

**ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ
ΚΩΠΗΛΑΤΟΥ
ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α.

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ

(Βασισμένο στο βιβλίο του Arthur Marwick, *Εισαγωγή στην Ιστορία* - τίτλος πρωτοτύπου: *Introduction to History*, the Open University, 1985)

Ορισμοί

Ο όρος «ιστορία» έχει ουσιαστικά δύο διαφορετικές σημασίες. Η πρώτη καλύπτει το σύνολο των γεγονότων που συνέβησαν στο παρελθόν, είτε έχουν καταγραφεί είτε όχι. Η δεύτερη παραπέμπει στην καταγραμμένη ιστορία, το τμήμα, δηλαδή, του παρελθόντος που γίνεται, τελικά, γνωστό χάρη στο έργο εκείνου που το καταγράφει, του ιστορικού. Η βασική διάκριση, λοιπόν, είναι αυτή που υφίσταται ανάμεσα στην ιστορία ως «παρελθόν» και στην ιστορία «ως απόπειρα ανασύνθεσης του παρελθόντος από τον ιστορικό». Εδώ θα μας απασχολήσει κυρίως η ιστορία ως θεωρητικός επιστημονικός κλάδος, με την έννοια της απόπειρας να περιγραφεί, να ανασυντεθεί και να ερμηνευθεί το παρελθόν με τρόπο θεωρητικό και επιστημονικό, δηλαδή σύμφωνα με μια σειρά κανόνων που διέπουν την αποκατάσταση των γεγονότων, την ερμηνεία των μαρτυριών, τη διερεύνηση των πηγών, κλπ.

Θεμελίωση της ιστορικής μελέτης

Η γνώση της ιστορίας αποτελεί *κοινωνική αναγκαιότητα*. Η ιστορία είναι για μια ανθρώπινη κοινότητα ό,τι είναι η μνήμη για το μεμονωμένο άτομο. Παρέχει στην κοινωνία ένα σημείο αναφοράς, επιτρέποντάς της να βρει το δικό της στίγμα σε σχέση με το δικό της παρελθόν και απέναντι σε άλλες κοινωνίες. Διαμορφώνει, επομένως, μια αίσθηση *προσανατολισμού* και μια ιδιαίτερη *ταυτότητα*.

Τα βασικά αντικείμενα της ιστορικής μελέτης είναι

α) ο Άνθρωπος στην Κοινωνία, και β) οι αλλαγές διαμέσου του Χρόνου. Παρά το γεγονός ότι και τα δύο αποτελούν κοινά θέματα για τις κοινωνικές επιστήμες, ο *κοινωνικός επιστήμονας* αναζητά κοινούς παράγοντες και σταθερά πρότυπα που διέπουν την ανθρώπινη συμπεριφορά στην κοινωνία, ενώ ο *ιστορικός* εξετάζει τις διαφορές ανάμεσα σε κοινωνίες σε διάφορες ιστορικές στιγμές, καθώς και τον τρόπο με τον οποίον οι κοινωνίες αυτές μεταβάλλονται και εξελίσσονται μέσα στο χρόνο.

Από την αφετηρία αυτή εκτυλίσσεται ο *αφηγηματικός* χαρακτήρας της ιστορίας, ο οποίος αποκαθιστά την αίσθηση της αλλαγής διαμέσου του χρόνου. Βεβαίως, η ιστορία προϋποθέτει όχι μόνο αφήγηση, αλλά και *ερμηνεία* και *ανάλυση* επίσης. Ωστόσο, από τη στιγμή κατά την οποία ο ιστορικός ενδιαφέρεται για την αλλαγή διαμέσου του χρόνου, έχει καθήκον να προσδιορίσει *πότε ακριβώς* συνέβησαν τα γεγονότα τα οποία εξετάζει, προτού προχωρήσει στην ανάλυση του υλικού του.

Ακόμη και όταν ο ιστορικός εστιάζει την προσοχή του σε αυτό που θεωρεί ως επαναλαμβανόμενα πρότυπα ανθρώπινων δραστηριοτήτων, πρέπει να διατηρεί την αίσθηση της *μοναδικότητας* παρωχημένων εποχών και γεγονότων. Δύο ανθρώπινες καταστάσεις δεν αναπαράγονται ποτέ με τον ίδιο τρόπο. Αντιθέτως, επιδέχονται άπειρες παραλλαγές. Αποτελεί καθήκον του ιστορικού να ρίχνει φως στις ανθρώπινες εμπειρίες προβάλλοντας τις διαφορές αυτές. Σε αντίθεση με τον κοινωνικό επιστήμονα, ο ιστορικός δεν ενδιαφέρεται *κατά κύριο λόγο* να διατυπώσει γενικές παρατηρήσεις για τον άνθρωπο στην κοινωνία. Ενδιαφέρεται για τις πραγματικές, επιμέρους, μοναδικές και ποικίλες εμπειρίες που έχει αποκτήσει ο άνθρωπος μέσα στην κοινωνία κατά το παρελθόν. Υπό αυτή την έννοια, τόσο η *θετικιστική* προσέγγιση (η οποία επιδιώκει να διατυπώσει γενικούς κανόνες στην ιστορία, αντίστοιχους με τους νόμους των φυσικών επιστημών), όσο και η *μαρξιστική* προσέγγιση στην ιστορία (η οποία αξιωματικά προϋποθέτει ένα θεωρητικό σχήμα *πριν* από τη μελέτη των συγκεκριμένων ιστορικών γεγονότων) είναι *κατ' ουσίαν ανιστορικές*.

Αυτό δεν σημαίνει ότι οι ιστορικοί δεν δικαιούνται να διατυπώνουν, αν όχι γενικούς νόμους, τουλάχιστον κάποιες γενικού χαρακτήρα παρατηρήσεις σε σχέση, για παράδειγμα, με τα κοινά χαρακτηριστικά των επαναστάσεων ή τη διαδικασία της εκβιομηχάνισης.

Το υποκειμενικό στοιχείο στην ιστορία

Η παρατήρηση του βρετανού ιστορικού E.H. Carr ότι η ιστορία είναι ένας «διάλογος ανάμεσα στο Παρόν και το Παρελθόν» έχει την έννοια ότι κάθε εποχή επιχειρεί να ερμηνεύσει το παρελθόν σύμφωνα με τις δικές της κρατούσες προκαταλήψεις και ανησυχίες. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι, κατά τον 19ο αιώνα, η εξέλιξη των βρετανικών πολιτικών θεσμών συνέπεσε με αύξηση του ενδιαφέροντος για τη μελέτη της πολιτικής και συνταγματικής ιστορίας, με πρωταγωνιστές βασιλείς και πολιτικούς ηγέτες, ενώ κατά τον 20ό αιώνα το ενδιαφέρον στράφηκε σε θεματικές οικονομικού και κοινωνικού περιεχομένου, παράλληλα με τη μεγαλύτερη προσοχή που συγκέντρωνε η δράση των μαζών.

Οι πιο σημαντικές εξελίξεις στη μελέτη της ιστορίας κατά τον 20ό αιώνα μπορούν να απαριθμηθούν ως ακολούθως:

- 1) η αύξηση του ενδιαφέροντος για την κοινωνική ιστορία, σε επίπεδο ανάλογο με εκείνο που κατείχαν η πολιτική και διπλωματική ιστορία κατά τον 19ο αιώνα·
- 2) η συνακόλουθη προσπάθεια να αποκατασταθεί η ενότητα της ιστορίας διαμέσου μιας «ολικής ιστορίας» που εξαίρει τη σημασία της αλληλεπίδρασης ανάμεσα σε όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες κατά το παρελθόν. Το ιστορικό «γίνεσθαι» είναι ενιαίο. Δεν είναι πάντοτε εύκολο ούτε σκόπιμο να απομονώνεται το πολιτικό ή το κοινωνικό ή το οικονομικό στοιχείο. Τα στοιχεία αυτά είναι αλληλένδετα·
- 3) η εφαρμογή νέων μεθόδων και τεχνικών που προέρχονταν από τις κοινωνικές ή ακόμη και τις φυσικές επιστήμες·
- 4) η έμμεση ή άμεση αποδοχή των υποσυνείδητων ή ανορθολογικών κινήτρων που υπαγορεύουν τη συμπεριφορά ατόμων ή κοινωνικών συνόλων, και ειδικότερα της επίδρασης των «προτύπων συμπεριφοράς», που επηρεάζουν ασύνειδα τις συλλογικές δραστηριότητες.

Η ιστορία ως επιστήμη, η ιστορία ως τέχνη, η ιστορία ως τέχνη και επιστήμη

Υπάρχουν ορισμένες κρίσιμες διαφορές ανάμεσα στην ιστορία και τις επιστήμες:

- 1) δεν υπάρχει δυνατότητα για ένα πείραμα σε ελεγχόμενες συνθήκες προκειμένου να καταλήξει ο ιστορικός στα επιθυμητά συμπεράσματα·
- 2) η ιστορική μελέτη βασίζεται σχεδόν εξολοκλήρου στον ανθρώπινο παράγοντα, επομένως το υποκειμενικό στοιχείο υπεισέρχεται αναπόφευκτα·
- 3) η διατύπωση γενικών νόμων δεν ταιριάζει ιδιαίτερα στο έργο του ιστορικού, ο οποίος βρίσκεται στο στοιχείο του όταν εξετάζει επιμέρους και μοναδικά συμβάντα και πρόσωπα·
- 4) η επιστήμη, σε αντίθεση με την ιστορία, έχει τη δυνατότητα και αποσκοπεί στη διατύπωση προβλέψεων·
- 5) ο ιστορικός δύσκολα μπορεί να αποφύγει τις αξιολογικές κρίσεις, σε αντίθεση με τον φυσικό επιστήμονα·
- 6) το αντικείμενο της ιστορίας είναι οι ανθρώπινες δραστηριότητες στο παρελθόν, ενώ οι φυσικές επιστήμες εξετάζουν τα φαινόμενα του φυσικού κόσμου·
- 7) η ιστορία δεν έχει άμεσες πρακτικές εφαρμογές – παρά το γεγονός ότι η ιδεολογική χρήση της παράγει πολύ σημαντικά αποτελέσματα·
- 8) υποστηρίζεται ακόμη ότι, σε αντίθεση με τους επιστήμονες οι οποίοι συνήθως απευθύνονται σε ένα περιορισμένο κύκλο συναδέλφων τους ειδικών, ο ιστορικός δεν θεωρείται επιτυχημένος, αν δεν κατορθώσει να παρουσιάσει το αποτέλεσμα της μελέτης του με τρόπο ελκυστικό και κατανοητό από ένα ευρύτερο κοινό.

Σήμερα γίνεται δεκτό ότι η ιστορία αποτελεί *επιστήμη* όσον αφορά τη μέθοδο επεξεργασίας των μαρτυριών και της ανασύνθεσης των γεγονότων, αλλά και *τέχνη* (ή ακόμα και *τεχνική*) ως προς τον τρόπο με τον οποίον εκφράζει τα ευρήματά της.

Η ιστορική έρευνα

Έρευνα είναι η εξονυχιστική και μεθοδική μελέτη όλων των διαθέσιμων πρωτογενών και δευτερογενών πηγών, που δεν έχει ως αποκλειστικό σκοπό τη «συγγραφή ενός βιβλίου», αλλά αποβλέπει κυρίως στην προαγωγή της γνώσης σε ένα ορισμένο πεδίο. Ο ιστορικός πρέπει να διαθέτει τον κοινό νου και τη λεπτότητα, ώστε να ξεκινήσει εξετάζοντας όσα οι συνάδελφοί του έχουν συνεισφέρει στη γνώση του ίδιου αντικειμένου. Με λίγα λόγια:

1) Καταρχάς, ο ιστορικός πρέπει να αναζητήσει *πηγές*, που διακρίνονται σε *πρωτογενείς*, όπως έγγραφα τεκμήρια (από κρατικά, τοπικά, ιδιωτικά ή εμπορικά αρχεία), επίσημες έρευνες και εκθέσεις, χρονικά και απομνημονεύματα, οικογενειακά και ατομικά έγγραφα, μέσα ενημέρωσης και προπαγάνδας, αρχαιολογικά ευρήματα, στοιχεία από τα γράμματα και τις τέχνες, και άλλες πηγές· και *δευτερογενείς* πηγές, όπως διδακτορικές διατριβές, άρθρα, μονογραφίες, γενικές ιστορίες, εγχειρίδια, ακόμη και φιλμ ή ιστορικά μυθιστορήματα.

2) Εν συνεχεία, πρέπει να ασκήσει την κριτική του σκέψη και τη γνώση που έχει αποκομίσει προκειμένου να εκτιμήσει και να αξιολογήσει τις πηγές του. Ο ιστορικός πρέπει να αποφανθεί για την αυθεντικότητα των πηγών του, κι έπειτα να εκτιμήσει την εγκυρότητά τους και την αξία τους για την έρευνά του. Αυτό θα το επιτύχει θέτοντας τα ακόλουθα ερωτήματα: α) Τι είδους πηγή είναι; β) Ποιος τη δημιούργησε; γ) Πως και για ποιο σκοπό δημιουργήθηκε αυτή; δ) Είναι ο δημιουργός της πηγής σε θέση να δώσει έγκυρες πληροφορίες για το συγκεκριμένο θέμα και σε ποιο βαθμό; ε) Ο ιστορικός πρέπει να βεβαιωθεί ότι έχει κατανοήσει την πηγή στο συγκεκριμένο ιστορικό πλαίσιο.

Ο *ατελής και αποσπασματικός χαρακτήρας* των περισσότερων ιστορικών πηγών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη. Παρ' όλα αυτά, ο μελετητής της νεότερης ιστορίας, ιδιαίτερα, συνήθως διαθέτει πρόσβαση σε υπερβολικά εκτεταμένο υλικό. Επομένως, υποχρεώνεται να προβεί σε *επιλεκτική χρήση* του υλικού αυτού· ως εκ τούτου, έχει σημασία να προβεί στη σωστή επιλογή. Σύμφωνα με τον Dr. KitsonClark, «ένα από τα πρώτα μαθήματα για τον νέο ερευνητή είναι να συνειδητοποιήσει πως πολλά από αυτά που πάσχισε με τόσο ζήλο να ανακαλύψει, θα αποδειχτούν στην πορεία της έρευνάς του άχρηστα, ασήμαντα και θα πρέπει να παραλειφθούν».

