η Ελλάς μεταξύ δύο πολέμων 1923-1940*, τ. Α', χ.χ., σσ. 226-227.

45 Βουρνάς, ό.π., σσ. 336.

46 *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τ. Β', Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας / Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, Αθήνα 1982, σ. 249.

47 Ο Οικονομάκος υπήρξε από τους πρώτους αεροπόρους της Αεροπορικής Υπηρεσίας Στρατού (ΑΥΣ), σταδιοδρομώντας ως Αξιωματικός στο νέο όπλο. Ακολούθως, διετέλεσε γενικός διευθυντής του Υπουργείου Αεροπορίας (1933-1935) αλλά και υφυπουργός Αεροπορίας (1937-1941). Το βιβλίο που εξέδωσε αποτελεί μια διαφωτιστική μαρτυρία της δημιουργίας και εξέλιξης της Αεροπορίας, όπως την βίωσε από διαφορετικές θέσεις, μέχρι το ξέσπασμα του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Τα κίνητρά του για την καταγραφή των σημειωθέντων γεγονότων, όπως σημειώνεται στον πρόλογο του βιβλίου του, ήταν η επιθυμία του να καταγραφεί η πραγματική ιστορία των πρώτων ετών της Αεροπορίας αλλά και να απαντήσει σε έμμεσες και άμεσες επικρίσεις που του ασκήθηκαν. Ωστόσο, ο προσωπικός χαρακτήρας των εξιστορηθέντων γεγονότων ενέχει τον κίνδυνο της λανθάνουσας αλλοίωσής τους, αφού η προσωπική

Αποκλειστική προτεραιότητα δόθηκε στις ανάγκες του Στρατού, οι οποίες μετά την Μικρασιατική καταστροφή ήταν μεγάλες. Η άποψη του επιβεβαιώνεται από τους προϋπολογισμούς των ετών 1922-1930, σύμφωνα με τους οποίους οι δαπάνες του Υπουργείου Ναυτικών, για την Αεροπορία, υπήρξαν μεγαλύτερες από εκείνες που διέθετε το Υπουργείο Στρατιωτικών για το αεροπορικό της Σώμα. Μελετώντας το είδος και το ποσό των αναλογουσών δαπανών μπορούν να εξαχθούν σημαντικά συμπεράσματα όσον αφορά τις προτεραιότητες και τον διαφορετικό τρόπο λειτουργίας των δύο κλάδων⁴⁸.

Οι περιορισμένες προσπάθειες της στρατιωτικής αεροπορίας στράφηκαν στην ενίσχυση του αεροπορικού προσωπικού και στην εκπαίδευσή του. Ωστόσο, η διαφορετική προέλευση των στελεχών της στάθηκε αφορμή για μελλοντικές δυσλειτουργίες και καθυστέρησε εξέλιξη του Όπλου⁴⁹.

Καθοριστικό παράγοντα για τη διατήρηση και μετέπειτα εξέλιξη της στρατιωτικής αεροπορίας είχε ο συσταθείς το 1925 κρατικός οργανισμός με την ονομασία Αεροπορική Άμυνα (εικ. 8). Ο νεοσύστατος οργανισμός ανέλαβε τη διαχείριση των διαφόρων κτημάτων του δημοσίου και των αστικών κτημάτων του Στρατού, τις δωρεές και κληρονομίες αλλά και οποιαδήποτε προσφορά υπέρ της Αεροπορίας. Η Αεροπορική Άμυνα λειτούργησε ως θεματοφύλακας της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου, επαναφέροντας στην κατοχή του μεγάλες καταπατημένες εκτάσεις. Από το επόμενο έτος της σύστασής της διέθετε στα Υπουργεία των Στρατιωτικών και Ναυτικών το ποσό των 100.000.000 δρχ. υπέρ των αεροπορικών σωμάτων, σε ποσοστά 70 και 30 τοις εκατό αντίστοιχα⁵⁰.

108

Στα τέλη της δεκαετίας του 1920 η Αεροπορία Στρατού συγκροτούνταν από τη Διεύθυνση Αεροπορίας, η οποία υπαγόταν στο Υπουργείο Στρατιωτικών, και τρία Συντάγματα Αεροπλάνων - Α' Σύνταγμα με έδρα το Τατόι, Β' Σύνταγμα με έδρα τη Λάρισα και Γ' Σύνταγμα με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Επίσης, διέθετε την Αεροπορική Σχολή στο Σέδες και τον Όρχο Αεροπορίας στη Μικρά Μίκρα⁵¹. Η Αεροπορία Στρατού από το 1927 ενισχύθηκε με νέο πτητικό υλικό διαφόρων τύπων - Breguet 19, Henriot, Morane⁵².

Η Ναυτική Αεροπορία, αν και έτυχε μεγαλύτερης προσοχής από το οικείο υπουργείο της σε αντίθεση με την Αεροπορία Στρατού, την εν λόγω περίοδο δεν μπόρεσε να αναπτυχθεί από τις διέπουσες τη χώρα ανωμαλίες και ταραχές - πολιτικές, πολιτειακές, κοινωνικές, οικονομικές⁵³. Παρόλα αυτά, κύριο μέλημα της, όπως και της Αεροπορίας Στρατού, ήταν η ενίσχυση του προσωπικού της και η εκπαίδευσή του. Η

ιστορία ταυτίζεται με την καθολική ιστορία. Η εν λόγω σύνταξη χρονογραφίας της Αεροπορίας με την παράλληλη καταγραφή των εμπειριών και των απόψεών του αποτελεί ένα σημαντικό υλικό αναφοράς, το οποίο τέθηκε από μέρος μας σε κρίση, αναφορικά με άλλες μελέτες και αυτοβιογραφικά κείμενα, και εν συνεχεία το αξιοποιήσαμε στο παρόν πόνημα.

48 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ, Ιστορικό Αρχείο.

49 *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, ό.π., σ. 251.

50 *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, ό.π., σσ. 249-250.

51 Οικονομάκος, ό.π., σ. 31.

52 *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, ό.π., σ. 255.

53 Οικονομάκος, ό.π., σ. 34.

Ναυτική Αεροπορία επιδεικνύοντας μεθοδικότητα απέστειλε το 1924 ομάδα αξιωματικών στην Αγγλία, σε εργοστάσια αεροσκαφών και κέντρα εκπαίδευσης, με σκοπό την άντληση πληροφοριών και απόκτηση τεχνογνωσίας, σχετικά με την εκπαίδευση και το αεροπορικό υλικό, και εν συνεχεία τη μετακένωσή των εμπειριών και ιδεών τους στο οικείο τους Σώμα⁵⁴.

Η ίδρυση του Εργοστασίου Αεροπλάνων Φαλήρου⁵⁵, το 1925, σε συνεργασία με την βρετανική εταιρεία Blackburn Aircraft Limited, αποτέλεσε κομβικό σημείο για την εξέλιξη της αεροπορίας στην Ελλάδα. Η πρώτη σύμβαση με την Blackburn διήρκησε τέσσερα έτη, μέχρι το 1929, ακολούθως ανανεώθηκε αρχικά για ενάμιση περίπου έτος και στη συνέχεια για επτά έτη, μέχρι τον Δεκέμβριο του 1937. Το πρώτο παραχθέν ελληνικό υδροπλάνο-τορπιλοπλάνο ήταν το T-3 A Velos, η παραγωγή του οποίου συνεχίστηκε και εξοπλίστηκαν οι Μοίρες της Ναυτικής Αεροπορίας. Στη διάρκεια της λειτουργίας του Εργοστασίου, εκτός από την κατασκευή του Velos κατά την πρώτη περίοδο της υπογραφείσας σύμβασης, πραγματοποιήθηκαν μετασκευές και επισκευές πτητικών μέσων, εκτελέστηκαν συναφείς αεροπορικές εργασίες αλλά και συναρμολογήθηκαν παραληφθέντα από το εξωτερικό αεροπλάνα (Atlas και Avro 621 Tutor)⁵⁶. Το Εργοστάσιο Αεροπλάνων Φαλήρου μετονομάστηκε σε Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων τον Ιανουάριο του 1938⁵⁷.

Μέχρι την ένωση των δύο αεροποριών η Ναυτική Αεροπορία διέθετε τη Σχολή Αεροπορίας στο Φάληρο (1924) και τη Σχολή Ναυτικής Αεροπορίας στο Τατόι (1924), ακολουθώντας τα πρότυπα της βρετανικής Βασιλικής Πολεμικής Αεροπορίας (RAF), αλλά και δυο Σμηναρχίες. Το 1926 ιδρύθηκε η Ανωτέρα Διοίκηση Ναυτικής Αεροπορίας, στην οποία υπήχθησαν όλες οι μάχιμες και εκπαιδευτικές Μονάδες και τα ναυτικά αεροδρόμια⁵⁸. Την εξεταζόμενη περίοδο με τις συγκροτήσεις των ανωτέρων διοικήσεων των αεροπορικών σωμάτων καταγράφεται η προσπάθεια χειραφέτησης τους και η ανάγκη για την ενοποίησή τους.

Ο Βενιζέλος μόλις επανήλθε στην εξουσία το 1928, έθεσε ως πρωταρχικό του στόχο τη οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας μέσω της εφαρμογής ενός φιλόδοξου αναπτυξιακού προγράμματος, που θα στηριζόταν στην προσέλκυση ξένου κεφαλαίου. Η περαιτέρω περιστολή των αμυντικών δαπανών επανήλθε ως φυσική συνέπεια της υπογραφής των ελληνοτουρκικών συμφωνιών του 1930 και της παγκόσμιας οικονο-

54 Κωνσταντίνος Τοπαλίδης, «Η ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας στον Μεσοπόλεμο (1923-1939), *Αεροπορική Επιθεώρηση*, τχ. 111, Δεκέμβριος 2017, σ. 150. Ηλίας Καρταλαμάκης, *Ελληνικά Φτερά 1912-1932*, Αθήνα 1983 (αυτοέκδοση), σ. 227.

55 Η πρωτοβουλία για την ανάγκη ίδρυσης εργοστασίου αεροπλάνων ανήκε στο Υπουργείο Ναυτικών, ήδη από το 1917. Το Υπουργείο Ναυτικών είχε αναθέσει στον Άγγλο μηχανικό Ουέστον, μέλος της βρετανικής αποστολής, τη σχετική μελέτη και εκπόνηση των σχεδίων για την ίδρυση σύγχρονου εργοστασίου με τον άπαντα μηχανολογικό εξοπλισμό, ώστε να είναι σε θέση να επισκευάζει αλλά και να κατασκευάζει παντός είδους «πετομηχανές». *Ιστορικό της Ιδρύσεως του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων (1911-1938)*, Χειρόγραφο, Ιστορικό Αρχείο 123ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ.

56 Παντελής Βατάκης, «Η αποκρυστάλλωση του “Ονείρου” στην Ελλάδα: 100 χρόνια ελληνική Πολεμική Αεροπορία», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, τχ. 93, Δεκέμβριος 2011, σ. 14. *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, ό.π., σ. 249.

57 *Ιστορικό της Ιδρύσεως του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων (1911-1938)*, ό.π.

58 Αλέξης Καρυτινός, «Η δράση της Ναυτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα από το 1912 έως τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, τχ. 105, Δεκέμβριος 2015, σ. 55.

μικής κρίσης, ιδιαίτερα μετά το 1931⁵⁹. Παρόλα αυτά, η κυβέρνηση Βενιζέλου έλαβε ορισμένα σημαντικά μέτρα για την αναδιοργάνωση των Ενόπλων Δυνάμεων και ιδιαίτερα για την Αεροπορία – ίδρυση Υπουργείου Αεροπορίας το 1929 (βλ. επόμενο κεφάλαιο).

Το σύνολο των κυβερνήσεων μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή δεν έλαβαν δραστηρικά μέτρα για τη βελτίωση της στρατιωτικής κατάστασης της Ελλάδας, κυρίως λόγω των αναφερθεισών οικονομικών δυσκολιών και με πρώτηστη ανάγκη την αποκατάσταση των προσφύγων. Επιπρόσθετα, η στρατιωτική αδυναμία της χώρας δεν είχε ιδιαίτερα σημαντικές συνέπειες, διότι κατά το διάστημα 1923-1932⁶⁰ το πρόβλημα της διεθνούς ασφάλειας δεν εμφανιζόταν τόσο έντονο και η ΚτΕ, παρά τις όποιες αδυναμίες της, ήταν σε γενικές γραμμές αποτελεσματική. Το status quo των Συνθηκών Ειρήνης διατηρούνταν – οι αναθεωρητικές δυνάμεις παρέμεναν ανίσχυρες στρατιωτικά⁶¹.

Η τετραετής βουλευτική περίοδος της κυβέρνησης Βενιζέλου ενώ έληγε στις 19 Αυγούστου 1932 οι εκλογές διεξήχθησαν τον Σεπτέμβριο του 1932. Ο Παναγής Τσαλδάρης αρχηγός του πλειοψηφούντος Λαϊκού κόμματος σχημάτισε κυβέρνηση στις 4 Νοεμβρίου 1932. Με την αλλαγή της κυβέρνησης τέθηκε στο προσκήνιο το ζήτημα της σκοπιμότητας ύπαρξης του Υπουργείου Αεροπορίας. Οι πολιτικές διχόνοιες, οι αντιζηλίες και κυρίως η διαφορετική νοοτροπία των στελεχών του νεοσύστατου Όπλου είχαν ως αποτέλεσμα τις εισηγήσεις προς τον Τσαλδάρη για συγχώνευση της Αεροπορίας στον Στρατό και το Ναυτικό. Όμως, η αναποφασιστικότητα του Πρωθυπουργού, σκόπιμη ή μη, και η παρέμβαση του Βενιζέλου εμπόδισαν την υλοποίηση των εισηγήσεων. Συνακόλουθα, οι πολιτικές εξελίξεις έθεσαν νέες προτεραιότητες και ζητήματα⁶².

Ο Βενιζέλος προκάλεσε νέες εκλογές στις 5 Μαρτίου 1933 οι οποίες έδωσαν 136 έδρες στην Ηνωμένη Αντιπολίτευση (Λαϊκοί) και 110 έδρες στον Εθνικό Συνασπισμό (Φιλελεύθεροι). Την επομένη των εκλογών, στις 6 Μαρτίου, εκδηλώθηκε το πραξικόπημα του στρατηγού Πλαστήρα το οποίο απέτυχε. Ο Πλαστήρας είχε εξασφαλίσει την υποστήριξη ή την ανοχή όλων των μεγάλων στρατιωτικών μονάδων, του στόλου και της αεροπορίας, με εξαίρεση το Β' Σώμα Στρατού⁶³. Παρά την ευκολία με την οποία ο Πλαστήρας κατόρθωσε να ελέγξει προσωρινά τα πράγματα, σύντομα έγινε φανερή η απροθυμία της βενιζελικής ανώτατης στρατιωτικής ηγεσίας του στρατού να συνεργασθεί μαζί του. Στις 10 Μαρτίου ο Τσαλδάρης σχημάτισε κυβέρνηση

59 Κούμας, ό.π., σ. 52.

60 Μετά το 1923 η εξωτερική πολιτική της χώρας αναθεωρήθηκε με κύριο στόχο και σκοπό την εξασφάλιση της εδαφικής ακεραιότητας. Βλ. Κούμας, ό.π., σσ. 50-53.

61 Η υπεροχή των συντηρητικών έναντι των αναθεωρητικών κρατών, κάτι που σε μεγάλο βαθμό οφειλόταν στη στρατιωτική ισχύ της Γαλλίας και στους περιορισμούς που είχαν επιβληθεί στη Γερμανία με τη Συνθήκη των Βερσαλλιών, δεν επέτρεψε να διαφανούν οι αδυναμίες του συστήματος της συλλογικής ασφάλειας και του νέου οικουμενικού οργανισμού της ΚτΕ. Βλ. Αυτόθι, σσ. 339-340.

62 *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής. Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας από την ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας έως το 1940 και η δράση της κατά τον Ελληνοϊταλικό πόλεμο Αεροπορίας (1930-1941)*, τ. Γ', ΓΕΑ/ΥΠ.ΙΣ.ΠΑ, Αθήνα 1990, σ. 63.

63 Θάνος Βερέμης, «Ανέκδοτα κείμενα γύρω από το κίνημα της 6^{ης} Μαρτίου», *Μνήμων*, τ. 5, Αθήνα 1975, σσ. 81-100.

σύμφωνα με την πρόσφατη λαϊκή ετυμολογία. Μετά την εκδήλωση του κινήματος η κυβέρνηση Τσαλδάρη προχώρησε στην εκκαθάριση των ΕΔ από τους αξιωματικούς που είχαν ευνοήσει ή αναμιχθεί στο κίνημα της 6ης Μαρτίου. Παρόλη την τεταμένη πολιτική και στρατιωτική κατάσταση, με υπουργό Αεροπορίας τον Τσαλδάρη και υφυπουργό τον Γ. Σχινά, δημιουργήθηκε τον Αύγουστο του 1934 το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (ΓΕΑ), με αρχηγό τον πλοίαρχο Οικονόμου⁶⁴.

Στη συνέχεια, τον Ιανουάριο του 1935 σε συμβούλιο των πολιτικών αρχηγών, προκειμένου να εξεταστούν τα συνδεδεμένα ζητήματα του δημόσιου χρέους και των αναγκών των Ενόπλων Δυνάμεων, συζητήθηκε πρόταση «περί καταργήσεως της Πολεμικής Αεροπορίας». Σε μία από τις συνεδριάσεις του συμβουλίου ο υπουργός των Ναυτικών Αλέξανδρος Χατζηκυριάκος αναφέρθηκε διεξοδικά στην ανάγκη να επανέλθει άμεσα στο Ναυτικό το αντίστοιχο αεροπορικό Σώμα. Σύμφωνα με την άποψη του Χατζηκυριάκου ήταν και ο υπουργός των Στρατιωτικών Γεώργιος Κονδύλης, όσον αφορά τη Στρατιωτική Αεροπορία. Οι δύο υπουργοί θεωρούσαν ότι ήταν λάθος ο χωρισμός των αξιωματικών της στρατιωτικής και ναυτικής αεροπορίας από τα οικεία υπουργεία τους, ενώ ο υφυπουργός της Αεροπορίας Σχινάς υπερασπίστηκε τη διατήρηση του ΥΑ⁶⁵. Όμως, οι ραγδαίες πολιτικές εξελίξεις εμπόδισαν την οποιαδήποτε πρόταση κατάργησης του ΥΑ.

Τα δημοκρατικά φιλελεύθερα στοιχεία εξακολουθούσαν να υπερτερούν αριθμητικά, παρά τις διώξεις από την κυβέρνηση Τσαλδάρη. Η προσπάθεια των βενιζελικών να ανέλθουν στην εξουσία οργανώθηκε εκ νέου από στρατιωτικούς, οι οποίοι επιθυμούσαν να επανέλθουν στο στράτευμα, και εκδηλώθηκε την 1η Μαρτίου 1935 με την κατάληψη μεγάλου μέρους του στόλου. Όμως, λόγω εγγενών αδυναμιών, το κίνημα σύντομα κατέρρευσε και η κυβέρνηση Τσαλδάρη κήρυξε τη χώρα σε κατάσταση πολιορκίας, προχωρώντας σε ευρεία εκκαθάριση του στρατεύματος και της διοίκησης από τα φιλοβενιζελικά στοιχεία (οι εικόνες 9, 10, 11 μεταφέρουν το διχαστικό και πολιτικό κλίμα της εποχής). Η Αεροπορία έλαβε μέρος υπέρ της νόμιμης κυβέρνησης και με επιχειρήσεις της είχε σημαντική συμβολή στην καταστολή του κινήματος, καταδιώκοντας πλοία του Στόλου. Μετά από δώδεκα ημέρες επιχειρήσεων ακολούθησαν μαζικές αποτάξεις 1.500 περίπου στελεχών του Στρατού, του Ναυτικού και της Αεροπορίας (εικ. 12). Οι περισσότεροι από τους «ανεπιθύμητους» αεροπόρους προέρχονταν από τις τάξεις του Ναυτικού. Στην συνέχεια η κυβέρνηση, υπό την πίεση αδιάλλακτων αντιδραστικών κύκλων, ιδιοποιήθηκε τη νομοθετική και συντακτική εξουσία, προκηρύσσοντας εκλογές για τις 9 Ιουνίου 1935⁶⁶.

Το βενιζελικό κίνημα του 1935 αποτέλεσε σημαντική τομή στην πορεία της πολιτικής αλλά και στρατιωτικής κατάστασης⁶⁷ της Ελλάδας, καταδεικνύοντας κυρίως τις τεράστιες αδυναμίες των Ενόπλων Δυνάμεων. Ιδιαίτερα διαφάνηκε η ανεπάρκεια της

64 *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής (1930-1941)*, ό.π., σ. 58.

65 Κούμας, ό.π., σσ. 74-77.

66 Δαφνής, τ. Β', ό.π., σ. 83.

67 Όταν ξέσπασε το κίνημα της 1ης Μαρτίου η Βουλγαρία με έκτακτα στρατιωτικά μέτρα στην ελληνοβουλγαρική μεθόριο προσπάθησε να εκμεταλλευθεί τις εσωτερικές ταραχές της χώρας και να υλοποιήσει τις επιθετικές βλέψεις της εναντίον της Ελλάδας. Τα βουλγαρικά σχέδια αποτράπηκαν χάρη στη συντονισμένη προσπάθεια των σύμμαχων βαλκανικών κρατών. Βλ. Κούμας, ό.π., σ. 82.

Αεροπορίας η οποία αντιμετωπίστηκε πρόσκαιρα με την άμεση προμήθεια μεταχειρισμένων αεροπλάνων τύπου AVIA 33 από τη Γιουγκοσλαβία.⁶⁸

Η εκλογική αναμέτρηση της 9ης Ιουνίου, με την αποχή των βενιζελικών, περιορίστηκε στη διαμάχη των μετριοπαθών και των ακραίων στοιχείων, αναδεικνύοντας πρώτη δύναμη τον κυβερνητικό συνασπισμό των Τσαλδάρη και Κονδύλη με 287 έδρες, επόμενη την Ένωση Βασιλοφρόνων (Μεταξάς-Ράλλης-Στράτος) με 7 έδρες και ακολούθησαν οι ανεξάρτητοι βενιζελικοί (Δραγούμης κ.λπ.) με 6 έδρες⁶⁹.

Ο Κονδύλης, άλλοτε φανατικός βενιζελικός μεταβληθείς σε όψιμο εκφραστή των φιλομοναρχικών τάσεων, υπονομεύοντας την κυβέρνηση Τσαλδάρη οδήγησε την ήδη διαρρηγμένη κοινοβουλευτική δημοκρατία στην οριστική της ρήξη και διάλυση. Στις 10 Οκτωβρίου 1935 εκδηλώθηκε το πραξικόπημα του Κονδύλη, με τη βοήθεια «εκπροσώπων» του στρατού, του ναυτικού και της αεροπορίας - Παπάγου, Οικονόμου και Ρέππα. Με την εγκαθίδρυση της δικτατορικής κυβέρνησης καταργήθηκε το πολίτευμα της αβασίλευτης Δημοκρατίας, επιβλήθηκε ξανά ο στρατιωτικός νόμος και επανατέθηκε η απόφαση διεξαγωγής δημοψηφίσματος για το πολιτειακό στις 3 Νοεμβρίου 1935. Το νόθο δημοψήφισμα ανέδειξε την επικράτηση της βασιλείας με 97,88% των ψήφων του ελληνικού λαού. Η δημοκρατία έλαβε μόνο το 2,12% των ψήφων⁷⁰. Η Πολεμική Αεροπορία μετά την πολιτειακή μεταβολή μετονομάστηκε σε Βασιλική Αεροπορία⁷¹.