3) Η διαδικασία που μόλις περιγράφηκε θα πρέπει να καταλήξει σε μια *ερμηνεία*, δηλαδή στην εκδοχή του ιστορικού για τα γεγονότα, για τις σχέσεις αναμεταξύ τους, που θα περιλαμβάνει και μια εξήγηση για τις αιτίες που οδήγησαν στα συγκεκριμένα γεγονότα.

4) Τέλος, πρέπει να *μεταδώσει* την ερμηνεία του στο κοινό.

Αφήγηση, ανάλυση και περιγραφή

Η *αφήγηση* είναι ουσιώδης γιατί εκφράζει την αίσθηση της αλλαγής διαμέσου του χρόνου και βρίσκεται στον πυρήνα κάθε ιστορικής γραφής. Η *ανάλυση* πραγματεύεται τα προβλήματα της ερμηνείας των σχέσεων, της σημασίας των ιστορικών γεγονότων και επιτευγμάτων. Η *περιγραφή*, αν και λιγότερο καίριας σημασίας από την ανάλυση, είναι χρήσιμη, καθώς πληροφορεί τον αναγνώστη για το περιεχόμενο κάποιου συγκεκριμένου θέματος (για παράδειγμα, το περιεχόμενο ενός σημαντικού εγγράφου ή τις επικρατούσες συνθήκες σε συγκεκριμένη εποχή). Η ανάλυση και η περιγραφή συνήθως συνυπάρχουν. Ωστόσο, αποσπούν ένα θέμα από τη ροή του χρόνου και το εξετάζουν σας να ήταν στατικό. Με άλλα λόγια, η αφήγηση η αφήγηση συνεπάγεται την κατανομή των ιδεών μας σύμφωνα με τη *χρονολογική ακολουθία* των γεγονότων, ενώ μια μελέτη που δίνει έμφαση στην ανάλυση και την περιγραφή έχει *θεματική οργάνωση*.

Περιοδολόγηση και σημασιολογία της ιστορίας

Όταν γράφουμε ιστορία, είναι σκόπιμο να χωρίζουμε το υλικό σε υποπεριόδους. Η διαίρεση του παρελθόντος σε τρεις βασικές εποχές, την Αρχαιότητα, το Μεσαίωνα και τους Νεότερους Χρόνους, είναι η πιο γνωστή και στοιχειώδης μορφή περιοδολόγησης. Πρέπει, όμως, να επισημανθεί ότι η περιοδολόγηση αυτή ισχύει μόνο για την ιστορία του δυτικού πολιτισμού.

Συναφώς με την σημασιολογία της ιστορίας επισημαίνονται τα ακόλουθα:

1) Λέξεις που είναι σε χρήση τόσο κατά την εποχή που εξετάζει ο ιστορικός όσο και σήμερα, μπορεί να έχουν αποκτήσει διαφορετική σημασία με τον καιρό, όπως συμβαίνει, για παράδειγμα, με τους όρους «ριζοσπάστης» ή «μεσαία τάξη».

2) Όροι, όπως «φεουδαρχία» ή «βυζαντινός», επινοήθηκαν σε μεταγενέστερη εποχή και ήταν άγνωστοι στους ανθρώπους της εποχής στην οποίαν αναφέρονται.

3) Λέξεις που είναι σε χρήση στον καθημερινό λόγο, τρέχουσες εκφράσεις, όπως «ο λαός», μπορεί να αποδειχτούν παραπλανητικές όταν χρησιμοποιηθούν σε ένα ιστορικό κείμενο.

4) Λέξεις από ορισμένη γλώσσα, όπως «αρματολοί και κλέφτες», μπορεί να μη μεταφράζονται με ακρίβεια σε άλλη γλώσσα.

5) Υπάρχουν γεωγραφικές αφηρημένες έννοιες (για παράδειγμα, «Ευρώπη»), που σε άλλες ιστορικές περιόδους είχαν διαφορετική ονομασία (για παράδειγμα, ««χριστιανοσύνη»).

Τέλος, αξίζει να εξαρθεί η αναγκαιότητα της *σαφήνειας* στο γραπτό λόγο γενικότερα και στη συγγραφή της ιστορίας, ειδικότερα. Ο ιστορικός πρέπει να αποφεύγει τη φλυαρία και οφείλει να είναι συγκεκριμένος στο λόγο του.

B. Ναυτιλιακή και Ναυτική Ιστορία

Η Ναυτιλιακή Ιστορία συνίσταται κυρίως από τις ιστορίες της επιστήμης, της τεχνολογίας, της χαρτογραφίας, της βιομηχανίας, της οικονομίας, του εμπορίου, της πολιτικής, των Διεθνών Σχέσεων, της ιμπεριαλιστικής ανάπτυξης και αντιπαλότητας, της ανάπτυξης των θεσμών και της οργάνωσης, των επικοινωνιών, της μετανάστευσης, των νόμων, της κοινωνίας, της ηγεσίας, της ηθικής, της τέχνης και της λογοτεχνίας. Το εύρος είναι τεράστιο και οι πιθανές γωνίες και τα θέματα πρόσληψης είναι πολλά, παρόλα αυτά το ενδιαφέρον της εστιάζεται σαφώς στα πλοία και στους ναυτικούς που τα χειρίζονται με συγκεκριμένη τεχνολογία και επιστημονική γνώση σε ένα αφιλόξενο φυσικό περιβάλλον που καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του πλανήτη. Μέσα στον ευρύ τομέα της ναυτιλιακής ιστορίας, υπάρχει ένας αριθμός μεγάλων, αναγνωρισμένων υποειδικοτήτων. Ανάμεσά τους είναι η ιστορία της ναυσιπλοΐας και των θαλάσσιων επιστημών, οι ιστορίες των πλοίων και της κατασκευής τους, η ιστορία των αεροσκαφών που πετούν πάνω από τις θάλασσες και των υποβρυχίων που κινούνται κάτω από την επιφάνειά τους, η ναυτιλιακή οικονομική ιστορία, η ιστορία της εμπορικής ναυτιλίας, της αλιείας και της φαλαινοθηρίας, η ιστορία του yachting και άλλων δραστηριοτήτων αναψυχής στη θάλασσα και στην παραλία, η ιστορία των γεωγραφικών εξερευνήσεων και της χαρτογράφησης, η κοινωνική και εργατική ιστορία στη θάλασσα, η ιστορία της υγείας των ναυτικών. Επίσης στον ίδιο γνωστικό χώρο εντάσσονται και η ιστορία του ναυτικού δικαίου, της θαλασσινής τέχνης και λογοτεχνίας, καθώς και η ναυτική ιστορία. Αυτές οι υποειδικότητες είναι αλληλένδετες σε διάφορους βαθμούς εντός του πλαισίου της ναυτιλιακής ιστορίας και κάθε μία από αυτές συνδέεται με γνωστικά αντικείμενα πέραν του πλαισίου των θαλάσσιων

επιστημών. Μάλιστα, η σχέση των υποειδικοτήτων αυτών με άλλες επιστήμες καθορίζει την προσέγγιση τους με τη ναυτιλιακή ιστορία.

Ο πόλεμος στη θάλασσα και η ανάπτυξη των πολιτικών, τεχνολογικών, θεσμικών και οικονομικών παραμέτρων του συνιστά, για παράδειγμα, το επίκεντρο του ενδιαφέροντος της ναυτικής ιστορίας. Στο πλαίσιο της ναυτιλιακής ιστορίας, η ναυτική ιστορία σχετίζεται με τις άλλες ναυτιλιακές υποειδικότητες ως ειδική περίπτωση, και συνιστά μια συγκεκριμένη εφαρμογή της ιστορίας των πλοίων και της ναυπηγικής, της γεωγραφικής εξερεύνησης, της χαρτογράφησης, των κοινωνικών και εργασιακών θεμάτων στη θάλασσα, της υγείας στη θάλασσα, του δικαίου, της τέχνης και της λογοτεχνίας στη θάλασσα και ούτω καθεξής. Συνδέει επίσης τη μελέτη θαλασσιών φορέων και υπηρεσιών που συνεργάζονται ή μοιράζονται ευθύνες με το πολεμικό ναυτικό, όπως (στις ΗΠΑ), το Σώμα των Πεζοναυτών, το Λιμενικό Σώμα, η Υπηρεσία Εσόδων, και η Ακτοφυλακή. Οι τρεις τελευταίοι φορείς έχουν εκπληρώσει, κάτω από μια ποικιλία ονομάτων, κρίσιμες ναυτιλιακές λειτουργίες, όπως η υδρογραφία, η αστυνόμευση και η ασφάλεια της ναυτιλίας και της πλοήγησης, καθώς και η αδειοδότηση των ναυτιλλομένων. Έξω από το ναυτιλιακό τομέα, η ναυτική ιστορία είναι στενά συνδεδεμένη και έχει υιοθετήσει την ευρεία προσέγγιση γνωστικών τομέων όπως των στρατιωτικών μελετών, των διεθνών σχέσεων, των πολιτικών επιστημών, της δημόσιας διοίκησης και της ιστορίας της τεχνολογίας. Η ναυτική ιστορία αναφέρεται συγκεκριμένα στην μελέτη και την ανάλυση των τρόπων με τους οποίους οι κυβερνήσεις έχουν οργανώσει και χρησιμοποιούν τη ναυτική τους ισχύ για την επίτευξη εθνικών στόχων. Εκτείνεται σε όλες τις περιόδους της παγκόσμιας ιστορίας και περιλαμβάνει μια μεγάλη ποικιλία εθνικών ιστοριών, γλωσσών και αρχαιολογικών πηγών. (Οι σημαντικότερες από αυτές είναι τα κρατικά αρχεία όπως αυτά παραπληρώνονται από ιδιωτικές συλλογές ανθρώπων που υπηρέτησαν ή δούλεψαν με το πολεμικό ναυτικό). Η μελέτη της ναυτικής ιστορίας περιλαμβάνει την ανάλυση των τρόπων με τους οποίους λήφθηκαν και εφαρμόστηκαν αποφάσεις, καθώς και τη μελέτη της σχεδίασης, προμήθειας, κατασκευής, και απασχόλησης πλοίων, αεροσκαφών και οπλικών συστημάτων με σκοπό την επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί.

Hattendorf John

Μια παραδοσιακή εργασία στο χώρο της ναυτικής ιστορίας αφηγείται τον τρόπο με τον οποίο εθνικοί ηγέτες αντιμετώπισαν διεθνείς καταστάσεις και αποφάσισαν δράσεις που περιλάμβαναν τη χρήση ναυτικών δυνάμεων, καθώς και τους λόγους που τους οδήγησαν στις αποφάσεις αυτές. Έπειτα παρακολουθεί τα αποτελέσματα αυτών των αποφάσεων και εξετάζει τις πραγματικές χρήσεις της ναυτικής ισχύος στη θάλασσα και τις συνέπειές της, συχνά με βάση τις βιογραφίες συγκεκριμένων ναυάρχων και τη σχετική βιβλιογραφία για συγκεκριμένες μάχες και εκστρατείες καθώς και με βάση τις εκθέσεις δράσης στόλων, μοιρών και μεμονωμένων πλοίων και αεροπλάνων. Αντιθέτως οι σύγχρονοι ναυτικοί ιστορικοί θεωρούν ότι τα πολεμικά ναυτικά και οι εργαζόμενοι σ' αυτά δεν ξεχωρίζουν από την κοινωνία. Εκτός του να εξετάζουν τη δράση του προσωπικού του πολεμικού ναυτικού με όρους ηγεσίας, τακτικής, και στρατηγικής, οι ναυτικοί ιστορικοί του σήμερα μελετούν τη σχέση του ναυτικού προσωπικού με το εξωτερικό του περιβάλλον, την εσωτερική και την ενδοϋπηρεσιακή πολιτική, το επίπεδο της τεχνολογικής εξέλιξης και των αντίστοιχων δυνατοτήτων του ναυτικού, θέματα προμηθειών, την οργανωσιακή του κουλτούρα, και, τέλος, την ικανότητα του προσωπικού (σε ένα επάγγελμα που χαρακτηρίζεται από άκαμπτες ιεραρχικές δομές) για καινοτομία, αλλαγή, και εναλλακτικές προσεγγίσεις. Η σύγχρονη ναυτική ιστορία εξετάζει τα πολεμικά ναυτικά όχι μόνο στο εθνικό τους πλαίσιο ή ως εργαλεία για συγκεκριμένα κράτη, αλλά και από ευρύτερες διεθνείς, συγκριτικές προοπτικές με όρους χρονολογικής εξέλιξης συγκεκριμένων γεγονότων ή ευρείας, μακροπρόθεσμης ανάπτυξής τους ανά τον κόσμο. Σαφώς οι ενέργειες ενός ναυτικού δεν μπορούν να θεωρηθούν ανεξάρτητα από ξένες επιρροές, εχθρών, συμμάχων, ή παγκόσμιων εξελίξεων.

Kennedy Paul

Το ακροατήριο που προέρχεται από το πολεμικό ναυτικό διατηρεί ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τη ναυτική ιστορία με σκοπό την προσέλευση σ' αυτό νέων μελών με το να καλλιεργεί και να διατηρεί την υπηρεσιακή υπερηφάνεια και παράδοση κατά τη διάρκεια της αρχικής κατάρτισης και εκπαίδευσης των νεοσυλλέκτων ανεξαρτήτου βαθμίδας. Παίζει επίσης η ναυτική ιστορία καθοριστικό ρόλο στην ονοματοδοσία κτιρίων και πλοίων, καθώς και στη δημιουργία ναυτικών μνημείων.