Ωστόσο, η ελπίδα του Κονδύλη, μετά τις σύντονες ενέργειές του, να παραμείνει στην εξουσία με την επικουρία του βασιλιά, ματαιώθηκε σκαιότατα. Ο Γεώργιος Β΄ επανήλθε στην Ελλάδα στις 25 Νοεμβρίου 1935 και έπειτα από πέντε ημέρες αντικατέστησε την κυβέρνηση Κονδύλη με εκείνη του μετριοπαθή αντιβενιζελικού Κ. Δεμερτζή, προκηρύσσοντας εκλογές για τις 26 Ιανουαρίου 1936. Στις διεξαχθείσες εκλογές τα δύο κόμματα Φιλελεύθεροι και Λαϊκοί δεν μπόρεσαν να σχηματίσουν κυβέρνηση - εξέλεξαν 142 και 143 βουλευτές αντίστοιχα. Το Παλλαϊκό Μέτωπο εξέλεξε 16 βουλευτές και αναδείχθηκε σε ρυθμιστή της κατάστασης - η γνωστοποίηση της ενότητας δράσης επάνω σε ένα μίνιμουμ πρόγραμμα των Φιλελευθέρων και του Παλλαϊκού Μετώπου προκάλεσε θυελλώδεις αντιδράσεις. Η αδυναμία της συνελθούσας βουλής να αναδείξει κοινοβουλευτική κυβέρνηση επέτρεψε τη συνέχιση της κυβέρνησης Δεμερτζή. Ο θάνατος του πρωθυπουργού Δεμερτζή στις 13 Απριλίου 1936 επίσπευσε τις πολιτικές εξελίξεις και ο Ι. Μεταξάς με πρωτοβουλία του στέμματος διορίστηκε πρωθυπουργός. Μετά από τέσσερις μήνες στις 4 Αυγούστου 1936 ο βασιλιάς με πρόταση του Μεταξά - και τη Βουλή να έχει διακόψει τις εργασίες της - εξέδωσε δύο βασιλικά διατάγματα, με τα οποία αναστελλόταν η ισχύς των σημαντικότερων εγγυήσεων των ατομικών ελευθεριών και διαλύοταν η βουλή, χωρίς να προκηρυχθούν εκλογές. Τα διατάγματα της 4ης Αυγούστου αποτελούσαν το επιστέγασμα των αδιεξόδων του εθνικού διχασμού⁷².

68 Δαφνής, τ. Β΄, ό.π., σ. 342.

69 Βουρνάς, ό.π., σ. 381.

70 Δαφνής, τ. Β΄, ό.π., σ. 359, 362-363, 368, 376-378.

71 *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής (1930-1941)*, ό.π., σ. 58.

72 Mavrogordatos, ό.π., σσ. 53-53, 327-328.

Β' Μέρος - Ο αστικός εκσυγχρονισμός της διακυβέρνησης του Βενιζέλου και η δημιουργία του Υπουργείου Αεροπορίας

Η συντριπτική νίκη του Βενιζέλου το 1928, στη βάση του προγράμματος του κρατικού εκσυγχρονισμού με σκοπό να μεταμορφωθεί η Ελλάδα, θέτει ως κεντρικό γνώρισμα της περιόδου την αναδιοργάνωση του ελληνικού κράτους αλλά και τη βελτίωση του ισχύοντος κοινωνικού καθεστώτος. Κατά τις περιόδους διακυβέρνησης της χώρας από τον Βενιζέλο (1911-1915, 1917-1920⁷³), αλλά και στην περίοδο που ενδιαφέρει κυρίως εδώ (1928-1932) πραγματοποιήθηκε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα τεχνικών έργων και υποδομών. Η έμφαση του Βενιζέλου στις υποδομές και στον εκσυγχρονισμό της χώρας χαρακτηρίζεται ως η ελληνική εκδοχή οργανωμένης διευθέτησης υπό την φιλελεύθερη/αστική ηγεμονία στο αποκορύφωμα της μετάβασης από την περιχαρακωμένη στην οργανωμένη νεωτερικότητα⁷⁴.

Ωστόσο, η τεχνολογική καινοτομία φαίνεται να προσεγγίζεται από τον Βενιζέλο με όρους μονοσήμαντης προόδου και ο νόμος της προόδου φαίνεται να είναι συντριπτικός. Το κράτος πρέπει να εναρμονίζεται με αυτόν και όχι να του στέκεται εμπόδιο· η τεχνοεπιστήμη στην κοσμοθεώρηση του Βενιζέλου συνιστά την πρόληψη των κοινωνικών συγκρούσεων και εναρμονίζει τις κοινωνικές αντιθέσεις⁷⁵.

Έτσι, όπως ορθά επισημαίνει ο Οικονομάκος, το έτος 1929 (εικ. 13, 14) έγινε κατανοητή η σπουδαιότητα της Αεροπορίας από τον πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο, ο οποίος αποφάσισε την ίδρυση ιδιαίτερου υπουργείου για το νέο όπλο, διατηρώντας ο ίδιος τη διεύθυνση του, με υφυπουργό τον Αλέξανδρο Ζάννα⁷⁶.

Ο Κρητικός πολιτικός με κύριο άξονα της πολιτικής τον εκσυγχρονισμό έλαβε κάποια σημαντικά μέτρα για την αναδιοργάνωση των Ενόπλων Δυνάμεων⁷⁷. Παράλληλα, στο πλαίσιο ενός νέου αμυντικού και εκσυγχρονιστικού προγράμματος, επικαθοριζόμενο από τις πολιτικές διεθνείς εξελίξεις (βλ. επόμενο κεφάλαιο) αλλά και τις οικονομικές συνθήκες, ο Βενιζέλος προχώρησε στην κατάρτιση ενός νέου στρατηγικού σχεδίου, που θα βασιζόταν στη συνεργασία ενός ευέλικτου ελαφρού

73 Η πρώτη προσπάθεια για ενιαία Αεροπορία σημειώθηκε το 1917, με την είσοδο της Ελλάδας στον Α' ΠΠ, από τον Γάλλο Ταγματάρχη Ντενέν και τον Υπίλαρχο Ζάνα, οι οποίοι πρότειναν στον Βενιζέλο την ενιαία διοίκηση των δύο αεροπορικών Σωμάτων, υπό τον Πρωθυπουργό. Ο Βενιζέλος αποδέχθηκε το σχέδιο, όμως η αντίδραση των δύο στρατιωτικών Υπουργείων αλλά και της Βρετανικής Ναυτικής Αεροπορίας αποτέλεσαν τροχοπέδη στην πρωτοπόρα ιδέα. Βλ. *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία...*, ό.π., σ. 90.

74 Βασίλης Μπογιατζής, *Επιστημονικό ιδεώδες και διανοητικές οικειοποιήσεις της τεχνολογίας στον ελληνικό Μεσοπόλεμο [Ε. Βενιζέλος, Ι. Μεταξάς, Γ. Θεοτοκάς, Δ. Γληνός-«Αρχαίον Φιλοσοφίας»]*, Διδακτορική διατριβή, ΕΚΠΑ-ΕΜΠ, Αθήνα 2009, σ. 160.

75 Αυτόθι, σ. 168. Επίσης, παρατηρεί ο Αλιβιζάτος ότι η θέαση του κράτους από τον Βενιζέλο απαιτούσε τον εξοπλισμό του με τα αναγκαία εκείνα μέσα ώστε να έχει πιο ενεργό ρόλο στη διατήρηση της πολιτικής και κοινωνικής τάξης, αντιμετωπίζοντας την απειλητική ανάπτυξη του διεκδικητικού κοινωνικού και πολιτικού κινήματος των λαϊκών τάξεων, όσο και τον πολλαπλασιασμό των οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων που έθεταν σε κίνδυνο τη συνοχή του. Βλ. Νίκος Αλιβιζάτος, *Οι πολιτικοί θεσμοί σε κρίση (1922-1974). Οψεις της ελληνικής εμπειρίας*, Αθήνα 1995, σσ. 47-65.

76 Οικονομάκος, ό.π., σ. 31.

77 Κούμας, ό.π., σ. 53.

στόλου με την αεροπορία, απορρίπτοντας την εφαρμοζόμενη ναυτική πολιτική απόκτησης μεγάλων ναυτικών μονάδων⁷⁸.

Με τον νόμο 4451/1929 (εικ. 15) συστάθηκε το Υπουργείο Αεροπορίας, διατηρώντας όμως τον διακριτό ρόλο των δύο αεροπορικών Διοικήσεων. Η Διοίκηση της Στρατιωτικής Αεροπορίας είχε την έδρα της στη Θεσσαλονίκη και η Ναυτική Αεροπορία στο Παλαιό Φάληρο. Όμως, το πρώτο ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της Αεροπορίας, το οποίο υλοποιούσε τους σκοπούς του θεσμικού κειμένου 4451, ήταν ο νόμος 5121 (εικ. 16) της 10ης Ιουλίου 1931 «Περί Οργανισμού της Πολεμικής Αεροπορίας»⁷⁹. Ο νέος νόμος έπαυε κάθε ζήτημα διάκρισης των αεροποριών και η ανάπτυξη πλέον της δομής του Υπουργείου Αεροπορίας αναδείκνυε την ανεξαρτησία και αυτονομία του Αεροπορικού Όπλου. Σύμφωνα με τον ν. 5121 οι αεροπορικές δυνάμεις οργανώθηκαν σε Σμηναρχίες και Αεροπορικές Βάσεις: Α΄ Σμηναρχία στο Τατόι, Β΄ Σμηναρχία στη Λάρισα, Γ΄ Σμηναρχία στη Θεσσαλονίκη, Α΄ Αεροπορική Βάση στο Φάληρο, Β΄ Αεροπορική Βάση στον Βόλο, 1η Εφεδρική Σμηναρχία στη Θήβα και 2η Εφεδρική Σμηναρχία στο Τατόι. Στη συνέχεια με ρυθμιστικούς νόμους θεσμοθετήθηκαν η ομοιογένεια των στελεχών, οι Σχολές και τα Κέντρα Εκπαίδευσης της Αεροπορίας αλλά και πλείστα λειτουργικά και διαρθρωτικά ζητήματα του Όπλου⁸⁰.

Το έργο της Κυβερνήσεως Βενιζέλου κατά την Τετραετία 1928-1932 (τι υπεσχέθη προεκλογικώς και τι επραγματοποίησε) είναι ένα κείμενο που εκδόθηκε τον Αύγουστο του 1932, πριν από τις εκλογές του Σεπτεμβρίου, στο οποίο καταγράφονται τα πεπραγμένα του κάθε υπουργείου και παρουσιάζεται ο τρόπος οικειοποίησης της τεχνολογίας, το σκεπτικό και οι προσδοκίες με τις οποίες αυτή συνδέεται⁸¹. Η δημιουργία και ανάπτυξη της πολεμικής αεροπορίας λαμβάνει σημαντικό μέρος στον εν λόγω απολογισμό, παρουσιάζοντας τη ραγδαία βελτίωση της οργάνωσής της - την τεχνολογική της αναβάθμιση - από άποψη καταρτισμένων στελεχών αλλά και υπηρεσιών, όπως το αναδιαρθρωμένο εργοστάσιο στο Παλαιό Φάληρο⁸². Επίσης, στα γραφθέντα για το Υπουργείο Αεροπορία η οικειοποίηση της τεχνολογίας υπερβαίνει την «εργαλειακή» προσέγγιση και πέρα από την εμπιστοσύνη με την οποία περιβάλλει ο Βενιζέλος την αεροπορία διαφαίνεται και η ανάγκη διάχυσης της καινοτομίας μέσω της Κεντρικής Αεροπορικής Επιτροπής⁸³.

Η ιδέα του εκσυγχρονισμού και της υιοθέτησης καινοτόμου τεχνολογίας αποτέλεσε κοινό πεδίο διαφόρων ιδεολογικών τάσεων - φιλελευθέρων, εθνικιστών, σοσιαλιστών, κομμουνιστών. Ωστόσο, διαφοροποιούνταν όσον αφορά την ιεραρχική αξιολόγησή της συγκριτικά με το πνεύμα και τον Λόγο. Έτσι, ο τεχνοεπιστημονικός τόπος ως βάση του νέου κοσμοειδώλου του νέου κράτους ανιχνεύεται εν μέρει και

78 Κώστας Καραμανλής, *Ο Ελευθέριος Βενιζέλος και οι εξωτερικές μας σχέσεις, 1928-1932*, Αθήνα 1995, σσ. 196-225.

79 *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τ. Β΄, ό.π., σ. 32.

80 Κωνσταντίνος Τοπαλίδης, «Η ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορία στον Μεσοπόλεμο (1923-1939), *Αεροπορική Επιθεώρηση*, τχ. 111, Δεκέμβριος 2017, σ. 156.

81 *Το έργο της Κυβερνήσεως Βενιζέλου κατά την Τετραετία 1928-1932 (τι υπεσχέθη προεκλογικώς και τι επραγματοποίησε)*, εισαγ.-επιμ. Π. Πετρίδης, εκδ. University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2000.

82 Αυτόθι, σσ. 405-407.

83 Μπογιατζής, ό.π., σ. 172.

στις συντηρητικές απόψεις του Οικονομάκου, ο οποίος παρά τη δηλωμένη αντίθεση του στις πολιτικές πεποιθήσεις του Βενιζέλου διαφοροποιεί το όπλο της Αεροπορίας, λόγω της συνεχούς εξέλιξής του, από εκείνα του Στρατού και του Ναυτικού. Ο ίδιος συγγραφέας τονίζει ότι η κύρια δυναμική της Αεροπορίας, η οποία λειτουργεί πολλαπλασιαστικά, είναι η τεχνολογική εξέλιξη, διότι το αεροπλάνο συμπυκνώνει τον χρόνο καθιστώντας αυτόν περατό. Αντίθετα, στον Στρατό και το Ναυτικό τα μέσα πολέμου δύνανται να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικά επί μακρά σειρά ετών, βασιζόμενα εν πολλοίς στην ακολουθούμενη τακτική⁸⁴.

Γεγονός αποτελεί πως επί κυβερνήσεως Βενιζέλου τέθηκαν οι βάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη της Αεροπορίας. Όμως, όπως σημειώνεται: «[...] εις την πραγματικότητα δεν ενισχύθει όσον έπρεπε και εις βαθμόν που υπεσχέθει ο Βενιζέλος εις τον Α. Ζάνναν» και «Το Υπουργείον Αεροπορίας [...] έθεσε, ημπορεί να είπη κανείς, την υποδομήν του Όπλου, χωρίς όμως να προσθέσει άλλας σοβαράς επιτεύξεις μέχρι του 1936». Πληροφορούμαστε επίσης από τον ίδιο συγγραφέα ότι κατά το πρώτο έτος συστάσεως του Υπουργείου διατέθηκε ως έκτακτος προϋπολογισμός 100 εκατομμύρια δρχ., αλλά τα επόμενα έτη ο έκτακτος προϋπολογισμός έφθινε σημαντικά: (1931-1932: 43 εκ., 1932-1933: 23 εκ. δρχ., 1933-1934: 20 εκ. δρχ.)⁸⁵. Οι έκτακτες δαπάνες ήταν σε φθίνουσα πορεία, αλλά τα ανωτέρω ποσά δεν συμφωνούν με τα αντίστοιχα του τηρούμενου πίνακα προϋπολογισμού του Υπουργείου Αεροπορίας (εικ. 17, 18) των ετών 1930-1940⁸⁶.

Β' Μέρος - Οι συνθήκες διαμόρφωσης του αμυντικού-εξοπλιστικού προγράμματος τη δεκαετία 1930

115

Το ποσοστό των δαπανών επί των προϋπολογισμών για τον εξοπλισμό των ΕΔ από το 1923 μέχρι το 1932 παρουσίασε σημαντική μείωση. Το οικονομικό έτος 1923-1924 διατέθηκε για την εθνική άμυνα το 26% του συνολικού προϋπολογισμού και στη συνέχεια ακολουθώντας φθίνουσα πορεία το ποσοστό για το έτος 1931-1932 κατήλθε στο 10%. Εξαίρεση στην πτωτική τάση αποτελεί η περίοδος της διακυβέρνησης του Θ. Πάγκαλου - οικονομικό έτος 1925-1926⁸⁷.

Η τηρούμενη πολιτική επιλογή των ελληνικών κυβερνήσεων της μη ενίσχυσης των ΕΔ οφείλεται σε δύο κυρίως παράγοντες. Τη δεκαετία του 1920 υπήρχε η εντύπωση

84 Οικονομάκος, ό.π., σ. 35.

85 Αυτόθι, σ. 93.

86 Πίνακας Προϋπολογισμών ΠΑ ετών 1913-1940, Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ. Οι δύο πίνακες προϋπολογισμών του ΥΑ, στο παράρτημα εικόνων, αφορούν τη δεκαετία του 1930 και περιλαμβάνουν τις επιμέρους δαπάνες του νεοσύστατου Υπουργείου ανά έτος. Παρατηρώντας το είδος των εξόδων διαπιστώνεται και η εξελικτική διαδικασία όσον αφορά τη συγκρότηση και αυτονόμηση της Αεροπορίας. Η διάθεση των εξόδων δεν θα μπορούσε να συνδέεται μόνο με την απόκτηση αεροπλάνων αλλά με τη συνολική λειτουργία του Όπλου, ιδιαίτερα την εν λόγω περίοδο κατά την οποία έπρεπε να θεθούν οι «βάσεις» του σε όλα τα επίπεδα.

87 Αλέξανδρος Παπάγος, *Ο ελληνικός στρατός και η προς πόλεμον προπαρασκευή του από Αυγούστου 1923 μέχρι Οκτωβρίου 1940*, Αθήνα 1997, σ. 138.

ότι το σύστημα που οικοδομήθηκε με τις συνθήκες Ειρήνης⁸⁸ και το Λοκάρνο⁸⁹ είχε χτισθεί σε γερά θεμέλια. Η υπεροχή των συντηρητικών έναντι των αναθεωρητικών κρατών, κάτι που σε μεγάλο βαθμό οφειλόταν στη στρατιωτική ισχύ της Γαλλίας και στους περιορισμούς που είχαν επιβληθεί στη Γερμανία, με τη Συνθήκη των Βερσαλλιών, δεν επέτρεψε να διαφανούν οι αδυναμίες του συστήματος της συλλογικής ασφάλειας και του νέου οικουμενικού οργανισμού της ΚτΕ. Οι δεδομένες πολιτικές συνθήκες κατά τη δεκαετία του 1920 είχαν ως αποτέλεσμα να μην σημειωθεί οποιαδήποτε γενικευμένη σύγκρουση που θα απειλούσε την ευρωπαϊκή ειρήνη⁹⁰.

Επίσης, οι ελληνικές κυβερνήσεις μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή προσπάθησαν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα της εθνικής ασφάλειας της χώρας μέσω της προσήλωσης στο σύστημα συλλογικής ασφάλειας και της διπλωματικής οδού⁹¹. Κύριος στόχος της εξωτερικής πολιτικής ήταν η εξασφάλιση της εδαφικής ακεραιότητας, δίχως εδαφικές διεκδικήσεις εις βάρος άλλων κρατών. Επιπλέον, η προτεραιότητα των εκάστοτε κυβερνώντων στη διαχείριση και απάντηση των οξέων οικονομικών, πολιτικών και κοινωνικών ζητημάτων παρεμπόδιζε την προσαρμογή της Ελλάδας στα νέα διεθνή δεδομένα⁹².

Ο Βενιζέλος την περίοδο 1928-1932 είχε διευθετήσει σε περιφερειακό επίπεδο διαφορές της Ελλάδας με τους γείτονές της (Ιταλία, Γιουγκοσλαβία, Τουρκία), επιτυγχάνοντας σε διπλωματικό επίπεδο⁹³. Ωστόσο, με τις επικρατούσες συνθήκες και στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού της χώρας προέβη σε σημαντικές διαρθρωτικές και μεταρρυθμιστικές αλλαγές στις ΕΔ.

116

Η διάδοχη κυβέρνηση του Τσαλδάρη (11/1932) αρχικά ακολούθησε πιστά την πολιτική και το δόγμα των προκατόχων της, που συνίστατο στην ασφάλεια μέσω των διμερών επαφών και την αποφυγή ένταξης σε κάποιον από τους διαμορφούμενους μεγάλους σχηματισμούς. Στις 14 Σεπτεμβρίου 1933 ο Έλληνας υπουργός Εξωτερικών Δ. Μάξιμος και ο Τούρκος ομόλογός του Rushdi Aras συνυπέγραψαν ελληνοτουρκι-

88 Οι διεθνείς σχέσεις την επαύριο του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου καθορίστηκαν σε μεγάλο βαθμό από τις συνθήκες ειρήνης (1919-1923). Πιο συγκεκριμένα, οι συνθήκες των: Βερσαλλιών (28 Ιουνίου 1919), Αγ. Γερμανού (19 Σεπτεμβρίου 1919), Νεϊγύ (27 Νοεμβρίου 1919), Τριανόν – Μεγάλο Παλάτι Τριανόν στις Βερσαλλίες - (4 Ιουνίου 1920) και Λοζάνης (24 Ιουλίου 1924), που «αντικατέστησε» εκείνη των Σεβρών (10 Αυγούστου 1920), οδήγησαν στη διάλυση των πολυεθνικών αυτοκρατοριών και δημιούργησαν μια νέα ισορροπία δυνάμεων στην Ευρώπη. Βλ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, *Η οργάνωση της διεθνούς κοινωνίας: ιστορική επισκόπηση*, Αθήνα 1996, σσ. 60-61.

89 Πρόκειται για επτά συμφωνίες, οι οποίες αφορούσαν τη διαμόρφωση των ευρωπαϊκών συνόρων – μετά τη Συνθήκη των Βερσαλλιών και την εξισορρόπηση των σχέσεων με τη Γερμανία. Οι συζητήσεις έγιναν στο Λοκάρνο τον Οκτώβριο του 1925 και οι συμφωνίες υπογράφηκαν τον Δεκέμβριο στο Λονδίνο, από τις συμμαχικές Δυτικές δυνάμεις, τις νέες χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και τη Γερμανία. Η Γαλλία, το Βέλγιο, η Γερμανία, η Ιταλία και η Βρετανία με τις υπογραφοθεσίες συμφωνίες εγγυόνταν το εδαφικό καθεστώς (status quo) στη Δυτική Ευρώπη. Βλ. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, *Η οργάνωση της διεθνούς κοινωνίας: ιστορική επισκόπηση*, Αθήνα 1996, σ. 66.

90 Francis Paul Walters, *A History of the League of Nations*, London, New York & Toronto 1969, σσ. 51-52.

91 Θάνος Βερέμης, *Οικονομία και δικτατορία: η συγκυρία 1925-1926*, Αθήνα 1982, σσ. 35-39.

92 Κώστας Καραμανλής, *Ο Ελευθέριος Βενιζέλος και οι εξωτερικές μας σχέσεις, 1928-1932*, Αθήνα 1995, σσ. 202-203.