Hattendorf John

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ ΜΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ

Η σχέση του ελληνισμού με τη θάλασσα είναι σχεδόν σύγχρονη με την παρουσία του στη νότια απόληξη της Χερσονήσου του Αίμου. Κι αυτό γιατί η θέση και η μορφολογία του ελληνικού χώρου παρουσιάζουν χαρακτηριστικά που σε μεγάλο βαθμό εξηγούν το σημαντικό ρόλο που διαδραμάτισε και συνεχίζει να διαδραματίζει η θάλασσα στην ιστορία των Ελλήνων. Οι καθαροί ουρανοί της Μεσογείου, τα λίγα ισχυρά της ρεύματα και οι μέτριοι σχετικά άνεμοι προσφέρονται για την ανάπτυξη της ναυτιλίας ακόμη και πρωτόγονων ιστιοφόρων ή κωπήλατων πλοιαρίων όπως αυτά της αρχαιότητας αλλά και των μεσαιωνικών χρόνων. Σύνάμα το πολυσχιδές των ελληνικών παραλίων, ο μεγάλος αριθμός των φυσικών λιμένων και η πολυνησία του ελληνικού χώρου προς την κατεύθυνση της Ασίας, της Δυτικής Ευρώπης και της Αφρικής ανέδειξαν από νωρίς τον ελληνικό γεωγραφικό χώρο σε κόμβο θαλάσσιων επικοινωνιών. Το άγονο τέλος και το ορεινό του ελληνικού εδάφους αλλά και ο κατακερματισμός του σε μικρές κοιλάδες δύσκολα προσβάσιμες από ξηράς αλλά με μέτωπο στη θάλασσα ενθάρρυναν τις μεταναστευτικές τάσεις των ελλήνων και συνέτειναν στην ανάδειξη της Ελλάδας σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Τα γεωγραφικά αυτά χαρακτηριστικά συνέβαλλαν επίσης στην ασφάλεια και τη συνέχεια του ελληνισμού. Κι αυτό γιατί σε αντίθεση με την Ιβηρική και την Ιταλική χερσόνησο που χωρίζονται αποτελεσματικά από την υπόλοιπη Ευρώπη μέσω των Πυρηναίων και των Άλπεων, η Βαλκανική χερσόνησος είναι εύκολα προσβάσιμη από ξηράς μέσω του Δούναβη. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τη στρατηγική της θέση μεταξύ τριών ηπείρων ενθάρρυνε και διευκόλυνε πλήθος επιδρομών στη Βαλκανική με αποτέλεσμα η πλειοψηφία των αρχαίων λαών της να υποκύψουν και να αφανιστούν.¹ Το ότι η μοίρα των Ελλήνων υπήρξε διαφορετική οφείλεται μάλλον στο γεγονός ότι το έντονο γεωγραφικό ανάγλυφο αλλά και το άγονο έδαφος της Ελλάδας καθιστούσε μέχρι πρόσφατα προβληματική την αποτελεσματική εισβολή και επί μακρόν κατοχή του ελληνικού χώρου. Η Ελλάδα, όπως και κάθε περιοχή της προβιομηχανικής Ευρώπης, που η πυκνότητα του πληθυσμού της δεν ξεπερνούσε τους 35 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο, δε μπορούσε να εξασφαλίσει στους εισβολείς της επαρκή ανεφοδιασμό,¹ εκτός εάν οι εισβολείς συνεπικουρούνταν από ναυτικές δυνάμεις. Με τη συχνή όμως ανάπτυξη από τους Έλληνες αποτελεσματικής ναυτικής ισχύος, δηλαδή ισχύος που στόχευε στην προσαρμογή των ελληνικών ναυτικών δυνάμεων στις ιδιαιτερότητες των εκάστοτε αναμετρήσεων και θεάτρων επιχειρήσεων και όχι στην άκριτη και υπέρμετρη ισχυροποίηση τους, κατορθώθηκε η αποσόβηση πολλών κινδύνων και επιτεύχθηκε η επιβίωση και πρόοδος του έθνους

¹ Strachan, H., *European Armies and the Conduct of War* (London and New York, 1983), σελ. 10.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3

Μεγάλες Ναυμαχίες της Κλασικής Αρχαιότητας

Α. Η Ναυμαχία της Σαλαμίνας

Η ναυμαχία της Σαλαμίνας αποτελεί γόνιμο πεδίο προβληματισμού λόγω της σημασίας της και της φύσεως των τεκμηρίων που αναφέρονται σ' αυτή. Στόχος του παρόντος κειμένου είναι η ανάδειξη των κυριότερων σταθερών που τη χαρακτηρίζουν και η επισήμανση της επικαιρότητάς της για τον εθνικό μας βίο.

Παρά τη θεμελιώδη σημασία της για την παγκόσμια ναυτική ιστορία η ναυμαχία της Σαλαμίνας συγκαταλέγεται στις πενιχρότερα, τεκμηριωμένες μάχες παγκοσμίως. Ο Αισχύλος, είναι ο μόνος σύγχρονός της που κληροδότησε σχετικές μαρτυρίες, μέσα, όμως, από τη δραματουργία του που αναπόδραστα βρίθκει θεατρικών ευρημάτων. Ο Ηρόδοτος συνέγραψε το σχετικό κεφάλαιο των Ιστοριών του μία τεσσαρακονταετία μετά τη διεξαγωγή της, μη έχοντας πρόσβαση σε Αθηναϊκά ή Περσικά κρατικά αρχεία, παρά μόνο σε μαρτυρίες βετεράνων που συμμετείχαν σ' αυτήν ως πληρώματα ή κατώτεροι αξιωματικοί. Τα σχετικά με τη ναυμαχία της Σαλαμίνας γραπτά του Έφορου στα οποία βασίστηκε και ο ιστορικός Διόδωρος απέχουν επίσης πέραν του αιώνας από το χρόνο της διεξαγωγής της και δε διακρίνονται για την ακρίβειά τους. Ο Στράβωνας και ο Πausανίας παρέχουν μόνο ορισμένες τοπογραφικές πληροφορίες σχετικά με αυτήν, ενώ ο Πλούταρχος περιορίζεται στην παράθεση ιστορικών στιγμιότυπων κι όχι μιας πλήρους εικόνας της ναυμαχίας της Σαλαμίνας.

Η ελλιπής ενημέρωση που κληροδότησε η αρχαία ιστοριογραφία σχετικά με τη ναυμαχία της Σαλαμίνας οδήγησε στο να διαμορφωθεί μια αδρή και συχνά αβέβαιη, εντύπωση αναφορικά με την αριθμητική δύναμη των αντίπαλων στόλων, τα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων τους, τη μορφολογία του χώρου της ναυμαχίας, τις κλιματολογικές συνθήκες της εποχής κατά την οποία αυτή συνήφθη, κ.τ.λ.² Η ασαφής αυτή εικόνα αλλά και οι αντικρουόμενες μαρτυρίες σχετικά με τον τρόπο παράταξης των δύο στόλων και τη ναυτική τακτική που υιοθέτησαν κατά τη διάρκειά της στρέφουν το ενδιαφέρον μας περισσότερο στην ευσύννοπη διαπραγμάτευση της επιτελικής προετοιμασίας των δύο αντιπάλων για τη ναυμαχία.

Ποιοι ήταν όμως οι δύο αντίπαλοι στόλοι; Από τη μια μεριά ήταν ο κατ' όνομα Περσικός στόλος που αποτελούνταν από τους επιμέρους στόλους των ναυτικών λαών των Ανατολικομεσογειακών παραλίων της Περσικής αυτοκρατορίας, δηλαδή των Φοινίκων, των Ιώνων, των Κάρων, των Παμφύλων, των Κιλικίων, των Κυπρίων και των Αιγυπτίων. Από την άλλη ήταν ο Ελληνικός στόλος που αποτελούνταν από τους επιμέρους στόλους είκοσι δύο πόλεων από τις πολλές δεκάδες παράλιες πόλεις-κράτη που υπήρχαν στην Ελλάδα του 5^{ου} π.Χ. αιώνα. Οι υπόλοιπες παράλιες, πόλεις κράτη, που συνήθως ήταν μικρές και αδύναμες, είτε παρέμειναν ουδέτερες, είτε κατακτήθηκαν, είτε συνεργάστηκαν με τον Πέρση εισβολέα για να αποφύγουν τη δήμευση και τον εξανδραποδισμό.³

Η τρίτη κατά σειρά περσική εκστρατεία κατά της Ελλάδας προήλθε από την ανάγκη περσικής εκδίκησης της παρέμβασης της Αθήνας και της Ερέτρειας υπέρ των Ιώνων επαναστατών στο ξεκίνημα του 5^{ου} π.Χ. και αποσκοπούσε στην ολοκλήρωση της περσικής ηγεμονίας στον ανατολικομεσογειακό χώρο. Αρχικά, η περσική πολεμική μηχανή τα πήγε πολύ καλά, σάρωσε το βορειοελλαδικό χώρο, υπερέβη την ελληνική αντίσταση στο Αρτεμίσιο και στις Θερμοπύλες και προέλασε στην Αθήνα μετατρέποντάς την σε σωρούς ερειπίων.⁴ Στην προσπάθειά του να περισώσει τον Αθηναϊκό πληθυσμό από τον Ασιάτη εισβολέα, ο Θεμιστοκλής, ο αρχηγός του στόλου των Αθηναίων, κάλυψε

² Straus, B., *The Battle of Salamis. The Naval Encounter that saved Greece and Western Civilization* (Simon & Schuster: New York, London, Toronto, Sydney,), σελ. 5-8, 138. Hignett, C., *Xerxes's Invasion of Greece* (Clarendon Press: Oxford, 1963), σελ. 230-231. Green, P., *The Year of Salamis, 480-479 B.C.* (Weidenfeld and Nicholson: London, 1970), σελ. 186

³ Straus, *The Battle of Salamis*, σελ. 78-79

⁴ Hammond, N.G.L., "The Expedition of Xerxes" στο *Cambridge Ancient History, τομ.1: Persia, Greece, and the Western Mediterranean, c. 525 to 479 B.C.*, Boardman, J., και άλλοι (επιμ.) (Cambridge University Press: London, 1988), σελ. 518-569.

μαζί με τον υπόλοιπο ελληνικό στόλο την εκκένωση της Αθήνας από τους κατοίκους της προς τη Σαλαμίνα την Αίγινα και την Τροιζήνα.⁵

Μετά την ολοκλήρωση της επιχείρησης αυτής και την καταστροφή των Αθηνών από τους Πέρσες τέθηκε το ερώτημα στον ελληνικό στόλο, που ναυλοχούσε στα νερά της Σαλαμίνας σχετικά με το βέλτιστο τόπο διεξαγωγής της επόμενης ναυμαχίας με τον αντίπαλο στόλο. Με δεδομένο ότι η επόμενη μάχη μεταξύ των δύο, αντίπαλων στρατευμάτων θα δινόταν στον Ισθμό, οι ναυτικές πόλεις της Πελοποννήσου επιχειρηματολογούσαν υπέρ της μεταστάθμευσης του ελληνικού στόλου στις Κεχρεές του Ισθμού όπου η συνεργασία του με τον ελληνικό στρατό αναμένονταν να έχει αγαθά αποτελέσματα. Στη θέση αυτή αντιτάχθηκε ο Θεμιστοκλής φοβούμενος ότι σε περίπτωση που μεταστάθμευε ο ελληνικός στόλος από τη Σαλαμίνα θα διασπώνταν σύντομα στις συνιστώσες του, καθώς αυτές θα εγκατέλειπαν την κοινή προσπάθεια και θα κατέφευγαν στις πατρίδες τους. Υποστήριξε λοιπόν ότι τα Στενά της Σαλαμίνας συνιστούσαν καταλληλότερο χώρο για ναυμαχία εναντίον των Περσών, καθώς τα ελληνικά πλοία ήταν βαρύτερα και λιγότερα απ' αυτά του αντιπάλου και η παρουσία του ελληνικού στόλου στη Σαλαμίνα θα προστάτευε το νησί, την Αίγινα και τα Μέγαρα από την Περσική κατοχή. Τα επιχειρήματα του Θεμιστοκλή δεν είχαν το επιθυμητό αποτέλεσμα, καθώς ο κίνδυνος της περσικής περικύκλωσης του ελληνικού στόλου ήταν υπαρκτός, όσο αυτός παρέμενε στα στενά της Σαλαμίνας, ενώ η άμυνα της Αίγινας και των Μεγάρων μόνο έμμεσα μπορούσε να ενισχυθεί από την παρουσία του Ελληνικού στόλου στην περιοχή. Εν τέλει, ο Θεμιστοκλής επέβαλε τις θέσεις του απειλώντας τον αρχηγό του Ελληνικού Στόλου, Σπαρτιάτη ναύαρχο Ευρυβιάδη, ότι σε περίπτωση που δε δινόταν ναυμαχία στη Σαλαμίνα ο Αθηναϊκός λαός και στόλος θα εγκατέλειπαν τους συμμάχους και θα ίδρυναν μια νέα πόλη κράτος στην Ιταλία. Η γνώμη του Θεμιστοκλή υπερίσχυσε επίσης λόγω των παραπειστικών πληροφοριών που μετέφερε ο δούλος του Σίκινος στον Ξέρξη, πληροφορίες που δέλεασαν τον Πέρση αυτοκράτορα να δοκιμάσει την τύχη του στόλου του στα Στενά της Σαλαμίνας.⁶

Θα ήταν, όμως, αφελές να σκεφθεί κανείς ότι επαρκούσε το τέχνασμα του Θεμιστοκλή, ώστε να οδηγήσει τους Πέρσες σε μια μεγάλη περιπέτεια, χωρίς να έχει προηγηθεί από μέρους τους σχετική επιτελική προετοιμασία. Σε πολεμικό συμβούλιο που έλαβε χώρα στο Φάληρο πριν τη ναυμαχία η συντριπτική πλειονοψηφία των ηγετών του περσικού στόλου συντάχθηκε, έκουσα-άκουσα, με τη γνώμη του Ξέρξη που εξ αρχής θεωρούσε σκόπιμη τη διεξαγωγή ναυμαχίας στα Στενά της Σαλαμίνας. Η άποψη αυτή δεν εδράζονταν μόνο στην πεποίθηση του Πέρση βασιλιά ότι ο στόλος του θα πολεμούσε καλύτερα απ' ότι στο Αρτεμισίο, τώρα που ο ίδιος θα παρακολουθούσε εκ του σύνεγγυς την εξέλιξη της ναυμαχίας.⁷ Όπως εύστοχα επεσήμανε ο Custance, για να καμφθεί η αντίσταση του Ελληνικού στρατού στον Ισθμό χρειαζόνταν η ενεργός συνδρομή του Περσικού στόλου και η προστασία απ' αυτόν των αναγκαίων περσικών εφοδιοπομπών. Για να μετασταθμεύσει όμως με ασφάλεια ο Περσικός στόλος στον Ισθμό θα έπρεπε πρώτα είτε να καταστραφεί ο ελληνικός στόλος που ναυλοχούσε στη Σαλαμίνα είτε να εξασφαλισθεί η αδρανοποίησή του από ένα τμήμα του περσικού στόλου που θα παρακολουθούσε τις κινήσεις του. Το να διαιρεθεί όμως ο Περσικός στόλος κατ' αυτόν τον τρόπο μάλλον κινδύνους επιφύλασσε. Συνάμα, η εποχή των ναυτικών επιχειρήσεων βάδιζε, μετεωρολογικά, στο τέλος της ενώ η πιθανότητα ταραχών στην Ιωνία και σ' άλλες περιοχές της αυτοκρατορίας καθιστούσε επείγουσα την ανάληψη άμεσης, επιθετικής πρωτοβουλίας από τον περσικό στόλο.⁸

Παρά τους λόγους που συνηγορούσαν στην άμεση εισβολή του Περσικού στόλου στα στενά της Σαλαμίνας, ο Ξέρξης προτίμησε να υιοθετήσει τη μέση οδό, επηρεασμένος από την επιχειρηματολογία της βασίλισσας της Καρίας, της Αρτεμισίας. Πιο συγκεκριμένα, η βασίλισσα ισχυρίστηκε ότι ο Ξέρξης είχε επιτύχει τον αντικειμενικό στόχο της εκστρατείας του με την κατάκτηση των Αθηνών κι ότι καλό θα ήταν να αποφύγει νέα ναυμαχία, καθώς οι Έλληνες ήταν καλύτεροι στη θάλασσα. Η Αρτεμισία πίστευε επίσης ότι μια χερσαία επίθεση των Περσών εναντίον του Ισθμού θα ανάγκαζε, πιθανότατα, τους Έλληνες να εγκαταλείψουν τα Στενά της Σαλαμίνας και να σκορπιστούν στις πόλεις

⁵ Lazenby, J.F., *The Defense of Greece, 490-479 B.C.* (Aris & Phillips: Warminster, 1993), σελ. 155

⁶ Σίμψας, Μ. Μ., *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, τομ. 1, (Υ.Ι.Ν. : Αθήνα, 2006), σελ. 193-195. Lazenby, *The Defense of Greece*, σελ. 158-162. Straus, *The Battle of Salamis*, σελ. 83-89. Hignett, *Xerxes's Invasion of Greece*, σελ. 177-180

⁷ Straus, *The Battle of Salamis*, σελ. 98-100.

⁸ Ο.π., σελ. 102-103. Hignett, *Xerxes's Invasion of Greece*, σελ. 178, 208

από τις οποίες προέρχονταν, καθώς ήταν ήδη διαιρεμένοι ως προς το βέλτιστο τόπο διεξαγωγής της ναυμαχίας αλλά και τα αποθέματα σιτηρών στη Σαλαμίνα βρίσκονταν σε πολύ χαμηλό επίπεδο.⁹

Συνδυάζοντας τις απόψεις της Αρτεμισίας με τις δικές του ο Ξέρξης διέταξε ένα σώμα στρατού 30.000 περίπου ανδρών να ξεκινήσει για τον Ισθμό μέσω Μεγάρων. Το σώμα αυτό πέρασε νύκτα από την Αττική ακτή που βρίσκονταν έναντι του ελληνικού, ναυτικού στρατοπέδου, κάνοντας σκόπιμα θόρυβο και χρησιμοποιώντας πολλούς πυρσούς, ώστε να οξύνει την διελκυστίνδα που επικρατούσε μεταξύ των Ελλήνων σχετικά με το βέλτιστο τόπο διεξαγωγής της ναυμαχίας με τον περσικό στόλο. Επιπλέον, ο Ξέρξης έστειλε μοίρες του περσικού στόλου στα Στενά της Σαλαμίνας μήπως και δελεαστεί ο ελληνικός στόλος να βγει από τα Στενά και να συνάψει ναυμαχία, κατά το προηγούμενο του Αρτεμισίου. Λίγες ημέρες αργότερα έγινε κατανοητό ότι οι Έλληνες ήταν δύσκολο να δελεαστούν να εξέλθουν των Στενών οπότε και αποφασίστηκε ο κατά το δυνατόν, αθόρυβος, νυκτερινός είσπλους του περσικού στόλου στα Στενά της Σαλαμίνας. Ο είσπλους αυτός κούρασε τα πληρώματα του Περσικού στόλου κάτι που συντέλεσε στη μειωμένη απόδοσή των στη ναυμαχία της Σαλαμίνας, λίγες ώρες αργότερα. Επιπλέον, η έγκαιρη ενημέρωση των Ελλήνων από τον Αριστείδη τον Αθηναίο και τον Παναίτιο τον Τήνιο για το Περσικό εγχείρημα στέρησε από τον αντίπαλο στόλο το πλεονέκτημα του αιφνιδιασμού στο οποίο τόσο είχε προσβλέψει.¹⁰

Όπως ήδη αναφέρθηκε ο αριθμός των πλοίων που συμμετείχαν στη ναυμαχία αυτή της Σαλαμίνας δεν είναι επακριβώς γνωστός πρέπει όμως να κυμαίνονταν μεταξύ 300-400 τριηρών για τον Ελληνικό και 600-700 τριηρών για τον Περσικό Στόλο. Η ακριβής διάταξη των δύο στόλων είναι επίσης ασαφής, φαίνεται όμως ότι στη ναυτική παράταξη των Ελλήνων τη δεξιά πτέρυγα καταλάμβανε ο Ευρυβιάδης με τις μοίρες της Σπάρτης, της Κορίνθου, της Αιγίνης και των Μεγάρων, που ήταν οι καλύτερες μοίρες των δωρικών πόλεων και είχαν απέναντί τους Ίωνες και τους Κάρες της Μικράς Ασίας. Στο κέντρο της ελληνικής παράταξης βρίσκονταν οι τριήρεις των μικρότερων ελληνικών πόλεων και είχαν απέναντί τους τις τριήρεις, της Παμφυλίας, της Λυκίας, της Κιλικίας και της Κύπρου. Απέναντι τέλος στους Φοίνικες και τους Αιγυπτίους βρίσκονταν οι τριήρεις των Αθηναίων. Οι δύο στόλοι παρατάχθηκαν, πιθανότατα, αντιμέτωποι κατά μήκος του στενού και ο μεν περσικός είχε τα νώτα του προς την Αττική ακτή, ο δε ελληνικός προς την ακτή της Σαλαμίνας.¹¹

Η έναρξη της ναυμαχίας έλαβε χώρα νωρίς ένα πρωινό του τέλους Σεπτεμβρίου του 480 π.Χ. Λίγο μετά το ξεκίνημά της, η Ελληνική γραμμή υποχώρησε ξαφνικά παρασύροντας τα πλοία των Περσών στο μέσο των Στενών, παρέχοντας έτσι περισσότερο χώρο στις ελληνικές απόπειρες εμβολισμού των Περσικών πλοίων και θέτοντας αυτά εντός του βεληνεκούς των Ελλήνων τοξοτών που βρίσκονταν στις ακτές της Σαλαμίνας. Κερδήθηκε επίσης έτσι χρόνος ώσπου να φυσήξει ο συνήθης, πρωινός, ισχυρός, πελαγίσιος άνεμος που προκάλεσε κυματισμό και παρουσίασε πιο τρωτά τα πλευρά των περσικών πλοίων στα ελληνικά έμβολα λόγω του κλυδωνισμού τους εξαιτίας των υψηλών τους εξάλων.

Για πολλή ώρα η ναυμαχία ήταν αμφίροπη. Μάλιστα, στο δεξιό πλευρό οι Ίωνες πίεσαν σοβαρά τους Λακεδαιμόνιους και τους Αιγινήτες. Το κέντρο των Ελλήνων πίεζε το περσικό κέντρο εκείνο όμως αντιστεκόταν με γενναιότητα. Στην αριστερή πτέρυγα των Ελλήνων, της οποίας ηγούνταν ο Θεμιστοκλής, οι Φοίνικες επιχείρησαν να υπερφαλαγγίσουν τους Αθηναίους αλλά δεν το κατόρθωσαν. Αντιθέτως, οι Αθηναίοι υπερείχαν στους εξελιγμούς και τη χρήση του εμβόλου. Πέτυχαν έτσι να διασπάσουν την παράταξη των Φοινίκων και άλλα από τα πλοία τα απώθησαν στην ξηρά, ενώ άλλα αναγκάστηκαν να υποχωρήσουν προς το εχθρικό κέντρο. Στη συνέχεια οι Αθηναίοι διέσπασαν και το εχθρικό κέντρο και στράφηκαν προς το αριστερό πλευρό της εχθρικής παράταξης. Η ναυμαχία κατέστη, εν τέλει, σειρά μονομαχιών μεταξύ πλοίων τις οποίες κέρδισαν οι έχοντες καλύτερη αίσθηση του χώρου των Στενών, δηλαδή οι Έλληνες. Ολόκληρη η ναυτική δύναμη των Περσών αναγκάστηκε να υποχωρήσει με μεγάλη αταξία και με μεγάλες υλικές και ανθρώπινες απώλειες που σε κάποιο βαθμό προκλήθηκαν κι από συγκρούσεις

⁹ Straus, *The Battle of Salamis*, σελ. 100-101

¹⁰ Green, P. *The year of Salamis* (Weidenfeld & Nicholson : London, 1970), σελ. 174-176, 180-186. Straus, *The Battle of Salamis*, σελ. 139

¹¹ Straus, B., *The Battle of Salamis*, σελ. 145. Hignett, *Xerxes's Invasion of Greece*, σελ. 209-210. Lazenby, *The Defense of Greece*, σελ. 186-189. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, σελ. 195-197

μεταξύ Περσικών πλοίων λόγω του περιορισμένου χώρου και του συνωστισμού που είχε δημιουργηθεί.¹² Οι απώλειες αυτές ανήλθαν, σύμφωνα με τις πλέον αξιόπιστες πηγές, σε 200 τριήρεις για τον περσικό στόλο και σε 40 τριήρεις για τον ελληνικό.

Ακόμα και μετά τη μεγάλη αυτή ήττα, όμως, ο περσικός στόλος συνέχιζε να υπερέχει σημαντικά αριθμητικά του ελληνικού. Μολοταύτα, ο Ξέρξης αποφάσισε να αφήσει στο Μαρδόνιο τη συνέχεια του αγώνα με χερσαίες μονάδες. Ο ίδιος έσπευσε να κατευθυνθεί με το στόλο και τμήμα του στρατού του στον Ελλήσποντο, γνωρίζοντας ότι είχε απωλέσει το καλύτερο τμήμα του στόλου του κατά τη ναυμαχία της Σαλαμίνας και φοβούμενος μήπως οι Έλληνες καταστρέψουν τις γέφυρες που είχε κατασκευάσει στον Ελλήσποντο αποκόπτοντας τον έτσι από την αυτοκρατορία του στην Ασία.¹³

Η ναυμαχία της Σαλαμίνας δεν τερμάτισε τον Ελληνο-Περσικό Πόλεμο. Με σύγχρονους όρους υπήρξε το στρατηγικό ανάλογο της μάχης του Στάλινγκραντ παρά του Βερολίνου.¹⁴ Επιπλέον, το μέλλον, επεφύλασσε στο Θεμιστοκλή, εξορία, καταδίκη για μηδισμό και θάνατο στην Περσία όπου κατέφυγε μαζί με την οικογένειά του.¹⁵ Η έλλειψη ευγνωμοσύνης που επέδειξαν οι συμπατριώτες του στη μεγάλη αυτή φυσιογνωμία αλλά και η συμμετοχή μιας μερίδας μόνο του Ελληνισμού στον αγώνα κατά των Περσών είναι συμβάντα που έχουν ανάλογά τους και σ' άλλες περιόδους της ελληνικής ιστορίας. Σημαντικό πάντως είναι ότι το Ελληνικό έθνος όσο μικρό κι αν είναι, όσο κι αν διαιρείται κατά καιρούς, έχει αποδείξει στη Σαλαμίνα και αλλού πως μπορεί και πετυχαίνει τα μεγάλα. Αυτό, μεταξύ πολλών άλλων, ας μείνει από αυτή τη σύντομη εξιστόρηση μιας σημαντικής στιγμής της Ελληνικής ιστορίας.