93 Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, *Η ελληνική εξωτερική πολιτική μετά την Συνθήκη της Λοζάνης: η κρίσιμος καμπή Ιούλιος-Δεκέμβριος 1928*, Θεσσαλονίκη 1977, σσ. 211-231.

κό Σύμφωνο αμοιβαίας εγγύησης των δύο χωρών⁹⁴. Ωστόσο, με την υπογραφή του Βαλκανικού Συμφώνου (Φεβρουάριος 1934)⁹⁵ εγκαταλείφθηκε το βενιζελικό δόγμα, το οποίο εδραζόταν στη θέση «φίλοι όλων και σύμμαχοι κανενός»⁹⁶.

Η μεταστροφή της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής οφειλόταν στη διαφαινόμενη επικράτηση των αναθεωρητικών κρατών, ιδιαίτερα από τον Οκτώβριο του 1933 όταν η γερμανική κυβέρνηση εγκατέλειψε τη Συνδιάσκεψη του Αφοπλισμού και την ΚτΕ, αλλά και στις προσπάθειες προσέγγισης-συνεργασίας ανάμεσα στη Γιουγκοσλαβία και τη Βουλγαρία⁹⁷ – αργότερα, τον Ιανουάριο του 1937 υπογράφηκε το βουλγαρο-γιουγκοσλαβικό σύμφωνο «αιώνιας φιλίας»⁹⁸. Οι δυνητικές εξελίξεις με δραματικές συνέπειες για τις βόρειες επαρχίες της Ελλάδας έστρεψαν την προσοχή της στρατιωτικής και πολιτικής ηγεσίας στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα⁹⁹. Η κυβέρνηση Τσαλδάρη, πιστεύοντας ότι ο κίνδυνος προερχόταν πρωτίστως από τη Βουλγαρία, έδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα στον βαλκανικό «χαρακτήρα» της Ελλάδας.

Η στρατιωτική ηγεσία της χώρας ενήμερη καθώς ήταν για τις στρατιωτικές ελλείψεις ήδη από τον Δεκέμβριο του 1932 είχε υποβάλει έκθεση - το Ανώτατο Στρατιωτικό Συμβούλιο (ΑΣΣ) - προς το Υπουργείο Στρατιωτικών με την υφιστάμενη στρατιωτική κατάσταση της Ελλάδας. Το υποβληθέν πρακτικό χαρακτήριζε την κατάσταση της άμυνας της χώρας «αυτόχρημα τραγική». Ωστόσο, η πολιτική ηγεσία θεωρούσε ότι η ειρήνη θα διατηρούταν και πως η Ελλάδα δεν διέτρεχε σοβαρούς κινδύνους. Μετά την υπογραφή του Βαλκανικού Συμφώνου και με νέα έκθεση του ΓΕΣ, επί του στρατιωτικού ρόλου της Ελλάδας, η δυναμικότητα του ελληνικού στρατού παρουσιάζόταν κατώτερη της Τουρκίας, της Γιουγκοσλαβίας, της Ιταλίας και της Ρουμανίας, και ανώτερη μόνο της Αλβανίας και της Βουλγαρίας. Στην ίδια έκθεση η ελληνική πολεμική αεροπορία δεν θεωρούταν υπολογίσιμη δύναμη, ιδιαίτερα από απόψεως υλικού. Τον Νοέμβριο του 1934 ο αρχηγός του ΓΕΑ Οικονόμου με αναφορά προς τον Μεταξά παρουσίαζε τις σημαντικές ελλείψεις του οπλοστασίου της Αεροπορίας. Η αεροπορική δύναμη περιοριζόταν σε μόλις 64 αεροσκάφη, ενώ σύμφωνα με εκτιμήσεις του Επιτελείου θα έπρεπε οι Ένοπλες Δυνάμεις να διαθέτουν 278 αεροπλάνα¹⁰⁰.

94 Δαφνής, ό.π., σσ. 240-241.

95 Τα βαλκανικά κράτη αναζητούσαν τρόπους προστασίας της εδαφικής τους ακεραιότητας, με τη Βουλγαρία, όμως, να διατηρεί μονίμως αρνητική στάση. Η πρωτοβουλία της Ρουμανίας και της Γιουγκοσλαβίας, για την επίτευξη μια διαβαλκανικής συμφωνίας, βρήκε θετική ανταπόκριση από την Αθήνα και την Άγκυρα. Η συμμετοχή της Ελλάδας και της Τουρκίας στο Βαλκανικό Σύμφωνο υπαγορεύθηκε από την ανησυχία μιας ενδεχόμενης διμερούς σερβοβουλγαρικής προσέγγισης. Βλ. Θάνος Βερέμης, Ιωάννης Κολιόπουλος, *Ελλάς, η σύγχρονη συνέχεια, από το 1821 μέχρι σήμερα*, Αθήνα 2006, σ. 375.

96 Κούμας, ό.π., σ. 144.

97 Παναγιώτης Πιπινέλης, *Η ιστορία της εξωτερικής πολιτικής της Ελλάδος 1923-1941*, Αθήνα 1948, σσ. 76-81.

98 Σπυρίδων Σφρέτας, «Το Σύμφωνο της Θεσσαλονίκης της 31ης Ιουλίου 1938: Διπλωματικό παρασκήνιο, ελληνικές προσδοκίες και βουλγαρικές διαψεύσεις. Συμβολή στη μελέτη των ελληνοβουλγαρικών σχέσεων της δεκαετίας του '30», *Βαλκανικά Σύμμεικτα*, τχ. 14-15 (2003-2004) σσ. 215-234.

99 Ιωάννης Κολιόπουλος, *Η δικτατορία του Μεταξά και ο πόλεμος του '40*, Θεσσαλονίκη 1996, σσ. 57-58.

100 Αλέξανδρος Παπάγος, *Ο ελληνικός στρατός και η προς πόλεμον προπαρασκευή του από Αυγούστου 1923 μέχρι Οκτωβρίου 1940*, Αθήνα 1997, σσ. 137-143.

Τον Ιανουάριο του 1935 η αλληλουχία των διεθνών ζητημάτων και η πολεμική προπαρασκευή των βαλκανικών κρατών υποχρέωσαν την κυβέρνηση Τσαλδάρη στη σύγκληση συμβουλίου πολιτικών αρχηγών. Οι συνεδριάσεις του συμβουλίου κατέδειξαν για άλλη μια φορά την αδυναμία κυρίως της αεροπορίας στην άμυνα της χώρας και οι τρεις αρμόδιοι υπουργοί, Στρατιωτικών (Κονδύλης), Ναυτικών (Χατζηκυριάκος) και Αεροπορίας (Σχινάς), επεσήμαναν την αναγκαιότητα αγοράς νέου τύπου αεροπλάνων. Η αεροπορική δύναμη πλέον αποτελούσε έναν βασικό παράγοντα ισχύος των Ενόπλων Δυνάμεων μιας χώρας και στην περίπτωση της Ελλάδας η έλλειψη ισχυρής αεροπορίας καθιστούσε ευάλωτα τα σύνορα της (σε θάλασσα και ξηρά). Επιπλέον, η έλλειψη σημαντικής ισχύος των ΕΔ έθετε σε μειονεκτική διπλωματική θέση την οποιαδήποτε κυβέρνηση¹⁰¹.

Στις αρχές του 1935 το ΓΕΑ κατάρτισε πρόγραμμα οργάνωσης της Πολεμικής Αεροπορίας το οποίο, ενώ εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Πολεμικής Αεροπορίας (ΣΠΑ), δεν πρόλαβε να τεθεί σε εφαρμογή, λόγω των εξελίξεων του σημειωθέντος κινήματος της 1ης Μαρτίου. Η κυβέρνηση προκείμενου να ενισχύσει τις δυνάμεις της και να αποτρέψει την επιτυχή έκβαση του κινήματος εξουσιοδότησε το Υπουργείο Αεροπορίας να προχωρήσει στην άμεση προμήθεια αεροπλάνων. Το ΥΑ κοινοποίησε σε κατασκευαστές τη διακήρυξη προμήθειας 47 αεροπλάνων (15 Διώξεως, 20 Αναγνωρίσεως και Βομβαρδισμού και 12 Ναυτικής Συνεργασίας) και το ΣΠΑ επισπεύδοντας τις οριζόμενες διαδικασίες υπέβαλε τον Απρίλιο το πρακτικό με τα προκριθέντα αεροπλάνα, χωρίς να ληφθεί οποιαδήποτε κυβερνητική απόφαση. Το ΓΕΑ υπέβαλε νέα πρόταση προμήθειας αεροπλάνων την οποία αποδέχθηκε το ΣΠΑ και προκηρύχθηκε διεθνής διαγωνισμός. Η διαδικασία του ορισθέντα διαγωνισμού δεν υλοποιήθηκε, λόγω του πραξικοπήματος του Κονδύλη (9/1935). Κατά το πρώτο εξάμηνο του 1935, υπό συνθήκες διάσπασης του αεροπορικού Όπλου αλλά και πολιτικού διχασμού στις ΕΔ, η στρατιωτική ηγεσία της Αεροπορίας κατέβαλλε σημαντικές προσπάθειες – χωρίς επιτυχία - ενίσχυσης της αεροπορικής δύναμης. Παρόλα αυτά, στη διάρκεια του βενιζελικού κινήματος εντάχθηκαν στην Αεροπορία 5 καταδιωκτικά αεροσκάφη κατασκευής της AVIA, από τη Γιουγκοσλαβία¹⁰².

Μολοντί η ανάγκη για την ενίσχυση της άμυνας της χώρας έγινε αντιληπτή από την πολιτική ηγεσία μετά την κατάρρευση της Συνδιάσκεψης του Αφοπλισμού¹⁰³ ελάχιστη πρόοδος σημειώθηκε έως το Φθινόπωρο του 1935¹⁰⁴. Η σταδιακή βελτίωση του ελληνικού στρατού άρχισε μετά την κορύφωση της ιταλοαιθιοπικής κρίσης και την παλινόρθωση τον Οκτώβριο του 1935. Οι τεταμένες σχέσεις της Ιταλίας με τη Βρετανία (1935-1936) άλλαξαν τις ισορροπίες και ανάγκασαν την πολιτική και στρατιωτική ηγεσία να ενδιαφερθούν περισσότερο και για την ασφάλεια των ναυτικών

101 Κούμας, ό.π., σσ. 70-77.

102 Δαφνής, ό.π., σ. 329. Mogens Pelt, *Tobacco, Arms and Politics. Greece and Germany from World Crisis to World War 1929-41*, Copenhagen 1998, σ. 73.

103 Στα τέλη του 1932 ξεκίνησε τις εργασίες της η Συνδιάσκεψη του Αφοπλισμού, με τη συμμετοχή των κρατών-μελών της ΚτΕ, των ΗΠΑ και της Σοβιετικής Ένωσης με σκοπό τον γενικό αφοπλισμό. Ωστόσο, τα αντικρουόμενα συμφέροντα των Μεγάλων Δυνάμεων και η επιδείνωση του διεθνούς κλίματος στις αρχές της δεκαετίας του 1930 οδήγησαν στην κατάρρευση της Συνδιάσκεψης ένα χρόνο αργότερα (1933). Τον Οκτώβριο του 1933 ο Χίτλερ ανακοίνωσε την απόσυρση της Γερμανίας από τη Συνδιάσκεψη και αργότερα από την ΚτΕ.

104 Κούμας, ό.π., σ. 49, 70.

συνόρων της χώρας. Στην υπό εξέλιξη κρίση του όλου διεθνούς συστήματος διευρύνθηκαν τα ενδιαφέροντα ασφάλειας της Ελλάδας, πέρα από το στενό περιφερειακό - βαλκανικό - περιβάλλον¹⁰⁵.

Ο Κονδύλης έθεσε ως προτεραιότητα την ενίσχυση της πολεμικής αεροπορίας και συγκεκριμένα την απόκτηση 50 καταδιωκτικών αεροπλάνων. Μέχρι τα τέλη του Οκτωβρίου 1935 οι αρμόδιες ελληνικές αρχές είχαν απευθυνθεί στη Βρετανία, την Τσεχοσλοβακία και τη Γερμανία. Η Βρετανία δήλωσε ότι δεν μπορούσε να προχωρήσει στην πώληση των ζητηθέντων αεροπλάνων, αλλά θα επανεξέταζε το θέμα. Η Τσεχοσλοβακία απάντησε καταφατικά, με προϋποθέσεις ως προς τον χρόνο παράδοσης των αεροπλάνων, και η γερμανική κυβέρνηση συμφώνησε στην καταρχήν πώληση αεροπλάνων. Βέβαια, οι επαφές μεταξύ της ελληνικής και της γερμανικής κυβέρνησης προκάλεσε τις αντιδράσεις της Βρετανίας και της Γαλλίας, οι οποίες εξέφρασαν την αντίθεση και τη δυσαρέσκειά τους στην οποιαδήποτε σύναψη ελληνογερμανικής συμφωνίας αγοράς αεροπλάνων.

Οι διπλωματικές και κυβερνητικές επαφές της Ελλάδας με τη Βρετανία και τη Γερμανία υπήρξαν συνεχείς, με εκατέρωθεν προτάσεις και αντιπροτάσεις που θα εξασφάλιζαν τα πολιτικά, στρατιωτικά και διπλωματικά συμφέροντα της κάθε χώρας. Ωστόσο, η Ελλάδα έδειχνε αποφασισμένη να εξοπλισθεί με τα απαιτούμενα καταδιωκτικά αεροσκάφη είτε από τη Βρετανία είτε από άλλη χώρα. Η πρόταση της Βρετανίας αφορούσε την άμεση παράδοση 18 αεροπλάνων τύπου Bulldog ΙΙΑ (εκ των οποίων 4 καινούρια και τα υπόλοιπα ανακατασκευασθέντα). Τα αεροπλάνα θα πωλούνταν σε χαμηλή τιμή με την προϋπόθεση να παραγγέλνονταν οι νεότεροι τύποι καταδιωκτικών, τα οποία θα παραδίδονταν το επόμενο έτος. Η Γερμανία ενώ αρχικά συμφώνησε στην παράδοση των ζητηθέντων αεροπλάνων στη συνέχεια διεμήνυσε ότι δεν ήταν δυνατή η προμήθεια σε ξένα κράτη καταδιωκτικών νέου τύπου¹⁰⁶.

Η δυσκολία επίτευξης συμφωνίας και προμήθειας των απαραίτητων καταδιωκτικών αεροπλάνων είχε ως συνέπεια η ελληνική κυβέρνηση να αποφασίσει την αποστολή ειδικής επιτροπής στη Γερμανία, ώστε να υπάρξουν επιτόπιες διαπραγματεύσεις και στην περίπτωση αποτυχίας τους να μεταβούν στην Πολωνία και στην Τσεχοσλοβακία¹⁰⁷.

Με την παραίτηση της κυβέρνησης Κονδύλη σημειώθηκε η οριστική εγκατάλειψη της προσπάθειας εξοπλισμού της Αεροπορίας με καταδιωκτικά νέου τύπου. Όμως, στη σύντομη περίοδο των κυβερνήσεων Κονδύλη και Δεμερτζή – Οκτώβριο 1935 μέχρι Μάρτιο 1936 – έγιναν σημαντικές παραγγελίες πολεμικού υλικού: παραγγέλθηκαν: 9 αεροσκάφη, 200 πολυβόλα από το εργοστάσιο «Skoda», φυσίγγια των 7,7 χιλιοστών για τα Vickers και Lewis από τον βρετανικό Οίκο Kynock, συσκευές παροχής οξυγόνου από τις ΗΠΑ και ανταλλακτικά για συντήρηση των αεροσκαφών¹⁰⁸.

105 Αυτόθι, σ. 338.

106 Κούμας, ό.π., σ. 96.

107 Αυτόθι, σ. 97.

108 *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τ. Β', ό.π., σ. 93.

Β' Μέρος - Ο εξοπλισμός της Αεροπορίας με τα καταδιωκτικά PZL - P.24

Επίσης, από τις στήλες του περιοδικού *Αεροπλοΐα* πληροφορούμαστε ότι στις 9 Ιανουαρίου 1936 πραγματοποιήθηκε επίδειξη του πολωνικού αεροπλάνου PZL-P.24 στο αεροδρόμιο του Τατοΐου (εικ. 19), παρουσία της πολιτειακής ηγεσίας της χώρας, του υπουργού της Αεροπορίας καθώς και της στρατιωτικής ηγεσίας της Αεροπορίας. Το πολωνικό μονοθέσιο και μονοπτέρυγο αεροπλάνο ήταν εφοδιασμένο με γαλλικό αερόφυκτο κινητήρα Gnome-Rhone τύπου K-14 και έφερε δύο πυροβόλα τύπου Oerlikon. Στην επίδειξη παρέστη και ο Επιτετραμμένος της Πολωνικής πρεσβείας. Το περιοδεύον πολωνικό αεροπλάνο επίδειξης προτού φθάσει στην Ελλάδα είχε πραγματοποιήσει επίδειξη στην Άγκυρα. Ο πολωνός χειριστής πραγματοποίησε πτήσεις οριζόντιας και ανοδικής ταχύτητας, εκτελώντας ασκήσεις και ακροβατικούς ελιγμούς. Εντύπωση προκάλεσε, μεταξύ άλλων, ότι παρά τη μεγάλη ταχύτητά του μπορούσε να προσγειωθεί με τη μικρότερη ταχύτητα των διωκτικών αεροπλάνων και σε μικρή απόσταση από το σημείο πρώτης λήψεως επαφής με το έδαφος¹⁰⁹.

Μετά την επίδειξη των πτητικών ικανοτήτων του αεροπλάνου επρόκειτο να ακολουθήσει και επίδειξη με βολές των ελαφρών πυροβόλων του, αλλά μια απροσεξία του χειριστή πριν ξεκινήσει τη διαδικασία απογείωσης προκάλεσε την αιφνίδια βολή των πυροβόλων. Η επίδειξη σταμάτησε και συγκροτήθηκε επιτροπή για την τεχνική εξέταση του αεροσκάφους τα πορίσματα της οποίας θα υποβάλλονταν στο ΥΑ¹¹⁰.

Κατά το πρώτο μισό της δεκαετίας του 1930 η Αεροπορία ενισχύθηκε με 24 γαλλικά Potez Po 25 A2 (1931), 18 γαλλικά εκπαιδευτικά Morane – Saulnier MS. 147 (1931), 9 βρετανικά FAIREY III F MkI (1931), 5 τσεχοσλοβάκικα Avia BH-33SHS (1935) και 12 Breguet XIX (1935), τα οποία παραχωρήθηκαν από τη Γιουγκοσλαβία¹¹¹.

** ** *

Η κυβέρνηση του Ιωάννη Μεταξά ανέλαβε τον χειρισμό των εξωτερικών υποθέσεων της χώρας σε μια περίοδο έντονης διεθνούς κρίσης. Η δημιουργία του Άξονα Ρώμης-Βερολίνου και η έναρξη του ισπανικού εμφυλίου έλαβαν χώρα πριν καν συμπληρωθεί ένα έτος από την άνοδο του Μεταξά στην εξουσία. Τα επόμενα χρόνια οι εξελίξεις στην Κεντρική Ευρώπη με αποκορύφωμα το Anschluss και τη συμφωνία του Μονάχου επιδείνωσαν δραματικά το διεθνές κλίμα, μετέβαλαν την ισορροπία δυνάμεων υπέρ της Γερμανίας και έκαναν μια νέα παγκόσμια σύρραξη να φαντάζει αρκετά πιθανή¹¹².

Η εξωτερική πολιτική του καθεστώτος κινήθηκε στα χνάρια της παραδοσιακής φιλίας με την Αγγλία και σε φυσική αντίδραση προς τον βουλγαρικό ρεβιζιονισμό και τον ιταλικό ιμπεριαλιστικό επεκτατισμό. Ο πολιτικός ρεαλισμός και η στρατιωτική ιδιοφυΐα του Μεταξά έθεσαν την Ελλάδα – σε αντίθεση με το ιδεολογικό στίγμα του

109 «Τα νέα του δεκαπενθημέρου. Ειδήσεις και γεγονότα απ' όλον τον κόσμο», *Αεροπλοΐα*, τχ. 110, 16/1/1936, σ. 225, (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).

110 Αυτόθι, σ. 226.

111 <https://www.haf.gr/history/historical-aircraft>

112 Βλ. Ενδεικτικά: Murray Williamson, *The Change in the European Balance of Power, 1938-39: The Path to Ruin*, Princeton University Press, 1984.

καθεστώτος του – στο αντιφασιστικό στρατόπεδο των νικητών. Έμπρακτη επιβεβαίωση της προσήλωσης της κυβέρνησης Μεταξά στα ειρηνικά ιδεώδη και στο υφιστάμενο συνοριακό *status quo* ήταν η συνέχιση της συμμετοχής στο Βαλκανικό Σύμφωνο του 1934, η διατήρηση ίσων αποστάσεων από τις Μεγάλες Δυνάμεις και η μη ανάληψη εξωβαλκανικών υποχρεώσεων καθώς και η σύσφιξη της ελληνοτουρκικής φιλίας, που είχαν εγκαινιάσει οι προηγούμενες κοινοβουλευτικές κυβερνήσεις¹¹³.

Ωστόσο, η ισχύς της τετραμερούς Βαλκανικής Συνεννόησης έφθινε σταδιακά. Η Γιουγκοσλαβία και η Ρουμανία έως τα μέσα της δεκαετίας του 1930 αποτελούσαν τους πιο σταθερούς συμμάχους της Γαλλίας στην ανατολική Ευρώπη. Στη συνέχεια, από το 1935/1936, οι αλλαγές πολιτικών προσώπων των δύο χωρών σηματοδότησαν τη σταδιακή στροφή του Βελιγραδίου και του Βουκουρεστίου προς τις δυνάμεις του Άξονα, σε μια περίοδο μάλιστα κατά την οποία η εξάρτηση των δύο χωρών από τη Γερμανία θα γινόταν ολοένα και μεγαλύτερη, στο πλαίσιο της περιφημής «ειρηνικής εισβολής» του Γ' Ράιχ στην Ανατολική Ευρώπη¹¹⁴. Παράλληλα, η Βουλγαρία, η κατεξοχήν αναθεωρητική δύναμη στα Βαλκάνια, είχε βελτιώσει της θέση της, λόγω της ισχυροποίησης της Γερμανίας και της Ιταλίας αλλά και εξαιτίας της ενίσχυσής της σε στρατιωτικό επίπεδο¹¹⁵.