B. Αργινούσες και Αιγός Ποταμοί - Οι ναυμαχίες που σφράγισαν το τέλος του Πελοποννησιακού Πολέμου.

Παρά τη συντριβή που υπέστησαν οι Αθηναίοι στη Σικελία το 411 π.Χ., η Αθήνα διατήρησε για λίγα ακόμη χρόνια σημαντικό μέρος της αρχικής της ισχύος, όσο οι σύμμαχοι της στο Αιγαίο θεωρούσαν ότι τους συνέφερε να χρηματοδοτούν την Αθηναϊκή ναυτική ισχύ, που εξασφάλιζε ελεύθερη ναυσιπλοΐα στα προϊόντα τους. Μετά όμως και από σχετική Περσική οικονομική πίεση στα Μικρασιατικά μέλη της Αθηναϊκής συμμαχίας πολλά από αυτά επαναστάτησαν με αποτέλεσμα να απομείνει στους Αθηναίους ως μόνη, σχετικά ασφαλής πηγή ισχύος ο Εύξεινος Πόντος. Η τελευταία επταετία του Πελοποννησιακού πολέμου κατέστη, συνεπώς, πόλεμος κινήσεων στη στρατηγική λεωφόρο που ένωνε την Αθήνα με τη θάλασσα αυτή.¹⁶

A. Η Ναυμαχία των Αργινουσών

Δεδομένης της αποστασίας πολλών Μικρασιατικών πόλεων από την Αθηναϊκή συμμαχία ανατέθηκε το 406 π.Χ. σε 70 Αθηναϊκές τριήρεις με επικεφαλής το ναύαρχο Κόνωνα, το γιο του φημισμένου ναυάρχου Φορμίωνα, να τις επαναφέρουν στην Αθηναϊκή Συμμαχία. Ο Κόνωνας αντικατέστησε τον Αγησίλαο στην ηγεσία του στόλου, καθώς ο τελευταίος έφερε μέρος της ευθύνης για την ήττα των Αθηναίων στη ναυτική αναμέτρηση με τον Πελοποννησιακό στόλο στο Νότιο το 406 π.Χ. Αντίπαλος του Κόνωνα ήταν ο στόλος της Πελοποννησιακής συμμαχίας του οποίου ηγούνταν ο Καλλικρατίδας που αντικατέστησε το φημισμένο Σπαρτιάτη ναύαρχο Λύσανδρο, ο οποίος δεν μπορούσε να ναυαρχεύσει για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά λόγω νομικού κωλύματος.

Ο Πελοποννησιακός στόλος είχε διπλάσιο περίπου μέγεθος σε σχέση με τους αντιπάλους του καθώς η άφθονη περσική χρηματοδότηση που είχε εξασφαλίσει ο Λύσανδρος πρόσφερε τη δυνατότητα στους Σπαρτιάτες να

¹² Straus, B., *The Battle of Salamis*, σελ. 163-164, 170-172. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, σελ. 198-199.

¹³ Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, σελ. 200. Hammond, "The Expedition of Xerxes", σελ. 180

¹⁴ Straus, B., *The Battle of Salamis*, σελ. 240

¹⁵ Ο.π., σελ. 243-244, 248

¹⁶ Rodgers, W. L., *Greek and Roman Naval Warfare* (Annapolis, 1937), 172, 191-192. Σίμψας, Μ., *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων. Πλοία και ναυτικά γεγονότα στον Αρχαίο Κόσμο* (Αθήνα, 1982), 250, 253, 255.

καθελκύσουν μεγάλο αριθμό τριηρών και να τις επανδρώσουν με υψηλό ποιοτικά προσωπικό που προσέλκυσαν, ως ένα βαθμό, από τον Αθηναϊκό στόλο, δελεάζοντάς το με σημαντικά υψηλότερους μισθούς. Παρά όμως τη γενικότερη υπεροχή του Πελοποννησιακού στόλου, η αποτελεσματικότητά του δεν ήταν εξασφαλισμένη λόγω, κυρίως, της διεκυστίνδας που επικρατούσε μεταξύ των υποστηρικτών του Λυσάνδρου και του Καλλικρατίδα.

Σε αντίθεση με τον Λύσανδρο, ο Καλλικρατίδας υπήρξε ένας από τους ηγέτες της μετριοπαθούς πολιτικά παράταξης της Σπάρτης, δε διατηρούσε επεκτατικές φιλοδοξίες και διακρίνονταν για την προσήλωσή του στις αρχές του Λυκούργου. Πιθανότατα, μάλιστα, η στενή φιλία του Λύσανδρου με τον Πέρση πρίγκηπα Κύρο και η ανάπτυξη στις Μικρασιατικές πόλεις κινήσεων που ήταν πιστές στο πρόσωπό του να συνέβαλαν στην αντικατάσταση του Λύσανδρου από τον Καλλικρατίδα.

Ο Λύσανδρος παρέδωσε τον Πελοποννησιακό στόλο καυχησιολογώντας ως «θαλασσοκράτορας και νικητής» σε ναυμαχία στην Έφεσο. Ο Καλλικρατίδας θέλησε αμέσως να δοκιμάσει τον προκάτοχό του προκαλώντας τον να του παραδώσει το Σπαρτιατικό στόλο στη Μίλητο, αφού πρώτα περνούσε ανοικτά της Σάμου, όπου ναυλοχούσε ο Αθηναϊκός στόλος, κάτι όμως που ο Λύσανδρος δεν έκανε. Στη συνέχεια οι οπαδοί του Λύσανδρου διέδωσαν στο στόλο ότι ο Καλλικρατίδας ήταν ανίκανος και άπειρος, κατηγορίες που αναιρέθηκαν από τον Καλλικρατίδα σε σχετική του αγόρευση στους άνδρες του στόλου. Επιπλέον, ο Λύσανδρος επέστρεψε στον Κύρο το υπόλοιπο των χρημάτων που είχε παλαιότερα δανεισθεί απ' αυτόν, κολακεύοντάς τον, αλλά και στερώντας τα από το Σπαρτιατικό στόλο. Η πρόσκαιρη άρνηση του Κύρου να χρηματοδοτήσει τον Καλλικρατίδα εξόργισε τον τελευταίο σε βαθμό που δήλωσε ότι είχαν καταντήσει αξιολύπητοι οι Έλληνες κολακεύοντας τους βαρβάρους για χρήματα και πρόσθεσε ότι αν μετά το τέλος της αποστολής του γύριζε ζωντανός στη Σπάρτη θα προσπαθούσε να συμφιλιώσει τους Λακεδαιμόνιους με τους Αθηναίους.

Η πρώτη συμπλοκή των δύο στόλων έλαβε χώρα στα Εκατονήσια απέναντι από τη Μήθυμνα της Λέσβου. Λόγω της αριθμητικής του μειονεξίας ο Κόνωνας αναγκάστηκε να καταφύγει στο συμμαχικό λιμάνι της Μυτιλήνης, αφού, όμως, αιχμαλωτίστηκαν 30 τριήρεις του στόλου του από τους Σπαρτιάτες. Ειδοποίησε σχετικά τους Αθηναίους και υπέστη ναυτικό αποκλεισμό από τις δυνάμεις του Καλλικρατίδα στη χρηματοδότηση του οποίου συνέβαλε σοβαρά ο Κύρος που αναθέρμανε τις σχέσεις του με τον Καλλικρατίδα μετά τη νίκη του τελευταίου επί του Κόνωνα.

Με έκτακτα στρατολογικά και φορολογικά μέτρα ο Αθηναϊκός Δήμος κατάφερε σε ένα μόλις μήνα να αποστείλει 110 τριήρεις σε ενίσχυση του Κόνωνα, στις οποίες προστέθηκαν άλλες 45 των συμμάχων των Αθηναίων. Οι ενισχύσεις αυτές απέφυγαν, αρχικά, να συνάψουν ναυμαχία με τον Σπαρτιατικό στόλο και κατέφυγαν στις Αργινούσες. Ο Καλλικρατίδας τότε προσπάθησε να εκβιάσει αναμέτρηση με τον αντίπαλο επιδιώκοντας νυκτερινή ναυμαχία δίχως όμως αποτέλεσμα λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Ο Καλλικρατίδας άφησε 50 πλοία να επιτηρούν τον στόλο του Κόνωνα στην είσοδο του λιμανιού της Μυτιλήνης και με 120 τριήρεις πήγε στον Μαλέα της Λέσβου απέναντι από τον στόλο των Αθηναίων. Στη συνέχεια τους επιτέθηκε με το στόλο του παρατεταγμένο σε γραμμή μετώπου 2200 περίπου μέτρων, διότι τα πλοία του ήταν νεότερα, ταχύτερα και με ποιοτικά καλύτερο δυναμικό και για αυτό καταλληλότερα προς διέκπλου συγκριτικά με αυτά των Αθηναίων.

Ο στόλος των Αθηναίων επιμήκυνε το μέτωπό του στα 4 χιλιόμετρα στηριζόμενος κεντρικά στις νησίδες των Αργινουσών και αφήνοντας διπλάσιο άνοιγμα από τριήρη σε τριήρη στην πρώτη γραμμή των πτερύγων του. Η παράταξη αυτή διευκόλυνε απόπειρα περίπλου του αντίπαλου στόλου από τους Αθηναίους. Ο στόλος των Αθηναίων ήταν επίσης κατανεμημένος σε δύο στίχους των 60 πλοίων εκατέρωθεν των Αργινουσών και σε μονή γραμμή μετώπου των 35 πλοίων κεντρικά, εξασφαλίζοντας έτσι την άμυνά του από διέκπλου των Σπαρτιατών. Ο Αθηναϊκός στόλος διαιρέθηκε επίσης σε οκτώ μοίρες των 15 πλοίων στις πτέρυγές του, μια κατανομή που του έδωσε το τακτικό πλεονέκτημα κατά την επιθετική φάση της ναυμαχίας στην ανοικτή θάλασσα.

Κατά την έναρξη της επίθεσης του Πελοποννησιακού στόλου οι Αθηναίοι εκτείνουν την αριστερή τους πτέρυγα προς νότο διαγράφοντας καμπύλη προσπαθώντας να περικυκλώσουν τη δεξιά πτέρυγα των Σπαρτιατών. Πιθανόν το ίδιο

έκανε και η δεξιά πτέρυγα του στόλου των Αθηναίων. Ο Καλλικρατίδας διαίρεσε τότε το στόλο του σε δύο μοίρες δίνοντας διπλή μάχη κι αφήνοντας το κέντρο της παράταξής του δίχως δυνάμεις. Ο ίδιος σκοτώθηκε σε πεζομαχία που ακολούθησε τον εμβολισμό εχθρικής τριήρους από το πλοίο του. Η αριστερή πτέρυγα του Πελοποννησιακού στόλου υποχώρησε τότε προσπαθώντας να διαφύγει και η παρεπόμενη διάσπαση της παράταξης του Πελοποννησιακού στόλου, οδήγησε στη συμμετοχή και του κέντρου της Αθηναϊκής παράταξης στην καταδίωξη και στην καταστροφή του αντιπάλου. Η δεξιά πτέρυγα των Σπαρτιατών συνέχισε να μάχεται σκληρά και για πολύ, δίχως όμως να αναστρέψει την νικηφόρα για τους Αθηναίους έκβαση της ναυμαχίας.

Η ναυμαχία στις Αργινούσες υπήρξε η μεγαλύτερη του Πελοποννησιακού πολέμου καθώς σε καμία άλλη δεν αντιπαρατάχθηκαν τόσα πολεμικά πλοία (275) και τόσο πλήθος μαχητών (60 χιλιάδες), με την πιθανή ίσως εξαίρεση της ναυμαχίας στα Σύβοτα μεταξύ των Κερκυραίων και των Κορινθίων το 433 π.Χ.. Οι απώλειες του Σπαρτιατικού στόλου στη ναυμαχία των Αργινουσών ήταν συντριπτικές. Απώλεσε το 64% (77 τριήρεις) της συνολικής του δυνάμεως σε αντίθεση με 28% που ήταν ο μέσος όρος απωλειών για τον εκάστοτε ηττημένο στις ναυμαχίες του Πελοποννησιακού Πολέμου. Αντίθετα οι Αθηναίοι έχασαν μόνο 25 τριήρεις στη ναυμαχία αυτή.

Το αποτέλεσμα της ναυμαχίας καταπτόησε τους Σπαρτιάτες που επιζήτησαν τη σύναψη ειρήνης με τους Αθηναίους με αντάλλαγμα τη διατήρηση του status quo στο Αιγαίο και την παράδοση του οχυρού της Δεκέλειας στην Αθήνα. Οι προτάσεις, όμως, αυτές απορρίφθηκαν από τους Αθηναίους, οι οποίοι και διέπραξαν το σφάλμα να καταδικάσουν σε θάνατο τους νικητές στρατηγούς τους γιατί δε μπόρεσαν να περισυλλέξουν τους νεκρούς και τους τραυματίες του Αθηναϊκού στόλου μετά το πέρας της ναυμαχίας, λόγω σφοδρής κακοκαιρίας. Η Αθήνα έπρεπε τώρα να αντιμετωπίσει την πρόκληση της Σπάρτης και της Περσίας χωρίς να διαθέτει την εμπειρία των πιο ικανών της στρατιωτικών ηγετών ενώ όσοι τους αντικατέστησαν ήταν φυσικό να αγωνιούν μη τύχουν της ίδιας τύχης με αυτούς.¹⁷

B. Αιγός Ποταμοί

Κατά την εποχή της κωπήρους πολεμικής ναυτιλίας το μικρό μέγεθος των πολεμικών πλοίων, η σύντομη ναυπήγησή τους, η περιορισμένη κυριαρχία των εκάστοτε νικητών στη θάλασσα σήμαινε ότι ήταν συνήθως αναστρέψιμη και η συντριπτικότερη ακόμα ναυτική ήττα, καταδεικνύοντας έτσι τους περιορισμούς της ναυτικής ισχύος.¹⁸ Τη διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνει και η ταχεία ανάκαμψη του Πελοποννησιακού Στόλου μετά τη συντριβή του στις Αργινούσες. Μια ανάκαμψη που επιτεύχθηκε με περσικούς πόρους και με την εσπευσμένη, αν και άτυπη, επάνοδο του Λύσανδρου στην ηγεσία του.