Η αμυντική πολιτική της χώρας έμοιαζε να πασχίζει να «ξορκίσει» το αναπόφευκτο της σύγκρουσης με μια αυτοκρατορική δύναμη που διατηρούσε πάγιες επεκτατικές βλέψεις στη Βαλκανική¹¹⁶. Στις 5 Μαΐου 1936 ο Μεταξάς παρέδωσε στον Ρουσδή Αράς (υπουργό Εξωτερικών της Τουρκίας και προεδρεύοντα τότε του Συμβουλίου της Βαλκανικής Συνεννόησης) επιστολή, με την οποία διατύπωνε την ουδετερότητα της Ελλάδας σε περίπτωση σύρραξης μίας ή περισσοτέρων συμμάχων (βαλκανικών) χωρών με την Ιταλία¹¹⁷. Πρωταρχική ανησυχία του Μεταξά και των ιθυνόντων του καθεστώτος, μέχρι την κρίση του Μονάχου (Σεπτέμβριος 1938), δεν ήταν ο ιταλικός αλλά ο βουλγαρικός κίνδυνος. Η αντιμετώπιση της βουλγαρικής απειλής κατέστη το κύριο δόγμα της πολιτικής ασφάλειας και άμυνας της χώρας. Στο πλαίσιο αυτού του δόγματος η Ανατολική Μακεδονία και η Θράκη οχυρώθηκαν με μόνιμα οχυρά και έργα εκστρατείας, τα οποία κόστισαν 1.457.975.336 δρχ. Η Βουλγαρία και η Ελλάδα αποδύθηκαν μετά το 1936 σε έναν φρενήρη ανταγωνισμό εξοπλισμών, που βάρυνε δυσβάστακτα τις καχεκτικές τους οικονομίες¹¹⁸.

Ωστόσο, η αύξηση των ελληνικών δαπανών για εξοπλισμούς δεν υπαγορευόταν μόνο από τον βουλγαρικό ρεβιζιονισμό αλλά και από το ευρύτερο ρεύμα αναθεωρητισμού στην Ευρώπη (εικ. 20, 21). Την περίοδο 1936-1939 οι μέσες ετήσιες στρατιωτικές δαπάνες ανήλθαν στα 4,4 δισεκατομμύρια δραχμές και ήταν υπερδιπλάσιες σε σχέση

113 Ιωάννης Μεταξάς, *Λόγοι και Σκέψεις 1936-1941*, τόμ. Α' (1936-1938), Αθήνα 1969, σσ. 81-82.

114 Στράτος Ν. Δορδανάς, «Τα ταξίδια, του Χέρμαν Γκαίρινγκ και η γερμανική πολιτική στα Βαλκάνια», *Βαλκανικά Σύμμεικτα*, τ. 14-15, Θεσσαλονίκη 2003-2004, σ. 199.

115 Κούμας, ό.π., σ. 341.

116 Αλέξανδρος Παπάγος, *Ο ελληνικός στρατός και η προς πόλεμον προπαρασκευή του: από Αυγούστου 1923 μέχρι Οκτωβρίου 1940*, Αθήνα 1997, σσ. 93-96.

117 Περικλής Ελευθεριάδης, *Η προς πόλεμον προπαρασκευή του Ελληνικού Στρατού 1923-1940*, Αθήνα, 1969, σσ. 164-165.

118 Yiannis D. Stefanidis, «Greece, Bulgaria and the approaching tragedy, 1938-1941», *Balkan Studies* 32/2 (1991) σσ. 295-29

με την αμέσως προηγούμενη περίοδο 1930-1936. Τη μερίδα του λέοντος απορρόφησε το πυροβολικό και η αεροπορία, με δαπάνες ύψους 2,6 και 1,25 δισεκατομμύρια δραχμές αντίστοιχα¹¹⁹.

Κύριο χαρακτηριστικό της περιόδου διακυβέρνησης από τον Μεταξά ήταν η πολεμική προπαρασκευή της χώρας. Εκτός από τη κατασκευή των οχυρωματικών έργων, τη γνωστή «γραμμή Μεταξά», το καθεστώς προέβη σε ένα δαπανηρό εξοπλιστικό πρόγραμμα με το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών να αφορά το πυροβολικό και την αεροπορία, με σημαντικότερη ίσως την αγορά των 36 αεροσκαφών τύπου PZL, από την Πολωνία, αλλά και των 24 βομβαρδιστικών Potez, από τη Γαλλία. Το μέγεθος της συνολικής εξοπλιστικής δαπάνης ήταν τόσο μεγάλο, ώστε απορρόφησε σημαντικό ποσοστό της αύξησης του σημειούμενου τη συγκεκριμένη περίοδο εθνικού εισοδήματος¹²⁰. Το μεγαλόπνοο εξοπλιστικό πρόγραμμα της δικτατορίας Μεταξά δεν υλοποιήθηκε βέβαια στην ολόκληρά του, καθώς μετά το ξέσπασμα του πολέμου (1939) οι ευρωπαϊκές Δυνάμεις δεν εξήγαγαν την παραγωγή τους¹²¹.

Τον Απρίλιο του 1936, υπό του Υπουργείου Αεροπορίας συγκροτήθηκε επιτροπή για να περιοδεύσει σε πέντε ευρωπαϊκές χώρες με ανεπτυγμένη αεροπορική βιομηχανία – Αγγλία, Τσεχοσλοβακία, Πολωνία, Ολλανδία, Ελβετία - και να επιλέξει τον κατάλληλο τύπο αεροπλάνου διώξεως για την Ελλάδα. Η επιτροπή θα αποτελούνταν από τον Αντισμήναρχο Μοσχοβίνο, τον Επισμηναγό Τζανετάκη, τον Επισμηναγό Κελαϊδή και τους Σμηναγούς Ποταμιάνο και Γιάγκο. Ο Μεταξάς σε δημόσιες δηλώσεις του ανέφερε, μεταξύ άλλων σχετικών με την επιτροπή, την αναγκαιότητα του επιτόπιου ελέγχου των υποψηφίων προς αγορά αεροπλάνων μη αρκούμενης της επί σχεδίων και εγγράφων κρίσης και επιλογής¹²². Η Επιτροπή επέστρεψε το τελευταίο δεκαήμερο του Ιουνίου και υπέβαλε το πόρισμά της στις αρμόδιες υπηρεσίες¹²³.

Το Συμβούλιο Αέρος εξέτασε σε επανειλημμένες συνεδριάσεις τα πορίσματα της συνταχθείσας εκ της Επιτροπής εκθέσεως και με νέο πόρισμα συγκριτικής μελέτης, το οποίο υποβλήθηκε στο Ανώτατο Συμβούλιο Εθνικής Άμυνας (ΑΣΕΑ), υποδείκνυε τους τρεις καλύτερους τύπους αεροπλάνων, από τους οποίους το ΑΣΕΑ έκανε την τελική εκλογή. Όπως αναφέρεται στον τύπο της εποχής η αρχική απαίτηση για 15 διωκτικά αεροπλάνα αυξήθηκε σε 24, με την προοπτική αύξησής τους εφόσον υπήρχε οικονομική και κυρίως συναλλαγματική ευχέρεια¹²⁴.

Σε δύο έγγραφα του Υπουργείου Αεροπορίας προς τον πρεσβευτή της Πολωνίας, στις 16 Σεπτεμβρίου 1936, υπογεγραμμένα από τον υφυπουργό, διαπιστώνεται πως οι αρχικές συζητήσεις του ΥΑ με την πολωνική εταιρεία αφορούσαν την παραγγελία

119 Pelt, ό.π., σσ. 60-82.

120 Σπυρίδων Γ. Πλουμίδης, *Το καθεστώς Ιωάννη Μεταξά 1936 – 1941*, Αθήνα 2016, σ. 37.

121 Pelt, ό.π., σ. 59.

122 «Τα νέα του δεκαπενθημέρου. Ειδήσεις και γεγονότα απ' όλον τον κόσμο», *Αεροπλοΐα*, τχ. 115, 1/4/1936, σ. 308, (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).

123 «Τα νέα του δεκαπενθημέρου. Ειδήσεις και γεγονότα απ' όλον τον κόσμο», *Αεροπλοΐα*, τχ. 121, 1/7/1936, σ. 8, (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).

124 «Τα νέα του δεκαπενθημέρου. Ειδήσεις και γεγονότα απ' όλον τον κόσμο», *Αεροπλοΐα*, τχ. 122, 16/7/1936, σ. 21, (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ). «Το Αεροπορικών δεκαπενθημέρον», *Αεροπλοΐα*, τχ. 123, 1/8/1936, σ. 6, (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).

24 αεροπλάνων εφοδιαζόμενα με γαλλικούς κινητήρες. Με τα εν λόγω έγγραφα το υπουργείο εξέφραζε την επιθυμία επέκτασης του αριθμού των υπό παραγγελία αεροπλάνων και κινητήρων, σε 36 και 47 αντίστοιχα, με την προϋπόθεση η πολωνική κυβέρνηση να διευκολύνει την επέκταση της παραγγελίας με την ανταλλαγή καπνών. Επίσης, ζητούσαν τις άμεσες ενέργειες του Πολωνού πρεσβευτή προς την κυβέρνησή του, τονίζοντας τη σπουδαιότητα του ζητήματος για την ελληνική κυβέρνηση¹²⁵.

Στις 15 Οκτωβρίου 1936¹²⁶ συνεδρίασαν στο Υπουργείο Εξωτερικών τα μέλη του ΑΣΕΑ, προκείμενου να εγκρίνουν την κατακύρωση στο Πολωνικό Εργοστάσιο ETABLISSEMENTS NATIONAUX D' AERONAUTIQUE-VERSOVIE την προμήθεια 36 αεροπλάνων διώξεως τύπου PZL P-24 (εικ. 22) μαζί με 24 κινητήρες τύπου GNOME ET RHONE 14 No 7 αλλά και να κατακυρώσουν την προμήθεια 22 κινητήρων τύπου GNOME ET RHONE 14 No 7, κατάλληλων για αεροπλάνα PZL P-24, στον γαλλικό οίκο SOCIETE DES GNOME ET RHONE.

Τα μέλη του Συμβουλίου αποτελούσαν: ο Αντιπρόεδρος της κυβέρνησης και υπουργός Οικονομικών, ο υπουργός Γεωργίας και ο υπουργός Σιδηροδρόμων και Αυτοκινήτων. Οι υφυπουργοί: Στρατιωτικών, Ναυτικών, Αεροπορίας, Συγκοινωνίας και Οικονομικών. Ο Πρόεδρος του Ανώτατου Πολεμικού Συμβουλίου (ΑΠΣ) και οι Αρχηγοί των τριών επιτελείων, ΓΕΣ, ΓΕΝ και ΓΕΑ. Εισηγητής των δύο θεμάτων ήταν ο υφυπουργός Αεροπορίας, Μ. Πάσσαρης.

Στην εισήγηση αναφορικά με την αγορά των PZL, ο υφυπουργός αρχικά αναφέρθηκε στις προεργασίες επίτευξης συμφωνίας για την προμήθεια των αεροπλάνων τύπου PZL P-24. Το ΑΣΕΑ από τις αρχές Σεπτεμβρίου (1936) είχε αποφασίσει την προμήθεια των 36 πολωνικών αεροπλάνων, εφοδιασμένων με τους γαλλικούς κινητήρες GNOME ET RHONE 14 No 7, υπό την επιφύλαξη πως θα επιτυγχάνονταν όροι πληρωμής με ανταλλαγή (ελληνοπολωνικό κλήριγκ), εξασφαλίζοντας το ελληνικό δημόσιο.

Ακολούθως, παρουσιάστηκαν στα μέλη του Συμβουλίου οι συμφωνηθέντες, μετά από διαπραγματεύσεις, μεταξύ του ΥΑ και των δύο Οίκων – PZL και Societe des Moteurs Gnome et Rhone -, οικονομικοί όροι και προϋποθέσεις. Συμφωνήθηκε η εξόφληση της αξίας των 24 αεροσκαφών με ισάριθμους για αυτά κινητήρες αλλά και των υπόλοιπων 12 αεροσκαφών, άνευ κινητήρων, με την ανταλλαγή καπνών. Και προσδιορίστηκε σαφώς ο τρόπος.

Επίσης, η ελληνική πλευρά εξασφάλισε η προμήθεια των 36 αεροσκαφών και των 24 γαλλικών κινητήρων να αποτελεί ενιαία σύμβαση, με τους Πολωνούς. Πλην, όμως, η ανταλλαγή καπνών ως εξόφληση αλλά και η υπό του Οίκου PZL ανάληψη της προμήθειας των 24 αεροκινητήρων θα επέφερε πρόσθετες για το ελληνικό δημόσιο δαπάνες. Έτσι, το ελληνικό δημόσιο επιβαρύνονταν τα έξοδα της ανταλλαγής μεταξύ Γαλλίας και Πολωνίας αλλά και τα έξοδα αποστολής και παραμονής στη Γαλλία των Πολωνών ειδικών, οι οποίοι θα παρακολουθούσαν την παραλαβή των κινητήρων. Η τιμή του κάθε κινητήρα θα επιβαρυνόταν με το ποσό των 66.330 δρχ. Επίσης, το

125 Υπουργείο Αεροπορίας/Περί αριθμού αεροπλάνων Διώξεως και τρόπου πληρωμής Κλήριγκ/16 Σεπτεμβρίου 1936 (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ) & Υπουργείο Αεροπορίας/Περί προμήθειας αεροπλάνων/16 Σεπτεμβρίου 1936 (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).

126 Πρακτικό Υπ' Αριθ. 13, 15 Οκτωβρίου 1936 (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).

δημόσιο αναλάμβανε την επιβάρυνση καταβολής των δικαιωμάτων της Τράπεζας της Ελλάδας που απέρρεαν εκ της ανταλλαγής καπνών. Η σχετική δαπάνη αφορούσε το 88% του συνολικού ποσού, διότι το υπόλοιπο 12% προβλεπόταν να καταβληθεί σε μετρητά για την πληρωμή διαφόρων εξόδων στην Ελλάδα. Η εν λόγω δαπάνη επιβάρυνε το κάθε αεροπλάνο με το ποσό των 19.000 περ. δραχμών.

Σημειώθηκε από τον εισηγητή πως στις αρχικές διαπραγματεύσεις που αφορούσαν την παραγγελία 24 αεροσκαφών οι Πολωνοί είχαν ζητήσει, με την υπογραφή της σύμβασης, προκαταβολή 30%. Κατόπιν, με την αύξηση του αριθμού των υπό παραγγελία αεροπλάνων μαζί με τους 24 κινητήρες αλλά και την προϋπόθεση εξόφλησής τους με την ανταλλαγή καπνών, αιτήθηκαν προκαταβολή 50%. Με την επιμονή της ελληνικής πλευράς η προκαταβολή μειώθηκε στο 40%, από το οποίο το 10% έπρεπε να καταβληθεί τον Απρίλιο του 1937, δηλαδή λίγους μήνες πριν την παραλαβή των αεροπλάνων.

Προς εξασφάλιση του ελληνικού Δημοσίου επιτεύχθηκε η κατάθεση τραπεζικών εγγυήσεων ελληνικής τράπεζας στο 10% για την καλή εκτέλεση της προμήθειας αλλά και για κάθε προκαταβολή σε ισάξιο συνάλλαγμα. Τη δαπάνη για την έκδοση των εγγυητικών επιστολών ανέλαβε το δημόσιο. Η δαπάνη για την έκδοση των εγγυητικών επιστολών ανήλθε στις 39.000 δρχ. για κάθε αεροπλάνο.

Μετά από απαίτηση των Πολωνών συμφωνήθηκε η αγοραστική αξία εκάστου αεροσκάφους και των 24 κινητήρων να επιβαρυνθεί με το ποσό των 7.000 δρχ., για τα έξοδα μελέτης και τροποποιήσεων λόγω της τοποθέτησης των πολυβόλων Skoda LK. 32.

124

Μάλιστα, αντιπρόσωπος της πολωνικής εταιρείας με επιστολή του στο ΥΑ, την ίδια ημέρα της συσκέψεως, αιτήθηκε να λογισθεί η διαμορφωθείσα της ίδιας ημέρας ισοτιμία, όπως προέκυψε στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου και αναγράφηκε στο επίσημο δελτίο της Τράπεζας της Ελλάδας (1 Λίρα Αγγλίας = 26,25 Zloyts).

Αναφορικά με τους εφοδιαζόμενους τα αεροπλάνα PZL κινητήρες GNOME ET RHONE, ο εισηγητής επεσήμανε ότι επιτεύχθηκε η τοποθέτηση του βελτιωμένου τύπου 14 Νο 7 και όχι του παλαιότερου Κ. 14. Επιπλέον, σύμφωνα με το πρακτικό της συνεδρίασης, πληροφορούμαστε πως οι συγκεκριμένοι κινητήρες επειδή δεν ήταν παραδεδειγμένοι για τα αεροπλάνα PZL, από την κατασκευάστρια πολωνική εταιρεία, τέθηκε στη σύμβαση απαράβατος και επί ποινή όρος ότι προ της παραλαβής θα έπρεπε να προσκομισθεί το σχετικό επίσημο έγγραφο-πιστοποιητικό αυτής της παραδοχής.

Οι διαπραγματεύσεις του ΥΑ επέτυχαν την ελεύθερη μετασκευή στην Ελλάδα οποιουδήποτε αριθμού ανταλλακτικών των PZL και παραχωρήθηκε το προνόμιο να κατασκευάζονται στη χώρα τα εν λόγω αεροσκάφη, καταβάλλοντας για κάθε ένα επί των πρώτων 50 PZL 28.980 δρχ. και πλέον του αριθμού αυτού άνευ κόστους. Το τελικό κόστος του PZL ανήλθε στα 4.357.594 δρχ., πλήρες και με όλες τις επιβαρύνσεις. Και η σύμβαση υπογράφηκε στις 30 Οκτωβρίου 1936.

Στη Συνεδρίαση αναφέρθηκαν και τα συνυποψήφια προς αγορά αεροπλάνα αλλά και οι λόγοι που απορρίφθηκαν. Το Συμβούλιο Αέρος είχε υποδείξει το αμερικανικό HAWK, το οποίο δεν προκρίθηκε αφενός για τεχνικούς λόγους αφετέρου η οικονομική απαίτηση δεν ήταν συμφέρουσα για το δημόσιο. Η πληρωμή του με ανταλλαγή

προϊόντων αύξανε την αρχική του τιμή κατά 16% και διαμορφωνόταν στα 3.910.000 δρχ. Επίσης, η προτεινόμενη ανταλλαγή αφορούσε προϊόντα, των οποίων η εξαγωγή, σύμφωνα με το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, ισοδυναμούσε με πληρωμή σε συνάλλαγμα. Στη συνέχεια το αγγλικό GLADIATOR ενώ κρίθηκε από το Συμβούλιο Αέρος ως εφάμιλλο του PZL η προϋπόθεση πληρωμής του σε συνάλλαγμα δεν ήταν ευνοϊκή για το ελληνικό κράτος. Το GLADIATOR κόστιζε 4.325.000 δρχ. Τέλος υποψήφιο για αγορά ήταν και το AVIA, το οποίο κόστιζε 3.715.000 δρχ. και δεν προκρίθηκε για τεχνικούς λόγους. Επιπλέον, η πληρωμή του θα γινόταν με την ανταλλαγή καπνού και βάμβακος και όσον αφορά το βαμβάκι η αξία του ισοδυναμούσε με καταβολή συναλλάγματος.

Το ΑΣΕΑ έχοντας υπόψη το πρακτικό υπ' αριθ. 10/2-3-1936 έκρινε ικανοποιητικούς για τα συμφέροντα του δημοσίου επιτευχθέντες οικονομικούς όρους και αποφάσισε υπέρ της οριστικής κατακύρωσης επ' ονόματι του Πολωνικού Κρατικού Εργοστασίου (ESTABLISHMENTS NATIONAUX D' AERONAUTIQUE –VARSOVIE) της προμήθειας 36 αεροπλάνων διώξεως τύπου PZL P24 αλλά και των 24 κινητήρων τύπου GNOME ET RHONE 14 No 17. Η σύμβαση υπογράφηκε στις 30 Οκτωβρίου 1936.

Το δεύτερο θέμα της εισήγησης αφορούσε την προμήθεια των 22 κινητήρων τύπου GNOME ET RHONE 14 No 17, από τους οποίους οι 12 ήταν εφεδρικοί. Η προμήθεια των 22 κινητήρων αποτελούσαν ξεχωριστή σύμβαση μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του γαλλικού Οίκου. Η αξία του κάθε κινητήρα ανερχόταν στα 7.761,75 γαλλικά φράγκα, με μείωση 1.230 γαλλικών φράγκων για τον κάθε ένα από τους 10 εφεδρικούς. Με την υπογραφή της συμβάσεως η προκαταβολή ορίστηκε στο 30% της συνολικής αξίας των κινητήρων και τον Απρίλιο του 1937 θα καταβαλλόταν το 10%. Η εξόφληση του υπόλοιπου ποσού θα ακολουθούσε τα στάδια εξέλιξης της παραγγελίας. Έτσι, με την αποστολή των κινητήρων θα πληρωνόταν το 40% και με την παραλαβή τους στην Ελλάδα θα γινόταν η εξόφληση του 20%. Ο χρόνος παράδοσης θα ρυθμιζόταν σε συνεννόηση με τους Πολωνούς. Οι συζητήσεις για την εξόφληση της αξίας των κινητήρων με ανταλλαγή προϊόντων δεν είχαν θετικά για την Ελλάδα αποτελέσματα. Όπως διαπιστώνεται από το πρακτικό σε περίπτωση ανταλλαγής προϊόντων θα αφορούσε μόνο την εξαγωγή βάμβακος, για το οποίο δεν υπήρχε η απαιτούμενη οργάνωση εξαγωγής του διά ανταλλαγής - καπνά και οίνου ήταν για την κάλυψη του παλιού παθητικού και τα υπόλοιπα προϊόντα δεν μπορούσαν να καλύψουν σημαντικό ποσοστό. Το ΑΣΕΑ, μετά την εισήγηση, αποφάσισε υπέρ της οριστικής κατακύρωσης της προμήθειας των 22 κινητήρων GNOME ET RHONE 14 No 7 κατάλληλων για τα αεροπλάνα PZL P24, στον γαλλικού Οίκου SOCIETE DES MOTEYRS GNOME ET RHONE. Η σύμβαση υπογράφηκε στις 3 Νοεμβρίου 1936.

Τον Σεπτέμβριο του 1937 οι δύο συμβάσεις τροποποιήθηκαν επί συγκεκριμένων τεχνικών ζητημάτων καθώς και επί της ημερομηνίας δοκιμής και παράδοσης του πρώτου PZL. Οι τροποποιήσεις ζητήθηκαν από την προμηθεύτρια-κατασκευάστρια εταιρεία και εγκρίθηκαν από επιτροπή που παρακολουθούσε τη διαδικασία κατασκευής τους¹²⁷.

127 Τροποποιήσεις των συμβάσεων προμήθειας 36 Αεροπλάνων PZL και 22 κινητήρων GNOME ET RHONE/Υπουργείο Αεροπορίας/13 Σεπτεμβρίου 1937 (Ιστορικό Αρχείο 123ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).

Η Ελλάδα προμηθεύτηκε από την Πολωνία 36 αεροσκάφη PZL P-24F και P-24G. Τα πρώτα πέντε αεροπλάνα παραλήφθηκαν το Φθινόπωρο του 1937 (εικ. 23) και τους δόθηκαν οι αριθμοί Δ101, Δ102, Δ103, Δ104 και Δ105, ενώ τα υπόλοιπα έφθασαν στην Ελλάδα την άνοιξη του 1938. Στα τελευταία δόθηκαν οι αριθμοί Δ106 έως Δ136. Η διαφορά μεταξύ των P-24F και των P-24G έγκειται στον οπλισμό τους. Τα P-24F ήταν εξοπλισμένα με δύο πυροβόλα τύπου OERLIKON των 20 χιλ., με 45 βλήματα ανά πυροβόλο, και δύο πολυβόλα τύπου SKODA των 7,92 χιλ., με 350 φυσίγγια ανά πολυβόλο. Τα P-24G ήταν εφοδιασμένα με τέσσερα πολυβόλα SKODA των 7,92 χιλ., με 350 φυσίγγια ανά πολυβόλο. Η ελληνική αεροπορία διέθετε δώδεκα P-24F και είκοσι τέσσερα P-24G¹²⁸.

Το PZL ήταν αεροπλάνο διώξεως μονοπτέρυγο και το σχήμα του, λόγω του σχεδιασμού των πτερύγων του, είχε τη μορφή γλάρου (gull-wing). Οι βάσεις στήριξης των πτερύγων ήταν επί της ατράκτου και ήταν κυρτωμένες προς τα άνω. Η κατασκευή του ήταν εξολοκλήρου μεταλλική. Ο αστεροειδής αερόψυκτος κινητήρας GNOME ET RHONE 14 No 17 είχε ονομαστική ισχύ 940 ίππων, σε ορισμένο ύψος και με ορισμένες στροφές, και η μέγιστη ταχύτητα του αεροπλάνου ήταν τα 420 χιλ./ώρα. Η προοπτική ταχύτητας των 280 χιλμ. του PZL αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα επιλογής του από το ΥΑ. Ωστόσο, λόγω των μετατροπών και της τακτικής χρήσης του ως εκπαιδευτικό μέσο η μέγιστη ταχύτητά του σε οριζόντια πτήση κατά την έναρξη των επιχειρήσεων μόλις έφτανε τα 270 χιλμ. Μετά από δυσμενείς συνθήκες συντήρησης και τακτικής χρησιμοποίησής του κατά τους δύο πρώτους μήνες των επιχειρήσεων η μέγιστη ταχύτητά του κατήλθε των 260 χιλμ.¹²⁹

126

Από ορισμένους ερευνητές έχει παρατηρηθεί ότι τα αεροπλάνα που παραλάμβανε η ελληνική αεροπορία δεν ήταν εξοπλισμένα με τα παραδεδομένα υλικά των κατασκευαστριών εταιρειών. Όμως, όπως σωστά επισημαίνει ο Δ. Βογιατζής, η Ελλάδα επειδή υποχρεωνόταν για λόγους διπλωματικούς, πολιτικούς και οικονομικούς να προμηθεύεται αεροπλάνα από διάφορες χώρες το αποτέλεσμα θα ήταν η συσσώρευση πλήθους διαφορετικών υλικών του ίδιου τύπου (πολυβόλα, ασύρματοι κ.ά.). Στο φιλόδοξο εξοπλιστικό πρόγραμμα της περιόδου επιχειρήθηκε η τυποποίηση του υπάρχοντος ή υπό παραγγελία υλικού, ώστε μέσα από συγκεκριμένου τύπου αεροπορικά υλικά να βελτιστοποιείται η χρήση και συντήρησή του. Στο πλαίσιο του προγράμματος τυποποίησης το PZL εξοπλιζόταν με γερμανικό ασύρματο, αμερικανικό σύστημα οξυγόνου και με τα πολυβόλα τύπου Skoda LK 32, τα οποία αποτελούσαν το έναν από τους δύο τύπους πολυβόλων, ο άλλος τύπος ήταν τα FN BROWNING¹³⁰.

Το πρόγραμμα τυποποίησης δεν πρόλαβε να ολοκληρωθεί καθώς ο διεθνής πολεμικός εξοπλισμός μετά το 1938 εντάθηκε, με αποτέλεσμα η πολυμέρεια των απαιτούμενων υποσυστημάτων των παραγγελθέντων αεροπλάνων να συναντά επιπλέον επιμέρους

128 *Ιστορικά στοιχεία Αφών PZL της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*/ΥΠ.Ι.Σ. ΠΑ/25 Φεβρουαρίου 1988 (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).

129 *Αεροσκάφος τύπου PZL*/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).

130 *Αεροσκάφη της ΠΑ (1929-2001)*, Έρευνα-συγγραφή-επιλογή ύλης Δημήτρης Βογιατζής, Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Αθήνα 2001, σ. 59.

δυσχέρειες. Ως εκ τούτου, είτε οι παραγγελίες προμήθειας αεροσκαφών να ακυρώνονται είτε τα παραδοθέντα αεροσκάφη να παρουσιάζουν αξιοσημείωτες ελλείψεις¹³¹.

Το καταδιωκτικό PZL σημάδεψε τη μετάβαση της αεροναυπηγικής βιομηχανίας από τα διπλάνα στα μονοπλάνα και η έκδοση P-24 αντιπροσωπεύει το τελικό στάδιο της καινοτόμου και επιτυχημένης σειράς αεροπλάνων που σχεδίασε ο Zygmunt Pulawski, ο οποίος από το 1931 ήταν ο κύριος σχεδιαστής του πολωνικού κρατικού αεροναυτικού εργοστασίου (Panstwowe Zaklady Lotnicze, ακρωνύμιο PZL). Ο Pulawski το 1929 σχεδίασε το πρωτότυπο P-1, το οποίο αντικαταστάθηκε το 1930 από το P-7 και λίγο αργότερα το 1931 κατασκευάστηκε το P-11. Το 1931 ο Pulawski σκοτώθηκε σε αεροπορικό δυστύχημα και ο Wsiewolod Jackimiuk συνέχισε τον σχεδιασμό του P-11. Το P-24 ήταν ο διάδοχος του P-11 και δημιουργήθηκε από το πολωνικό κρατικό εργοστάσιο με σκοπό την εξαγωγή του. Το πρωτότυπο P-24 πέταξε για πρώτη φορά στους ουρανούς τον Μάιο του 1934 και με περαιτέρω βελτιώσεις παρουσιάστηκε τον Ιούνιο του ίδιους έτους σε αεροπορική επίδειξη, κατά την οποία σημείωσε ρεκόρ ταχύτητας με 257,2 μίλια (414 χλμ.). Στη διεθνή αεροπορική έκθεση στο Παρίσι, το 1934, το πρωτότυπο PZL θεωρούνταν το ταχύτερο παγκοσμίως και καλύτερα εξοπλισμένο καταδιωκτικό. Με αεροπλάνα P-24 εξοπλίστηκαν, εκτός από την Ελλάδα, η Τουρκία (εικ. 24) και η Ρουμανία, οι οποίες έλαβαν άδεια και κατασκεύαζαν εκδόσεις του P-24, αλλά και η Βουλγαρία (εικ. 25). Στην αυγή του παγκοσμίου πολέμου υπήρξε ενδιαφέρον για τα PZL από την Εσθονία, τη Φινλανδία, την Ουγγαρία και τη Γιουγκοσλαβία¹³².

Υπήρχαν έξι εκδόσεις αεροπλάνων PZL P-24 (P-24A/B/C/E/F/G), με μικρές διαφοροποιήσεις στα τεχνικά και πτητικά τους χαρακτηριστικά. Τα F και G (εικ. 26), τα οποία προμηθεύθηκε η ελληνική αεροπορία, διαφοροποιούνταν ως προς τον οπλισμό τους αλλά και διακρίνονταν από τα φέροντα μόνο στα P-24G εξωτερικά αεροδυναμικά καλύμματα των τροχών. Επίσης, μόνο τα P-24F/G διέθεταν μπροστά από την άτρακτο το κωνοειδές κάλυμμα στο άκρο του άξονα του κινητήρα και στο οποίο στερεώνονταν τα πτερύγια της έλικας¹³³.

Με τα παραληφθέντα PZL εξοπλίστηκαν οι τρεις Μοίρες Διώξεως (ΜΔ): 21η, 22η και 23η (εικ. 27), οι οποίες υπάγονταν στη Διοίκηση Αεροπορίας Διώξεως (ΔΑΔ). Οι ΜΔ έδρευαν στα Τρίκαλα, στη Θεσσαλονίκη και στη Λάρισα αντίστοιχα. Η 24η ΜΔ ήταν εξοπλισμένη με αεροσκάφη Bloch MB.151 και Avia B.534, με έδρα την Ελευσίνα. Οι ΜΔ έδρασαν καθ' όλη τη διάρκεια του Ελληνοϊταλικού πολέμου και η απόδοση των πολωνικών αεροσκαφών υπήρξε εξαιρετική δεδομένων των συνθηκών. Το βασικό μειονέκτημα των εν λόγω αεροσκαφών ήταν η μικρή διάρκεια πτήσης (30' - 35') κατά τις επιχειρήσεις υπέρθεν του μετώπου, δεδομένου ότι ο συνολικός χρόνος πτήσης κατά μέσο όρο πτήσης ήταν μία ώρα. Παρόλα αυτά η συμβολή τους στη νικηφόρο έκβαση του Ελληνοϊταλικού πολέμου υπήρξε σημαντική, αφού «σήκωσαν» το βάρος των εναέριων μαχών¹³⁴.

131 Αυτόθι, σ. 48.

132 Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, *Combats Aircraft of World war II (1933-1937)*, Νέα Υόρκη 1987, σ. 195.

133 Αλέξανδρος Μπατουρίδης, «Η δράση του PZL P-24 (1940-1941). Το αεροσκάφος θρόλος της Ελληνικής Αεροπορίας», *Πόλεμος και Ιστορία*, τχ. 130, Σεπτέμβριος 2009, σσ. 69-73.

134 *Ιστορικά στοιχεία Αφών PZL της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, ό.π., σ. 2.

Στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1935 η ΕΒΑ εξοπλίστηκε, εκτός των PZL, με: τριάντα βρετανικά αεροσκάφη τύπου AVRO 621 TUTOR (1936) - ακόμη 63 κατασκευάστηκαν στο ΚΕΑ. Επίσης, από το 1937 η αεροπορία χρησιμοποίησε και τα τριθέσια εκπαιδευτικά AVRO 626 Tutor. Το 1936, παραχωρήθηκαν ως δωρεά από τον Έλληνα ομογενή Κουταρέλλη δύο Avia B-534. Ακολούθως, το 1937, παραλήφθηκαν δώδεκα βρετανικά βομβαρδιστικά BLENHEIM. Η παραγγελία των επιπλέον δώδεκα του ίδιου τύπου αεροσκαφών δεν ολοκληρώθηκε. Το ίδιο έτος δώρισε στην ΕΒΑ ο Αιγυπτιώτης Σαρπάκης δύο μαχητικά Gladiator Mk I, βρετανικής κατασκευής. Το 1938 η αεροπορική δύναμη της χώρας συμπληρώθηκε με δώδεκα γαλλικά βομβαρδιστικά Potez 633. Η συνολική παραγγελία αριθμούσε είκοσι τέσσερα αεροπλάνα και κατά την αρχική παράδοση των δεκατριών το ένα καταστράφηκε. Όμως, τα υπολειπόμενα δώδεκα από τον γαλλικό Οίκο αεροπλάνα κατασχέθηκαν από τους Γάλλους (ενώ είχαν πληρωθεί, όπως σημειώνει ο Οικονομάκος). Από το 1938 μέχρι το 1939 η ΕΒΑ παρέλαβε δώδεκα γερμανικά DORNIER DO- 22 (υδροπλάνα με υποσυλλογές τροχών), δώδεκα βρετανικά AVRO ANSON και εννέα Bloch MB 151, ενώ η παραγγελία αφορούσε είκοσι πέντε. Επίσης, την ίδια περίοδο η αεροπορική δύναμη ενισχύθηκε με δεκαέξι γερμανικά βομβαρδιστικά Henschel HS-126 (αναγνώρισης - ελαφρού βομβαρδισμού). Η επιπλέον παραγγελία των τριάντα δύο γερμανικών βομβαρδιστικών δεν ολοκληρώθηκε. Το 1940 η δύναμη των βομβαρδιστικών αεροσκαφών αυξήθηκε με την προσθήκη έντεκα βρετανικών FAIREY BATTLE. Κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους, το δωδέκατο αεροπλάνο χάθηκε κατόπιν τορπιλισμού του φορτηγού πλοίου. Στις μη πραγματοποιηθείσες εξοπλιστικές παραγγελίες συμπεριλαμβάνεται και εκείνη των είκοσι τεσσάρων βρετανικών SPITFIRE. Η ΕΒΑ στην αυγή της πολεμικής σύγκρουσης με την Ιταλία διέθετε 128 εν ενεργεία πολεμικά αεροπλάνα και από αυτά μόλις τα 77 ήταν καταδιωκτικά και βομβαρδιστικά¹³⁵.

Οι αεροπορικές δυνάμεις κατά την έναρξη του πολέμου κατανεμήθηκαν στους τρεις Κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων διατηρώντας ο καθένας τον έλεγχο των αεροσκαφών που εξυπηρετούσαν το δόγμα των επιχειρήσεών του. Στην Ανωτέρα Διοίκηση Αεροπορίας Στρατού (ΑΔΑΣ) υπήχθησαν: α) η Διοίκηση Αεροπορίας Στρατιωτικής Συνεργασίας (ΔΑΣΣ), με τέσσερις Μοίρες Παρατήρησης και ένα Ανεξάρτητο Σμήνος, β) η Διοίκηση Αεροπορίας Βομβαρδισμού (ΔΑΒ), με τρεις Μοίρες Βομβαρδισμού (ΜΒ) και γ) η Διοίκηση Αεροπορίας Διώξεως (ΔΑΔ), με τέσσερις Μοίρες Διώξεως. Στην Ανωτέρα Διοίκηση Αεροπορίας Ναυτικού (ΑΔΑΝ) υπήχθησαν οι τρεις Μοίρες Ναυτικής Συνεργασίας (ΜΝΣ). Στη διάθεση του ΥΑ παρέμειναν τα αεροσκάφη της αρχικής και προκεχωρημένης εκπαίδευσης, τύπου AVRO και BREUGE XIX, καθόσον εξακολουθούσε η Σχολή Αεροπορίας τη σύντομη εκπαίδευση των μαθητών¹³⁶.

Οι Έλληνες αεροπόροι αξιοποίησαν στον υπέρτατο βαθμό τις δυνατότητες των διατιθέμενων αεροπορικών (εικ. 28, 29) μέσω και αντιμετώπισαν επιτυχώς την υπεροπλία της ιταλικής αεροπορίας (Regia Aeronautica), η οποία διέθετε 463 αεροσκάφη πρώτης γραμμής. Οι Έλληνες αεροπόροι των ΜΔ σημείωσαν 64 επιβεβαιωμένες καταρρίψεις ιταλικών αεροσκαφών, με άλλες 24 πιθανές¹³⁷. Τα ελληνικά βομβαρδιστικά κατέστρεψαν 28 ιταλικά αεροσκάφη και άλλα 23 καταρρίφθηκαν από

135 Οικονομάκος ό.π., σσ. 118-119. *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής (1930-1941)*, ό.π., 98. Τοπαλίδης, ό.π., σσ. 166-167.

136 *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής (1930-1941)*, ό.π., σσ., 121-141.

137 *Αυτόθι*, σ.286.

αντιαεροπορικά πυρά. Κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων της περιόδου 1940-1941, οι Μοίρες Δίωξης εκτέλεσαν 804 πολεμικές αποστολές, που αντιστοιχούν σε 1531 ώρες πτήσης. Αντίστοιχα, τα βομβαρδιστικά αεροσκάφη εκτέλεσαν 237 πολεμικές αποστολές, καταγράφοντας 929 πτητικές ώρες. Τέλος, τα αεροσκάφη Στρατιωτικής Συνεργασίας πραγματοποίησαν 252 ώρες σε πολεμικές αποστολές¹³⁸.

Σύμφωνα με ερευνητές από τα 36 ελληνικά PZL τα 11 καταστράφηκαν στο έδαφος, τα οποία ήταν καθηλωμένα λόγω έλλειψης ανταλλακτικών, και τα υπόλοιπα καταρρίφθηκαν στη διάρκεια σφοδρών αερομαχιών στο Αλβανικό Μέτωπο – στο Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας της Τουρκίας στην Κωνσταντινούπολη διατηρείται και εκτίθεται το μοναδικό εναπομείναν PZL P. 24. Μεταξύ Νοεμβρίου 1940 και Απριλίου 1941 τα εν ενεργεία PZL κατέρριψαν σαράντα εχθρικά αεροσκάφη¹³⁹. Η αυταπάρνηση και το θάρρος των Ελλήνων αεροπόρων διαφάνηκε, μεταξύ άλλων, στη διεξαχθείσα αερομαχία υπέρθεν της περιοχής του Λαγκαδά στις 2 Νοεμβρίου 1940. Ο Υποσηναγός Μαρίνος Μητραλέξης με αεροσκάφος PZL, της 22ης ΜΔ, αφού εξάντλησε τα πυρομαχικά του αεροσκάφους, καταρρίπτοντας ένα CANT Z.1007, στη συνέχεια «έκρουσε» με την έλικα του PZL το ουραίο πηδάλιο ετέρου βομβαρδιστικού (εικ. 30), το οποίο εισήλθε σε περιδίνηση και συνετρίβη στο έδαφος. Ακολούθως, ο Μητραλέξης πραγματοποίησε αναγκαστική προσγείωση και συνέλαβε με τη βοήθεια κατοίκων της περιοχής τα διασωθέντα μέλη του πληρώματος. Η τολμηρή πράξη του Έλληνα αεροπόρου απασχόλησε τον ελληνικό και ξένο τύπο¹⁴⁰.

Τέλος, η εισβολή των Γερμανών στην Ελλάδα την 6η Απριλίου 1941 με δύναμη άνω των 1.000 αεροσκαφών βρήκε την Αεροπορία αρκετά αποδυναμωμένη. Παρά τη χαοτική διαφορά δυναμικότητας, τα ελληνικά καταδιωκτικά κατέρριψαν 4 γερμανικά αεροσκάφη. Τα περισσότερα ελληνικά αεροσκάφη, τα οποία είχαν απομείνει από τον εξάμηνο πόλεμο, καταστράφηκαν από τις μαζικές επιθέσεις της Luftwaffe στα ελληνικά αεροδρόμια. Μόλις 14 από τη συνολική αεροπορική δύναμη κατάφεραν να διαφύγουν στη Μ. Ανατολή.

Β΄ Μέρος - Συμπεράσματα

Η μεσοπολεμική περίοδος υπήρξε μια συμπυκνωμένη σε γεγονότα και εξελίξεις περίοδος, σε οικονομικό, πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο. Μείζονες κρίσεις ξεπρόβαλλαν, οι οποίες σχετίζονταν με τη ρήξη και συνέβαλλαν στην καταστροφή του παλαιού. Η ιστορία της ελληνικής κρίσης (οικονομική, εθνική, ιδεολογική/πολιτική) αποδεικνύεται εν τέλει μια ιστορία δημιουργίας και ματαίωσης.

Η μελέτη και εξέταση ενός θέματος, εν προκειμένω ο εξοπλισμός της Αεροπορίας με τα πολωνικά PZL P. 24, δεν μπορεί να ιδωθεί με μονοδιάστατους και μονοσήμαντους όρους, αλλά μόνο μέσα από την προσέγγιση των πρισματικών διαθλάσεων της εποχής είναι δυνατό να κατανοηθεί και να ερμηνευθεί το εξοπλιστικό πρόγραμμα της Ελλάδας και η απόκτηση των PZL. P.24.

138 *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής (1930-1941)*, ό.π., σσ. 304-305.

139 Παντελής Καρύκας, *Ελληνικά Φτερά (1912-2005)*, Αθήνα 2005, σ. 89. *Αεροσκάφη της ΠΑ (1929-2001)*, ό.π., σ. 58.

140 *Ιστορικά στοιχεία επί Α/φους PZL/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ)*.

Ο διαμορφωτικός οικονομικός παράγοντας έθετε συνεχώς τις απαιτήσεις του στο ελληνικό κράτος και την ελληνική κοινωνία – χωρίς ωστόσο να σημειώνεται οποιαδήποτε μεταβολή. Παράλληλα, στις συντελεσθείσες πολιτικές ζυμώσεις νέες δομές απαιτούσαν την αυτονομία και ανεξαρτησία τους, όπως η ανάγκη δημιουργίας της Πολεμικής Αεροπορίας, αλλά και νέες αντιδράσεις εμφανίζονταν, επαναπροσδιορίζοντας συνεχώς τις πολιτικές και στρατιωτικές εξελίξεις.

Η κατ' επίφαση σταθερότητα των ευρωπαϊκών συνθηκών κατέρρευσε με την οικονομική κρίση του 1929, με σημαντικές επιπτώσεις για την Ελλάδα και τη θέση της στο ρευστό διεθνές κλίμα. Στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1930 η έννοια του *πολιτικού* αποδομείται και τα ευρωπαϊκά κράτη προετοιμάζονται για την επερχόμενη σύγκρουση. Ο εγκλωβισμός της Ελλάδας στα αδιέξοδα και τις παθογένειες της πολιτικής και στρατιωτικής εξουσίας έθεσε τις βάσεις για την εγκαθίδρυση ενός αυταρχικού καθεστώτος. Ωστόσο, το μεταξικό καθεστώς, λόγω των ελληνικών ιδιαιτεροτήτων και ιδιομορφιών, δεν ταυτίστηκε εν πολλοίς με τα ολοκληρωτικά καθεστώτα της Ιταλίας και της Γερμανίας. Η ρεαλιστική αντιμετώπιση των ευρωπαϊκών συσχετισμών δυνάμεων από τον Μεταξά είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη ενός σημαντικού εξοπλιστικού προγράμματος – η προσπάθεια εξοπλισμού των Ενόπλων Δυνάμεων είχε ξεκινήσει από την κυβέρνηση Κονδύλη χωρίς επιτυχία. Τα PZL P.24 αποτέλεσαν σημαντικό μέρος του εξοπλισμού της περιόδου και είχαν καθοριστικό ρόλο στον Ελληνοϊταλικό πόλεμο.