Η ναυμαχία στους Αιγός Ποταμούς το 405 π.Χ. ήλθε ως φυσική συνέπεια του είσπλου του Σπαρτιατικού στόλου στα Στενά και της Σπαρτιατικής κατάληψης της συμμάχου των Αθηνών Λαμψάκου σε μια ακόμα προσπάθεια των Σπαρτιατών να αποκόψουν την Αθήνα από την τελευταία πηγή ισχύος της, τον Εύξεινο Πόντο. Λίγο μετά, ο Αθηναϊκός στόλος με αρχηγό τον Κώνωνα κατέπλευσε αρχικά στη Σηστό και ύστερα στους Αιγός Ποταμούς, στην περιοχή των Στενών. Η σχετικά μεγάλη απόσταση του Αθηναϊκού στόλου από τη Σηστό, η αδυναμία της περιοχής των Αιγών Ποταμών να διαθρέψει τις χιλιάδες των πληρωμάτων του στόλου αυτού και οι παρεπόμενες, συχνές μετακινήσεις μεγάλου αριθμού Αθηναίων προς τη Σηστό έγιναν αντιληπτές από τον Αθηναίο αυτοεξόριστο Στρατηγό Αλκιβιάδη, ο οποίος και συμβούλευσε τους Αθηναίους στρατηγούς να επανασταθμεύσει ο στόλος τους στη Σηστό, ώστε να μην υπόκειται ο στόλος αυτός σε πιθανό αιφνιδιασμό από τον Πελοποννησιακό στόλο. Υποσχέθηκε μάλιστα να μεσολαβήσει σε δύο γειτονικούς Θράκες βασιλείς να καταλάβουν με τα στρατεύματά τους τη Λάμψακο, αν τον

¹⁷ Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 185-189. Δανδράκης, Π., *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τόμ. Α (Αθήνα, 1926), 371. Morrison, J.S., Coates, J.F. & Rankov, N.B., *The Athenian trireme: The history and Reconstruction of an ancient Greek warship* (Cambridge, 2001), 88-91. Kagan, D. *Ο Πελοποννησιακός Πόλεμος*, (Αθήνα, 2004), 629-653. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 262-267.

¹⁸ Sarantis A., "Tactics: A Bibliographical Essay" στο Sarantis A. & Christie N., *War and Warfare in Late Antiquity* (Leiden, Boston, 2013), 200, 203.

συμπεριλάμβαναν στην ηγεσία της επιχείρησης. Μια τέτοια εξέλιξη πίστευε ότι θα ανάγκαζε το Λύσανδρο να ναυμαχήσει. Δεν εισακούστηκαν όμως οι συμβουλές του πιθανότατα λόγω της μειωμένης αξιοπιστίας του. Επιπλέον, οι Αθηναίοι στρατοπέδευσαν στους Αιγός Ποταμούς, ώστε να αποτραπεί πιθανή προώθηση του στόλου του Λύσανδρου στην Προποντίδα και στο Βόσπορο και να παρασυρθεί αυτός σε ναυμαχία. Τέλος, αν ο Αθηναϊκός στόλος εφορμούσε από τη Σηστό σε περίπτωση ναυμαχίας οι κωπηλάτες του θα κουράζονταν εύκολα μετά από κωπηλασία 12 μιλίων ενάντια στα ισχυρά ρεύματα και τους ανέμους της περιοχής των Στενών, πριν φθάσουν στο χώρο της ναυμαχίας.

Επί τέσσερις ημέρες προκαλούσε ο Αθηναϊκός στόλος σε γραμμή μετώπου το Λύσανδρο που δε βιάστηκε όμως να τον αντιμετωπίσει. Μάλιστα, εκτιμώντας τη σημασία της καλής πληροφόρησης, έστελνε τις ταχύτερες τριήρεις του πίσω από τον αποχωρούντα Αθηναϊκό στόλο, ώστε να εκτιμήσει καλύτερα την ετοιμότητα και την εν γένει κατάσταση του αντιπάλου. Συνάμα, οι υπόλοιπες μονάδες του Πελοποννησιακού στόλου τηρούνταν σε επιφυλακή. Την πέμπτη ημέρα ο Φιλοκλής, ένας από τους Αθηναίους στρατηγούς, ανοίχτηκε με τριάντα πλοία στη θάλασσα προσπαθώντας να δαλεάσει το Λύσανδρο. Ο τελευταίος μόλις είδε το Φιλοκλή να αποπλέει, ξεκίνησε ολοταχώς και αναχάιτισε τη μοίρα του Φιλοκλή προτού αυτή προλάβει να απομακρυνθεί και στη συνέχεια στράφηκε προς τον κύριο στόλο των Αθηναίων που ακολουθούσε. Οι κινήσεις του Λύσανδρου υπήρξαν υπερβολικά γρήγορες για τους Αθηναίους οι οποίοι δεν είχαν συγχρονιστεί μεταξύ τους. Ακολούθησε χάος ενώ πολλά Αθηναϊκά πλοία ήταν ακόμα στη στεριά. Η σύγκυση των Αθηναίων ενθάρρυνε το Λύσανδρο να αποβιβάσει σώμα πεζικού υπό τον Ετεόνικο με σκοπό να καταλάβει το Αθηναϊκό στρατόπεδο στους Αιγός Ποταμούς. Αυτό αποδείχτηκε τελικά εύκολο καθώς η πλειοψηφία των Αθηναίων έτρεχε να σωθεί προς την κατεύθυνση της Σηστού. Η φαινομενική διστακτικότητα που επέδειξε ο Λύσανδρος τις πρώτες ημέρες είχε οδηγήσει στην υποτίμηση της μαχητικότητάς του από τους Αθηναίους.

Την επαύριο της ναυμαχίας και κατόπιν σχετικής απαίτησης των συμμάχων των Σπαρτιατών, που είχαν πικρή πείρα παλαιότερων Αθηναϊκών ωμοτήτων, εκτελέστηκαν όλοι οι Αθηναϊκής καταγωγής αιχμάλωτοι του ηττημένου στόλου. Μόνο 20 Αθηναϊκές τριήρεις διέφυγαν οι 8 από τις οποίες κατευθύνθηκαν με αρχηγό τον Κόνωνα στον Ευαγόρα της Κύπρου από φόβο για την τιμωρία που περίμενε τον Κόνωνα, αν επέστρεφε στην Αθήνα -κατά το προηγούμενο της ναυμαχίας των Αργινουσών.

Η καταστροφή στους Αιγός Ποταμούς κατέλυσε το ναυτικό κράτος των Αθηναίων. Ο Λύσανδρος κατέλαβε όλες τις Αθηναϊκές κτήσεις στην περιοχή των Στενών και του Βοσπόρου και εγκατέστησε εκεί φιλολακωνικές δεκαρχίες. Ότι Αθηναίους ή Αθηναϊκές φρουρές έβρισκε τους ενθάρρυνε να καταφύγουν στην Αθήνα με σκοπό ο παρεπόμενος υπερπληθυσμός να δημιουργήσει πρόβλημα λιμού στην πόλη αυτή, κάτι που όντως συνέβη λίγους μήνες αργότερα. Όταν τελικά ηττήθηκε η πολιορκημένη από τους Σπαρτιάτες Αθήνα το 404 π.Χ. παρέδωσε στη Σπάρτη το μεγαλύτερο τμήμα του ναυτικού της, δεσμεύθηκε με αιώνια φιλία μαζί της και υποχρεώθηκε σε κατεδάφιση των Μακρών Τειχών που την ένωναν με τον Πειραιά.¹⁹

Έτσι έπεσε η πρώτη ουσιαστικά θαλασσοκρατορία της παγκόσμιας ναυτικής ιστορίας μετά από τη μακρά αναμέτρησή της με την κυρίαρχη χερσαία δύναμη της εποχής της. Η κατάληξη αυτή του Πελοποννησιακού Πολέμου εισήγαγε και το μοτίβο της τελικής υπερίσχυσης της χερσαίας επί της ναυτικής δυνάμεως που ίσχυσε διεθνώς μέχρι και το τέλος της κωπήρους ναυτιλίας, στην εκπνοή του Μεσαίωνα.²⁰

¹⁹ Kagan, *Ο Πελοποννησιακός Πόλεμος*, 660-670. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 267-271.

²⁰ Gray, C., *The Leverage of Sea Power. The Strategic Advantages of Navies in War* (New York, 1992).

ΜΕΡΟΣ Β

Επίκ. Καθηγητής, Ζήσης Φωτάκης © 2019

Ευσύνοπτη Ιστορία του Κωπήλατου Πολεμικού Ναυτικού

Πρόλογος

Το κωπήρες πολεμικό ναυτικό απέχει οπτικά από τη σύγχρονη ναυτική πραγματικότητα βρίθει όμως διδαγμάτων σχετικά με το ρόλο της ηγεσίας, την επίδραση της τακτικής και της τεχνολογικής καινοτομίας, το ειδικό βάρος του διεθνοπολιτικού προσανατολισμού των κρατών, καθώς και τη σημασία των γεωγραφικών και κλιματολογικών συνθηκών στον κατά θάλασσα πόλεμο. Το παρόν κείμενο επισκοπεί αδρομερώς τις ναυτικές εξελίξεις κατά την περίοδο της κωπήλατης πολεμικής ναυτιλίας, άροντας πολύτιμα συμπεράσματα.

1. Οι Απαρχές της Ναυτικής Ισχύος

Η γέννηση της ναυπηγικής χρονολογείται 40.000-30.000 χρόνια από σήμερα. Έκτοτε η ναυπήγηση των πλοίων εξελίχθηκε ποικιλοτρόπως, το δε μέγεθος και η τεχνολογική τους εκτέλεση αυξήθηκαν με άνισους ρυθμούς ανά τον κόσμο. Οι κατά τόπους πολιτισμοί, οι επιμέρους οικονομικές, καιρικές, ναυτιλιακές, πολιτικές και εμπορικές συνθήκες, καθώς και η εκάστοτε διαθεσιμότητα ή μη ναυπηγικών πρώτων υλών συνέβαλαν αποφασιστικά στην ανισότητα αυτή. Η εξέλιξη της ναυπηγικής επηρεάστηκε επίσης από τη μεταφορά τεχνογνωσίας από τον ένα τόπο στον άλλο, καθώς τα πλοία αποτελούν τη βέλτιστη ίσως ατραπό αυτής της διαδικασίας. Το αποτέλεσμα ήταν να προκύψει μια τεράστια ποικιλία πλοίων που θεράπευσαν ποικίλες ανάγκες, πλοία όμως που μέχρι σχετικά πρόσφατα κατασκευάζονταν χωρίς τη βοήθεια σχεδίων, μοντέλων ή μαθηματικών.²¹

Σύμφωνα με τις υπάρχουσες περιορισμένες πηγές τα πρώτα «πλοία» ήταν σχεδίες, δερμάτινα σκάφη, μονόξυλα και σανιδένιες βάρκες. Ελάχιστες σχεδίες μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν έξω από τα ήρεμα νερά των ποταμών που έπλεαν (π.χ. στον Νείλο, στον Τίγρη και στον Ευφράτη), κάποιες όμως ίσως να αξιοποιήθηκαν στον εοικισμό των νησιών του Ειρηνικού από Ασιάτες πριν από 40.000-30.000 περίπου χρόνια. Τα δερμάτινα σκάφη φτιάχονταν με συραμμένα δέρματα που ήταν στερεωμένα πάνω σ' ένα ελαφρό σκελετό από κλαδιά ή καλάμια και ήταν δεμένα μεταξύ τους με σχοινιά από φυτικές ίνες ή λουριά από δέρμα. Τέτοια ήταν, μεταξύ άλλων, το καγιάκ της Αλάσκας, το Ιρλανδικό currach και το σουαλικό coracle που μάλλον προήλθαν από τον τύπο quffa της Μεσοποταμίας όταν αυτός διαδόθηκε στην Ευρώπη γύρω στο 7.000 π. Χ.. Πιθανολογείται μάλιστα ότι δερμάτινα σκάφη χρησιμοποιήθηκαν και για ωκεάνια ταξίδια λόγω του μικρού εκτοπίσματός τους, της ταχύτητας αλλά και της ελαστικότητάς τους έναντι του ωκεάνιου κυματισμού, όπως έδειξε η περίπτωση του σκάφους Brendan του Tim Severin.²² Τα μονόξυλα τέλος απαντώνται για πρώτη φορά 12-10 χιλιάδες χρόνια πριν σε ταξίδια στο Αιγαίο εμπορευόμενα οψιδιανό από το νησί της Μήλου. Στη συνέχεια διαδόθηκαν ανά τον κόσμο για να τα διαδεχτούν οι σανιδένιες βάρκες που είναι και ο άμεσος πρόδρομος του αρχαίου πλοίου.

Οι απαρχές της ναυτικής ιστορίας τοποθετούνται μεταξύ του 3000 π.Χ. και του 1000 π.Χ. όταν αναπτύχθηκαν κεντρικά διοικούμενες κρατικές οντότητες στις περιοχές του Κίτρινου Ποταμού της Κίνας, του Ινδού, του Νείλου και της Μεσοποταμίας. Η εδαφική ενότητα και ασφάλεια των κρατικών αυτών οντοτήτων απαίτησε τον έλεγχο των ποτάμιων οδών και των εκβολών τους δίνοντας ώθηση στην ανάπτυξη ναυτικής ισχύος. Η Μινωική Κρήτη υπήρξε το

²¹ Lemmers A & Ferreiro L. D., "Naval Architecture" στο Hattendorf, J.B. (ed.) *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2 (Oxford University Press: Oxford, 2007) (hereafter cited as *Oxford Encyclopedia of Maritime History*), 649. Thiesen, W.H., "Ship Construction", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 3, 590.

²² Thiesen, W.H., "Ship Construction", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 3, 590-92. Meijer, F., "Trading Vessels", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4, 162-64. Σίμψας, Μ., *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων. Πλοία και Ναυτικά Γεγονότα στον Αρχαίο Κόσμο*, (Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού : Αθήνα, 2006), 66.