Β' Μέρος - Βιβλιογραφία

- *Αεροσκάφη της ΠΑ (1929-2001)*, Έρευνα-συγγραφή-επιλογή ύλης Δημήτρης Βογιατζής, Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, Αθήνα 2001.
- *Αεροσκάφος τύπου PZL/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ)*.
- Αλιβιζάτος Νίκος Κ., *Εισαγωγή στην συνταγματική ιστορία (1821-1941)*, τ. Α', Αθήνα 1981.
- Αλιβιζάτος Νίκος, *Οι πολιτικοί θεσμοί σε κρίση (1922-1974). Όψεις της ελληνικής εμπειρίας*, Αθήνα 1995.
- Αναστασίου Χρήστος, *Η Οικουμενική Κυβέρνηση και οι διεθνείς της σχέσεις (1926-1928)*, Διδακτορική διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Σχολή Φιλοσοφική, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Αθήνα 2012.
- Angelucci Enzo, Matricardi Paolo, *Combats Aircraft of World war II (1933-1937)*, Νέα Υόρκη 1987.
- *Balkan Strongmen. Dictators and Authoritarian Rulers of Southeast Europe*, ed. Bernd J. Fisher, London 2007.
- Βατάκης Παντελής, «Η αποκρυστάλλωση του “Ονείρου” στην Ελλάδα: 100 χρόνια ελληνική Πολεμική Αεροπορία», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, τχ. 93, Δεκέμβριος 2011.
- Βερέμης Θάνος, «Ανέκδοτα κείμενα γύρω από το κίνημα της 6^{ης} Μαρτίου», *Μνήμων*, τ. 5, Αθήνα 1975.
- Βερέμης Θάνος, *Οικονομία και δικτατορία: η συγκυρία 1925-1926*, Αθήνα 1982.
- Βερέμης Θάνος, *Ελευθέριος Βενιζέλος. Ο οραματιστής του εφικτού*, Αθήνα 2017.
- Βουρνάς Τάσος, *Ιστορία της Σύγχρονης Ελλάδας. Από την έλευση του Βενιζέλου στην Ελλάδα (1909) ως την έκρηξη του Ελληνοϊταλικού πολέμου (1940)*, Αθήνα 1977.
- Christodoulaki Olga, Penzer Jeremy , *News from London: Greek Government Bonds on the London Stock Exchange, 1914-1929*, Department of Economic History, London School of Economics, November 2004.
- Christodoulaki Olga, Cho Haeran, Fryzlewicz Piotr, *A Reflection of History: Fluctuations in Greek Sovereign Risk between 1914 and 1929*, Hellenic Observatory: European Institute, The London Schools of Economics and Political Science, September 2011.
- Δαφνής Γρηγόριος, *Η Ελλάς μεταξύ δύο πολέμων 1923-1940*, τ. Α', χ.χ.
- Δέας Νικόλαος, *Μεσουράνημα και συντριμμία. Άγνωστες σελίδες από τους εθνικούς μας αγώνες 1917-1922*, Αθήνα 1976.
- Δορδανάς Στράτος Ν., «Τα ταξίδια, του Χέρμαν Γκαίρινγκ και η γερμανική πολιτική στα Βαλκάνια», *Βαλκανικά Σύμμεικτα*, τ. 14-15, Θεσσαλονίκη 2003-2004.
- Ελευθεριάδης Περικλής, *Η προς πόλεμον προπαρασκευή του Ελληνικού Στρατού 1923-1940*, Αθήνα, 1969.

- Ηλιαδάκης Αναστάσιος, *Εξωτερικός δανεισμός και δανειακή κοινωνικοποίηση στην Ελλάδα, 1824-1940*, Διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο Πολιτικών και Κοινωνικών Επιστημών, Τμήμα Κοινωνιολογίας, Αθήνα 2003.
- *Η πορεία προς την ενιαία Πολεμική Αεροπορία. Παραγωγή ιπτάμενου προσωπικού 1912-1946*, Μουσείο Ιστορίας Π.Α., Αθήνα 2010.
- *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας*, τ. Β', Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας / Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας, Αθήνα 1982.
- *Ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής. Η εξέλιξη της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας από την ίδρυση του Υπουργείου Αεροπορίας έως το 1940 και η δράση της κατά τον Ελληνοϊταλικό πόλεμο Αεροπορίας (1930-1941)*, τ. Γ', ΓΕΑ/ΥΠ.ΙΣ.ΠΑ, Αθήνα 1990.
- *Ιστορικά στοιχεία Αφών PZL της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας/ΥΠ.ΙΣ. ΠΑ/25 Φεβρουαρίου 1988* (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).
- *Ιστορικά στοιχεία επί Α/φους PZL/Διεύθυνση Ιστορίας Αεροπορίας* (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).
- *Ιστορικό της Ιδρύσεως του Κρατικού Εργοστασίου Αεροπλάνων (1911-1938)*, Χειρόγραφο, Ιστορικό Αρχείο 123ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ.
- Καραμανλής Κώστας, *Ο Ελευθέριος Βενιζέλος και οι εξωτερικές μας σχέσεις, 1928-1932*, Αθήνα 1995.
- Καρταλαμάκης Ηλίας, *Ελληνικά Φτερά 1912-1932*, Αθήνα 1983.
- Καρύκας Παντελής, *Ελληνικά Φτερά (1912-2005)*, Αθήνα 2005.
- Καρυτινός Αλέξης, «Η δράση της Ναυτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα από το 1912 έως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, τχ. 105, Δεκέμβριος 2015.
- Κιτσίκης Δημήτρης, *Η Ελλάς της 4ης Αυγούστου και οι Μεγάλες Δυνάμεις*, Αθήνα 1990.
- Κολιόπουλος Ιωάννης, *Η Δικτατορία του Μεταξά και ο πόλεμος του '40*, Θεσσαλονίκη 1996.
- Κολιόπουλος Ιωάννης, *Ελλάς, η σύγχρονη συνέχεια, από το 1821 μέχρι σήμερα*, Αθήνα 2006.
- Κούμας Εμμανουήλ Πρίαμος, *Η ελληνική εξωτερική πολιτική και το ζήτημα της ασφάλειας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, 1933-1936*, Διδακτορική διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Σχολή Φιλοσοφική, Τμήμα Ιστορία και Αρχαιολογίας.
- Lagos Katerina, "Contextualizing the Greek Crisis: A Greek Default Lost in the Aftermath of the 1929 Stock-Market Crash", (Paper topic), April 26-27, South East European Studies Programme, St. Antony's College, Oxford/Simon Fraser University Conference, *Greek Debt Crisis: Debt, Sovereignty, and Civil Society*, Simon Fraser University, Canada 2012.
- Leontaritis, George B., *Greece and the First World War: From Neutrality to Intervention, 1917-1918*, New York 1990.

- Mavrogordatos George Th., *Stillborn Republic. Social Coalitions and Party Strategies in Greece, 1922-1936*, California 1983.
- Mazower Mark , *Η Ελλάδα και η οικονομική κρίση του μεσοπολέμου*, μτφ. Σ. Μαρκέτος, Αθήνα 2009.
- Mazower Mark, *Σκοτεινή Ήπειρος. Ο ευρωπαϊκός εικοστός αιώνας*, τ. Α', Αθήνα 2013.
- Μεταξάς Ιωάννης, *Λόγοι και Σκέψεις 1936-1941*, τόμ. Α' (1936-1938), Αθήνα 1969.
- Αλέξανδρος Μπατουρίδης, «Η δράση του PZL P-24 (1940-1941). Το αεροσκάφος θρύλος της Ελληνικής Αεροπορίας», *Πόλεμος και Ιστορία*, τχ. 130, Σεπτέμβριος 2009.
- Μπογιατζής Βασίλης, *Επιστημονικό ιδεώδες και διανοητικές οικειοποιήσεις της τεχνολογίας στον ελληνικό Μεσοπόλεμο [Ε. Βενιζέλος, Ι. Μεταξάς, Γ. Θεοτοκάς, Δ. Γληνός-«Αρχαίον Φιλοσοφίας»]*, Διδακτορική διατριβή, ΕΚΠΑ-ΕΜΠ, Αθήνα 2009.
- Νικολακόπουλος Ηλίας, *Η καχεκτική Δημοκρατία. Κόμματα και εκλογές 1946-1967*.
- Οικονομάκος Πέτρος, *Η Ελληνική Αεροπορία (μέχρι του 1941)*, Αθήνα 1970.
- Αλέξανδρος Παπάγος, *Ο ελληνικός στρατός και η προς πόλεμον προπαρασκευή του από Αυγούστου 1923 μέχρι Οκτωβρίου 1940*, Αθήνα 1997.
- Παπάγος Αλέξανδρος, *Ο ελληνικός στρατός και η προς πόλεμον προπαρασκευή του από Αυγούστου 1923 μέχρι Οκτωβρίου 1940*, Αθήνα 1997.
- Pelt Mogens, *Tobacco, Arms and Politics. Greece and Germany from World Crisis to World War 1929-41*, Copenhagen 1998.
- Παπαδημητρίου Δέσποινα Ι., *Τα χρόνια της κρίσης στον Μεσοπόλεμο. Η ελληνική δημόσια συζήτηση*, Αθήνα 2012.
- Πίνακας Προϋπολογισμών ΠΑ ετών 1913-1940, Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ.
- Πιπινέλης Παναγιώτης, *Η ιστορία της εξωτερικής πολιτικής της Ελλάδος 1923-1941*, Αθήνα 1948.
- Πλουμίδης Σπυρίδων Γ., *Το καθεστώς Ιωάννη Μεταξά 1936 – 1941*, Αθήνα 2016.
- *Πρακτικό Υπ' Αριθ. 13, 15 Οκτωβρίου 1936* (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).
- Σβολόπουλος Κωνσταντίνος, *Η ελληνική εξωτερική πολιτική μετά την Συνθήκη της Λωζάννης: η κρίσιμος καμπή Ιούλιος-Δεκέμβριος 1928*, Θεσσαλονίκη 1977.
- Σβολόπουλος Κωνσταντίνος, *Η οργάνωση της διεθνούς κοινωνίας: ιστορική επισκόπηση*, Αθήνα 1996.
- Stefanidis Yiannis D., «Greece, Bulgaria and the approaching tragedy, 1938-1941», *Balkan Studies* 32/2 (1991).
- Σφέτας Σπυρίδων, «Το Σύμφωνο της Θεσσαλονίκης της 31ης Ιουλίου 1938: Διπλωματικό παρασκήνιο, ελληνικές προσδοκίες και βουλγαρικές διαψεύσεις.

Συμβολή στη μελέτη των ελληνοβουλγαρικών σχέσεων της δεκαετίας του '30», *Βαλκανικά Σύμμεικτα*, τχ. 14-15 (2003-2004).

- «Τα νέα του δεκαπενθημέρου. Ειδήσεις και γεγονότα απ' όλον τον κόσμο», *Αεροπλοΐα*, τχ. 110, 16/1/1936, (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).
- «Τα νέα του δεκαπενθημέρου. Ειδήσεις και γεγονότα απ' όλον τον κόσμο», *Αεροπλοΐα*, τχ. 115, 1/4/1936, (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).
- «Τα νέα του δεκαπενθημέρου. Ειδήσεις και γεγονότα απ' όλον τον κόσμο», *Αεροπλοΐα*, τχ. 121, 1/7/1936, (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).
- «Τα νέα του δεκαπενθημέρου. Ειδήσεις και γεγονότα απ' όλον τον κόσμο», *Αεροπλοΐα*, τχ. 122, 16/7/1936, (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ). «Το Αεροπορικών δεκαπενθήμερον», *Αεροπλοΐα*, τχ. 123, 1/8/1936, (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).
- Τεγόπουλος Σάββας, *Η πολιτική θεματολογία των εκλογικών αναμετρήσεων 1923-1936*, Διδακτορική διατριβή, ΕΚΠΑ, Σχολή Φιλοσοφική/Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Αθήνα 2013.
- *Το έργο της Κυβερνήσεως Βενιζέλου κατά την Τετραετία 1928-1932 (τι υπεσχέθη προεκλογικώς και τι επραγματοποίησε)*, εισαγ.-επιμ. Π. Πετρίδης, εκδ. University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2000.
- Τοπαλίδης Κωνσταντίνος, «Η ιστορία της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας στον Μεσοπόλεμο (1923-1939)», *Αεροπορική Επιθεώρηση*, τχ. 111, Δεκέμβριος 2017.
- *Τροποποιήσις των συμβάσεων προμήθειας 36 Αεροπλάνων PZL και 22 κινητήρων GNOME ET RHONE/Υπουργείο Αεροπορίας/13 Σεπτεμβρίου 1937* (Ιστορικό Αρχείο 123ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).
- Walters Francis Paul, *A History of the League of Nations*, London, New York & Toronto 1969.
- Williamson Murray, *The Change in the European Balance of Power, 1938-39: The Path to Ruin*, Princeton University Press, 1984.
- Υπουργείο Αεροπορίας/*Περί αριθμού αεροπλάνων Διώξεως και τρόπου πληρωμής Κλήρικ/16 Σεπτεμβρίου 1936* (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).
- Υπουργείο Αεροπορίας/*Περί προμήθειας αεροπλάνων/16 Σεπτεμβρίου 1936* (Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ).
- Ψαλιδόπουλος Μιχάλης, *Η κρίση του 1929 και οι Έλληνες οικονομολόγοι: Συμβολή στην ιστορία της οικονομικής σκέψης στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου*, Διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο Πολιτικών και Κοινωνικών Επιστημών, Αθήνα 1987.

Ηλεκτρονικές πηγές:

<https://library.stanford.edu/collections/corporation-foreign-bondholders-uk-foreign-bondholders-protective-council-us>

<https://www.haf.gr/history/historical-aircraft>

<http://www.venizelosarchives.gr/tree.asp>

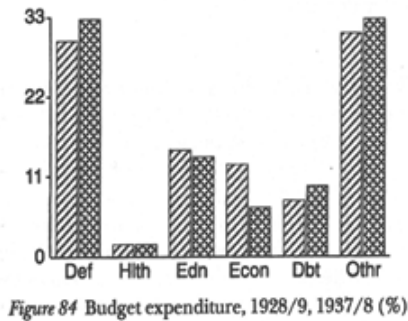
Αρχειακές πηγές:

Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ

Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος» Ψηφιακό Αρχείο

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**Εξοπλισμοί Πολωνίας – Ελλάδας
και ο αγγλογαλλικός παράγοντας
προ του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου**



Σύγκριση κατανομής κονδυλίων στους δημόσιους προϋπολογισμούς της Πολωνίας, κατά τις ενδεικτικές διετίες 1928/9 και 1937/8. Στο ραβδόγραμμα απεικονίζονται οι ακόλουθοι θεμελιώδεις τομείς: Άμυνα, Υγεία, Παιδεία, Δημοσιονομικά, Εξυπηρέτηση Χρέους, Άλλα. Είναι εμφανής η διαρκής προσπάθεια των κυβερνήσεων της Βαρσοβίας για την επίτευξη αμυντικής επάρκειας και η ανάλογη απορρόφηση πόρων για το συγκεκριμένο σκοπό.

Πηγή: R. & B. Crampton, *Atlas of eastern Europe in the twentieth century*, London: Routledge, 1996, 2001

ΕΚΠΕΦΡΑΣΜΕΝΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΠΟΛΩΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΠΡΟΣ ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ – ΜΑΪΟΣ 1939¹

Είδος	Ποσότητα
Άτρακτοι αεροπλάνων δίωξης	150
Άτρακτοι αεροπλάνων ελαφρού βομβαρδισμού	100
Κινητήρες αεροπλάνων δίωξης	300
Κινητήρες αεροπλάνων ελαφρού βομβαρδισμού	200
Ανταλλακτικά ατράκτων αεροπλάνων δίωξης	
Ανταλλακτικά ατράκτων αεροπλάνων ελαφρού βομβαρδισμού	
Ανταλλακτικά κινητήρων αεροπλάνων δίωξης	
Ανταλλακτικά κινητήρων αεροπλάνων ελαφρού βομβαρδισμού	
Επίγειος εξοπλισμός αεροπλάνων δίωξης	24
Επίγειος εξοπλισμός αεροπλάνων ελαφρού βομβαρδισμού	20
Λοιπός εξοπλισμός	
Πολυβόλα αεροπλάνων	150 δίωξης + 100 βομβαρδιστικών
Σκοπευτικά βομβαρδισμού	110
Ανταλλακτικά πολυβόλων	
Φυσίγια απλά *	6.000.000
Φυσίγια εμπρηστικά *	3.000.000
Συνδετήρες φυσιγγίων σε ταινίες *	9.000.000
Βόμβες	τόννοι 2.000

* Σε περίπτωση που ήταν δυνατή η χρήση πολωνικών φυσιγγίων η προμήθεια θα ακυρωνόταν

1 Wojciech Mazur, *Wielki Leksykon Uzbrojenia, Wrzesień 1939, Samoloty, Które nie Zdażyły*, cz. 2, Edipresse Polska S.A., 2017, s. 36, 37. Ευχαριστώ τον Νικόλαο Σταματόπουλο για την ευγενική παροχή της συγκεκριμένης πηγής και την μορφωτική ακόλουθο της πολωνικής πρεσβείας στην Αθήνα Justina Slowik για την μετάφραση από την πολωνική γλώσσα.

**ΕΚΠΕΦΡΑΣΜΕΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΑΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΡΑΤΟΥ
ΠΡΟΣ ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ & ΓΑΛΛΙΑ – ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1939**

ΟΠΛΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ	Απαίτηση	Παραγγελία	Παράδοση
Άρματα 7–8 τόννων	11		
Άρματα 3½–4 τόννων	35	14 (5 τόννων)	–
Αυτοκίνητα Αναγνώρισης	52		
Φορητά παντοδαπού εδάφους	24		
Φορητά 2–2½ τόννων	250	250	250
Μοτοσυκλέτες μετά καλάθου	200	100	100
Βαρέα Πυροβόλα 105mm (υπό πυργίο) 4			
Βαρέα Πυροβόλα 155mm (μακρά)	12		
Βαρέα Πυροβόλα 155mm (βραχεία)	12		
Βαρύ Πυροβόλο 155mm (βραχύ)	1	1	1
Βαρέα Πυροβόλα 105mm	24		
Βαρέα Πυροβόλα 85mm	36		
Βαρέα Ορειβατικά Πυροβόλα 105mm	88		
Βαρύ Ορειβατικό Πυροβόλο 105mm	1		
Μέσα Ορειβατικά Πυροβόλα 75mm	80		
Αντιαεροπορικά Πυροβόλα 3'' ή 4''	15		
Αντιαεροπορικά Πυροβόλα 20mm	128		
Αντιαρματικά Πυροβόλα 20mm	298	1.762 (13,97 mm)	22–24
Όλμοι Brandt 81mm	130		
Ολμίσκοι 40mm	300		
Πολυβόλα 7,92mm	1.700	800	400
Οπλοπολυβόλα 7,92mm	2.000	1.200	200
Ελκυστήρες Βαρέων Πυροβόλων	226		
Κινητά Συνεργεία Αυτοκινήτων	11	2	2
Κατευθυντήρες Βολής	5		
Ουλαμοί Επισημάνσεως διά του Ήχου	8	2	2
Ασφυξιογόνες Μάσκες	130.000	300.000	101.000
Αντίσκηνα	90.000		
Υδροδοχεία	110.000		
Σιτιδιοδόχοι	105.000		

**ΒΑΘΜΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΟΠΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ (1939 – 1940)**

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΣΕ ΑΓΓΛΙΑ & ΓΑΛΛΙΑ 1939

	Παραγγεληθέντα	Παραληφθέντα
Άρματα Μάχης Vickers Mk.VIc 5 τόννων	14	–
Βαρύ Πυροβόλο 155mm (βραχύ)	1	1
Μοτοσυκλέτες μετά καλάθου Terrot	100	100
Φορηγά Αυτοκίνητα Bedford 2 τόννων	200	200
Φορηγά Αυτοκίνητα Renault 3½ τόννων	50	50
Αντιαεροπορικά Πυροβόλα Vickers QF 3,7''	6	6 (Δεκ. 1940)
Αντιαρματικά Τυφέκια Boys 0,55'' Mk.I	1.762	22–24
Αντιαρματικά φυσίγγια 0,55'' (13,97mm)	1.000.000	200–500
Πολυβόλα Hotchkiss Mle 1914 7,92mm	800	400
Οπλοπολυβόλα Hotchkiss Mle 1922 7,92mm	1.200	200
Ουλαμοί Επισημάνσεως διά του Ήχου	2	2 (Φεβ. 1941)
Κινητά Συνεργεία Αυτοκινήτων	2	2
Ασφυξιόγρονες Μάσκες	300.000	101.000
Αεροπλάνα Δίωξης Bloch M.B. 151C1	25	9
Αεροπλάνα Δίωξης Supermarine Spitfire Mk.I	12	–
Μέσα Βομβαρδιστικά Bristol Blenheim Mk.IV	12	–
Τορπιλλάκατοι MTB–20	2+4	–

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**Η ναυτική υπόσταση
της Β΄ Πολωνικής Δημοκρατίας
και οι απειλές που αντιμετώπισε**



Τα σύνορα της Β΄ Πολωνικής Δημοκρατίας, περιλαμβανομένης της περιοχής Teschen που προσάρτησε από την Τσεχοσλοβακία το 1938.

Πηγή: H. Kochanski, *The Eagle unbowed / Poland and the Poles during the Second World War*



142

Οι νοτιοανατολικές ακτές της Βαλτικής.

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/East_Prussia#/media/File:East_Prussia_1923-1939.svg Προσπελάστηκε 30/8/2017



Ένα από τα πρωιμότερα πτητικά μέσα τη πολωνικής ναυτικής αεροπορίας, αναγνωριστικό διπλάνο Albatros B II με εντυπωσιακό διάκοσμο στην άτρακτο (Puck, 1921)

Πηγή: B. Belcarz & R. Peczkowski, *White Eagles, East Yorkshire: Hikoki, 2001*

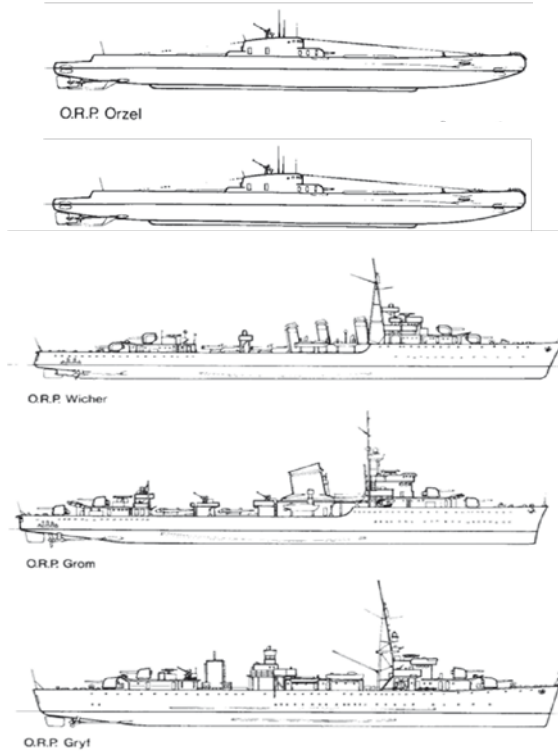
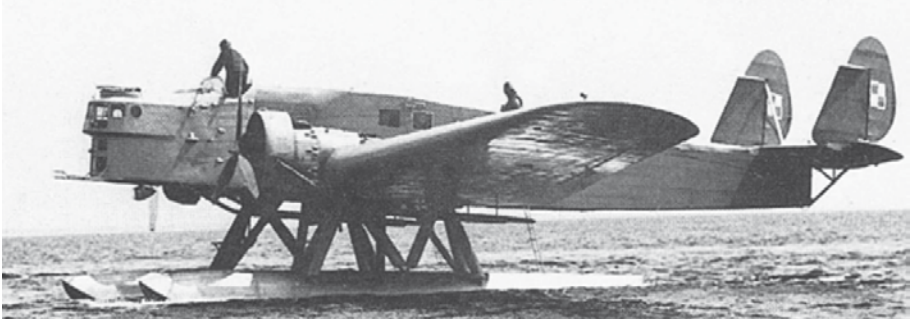


TABLE 4-6
WARSHIPS

Class	<i>Simoun</i>	<i>Grom</i>	<i>Gryf</i>	<i>Rys</i>	<i>Orzel</i>	<i>Jaskolka</i>
Type	Destroyer	Destroyer	Minelayer	Submarine	Submarine	Minesweeper
Displacement (t)	1920	2144	2250	980/1250	1100/1650	183
Length (m)	107	114	103	78	84	45
Beam (m)	3.1	3.3	3.6	4.2	4.2	1.7
Main guns	4-130mm	7-120mm	6-120mm	1-100mm	1-105mm	1-75mm
AA guns	2-40mm	4-40mm	4-40mm		2-40mm	
AA machine guns	4-13mm	2-13mm	8-13mm	2-13mm	1-13mm	13mm, 7.62mm
550mm torpedo tube	2-triple	2-triple		6	12	
Mines	60 wz. 08		600 wz. 08	40 SM-5		20 wz. 08
Max. speed (knots)	33	39	20	14/9	19/9	18
Crew	155	190	205	54	62	30
Builder	France	UK	France	France	Holland	Poland
						<i>Jaskolka</i>
						<i>Mewa</i>
						<i>Rybitwa</i>
						<i>Czajka</i>
						<i>Zuraw</i>
						<i>Czapla</i>
Ships in class	<i>Wicher</i> <i>Burza</i>	<i>Grom</i> <i>Blyskawica</i>	<i>Gryf</i>	<i>Rys</i> <i>Wilk</i> <i>Zbik</i>	<i>Orzel</i> <i>Sep</i>	

Τεχνικά χαρακτηριστικά των κύριων τύπων σκαφών που διέθετε το πολωνικό ΠΝ το 1939, ανά τύπο και κλάση

Πηγή: S. Zaloga & V. Madej, *The Polish Campaign 1939*



Δικινητήριο υδροπλάνο τοπικής σχεδίασης και κατασκευής Lubin R XX
σε ρόλους βομβαρδιστικού-τορπιλοπλάνου
Δεν ξεπέρασε το στάδιο του πρωτότυπου (1935).

Πηγή: B. Belcarz & R. Peczkowski, *White Eagles*, East Yorkshire: Hikoki, 2001



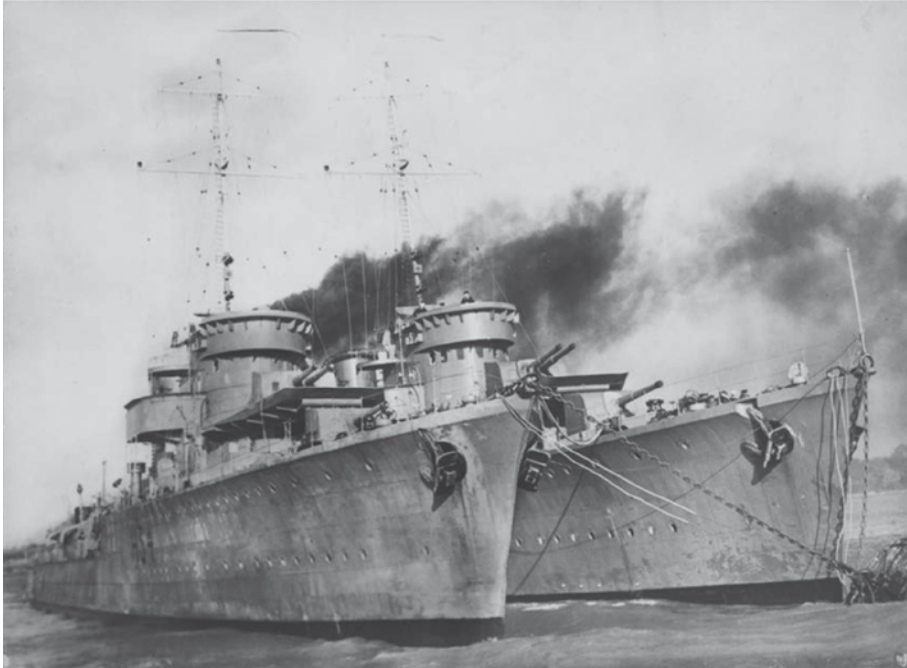
Το ηγετικό δίδυμο του πολωνικού ΠΝ το 1939:

Αριστερά ο αντιναύαρχος J. Swirski Δεξιά ο υπوناύαρχος J. Unrug

Πηγές: <https://historia.trojmiasto.pl/Oficerowie-marynarki-szukali-wspolnego-jezyka-n104409.html> <https://www.findagrave.com/memorial/109625961/joseph-unrug> Προσπελάστηκαν 30/8/2017



Οι οχυρωμένες χερσόνησοι Hel, West-erplatte και το πολωνικό λιμάνι της Γδύνιας. Διακρίνονται: η διάταξη των αντιαεροπορικών και επάκτιων πυροβολαρχιών των Πολωνών σε όλη την περιοχή καθώς και η μείζων βάση της ναυτικής τους αεροπορίας στο Puck.
Πηγή: <https://polishgreatness.blogspot.com/2010/10/soles-surrender-at-hela.html> Προσπελάστηκε 29/8/2017



Τα μεγάλα αντιτορπιλικά ORP *Grom* και *Blyskawica* αγκυροβολημένα σε βρετανικό λιμάνι. Το δεύτερο λειτουργεί σήμερα ως πλωτό ναυτικό μουσείο των Πολωνών στην Γδύνια.

Πηγή: <http://pzkrfw.tripod.com/technika/polska/okrety/grom.htm>
Προσπελάστηκε 30/8/2017

145



Το υποβρύχιο ORP *Zbik*

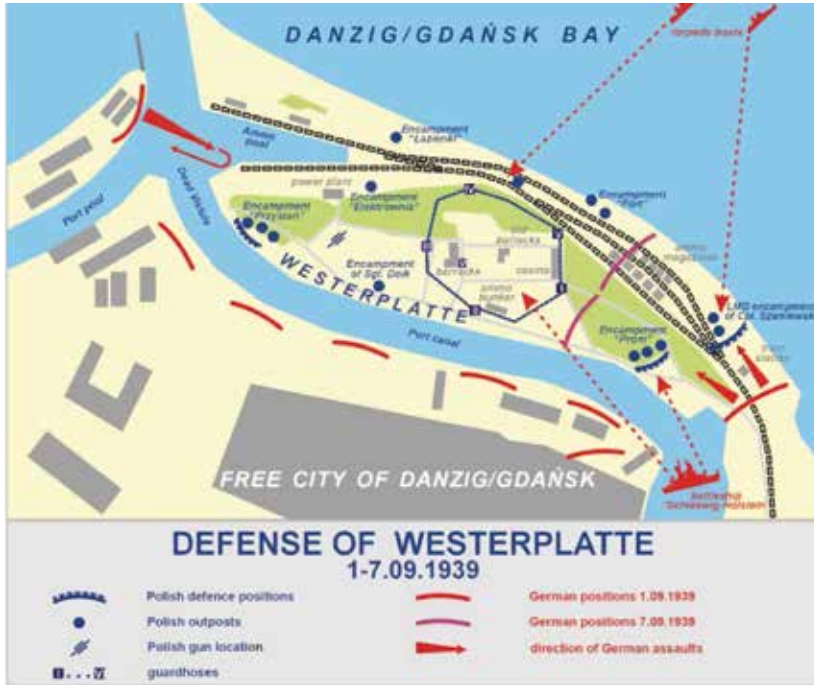
Πηγή: <http://www.kresyfamily.com/9-navy.html> Προσπελάστηκε 30/8/2017



Οι άξονες προ-
έλασης των δύο
εισβολέων της
Πολωνίας
Πηγή:
Η. Kochan-
ski, *The Eagle
unbowed /
Poland and the
Poles during the
Second World
War*



Οι τομείς περιπολίας των πολωνικών υποβρυχίων σύμφωνα με τις αποστολές που τους είχαν ανατεθεί στο πλαίσιο του σχεδίου Worek
Πηγή: <http://phw.org.pl/orp-zbik-we-wrzesniu-1939-roku/>
Προσπελάστηκε 30/8/2017



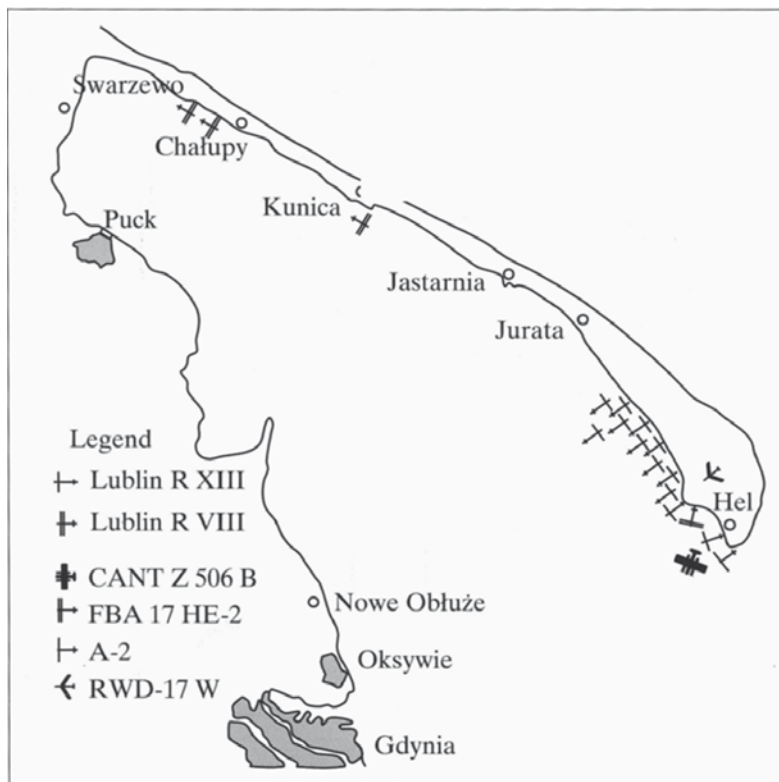
Χάρτης της χερσονήσου του Westerplatte όπου διεξάχθηκε η ομόθυμη μάχη για την κατάληψη της (1-7 Σεπτεμβρίου 1939)

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Westerplatte Προσπελάστηκε 25/8/2017



Άνω αριστερά: διακρίνεται το γερμανικό θωρηκτό Schleswig-Holstein με στραμμένα τα πυροβόλα 280 χλστ. ενώ βάλλουν κατά των πολωνικών εγκαταστάσεων επί της χερσονήσου
Δεξιά: ο γερμανός δικτάτορας περιδιαβαίνει τα ερείπια του Westerplatte εντυπωσιασμένος από τη σφοδρότητα των μαχών

Πηγή: D. G. Williamson, *Poland betrayed*



148



Άνω: η διάταξη των δυνάμεων της πολωνικής ναυτικής αεροπορίας μετά την αναδίπλωσή της. Φωτογραφίες από τις επιχειρήσεις του Σεπτεμβρίου 1939, από πάνω προς τα κάτω: στο μέσον προσθαλασσωμένη αεράκατος PBA 17HMT2
Κάτω αριστερά, υδροπλάνο τύπου Lublin R XIII ετοιμάζεται για την εκτέλεση αναγνωριστικής πτήσης. Κάτω δεξιά, υδροπλάνο Lublin R VIII με πληγέντες πλωτήρες μετά από επίθεση της Luftwaffe

Πηγή: B. Belcarz & R. Peczkowski, *White Eagles*, East Yorkshire: Hikoki, 2001

MAP 1

Three Islands Key to Baltic Security

The location of the Åland, Gotland, and Bornholm islands are strategically important to security in the Baltic Sea. Russia has long recognized the value of these islands and has even carried out military training exercises that simulated capturing them.



Source: Heritage Foundation research.

IG 3039 Heritage.org

Νησιά στρατηγικής σημασίας για τον έλεγχο της Βαλτικής που ανήκουν σε σκανδιναβικά κράτη (σύγχρονος χάρτης)



Τα υποβρύχια ORP *Zbik*, *Sep* και *Rys*, φρουρούμενα μετά το διατεταγμένο αποκλεισμό τους στην ουδέτερη Σουηδία. Παρέμειναν εκεί, υπό το ίδιο καθεστώς, ως το 1945

Πηγή: <http://kresy-siberia.org/hom/element/martin-hazell-collection/a-sadkowski-collection/polish-submarines-interned-in-sweden-3/> Προσπελάστηκε 25/8/2017

Το υποβρύχιο ORP *Orzel*. Αριστερά, αποπλέοντας από τη βάση του στη Γδύνια. Κάτω αριστερά, επιστρέφοντας από περιπολία στη βρετανική βάση του Rosyth. Κάτω δεξιά, ο πύργος του.

Πηγές: [https://en.wikipedia.org/wiki/ORP_Orze%C5%82_\(1938\)](https://en.wikipedia.org/wiki/ORP_Orze%C5%82_(1938)), <https://realpoland.eu/orp-orzel-ww2-polish-submarine/>

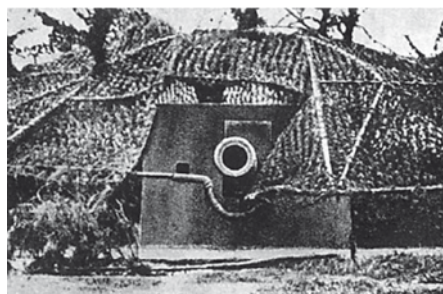
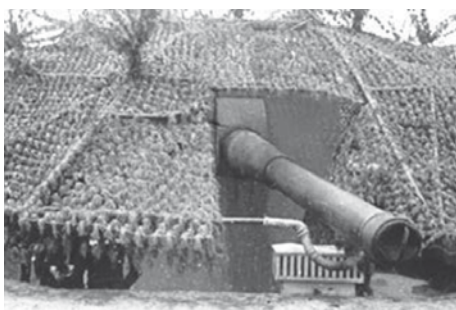
Προσπελάστηκαν 25/8/2018



150

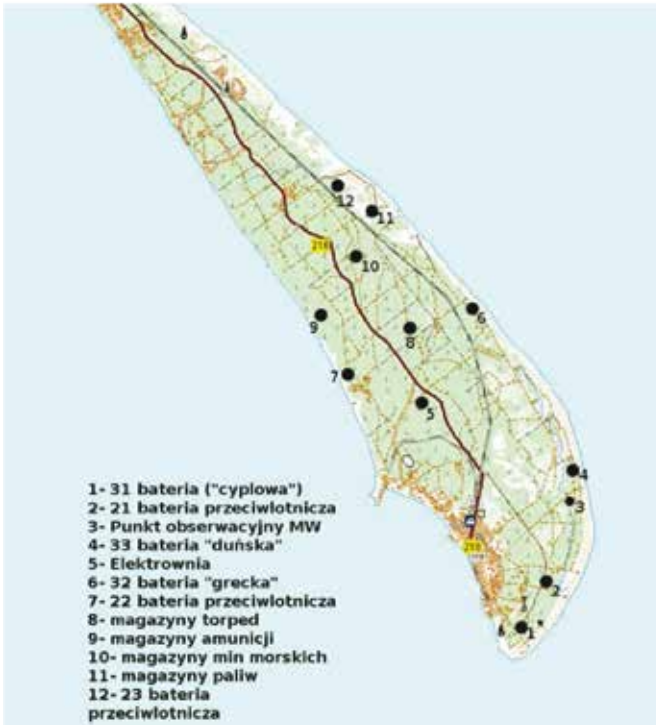
Πυροβολείο με Bofors των 152, 4 χλστ. (6'') της πυροβολαρχίας Laskowski στη χερσόνησο Hel καλυμμένο με δίχτυ απόκρυψης.

Πηγή αριστερής διαφάνειας: G. H. Haarr, *The Gathering Storm: The Naval War in Northern Europe, September 1939-April 1940*



Γερμανοί περιεργάζονται ένα από τα αντιαεροπορικά πυροβόλα 75 χλστ. της πολωνικής φρουράς (23^η πυροβολαρχία), στην παραδομένη πια Hel

Πηγή: <http://wikimapia.org/16774930/23nd-ANTI-AIRCRAFT-BATTERY#/photo/2499853> Προσπελάστηκε 29/8/2017



1.1 Obiekty RU Hel wybudowane do końca sierpnia 1939 roku

1.2. Rozmieszczenie obiektów zaplanowanych w sześcioletnim programie rozwoju floty

Οι τοποθεσίες στις οποίες ήταν ταγμένες οι πυροβολαρχίες της χερσονήσου Hel, σε μόνιμες εγκαταστάσεις (οχρωμένα πυροβολεία). Υπήρχε πρόβλεψη επέκτασής τους, που δεν πρόλαβε να υλοποιηθεί μέχρι την έναρξη των εχθροπραξιών

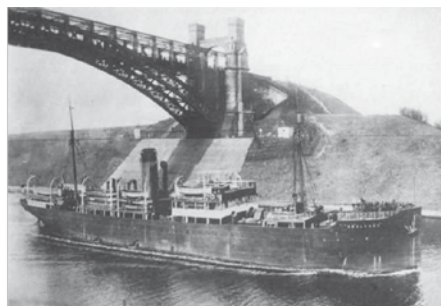
Πηγή: <http://www.wirtualnyhel.pl/miasto/aktualnosci/476-utworzenie-i-rozbudowa-bazy-morskiej-oraz-rejonu-umocnionego-hel-w-okresie-przedwojennym>



Η Πολωνία μετά το διαμελισμό της
Πηγή: H. Kochanski, *The Eagle unbowed / Poland and the Poles during the Second World War*



Τα σύνορα της περιοχής όπως είχαν διαμορφωθεί
μετά την επαναχάραξη τους πλέον, το 1940
Πηγή: J. Swift, *The Concise Historical Atlas of the Cold War*



Δύο πολωνικά καράβια με παρουσία σε ελληνικά νερά τον καιρό του Πολέμου:
 Άνω, το πολωνικό ατιμόπλοιο *SS Warszawa* (πρώην *Smolensk*, ως το 1929) χωρητικότητας φορτίου 2.487 τ., ναυπηγημένο το 1915, ιδιοκτησίας της εταιρίας *Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe SA (Polbryt)*, με έδρα τη Γδύνια. Το 1939 φορτώθηκε με γαλλικά όπλα για τον πολωνικό στρατό, αλλά δεν κατάφερε να τα παραδώσει μέχρι τη συνθηκολόγηση της χώρας. Από το Νοέμβριο του 1939 ως τον Ιούνιο του 1940 μετέφερε συνολικά 5.418 πολωνούς (στρατιώτες που δραπέτευαν απ' την κατακτημένη χώρα τους καθώς και πρόσφυγες) μέσω της Γιουγκοσλαβίας και της Ελλάδας, προς τη Γαλλία και τη Συρία. Κρατήθηκε από τις αρχές του Vichy στη Βηρυτό, αλλά απέδρασε κι έπλευσε προς τη Χάιφα. Στη συνέχεια ταξίδεψαν με αυτό, σε 7 διαδοχικούς πλόες, 3.250 πολωνοί πρόσφυγες από την Τουρκία προς την Παλαιστίνη. Τον Ιανουάριο του 1941 μετέφερε αυστραλιανά στρατεύματα από την Αλεξάνδρεια στο Τομπρούκ, όπως επίσης και βρετανικό πολεμικό υλικό προς την ηπειρωτική Ελλάδα και την Κρήτη. Τορπιλίστηκε από το γερμανικό υποβρύχιο U-559 το μεσημέρι της 26ης Δεκεμβρίου 1941, ενώ έπλεε 40 μίλια ανοιχτά του Τομπρούκ ως επικεφαλής της νηοπομπής AT-6, μεταφέροντας 468 άτομα (πλήρωμα και στρατεύματα), με απώλειες 141 ανθρώπων. Καταβλήθηκε προσπάθεια να ρυμουλκηθεί, ξανατορπιλίστηκε από το ίδιο υποβρύχιο το σούρουπο της ίδιας μέρας και βυθίστηκε σε συντεταγμένες 32° 10N/24° 32E.

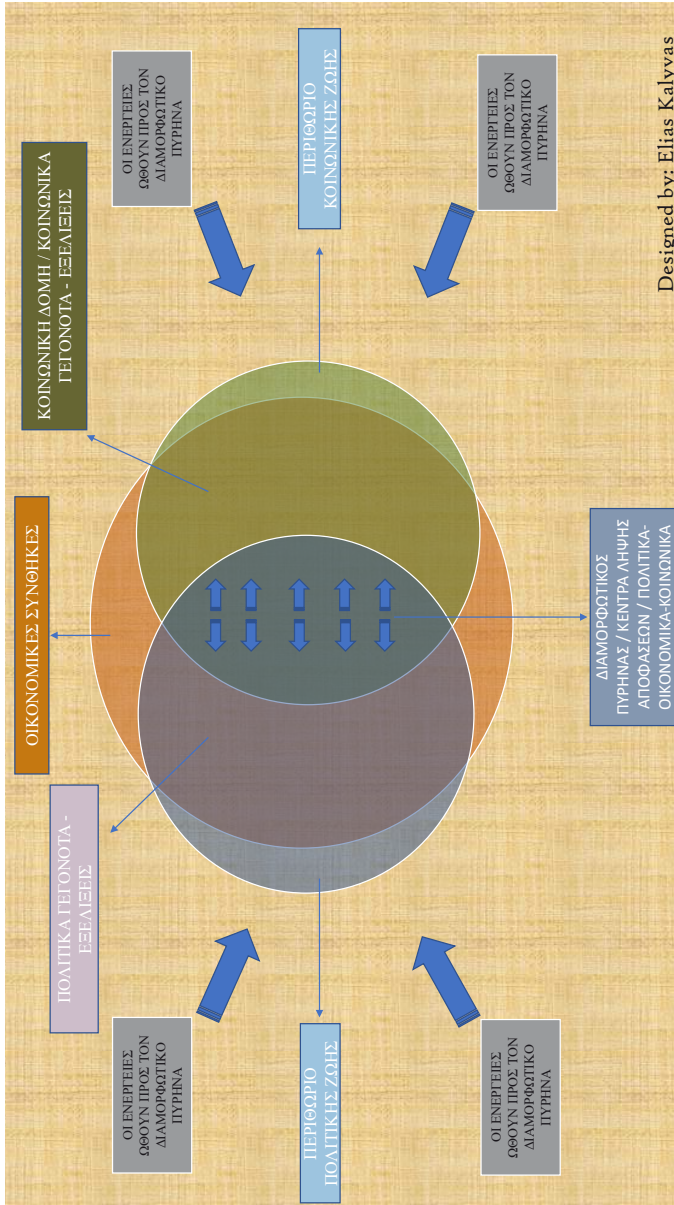
Κάτω, το A/T *Krakowiak* (L-115) κλάσης HUNT II. Το Νοέμβριο του 1943, ανέλαβε πολεμικές αποστολές πλέοντας μεταξύ Αμοργού, Λέβιθας και Καλύμνου, μαζί με τα βρετανικά αντιτορπιλικά *Petard*, *Rockwood* και το καταδρομικό *Penelope*. Τα πλοία υπέστησαν γερμανικές αεροπορικές επιδρομές στις οποίες χρησιμοποιήθηκαν Κατευθυνόμενα Βλήματα Αέρος-Επιφανείας.