πρώτο κράτος που ανέπτυξε θαλασσοκρατορία από τον Ευφράτη ως την Αίγυπτο ενώ οι Φοίνικες αναδείχθηκαν σε μεγάλους θαλασσοπόρους και αποικιστές στη Μεσόγειο από το 1200 π.Χ.: για αρκετούς δε αιώνες χρησίμευσαν ως ναυτικός βραχίονας της Ασσυρίας, της Αιγύπτου, της Βαβυλώνας και της Περσίας. Ναυτική ισχύ ανέπτυξαν και οι ελληνικές πόλεις κράτη κατά την πρώτη χιλιετία π.Χ. με την Κόρινθο να είναι η πρώτη που απέκτησε κρατικά χρηματοδοτούμενο πολεμικό ναυτικό. Το παράδειγμα της σύντομα ακολουθήθηκε από τη Σάμο, τη Φώκεια και άλλες ελληνικές πόλεις.²³

Τα πρώτα πλοία ανοιχτής θάλασσας πιστώνονται στους Μινωίτες και στους Μυκηναίους στην Ανατολική Μεσόγειο, στους Βαβυλωνίους στον Ινδικό Ωκεανό, αλλά και στους Αιγυπτίους που διεξήγαγαν εμπορικού χαρακτήρα ταξίδια από τη Σομαλία ως την Ανατολική Μεσόγειο κατά τη δεύτερη χιλιετία προ Χριστού. Τα Αιγυπτιακά πλοία θύμιζαν ποταμόπλοια, δεν ήταν ευσταθή και κατασκευάζονταν με λεία αρμολογία. Αφού πρώτα τελείωναν το κέλυφος του πλοιαρίου, τοποθετούσαν στο εσωτερικό ένα είδους σκελετού ή διάφορα στηρίγματα, πλευρικά ξύλα, ένα μαδέρι στο κάτω μέρος (κάτι σαν καρένα) και κατά το εγκάρσιο, όπως επίσης και σειρά από δοκάρια που ορισμένες φορές εξείχαν από τα τοιχώματα του πλοίου.

Οι Φοίνικες υιοθέτησαν πολλά από τα χαρακτηριστικά των Αιγυπτιακών πλοίων όπως την κατασκευή πρώτα του κελύφους του πλοίου και ύστερα του υπόλοιπου σκάφους, τη χρήση της εξαρτίας, τετράγωνων πανιών, κουπιών-πηδαλίων, κτλ. Εξαιτίας όμως της πρώιμης επίδοσης τους στην ωκεανοπλοία, οι Φοίνικες ισχυροποίησαν τα πλοία τους κατασκευάζοντάς τα από βαρύ ξύλο και διευρύνοντας τη χρήση σε αυτά μαδεριών σε δομικό, υποστηρικτικό ρόλο. Επίσης επένδυσαν με μόλυβδο την εξωτερική επιφάνεια των πλοίων τους για να τα προστατεύσουν από τη φθορά της θάλασσας και αύξησαν τις διαστάσεις τους επιμηκώνοντας και διαπλατώνοντας το άνω μέρος τους, ώστε να ανταποκριθούν στη μεγέθυνση της εμπορικής δραστηριότητας της Φοινίκης.

Οι Φοίνικες ήταν επίσης εκείνοι που πιθανότατα πρωτοπόρησαν στη διάκριση των πλοίων σε εμπορικά και πολεμικά. Στα πολεμικά τους πλοία, τις γαλέρες, που ήταν αρχικά, κυρίως μονήρεις πεντηκόντοροι, χρησιμοποίησαν ελαφρύ ξύλο για την επίτευξη μεγαλύτερης πλευστότητας και ταχύτητας.²⁴ Η πρόωσή τους ήταν κωπήλατη καθώς έτσι εξασφάλιζαν αυτονομία κίνησης, μεγαλύτερη ταχύτητα και ευελιξία και σε αυτό συνέβαλε και το γεγονός ότι η Μεσόγειος είναι μια θάλασσα με ασθενή παλίρροια, λίγα ρεύματα και συχνή άπνοια. Το εκτόπισμα των Φοινικικών πολεμικών πλοίων ήταν μικρό λόγω και του στενόμακρου σχήματος και των γωνιωδών απολήξεών τους που πιθανότατα απηχούσαν τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά των κωπήλατων πλοίων του Αιγαίου. Η φυσιογνωμία των Φοινικικών και αργότερα και των Ελληνικών πολεμικών πλοίων εξελίχθηκε περαιτέρω με την εμφάνιση του εμβόλου περί το 1000 π.Χ.

Το έμβολο ήταν αιχμηρό και μεταλλικό, βρισκόταν στην πλώρη κάτω, συνήθως, από την ίσαλο γραμμή και στόχο είχε τη διάρρηξη των τοιχωμάτων των αντίπαλων πλοίων. Η εισαγωγή του αναπόδραστα οδήγησε στη ναυπήγηση περισσότερο ανθεκτικών πολεμικών πλοίων με ευρύ κατάστρωμα και ενισχυμένα πλευρά. Τα πλοία αυτά ήταν κατασκευασμένα από βαρύτερα υλικά και είχαν ιδιαίτερα στερεά και ογκώδη πλώρη επειδή τα κτυπήματα από τον εμβολισμό γίνονταν περισσότερο αισθητά σε εκείνο το σημείο.²⁵ Η ναυπήγηση ανθεκτικότερων πολεμικών πλοίων διευκόλυνε και τη μετέπειτα ναυπήγηση διηρών και τριηρών λόγω της σύγχρονης ανάγκης για μεγαλύτερη προωστήριο ισχύ.

Η ενίσχυση της προώσεως των πολεμικών πλοίων της πρώτης χιλιετίας π.Χ. μπορούσε να επιτευχθεί μόνο με την απασχόληση σε αυτά μεγαλύτερου αριθμού κωπηλατών. Για τον καθένα όμως από αυτούς χρειαζόταν τουλάχιστον

²³ Glete, J., "Naval Administration" & Wachsmann, S., "Minoan Seafaring" *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol 2, 575, 643-44. Murray, W., "Ancient Navies: An Overview", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 1, 66.

²⁴ Thiesen, "Ship Construction", 592-94. Lemmers & Ferreiro, "Naval Architecture", 649. Casson, L., *Ships and Seamanship in the Ancient World* (John Hopkins University Press: Baltimore and London, 1995), 23-24, 30. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 71.

²⁵ Meijer, F., "Ancient Warships" *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4, 366-68. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 96-97. Casson, *Ships and Seamanship*, 32, 202-203. Knight, R., "Naval Dockyards and Bases", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2, 663.

τρία πόδια ελεύθερης επιφάνειας κάτι που φαινομενικά μόνο με επιμήκυνση του πολεμικού πλοίου μπορούσε να επιτευχθεί. Όσο μεγαλύτερη όμως ήταν η επιμήκυνση ενός πολεμικού πλοίου τόσο ασθενέστερο γινόταν το κεντρικό του τμήμα και τόσο μεγαλύτερο στόχο παρείχε στο έμβολο του αντιπάλου. Για την αποφυγή αυτών προκρίθηκε η διάταξη των ερετών σε δύο και αργότερα σε τρία επάλληλα επίπεδα με τη μορφή της διήρους/τριήρους που και εξοικονομούσαν χώρο και παρείχαν στους ερέτες μεγαλύτερη προστασία και ξεκούραση διατηρώντας τους καθιστούς κατά τη διάρκεια της κωπηλασίας.²⁶

Η πρώτη καταγεγραμμένη ναυμαχία στις δέλτους της παγκόσμιας ναυτικής ιστορίας έλαβε χώρα στο Δέλτα του Νείλου μεταξύ του στόλου του Φαραώ Ραμσή Γ και του στόλου των Λαών της Θάλασσας το 1176 π.Χ.²⁷ Έκτοτε και μέχρι το 16ο αιώνα μ.Χ. οι δριμείες κλιματολογικές συνθήκες στις θάλασσες της Βόρειας Ευρώπης εμπόδιζαν την εκεί ανάπτυξη εξειδικευμένου τύπου πολεμικού πλοίου. Αντίθετα στη Μεσόγειο που τα παλιρροϊκά της ρεύματα είναι μικρά και το κλίμα της σχετικά ήπιο η γαλέρα υπήρξε ο κυρίαρχος τύπος πολεμικού πλοίου²⁸ και έγινε γνωστή με ποικίλα ονόματα, αντανακλώντας κυρίως τις διαφοροποιήσεις στον τρόπο κατανομής των κουπιών και των κωπηλατικών της πάγκων.²⁹ Οι αρχαίες ελληνικές, οι Βυζαντινές και οι Βενετικές γαλέρες χρησιμοποιούσαν ως ερέτες εκπαιδευμένους ελεύθερους πολίτες ή μέτοικους, στη Ρωμαϊκή αυτοκρατορία κινούνταν από σκλάβους ενώ στο Οθωμανικό στο Γενοβέζικο στο γαλλικό και στο ισπανικό Ναυτικό χρησιμοποιούνταν σκλάβοι ή κατάδικοι. Σε γενικές πάντως γραμμές, διακρίνονταν για το υδροδυναμικό τους σχήμα, το μικρό βύθισμα και το χαμηλό ύψος τους κι ως το δωδέκατο αιώνα ναυπηγούνταν με λεία αρμολογία, με το κέλυφός τους να κατασκευάζεται πρώτο και κατ' αναλογία. Συνήθως είχαν ένα ή και περισσότερα λατινάδικα ιστία ως εναλλακτικό τρόπο πρόωσης.³⁰

Οι γαλέρες χρησιμοποιούνταν στις ναυμαχίες σε γραμμή μετώπου. Η παράταξη αυτή επιδέχονταν μια σειρά παραλλαγών: α) την κοίλη ημισέληνο, με τα άκρα της, κέρατα ή πτέρυγες, να βρίσκονται πλησιέστερα προς τον εχθρό. β) την κυρτή ημισέληνο, με τα μεσαία πλοία να βρίσκονται πλησιέστερα προς τον εχθρό. γ) τη σφήνα, με την κορυφή της στραμμένη στον εχθρό. δ) Τα ψαλίδια, σε σχήμα V, με την κορυφή τους μακριά από τον εχθρό και τις δύο πτέρυγες τους να εκτείνονται προς το μέρος του. Σε μια ναυμαχία που συμμετείχαν πολλές μοίρες, τα πλοία μπορούσαν να παραταχθούν σε αρκετές σειρές του ίδιου τύπου που θα ενίσχυαν η μία την άλλη (π.χ. όλες σε σχηματισμό κοίλης ή κυρτής ημισελήνου), ή θα μπορούσαν να είναι διαφορετικού τύπου, με τις καμπύλες γραμμές να είναι γενικά μπροστά και τις ευθείες πίσω. Η παράταξη των γαλερών σε ομόκεντρους κύκλους συγκαταλέγονταν επίσης στις χρησιμοποιούμενες ναυτικές τακτικές.³¹

Η εισαγωγή της γαλέρας στον πόλεμο κατά θάλασσα οδήγησε και στην ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων. Αρχικά ελάχιστες και υποτυπώδεις ήταν οι λιμενικές εγκαταστάσεις ανά τον κόσμο, αν και το θαλάσσιο εμπόριο είχε ήδη αναπτυχθεί. Αυτό κυρίως συνέβαινε καθώς τα εμπορεύματα μπορούσαν να μεταφορτώνονται από τα εμπορικά πλοία σε βάρκες που στη συνέχεια με ευκολία μπορούσαν να προσεγγίσουν την όποια ακτή. Με την εμφάνιση όμως των γαλερών κατέστη αναγκαία η συγκρότηση ναυτικών βάσεων με σκοπό την παροχή ασφαλούς, προστατευμένου αγκυροβολίου καθώς και την προσφορά των απαραίτητων προμηθειών και επισκευών στα πλοία αυτά. Έτσι οι γαλέρες, που ήταν άλλωστε εύκολα ανεκκύσιμες στην ξηρά, λόγω του μικρού βυθίσματος και εκτοπίσμάτος τους, τοποθετούνταν σε ατοίχιστες πλευρικά, σκεπασμένες κλίνες, τους νεώσοικους, ώστε να προστατεύονται από τις διαλυτικές επιπτώσεις του φωτός και της αλμύρας και να αερίζονται επαρκώς. Επίσης, η μεγάλη απορροφητικότητα του ξύλου τους σε νερό ανάγκαζε τις γαλέρες να περνούν μεγάλο διάστημα στην ξηρά για να μην υπερβαρυνθούν από αυτό και μειωθεί έτσι η ταχύτητά τους, όπως συνέβη με τον Αθηναϊκό στόλο στο Μεγάλο Λιμένα των Συρακουσών που έπρεπε να έχει συνέχεια τα πλοία του στη θάλασσα για την αποφυγή αιφνιδιασμού. Στις ναυτικές βάσεις υπήρχαν

²⁶ Casson, *Ships and Seamanship*, 53-56.

²⁷ Meijer, F., "Ancient Warships", 366. Murray, "Ancient Navies: An Overview", 66.

²⁸ Harding, R., *The Evolution of the Sailing navy, 1509-1815* (Macmillan Press: London, 1995), 3.

²⁹ Rose, S., *Medieval Naval Warfare 1000-1500* (Routledge: London, 2002), 27.

³⁰ Tracy, N., "Technology and Weapons: 1300-1850", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4, 101. Murray, "Ancient Navies: An Overview", 67. Glete, J., *Warfare at Sea 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe* (Routledge: London, 2000), 18.

³¹ Fioravanzo, G., *A History of Naval Tactical Thought* (Naval Institute Press: Annapolis, 1979), 50-51.

και οι λεγόμενες σκευοθήκες όπου φυλάσσονταν πανιά, σκοινιά, άγκυρες και ο υπόλοιπος εξοπλισμός ενός πολεμικού πλοίου.