Πηγές διαφανειών: α) για το *SS Warszawa*: <https://uboat.net/allies/merchants/1227.html>
<https://www.shipsnostalgia.com/showthread.php?t=41028>

β) για το L-115 *Krakowiak*, <http://www.harwichanddovercourt.co.uk/wp-content/uploads/2014/04/krakowaik.jpg> <http://www.naval-history.net/Photo11deKrakowiak1NP.JPG>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

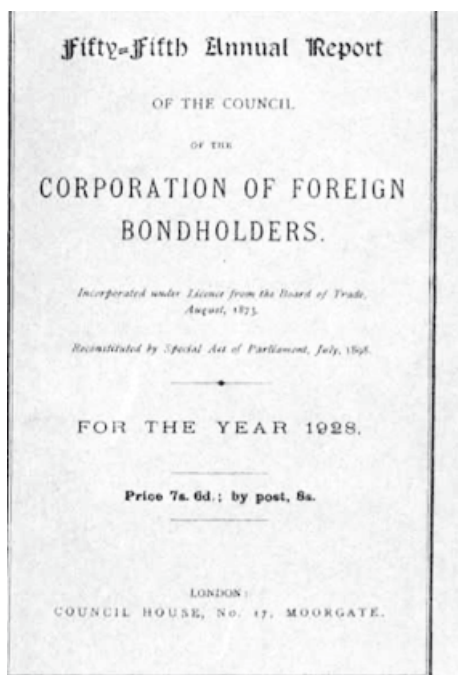
**Η Ελληνική Πολεμική Αεροπορία
στην Κρίση του Μεσοπολέμου.
Η Περίπτωση Εξοπλισμού της με τα
Πολωνικά Αεροπλάνα PZL P.24**



εικ. 1:

Σχηματική απεικόνιση των συστημάτων που επιδρούν, καθορίζουν τη μοντέρνα κοινωνία. Η εφαρμογή του μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε ερμηνευτικά στις διερευνητικές επιστήμες, αναγνωρίζοντας παράλληλα τις μεταβαλλόμενες συνθήκες.

Οι αλληλεπιδρώντες κύκλοι - τα συστήματα του πολιτικού και του κοινωνικού - μεταβάλλουν τη θέση τους ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες (πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές). Η διεύρυνση ή ο περιορισμός του ελλειπτικού σχήματος αναδεικνύει τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της πολιτικής και της κοινωνίας.



εικ. 2:
Εξώφυλλο της ετήσιας έκθεσης του Συμβουλίου Συνεργασίας Ξένων Ομολογιούχων για το έτος 1928

CONTENTS.

	PAGE
ORIGIN, FUNCTIONS, AND PROCEDURE OF THE CORPORATION, AND LIST OF PAST AND PRESENT MEMBERS OF THE COUNCIL ...	v
GENERAL REPORT ...	11
BALANCE SHEET ...	403
APPENDIX ...	41

εικ. 3:
Πίνακας περιεχομένων της έκθεσης, με τις υπό εποπτεία χώρες. Τα στοιχεία για την Ελλάδα καταλαμβάνουν 37 σελίδες

	General Report.		Appendix.
	PAGE.	PAGE.	PAGE.
Argentina ...	...	...	41
Province of Buenos Ayres ...	...	...	67
Austria and Hungary ...	15	...	77
Bulgaria ...	18	...	88
Colombia ...	18	...	104
Costa Rica ...	...	...	123
Ecuador... ..	18	...	137
Egypt ...	...	...	165
Greece ...	20	...	179
Guatemala ...	23	...	211
Honduras ...	24	...	224
Liberia ...	...	...	237
Mexico ...	25	...	243
Nicaragua ...	25	...	260
Paraguay ...	26	...	277
Portugal ...	...	...	285
Russia ...	26	...	301
Salvador ...	26	...	305
Santo Domingo ...	...	...	317
Spain ...	...	...	336
Turkey ...	27	...	347
United States of America ...	31	...	374
Uruguay ...	39	...	384
Venezuela ...	39	...	399
Principal Loans in default ...	...	...	411



εικ. 4:
Το διεθνές οικονομικό σύστημα υπό του Σχεδίου Ντάουζ (1924)
και του Σχεδίου Γιανγκ (1929)



εικ. 5:

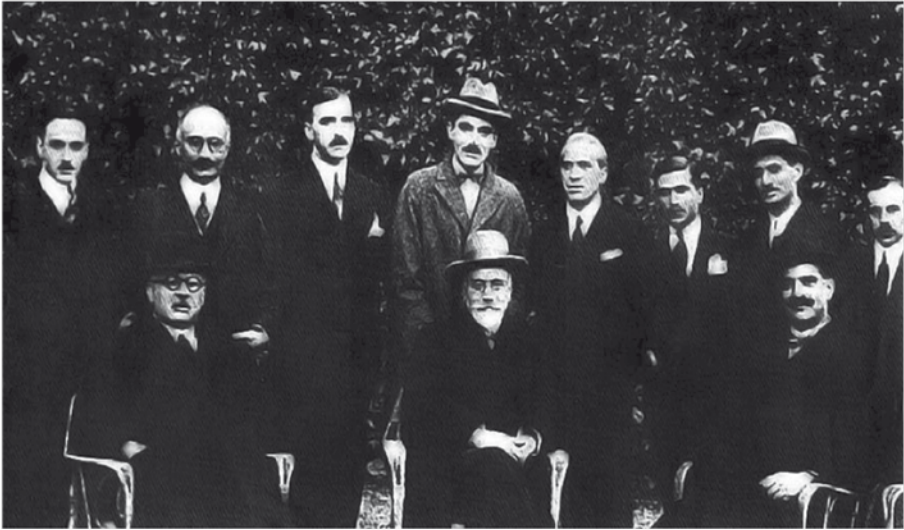
Το Επαναστατικό
Συμβούλιο. Από αριστερά:
Συνταγματάρχης Πλαστήρας,
Συνταγματάρχης Γονατάς,
Πλοίαρχος Χατζηκυριάκος
και Συνταγματάρχης
Πρωτοσύγγελος



εικ. 6:

Αποψη της βουλής κατά τη
διάρκεια της δίκης των έξι
(1922)

(Πηγή: Εθνικό Ίδρυμα
Ερευνών και Μελετών
“Ελευθέριος Βενιζέλος”,
Ψηφιακό Αρχείο)



εικ. 7:

Η ελληνική αντιπροσωπεία κατά τη συνδιάσκεψη της Λοζάνης, τον Ιούλιο του 1923. Καθιστοί διακρίνονται από αριστερά: Δημήτριος Κακλαμάνος, Ελευθέριος Βενιζέλος και Ανδρέας Μιχαλακόπουλος



εικ. 8:

Με το ΝΔ της 26-8-1925 (ΦΕΚ 228 Α'/31-8-1925), συστάθηκε η Αεροπορική Αμυνα και σύμφωνα με το άρθρο 17 του ΝΔ της 22-4-1926 (ΦΕΚ 155 Α'/16-5-1926), περιήλθε στην κυριότητα, διοίκηση και διαχείριση της όλη η δημόσια περιουσία (αστικά και μη δημόσια κτήματα)



εικ. 9:
Η δίκη των
Αξιωματικών του
Κινήματος του
1935. Διακρίνονται
οι Συνταγματάρχης
Σαράφης,
Αντισυνταγματάρχης
Τσιγάντες,
Αντισυνταγματάρχης
Στεφανάκος και
Λοχαγός Τσιγάντες.
(Πηγή: Εθνικό
Ίδρυμα Ερευνών και
Μελετών “Ελευθέριος
Βενιζέλος”, Ψηφιακό
Αρχείο)



εικ. 10:
Αντιβενιζελική
συγκέντρωση κατά
τη διάρκεια του
Κινήματος του 1935.
(Πηγή: Εθνικό
Ίδρυμα Ερευνών και
Μελετών “Ελευθέριος
Βενιζέλος”, Ψηφιακό
Αρχείο)



εικ. 11:
Αντιβενιζελικές εκδη-
λώσεις στην Αθήνα
μετά το Κίνημα του
1935
(Πηγή: Εθνικό
Ίδρυμα Ερευνών και
Μελετών “Ελευθέριος
Βενιζέλος”, Ψηφιακό
Αρχείο)

197/2/9 26

Γ Ε Ν Ι Κ Ο Σ Π Ι Ν Α Κ Η

A. Σύνολον απομακρυνθέντων Αξιωματικών (απότακθέντων και αποστράτων εκκαθαρισθέντων)-

α') Κατά το χρονικόν διάστημα α από Μαρτίου 1933 - Μαρτίου 1935

1) Αξιωματικοί Πηρθε	19
2) " θαλάσσης	3
3) " Αεροπορίας	20
4) " Χωρ/κής	35
Σ Υ Ν Ο Λ Ο Ν	77

β') Κατά τό χρονικόν διάστημα β από 1ης Μαρτίου 1935 και έντεθεν

1) Αξιωματικοί Πηρθε	830
2) " θαλάσσης	81
3) " Αεροπορίας	87
4) " Χωρ(κής)	259
Σ Υ Ν Ο Λ Ο Ν	1457

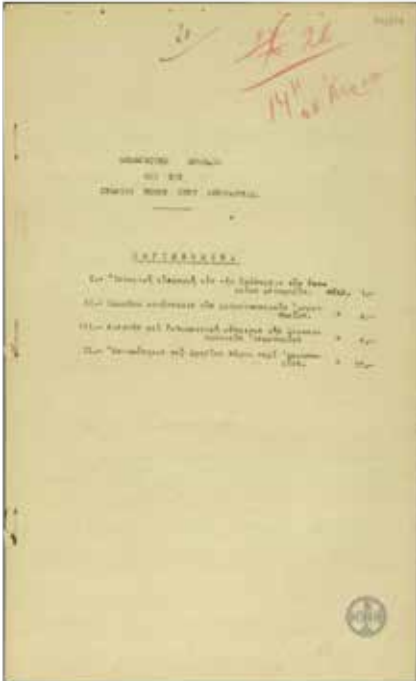
B. Σύνολον απομακρυνθέντων καθ'όλα αποξιοματικών από 1ης Μαρτίου 1935 και έντεθεν.-

1) Υποαξιωματικοί Πηρθε	196
2) " θαλάσσης (ως καταδικασθέντες)	107
3) ως εκκαθαρισθέντες	47
4) Υπ/ματικοί Αεροπορίας	47
5) " Χωρ/κής ήσαν τες αποτακτοι μη έπα- νελθόντες	388
Σ Υ Ν Ο Λ Ο Ν	785

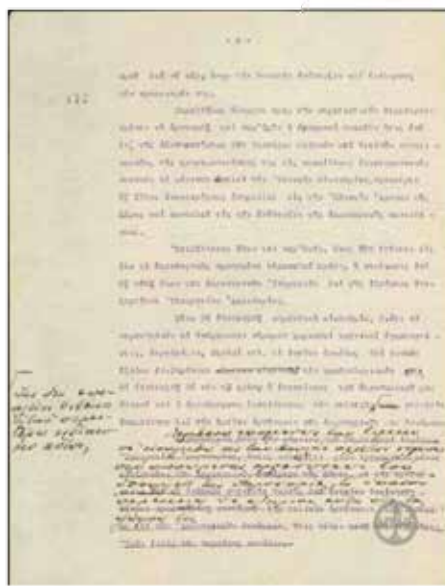
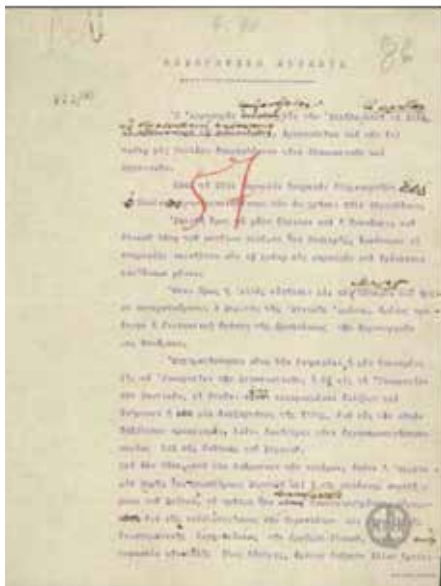
Είς τούδε άνωτέρω δέον νή προστεθόν και περί τούδε τεσσαράκοντα (40) Αξιωματικοί οτινες έξηναγκάσθησαν πρός παραίτησιν και τών όποιων είναι δέσ- κολον δ άκριβής καθορισμός.-

εικ. 12:

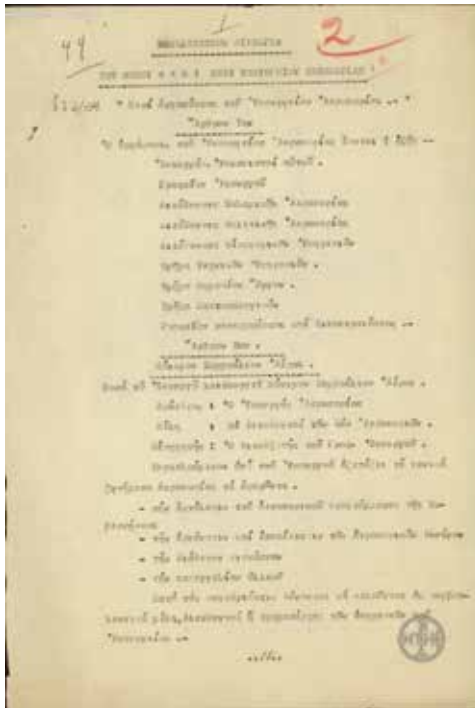
Γενικός πίνακας με το σύνολο των «Αξιωματικών Ξηράς, Θαλάσσης, Αεροπορίας και Χωροφυλακής (απότακτοι και απόστρατοι που εκκαθαρίστηκαν)», οι οποίοι απομακρύνθηκαν κατά το χρονικό διάστημα από τον Μάρτιο 1933 μέχρι τον Μάρτιο του 1935 (Πηγή: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών "Ελευθέριος Βενιζέλος", Ψηφιακό Αρχείο).



εικ. 13:
Εισηγητική έκθεση επί σχεδίου νόμου περί αεροπορίας του Φρίξου Θεοδωρίδη, Τακτικού καθηγητή ΕΜΠ, προς τον Βενιζέλο. Στις δεκαοκτώ σελίδες της έκθεσης περιγράφεται η εξέλιξη της επιστήμης της αεροπλοΐας, διεθνώς αλλά και στην Ελλάδα (17/8/1927). (Πηγή: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών "Ελευθέριος Βενιζέλος", Ψηφιακό Αρχείο).



εικ. 14:
Εισηγητική έκθεση του Βενιζέλου σχετικά με την οργάνωση της Εμπορικής Αεροπορίας και την ίδρυση ΥΑ, με την οποία εισηγείται στη Βουλή την προσωρινή οργάνωση του ΥΑ, την οποία ζητεί να εγκρίνει η Βουλή δια της ψήφου της (22/11/1929). (Πηγή: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών "Ελευθέριος Βενιζέλος", Ψηφιακό Αρχείο).



εικ. 15:
Νόμος 4451 “Περί οργάνωσης του
Υπουργείου Αεροπορίας”. Ιστορικό
Αρχείο, 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ



εικ. 16:
Νόμος 5121 “Περί Οργανισμού
Πολεμικής Αεροπορίας”. Ιστορικό
Αρχείο, 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ

Α/Α	ΕΙΔΟΣ ΕΞΟΔΩΝ	1930-1931	1931-1932	1932-1933	1933-1934	1934-1935	1935-1936	1936-1937	1937-1938	1938-1939	1939-1940
1.	Αποδοχές προσωπικού	40.517.000 δρχ.	58.062.250 δρχ.	47.741.000 δρχ.	42.030.000 δρχ.	48.873.000 δρχ.	51.187.703 δρχ.	49.717.295 δρχ.	50.497.632 δρχ.	63.538.002 δρχ.	69.600.002 δρχ.
2.	Οδοπορικά και Μεταφορικά	2.335.000 δρχ.	1.650.000 δρχ.	770.000 δρχ.	870.000 δρχ.	1.530.000 δρχ.	1.746.171 δρχ.	4.032.696 δρχ.	5.959.527 δρχ.	3.750.000 δρχ.	3.800.000 δρχ.
3.	Τροφές	10.040.000δρχ.	12.625.000 δρχ.	15.900.000 δρχ.	15.160.000 δρχ.	15.595.905 δρχ.	18.800.002 δρχ.	21.000.002 δρχ.	24.032.750 δρχ.	31.160.001 δρχ.	35.470.000 δρχ.
4.	Υλικό Πολιτικής Αεροπορίας	22.336.000 δρχ.	24.300.000 δρχ.	36.278.000 δρχ.	41.740.000 δρχ.	60.074.742 δρχ.	62.327.000 δρχ.	75.460.000 δρχ.	91.754.580 δρχ.	58.000.000 δρχ.	57.320.000 δρχ.
5.	Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων									88.530.000 δρχ.	88.630.000 δρχ.
6.	Εξάρτηση -Ιματισμός- Στραταπέδια	285.000 δρχ.	2.760.000 δρχ.	8.645.001 δρχ.	7.030.000 δρχ.	8.363.008 δρχ.	10.985.005 δρχ.	16.156.773 δρχ.	19.644.619 δρχ.	24.800.003 δρχ.	33.550.003 δρχ.
7.	Δημόσια έργα									2.890.000 δρχ.	3.165.000 δρχ.
8.	Κίρια - Υλικά Μηχανικά	1.900.000 δρχ.	1.710.000 δρχ.	1.560.000 δρχ.	1.160.000 δρχ.	1.460.000 δρχ.	1.900.001 δρχ.	2.240.001 δρχ.	2.435.762 δρχ.		
9.	Φωτισμός-Υδρευση κλπ	1.005.000 δρχ.									
10.	Γραφικά κλπ.		1.100.000 δρχ.	900.000 δρχ.	640.000 δρχ.	863.000 δρχ.	853.001 δρχ.	1.061.094 δρχ.	1.126.119 δρχ.	1.000.000 δρχ.	930.000 δρχ.
11.	Υγιονομική Υπηρεσία	210.000 δρχ.									
12.	Χιλιμετρική αποζημίωση εταιρείας Ικαρος		13.000.000 δρχ.								
13.	Υπηρεσία Αυτοανήλων	900.000 δρχ.	1.600.000 δρχ.	2.306.000δρχ.	1.740.000 δρχ.	2.080.000 δρχ.	2.180.000 δρχ.	2.961.000 δρχ.	3.163.900 δρχ.	3.366.000 δρχ.	5.494.000 δρχ.
14.	Εκπαίδευση	1.661.000 δρχ.	3.730.000 δρχ.	3.315.000 δρχ.	2.100.000 δρχ.	2.302.000 δρχ.	2.620.002 δρχ.	3.965.130 δρχ.	3.318.707 δρχ.	7.516.000 δρχ.	9.889.000 δρχ.
15.	Διάφορα Τακτικά Έξοδα	225.000 δρχ.	1.235.000 δρχ.	535.000 δρχ.	170.000 δρχ.	325.660 δρχ.	535.630 δρχ.	476.970 δρχ.	503.698 δρχ.	417.500 δρχ.	542.678 δρχ.
16.	Δαπάνη πολιτικής αεροπορίας			20.653.006 δρχ.	21.750.000 δρχ.	25.979.500 δρχ.	28.713.606 δρχ.	19.751.606 δρχ.	18.014.432 δρχ.	19.730.503 δρχ.	19.884.503 δρχ.
17.	Δαπάνη Μεταβολικής Υπ. Υπηρεσίας			2.467.001 δρχ.	2.510.000 δρχ.	2.739.401 δρχ.	2.634.902 δρχ.	3.587.842 δρχ.	3.460.471 δρχ.	3.680.401 δρχ.	3.754.401 δρχ.
	Σύνολο	81.394.000 δρχ.	121.762.251 δρχ.	141.090.011 δρχ.	136.900.000 δρχ.	170.157.416 δρχ.	184.483.123 δρχ.	200.460.368 δρχ.	223.912.066 δρχ.	288.178.410 δρχ.	312.129.587 δρχ.

εικ. 17:
Πίνακας τακτικών εξόδων προϋπολογισμού Υπουργείου Αεροπορίας, ετών 1930-1940
(Πηγή: Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ)

A/A	ΕΙΔΟΣ ΕΞΟΔΩΝ	1930-1931	1931-1932	1932-1933	1933-1934	1934-1935	1935-1936	1936-1937	1937-1938	1938-1939	1939-1940
1.	Τακτικά έξοδα σύνολο	81.384.000 δρχ	121.762.251 δρχ	141.090.011 δρχ	136.900.000 δρχ	170.157.416 δρχ	184.483.123 δρχ	200.460.369 δρχ	223.912.096 δρχ	288.178.410 δρχ	312.129.587 δρχ
2.	Προμήθεια Αεροπλάνων – Έκτακτα Έξοδα		25.000.000 δρχ		16.650.000	16.650.000 δρχ	87.034.500 δρχ	171.080.480 δρχ	635.040.242 δρχ	162.480.000 δρχ	290.616.000 δρχ
3.	Προμήθεια Αεροπλάνων – Τακτικά Έξοδα			16.500.000 δρχ							
4.	Έξοδα από χρήση προηγούμενων ετών			3.484.003 δρχ	23.790.678 δρχ						
5.	Γενικά Έξοδα				30.000 δρχ	25.000 δρχ	25.001 δρχ	264.124 δρχ	231.425 δρχ	25.001 δρχ	25.001 δρχ
6.	Πολιτική Αεροπορία							250.000 δρχ	18.764.808 δρχ	15.564.808 δρχ	3.000.000 δρχ
	Γενικό Σύνολο	81.384.000 δρχ	146.762.251 δρχ	161.074.015 δρχ	177.370.000 δρχ	186.832.416 δρχ	271.542.621 δρχ	372.054.973 δρχ	877.948.571 δρχ	466.248.219 δρχ	605.770.000 δρχ

εικ. 18:

Πίνακας εκτάκτων εξόδων προϋπολογισμού Υπουργείου Αεροπορίας, ετών 1930-1940
(Πηγή: Ιστορικό Αρχείο 123 ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ)



εικ. 19:

Ο Πολωνός πιλότος Β. Orłowski, μπροστά από το πρωτότυπο PZL-P. 24, στο αεροδρόμιο του Τατοΐου



εικ. 20:

Απόψεις του PZL-P.24



168

εικ. 21:

Πρωτοσέλιδο της εφημερίδας Ακρόπολις, τον Ιανουάριο 1937



εικ. 22:

Άρθρο της εφημερίδας Ακρόπολις, με κύριο θέμα τους εξοπλισμούς (Φεβρουάριος 1937)



εικ. 23:

Ο βασιλιάς Γεώργιος Β΄ συνοδευόμενος από τον πρωθυπουργό Ι. Μεταξά, επιθεωρεί τα νεοπαραληφθέντα υπό της ΕΒΑ αεροσκάφη ΡΖΛ το 1938.

(Πηγή: Ιστορικό Αρχείο 123ΣΤΕ/ΜΙΣΠΑ)



εικ. 24:

Τουρκικά ΡΖΛ-Ρ.24



εικ. 25:
Καταδιωκτικά PZL σε παράταξη



εικ. 26:
Αεροσκάφη HENSCHEL ελαφρού βομβαρδισμού και PZL διώξεως,
σε επιθεώρηση στο μέτωπο.



εικ. 27:
Βουλγαρικά PZL-P.24



εικ. 28:
Αεροπλάνο PZL
R.24F ανεφοδιάζε-
ται με πυρομαχικά
από το τεχνικό
προσωπικό, κατά
τη διάρκεια του
ελληνοϊταλικού
πολέμου



εικ. 29:
Σχηματισμός PZL
πάνω από την
Αθήνα



εικ. 30:
Η ηρωική πράξη του Μητραλέξη απεικονίζεται σε γραμματόσημο.

172



εικ. 31:
Ελληνικό PZL-24
Πηγή: Αρχείο ΜΙΣΠΑ

ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ



ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ 2020

ISBN 978-960-98968-3-2