Το πρώτο αξιόλογο λιμάνι παγκοσμίως ιδρύθηκε στη Δήλο τον όγδοο αιώνα και είχε μώλο από τοπικό γρανίτη μήκους 100 μέτρων. Το παράδειγμα της Δήλου ακολουθήθηκε και από άλλες πόλεις με κυριότερη τη Σάμο του Πολυκράτη που διέθετε κατά τον 6^ο αιώνα π.Χ. δύο μώλους μήκους 370 και 180 μέτρων αντίστοιχα, καθώς και οχύρωση που συνδέονταν με την οχύρωση της πόλης της Σάμου. Έκτοτε, η ύπαρξη μώλων, αποθηκών, καταστημάτων, νεώσοικων και σκευοθηκών αλλά και η οχύρωσή τους με το τείχος της πόλης τους, όπως επίσης και με αλυσίδες στο θαλάσσιο στόμιό τους αποτέλεσε τον κανόνα. Συνάμα, στα σημαντικότερα ναυτικά κέντρα της εποχής υπήρχαν περισσότεροι του ενός λιμένες (Συρακούσες, Κόρινθος, Τύρος και αργότερα Πειραιάς και Αλεξάνδρεια).³²

Αξίζει τέλος να επισημανθεί ότι η γαλέρα δεν περιορίστηκε στο Μεσογειακό χώρο. Γαλέρες ήταν και τα πλοία των Βίκινγκς το 1000 μ.Χ. καθώς και πολεμικά πλοία των άγγλων και των γάλλων βασιλέων μεταξύ των αρχών του 13ου και του 15ου αιώνα μ.Χ. που αποδείχθηκαν εξαιρετικά χρήσιμα σε επιδρομές κατά των ακτών του αντιπάλου και τη διείσδυση στο εσωτερικό τους μέσω ρηχών ποταμίων συστημάτων όπου η ένταση του ανέμου ήταν ευμετάβλητη και ασθενής.³³ Η εισαγωγή του κανονιού στον κατά θάλασσα πόλεμο οδήγησε σε πρόσκαιρη αναβάθμιση του ρόλου της γαλέρας μεταξύ του 1520 μ.Χ. και του 1580 μ.Χ., δίνοντάς της τη δυνατότητα να βυθίζει μεγαλύτερα και υψηλότερα από αυτή πλοία. Αντικαταστάθηκε πάντως από το ιστιοφόρο πολεμικό πλοίο στο τέλος του 16ου αιώνα, μα συνέχισε να χρησιμοποιείται σε στενές θάλασσες, όπως η Μεσόγειος, ως το 1800 μ.Χ. περίπου.³⁴

³² Knight, "Naval Dockyards and Bases", 663. Casson, *Ships and Seaman'ship*, 361-63. Σίμψας, τομ. 1, 341-44. Rodgers, W. L., *Greek and Roman Naval Warfare* (Naval Institute Press: Annapolis, 1937), 157.

³³ Rose, *Medieval Naval Warfare*, 28. Tracy, "Technology and Weapons: 1300-1850", 102.

³⁴ Guilmartin, J.F., *Gunpowder and Galleys: changing technology and Mediterranean warfare at sea in the 16th century* (Cambridge University Press: London, 1974). Glete, *Warfare at Sea*, 27-28. Parker G., *The Military Revolution. Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800, 2nd edition* (Cambridge University Press: Cambridge, 1996), 87.

2. Η Ναυτική Ισχύς κατά τους Κλασσικούς Χρόνους

A. Η Τριήρης και η Τακτική Αξιοποίηση της

Η Μεσόγειος αποτελεί θαλάσσια λεκάνη που οι ακτογραμμές της χωρίζονται από το εσωτερικό της Ευρώπης από οροσειρές, από το εσωτερικό της Αφρικής από τη Σαχάρα, δυτικά γειτνιάζει με τον Ατλαντικό Ωκεανό και ανατολικά με την Ερυθρά και τη Μαύρη Θάλασσα. Η σχετική αυτή γεωγραφική απομόνωση του Μεσογειακού χώρου δυσχέρανε σημαντικές εξωτερικές εισβολές του κατά την Αρχαιότητα, με την εξαίρεση της Περσικής αυτοκρατορίας και των Πάρθων και των Σασσανιδών συνεχιστών της που αξιοποίησαν τις ευκολίες που τους παρέσχε προς τούτο η γεωγραφία της Μέσης Ανατολής.³⁵

Η Περσική αυτοκρατορία κατέλαβε την Εγγύς Ανατολή και τη Θράκη κατά τον 6ο αιώνα π.Χ. και εισήγαγε στο πολεμικό της ναυτικό την τριήρη κατά τη βασιλεία του Καμβύση. Το παράδειγμά της ακολούθησαν οι άλλες μεγάλες Μεσογειακές Δυνάμεις (Κόρινθος, Αθήνα, Καρχηδόνα και Συρακούσες) κατά το τελευταίο τρίτο του 6ου αιώνα π.Χ.³⁶ Η εισαγωγή της τριήρους σήμανε, μεταξύ άλλων, τον εξοβελισμό των ιδιωτικών πολεμικών πλοίων από τους ελληνικούς στόλους λόγω του αυξημένου λειτουργικού κόστους τους, καθώς και την αύξηση του αριθμού των επιβατών τους μιας και η τριήρης παρείχε ευρύτερο κατάστρωμα μάχης από αυτό της διήρους.³⁷

Η τριήρης ήταν μακρύ, στενό, χαμηλό στην επιφάνεια της θάλασσας πλοίο, με τρεις σειρές κωπηλατών. Μπορούσε να ταξιδεύει με το κουπί ή το ιστίο δεν ήταν όμως καλό ιστιοφόρο γιατί είχε μικρό βύθισμα και του έλειπε η ευστάθεια. Ο δυνατός άνεμος ήταν ο εχθρός του. Η τριήρης είχε πολύ περιορισμένο χώρο, ήταν οπλισμένη με έμβολο και με το ασήμαντο βύθισμά της και τον πλατύ πυθμένα της μπορούσε να κινείται με άνεση στα αβαθή και να ελίσσεται στα στενά. Η πλώρη της δε διέφερε πολύ από την πρύμνη της με αποτέλεσμα να μπορεί ευχερώς να εκτελεί περιστροφή γύρω από τον εαυτό της.

Για την κατασκευή της χρησιμοποιούνταν στεγνό και υγιές ξύλο συνήθως από πεύκο και έλατο και συναρμολογούνταν οι σανίδες της πλευρό με πλευρό, δηλαδή με την αιχμή της μιας σανίδας στην εγκοπή της άλλης (λεία αρμολογία). Ο τρόπος αυτός συνδεσμολογίας εξασφάλιζε περισσότερη αντοχή στο σκάφος από τον άλλο τρόπο, τον καβαλικευτό, κατά τον οποίο ο κατώτερος αρμός της μιας επηνεγκίδας (πλευρικής σανίδας) σκέπαζε τον ανώτερο αρμό της άλλης. Από το γερό και στέρεο ξύλο της, τους καλούς τεχνίτες και την επιμελημένη συντήρησή της εξαρτιόταν η κατάσταση και το προσδόκιμο ζωής της τριήρους. Υπό κανονικές συνθήκες μια τριήρης ήταν λειτουργική για είκοσι χρόνια –για δεκαοκτώ ως είκοσι χρόνια ήταν λειτουργικές και οι γαλέρες στο Μεσαίωνα.

Το μήκος της τριήρους ήταν 35-40 μέτρα και το πλάτος της 4-5 μέτρα. Το βύθισμά της ήταν 1,3-1,4 μέτρα και το ύψος της από την ίσαλο γραμμή ως το κατάστρωμα 2-3 μέτρα. Μέσο εκτόπισμα είχε 50 τόνους. Η τριήρης διέθετε ένα κύριο ιστό, τον μέγα και κάποτε έναν μικρότερο στην πλώρη, τον ακάτιον. Πιθανόν να υπήρχε και άλλος ιστός προς την πρύμνη. Ο κύριος ιστός ήταν συνήθως σύνθετος και είχε επιδέσμους για να συγκρατούνται τα τμήματά του. Συνήθως ήταν αφαιρετός, τοποθετούνταν σε ενισχυμένη υποδοχή στην περίμετρό του, τη μεσοδομή, και είχε ύψος 13 περίπου μέτρα. Το κάτω μέρος του λεγόταν πτέρνα, το μεσαίο τράχηλος και αυτό προς την κορυφή καρχήσιο. Επάνω από το καρχήσιο και μέχρι την κορυφή ήταν η ηλακατή. Η κεραία που κρατούσε το ιστίο στην τριήρη δεν πρέπει να ήταν πολύ μεγάλη. Ο ιστός όπως και οι κεραίες κατασκευαζόταν από ξύλο ελάτης και πεύκου.

Τα κύρια ιστία της τριήρους ήταν τετράγωνου σχήματος από λινό ύφασμα. Όταν υπήρχε μικρός ιστός το πανί είχε σχήμα τραπεζίου. Το χρώμα των ιστίων ήταν βασικά άσπρο, τα έβαφαν όμως και με άλλα χρώματα όπως με πορφυρό για να ξεχωρίζει η αρχηγίδα ή το βασιλικό πλοίο από τα άλλα, μαύρο σε εκδήλωση πένθους και κυανοφαίο για απόκρυψη ή για διακοσμητικούς λόγους.

³⁵ Starr, C. G., *The Influence of Seapower on Ancient History* (Oxford University Press: New York & Oxford, 1989), 7.

³⁶ Murray, "Ancient Navies: An Overview", 67.

³⁷ de Souza, Ph. "Ancient Navies: Greece", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 1, 70.

Βασικές φάσεις σε μια ναυμαχία μεταξύ τριηρών ήταν α) ο επίπλους, κατά τον οποίο τα πλοία ταγμένα σε γραμμή μετώπου, εφορούσαν κατά του αντιπάλου, β) η βολή με τα εκήβολα όπλα γ) ο επιθετικός ελιγμός του διέκπλου και της αναστροφής, δ) ο εμβολισμός και οι μεμονωμένες μεταξύ πλοίων μάχες. Στον διέκπλου οι τριήρεις προσπαθούσαν να διέλθουν των εχθρικών γραμμών διασπώντας την εχθρική παράταξη. Στην κίνηση αυτή επιδιώκονταν να σκοτωθούν όσοι περισσότερο γίνονταν από το εχθρικό πλήρωμα με βέλη και λίθους και να σπάζουν τα κουπιά του εχθρικού πλοίου, ώστε να επιβραδυνθεί ο πλους του για μικρό αλλά κρίσιμο διάστημα. Μόλις οι τριήρεις έφθαναν πίσω από την εχθρική γραμμή του αντιπάλου εκτελούσαν ταχεία στροφή και ορμούσαν με το έμβολο στην πρύμνη ή στα πλευρά του. Αυτός ήταν ο χειρισμός της αναστροφής στον οποίο ο αντίπαλος αντιδρούσε με αθρόα στροφή των πλοίων του, ώστε να παρουσιάσουν την πλώρη αντί την πρύμνη τους. Αποφασιστικό ρόλο έπαιζε η ικανότητα των κυβερνητών στους ελιγμούς, η δύναμη και αντοχή των κωπηλατών και η ευελιξία των πλοίων. Μια ακόμα τακτική των επιτιθεμένων ήταν ο περίπλους ή η προσπάθεια υπερφαλάγγισης του αμυνόμενου, κύκλωσης μέρους της δυνάμεως του και η καταστροφή του.

Κατά την αρχαιότητα οι στόλοι που μειονεκτούσαν σε ταχύτητα και ελιγμούς συχνά παρατάσσονταν σε διπλή γραμμή, με τα πλοία της δεύτερης γραμμής να βρίσκονται στο μέσο των διάκενων που ορίζονταν μεταξύ των πλοίων της πρώτης γραμμής. Έτσι μείωναν σημαντικά την απειλή του διέκπλου τους από ταχύτερους και πλέον ευέλικτους αντιπάλους. Επιπλέον, οι μεγάλοι αριθμητικά στόλοι διαιρούνταν συχνά σε μοίρες, ώστε να τηρείται η τάξη και η επικοινωνία μεταξύ των πλοίων τους μέσω οπτικών και ηχητικών σημάτων που δύσκολα μπορούσαν να γίνουν αντιληπτά σε μεγάλες αποστάσεις. Για τη διευκόλυνση επίσης της ενδοεπικοινωνίας στα πλοία, τα πληρώματά τους παρέμεναν σιωπηλά στις ναυμαχίες.

Το προσωπικό της Αθηναϊκής τριήρους αποτελούνταν από 170 έμμισθους κωπηλάτες που προέρχονταν από την κατώτερη τάξη των θητών και ήταν ελεύθεροι πολίτες. Οι επιβάτες (οπλίτες) της τριήρους προέρχονταν από τις ανώτερες κοινωνικά τάξεις και είχαν τα οικονομικά μέσα για να προμηθεύονται τον οπλισμό τους. Ο αριθμός τους κυμαίνονταν μεταξύ 14-40 ανδρών. Στους επιβάτες περιλαμβάνονταν και οι τοξότες που δεν προέρχονταν από τις πλούσιες και κοινωνικά ανώτερες τάξεις, αλλά εξομοιούντο με τους αξιωματικούς και τους υπαξιωματικούς. Ήταν 3-4 σε κάθε πλοίο. Στην τριήρη υπηρετούσαν ακόμη 4-5 αξιωματικοί και κάποιοι υπαξιωματικοί και ναύτες.³⁸

B. Οι Περσικοί Πόλεμοι

Μετά την επέκταση τους στην Μακεδονία και στη Θράκη οι Πέρσες ανέπτυξαν προβληματική σχέση με την Αθήνα που διευκόλυνε την ενίσχυση της Ιωνικής Επανάστασης (499-493 π. Χ.) από τους Αθηναίους. Η ενέργεια αυτή των Αθηναίων αποτέλεσε την αφορμή για τις εκστρατείες του Δαρείου εναντίον της Αθήνας. Η πρώτη από αυτές έληξε άδοξα λόγω θύελλας που προκάλεσε τη βύθιση του μισού Περσικού στόλου ανοιχτά του Άθωνα το 492 π.Χ.,³⁹ ενώ και η δεύτερη (490 π.Χ.) δεν είχε καλύτερη τύχη, καθώς δεν διατέθηκαν σε αυτήν επαρκείς δυνάμεις, λόγω της περιορισμένης χωρητικότητας των πλοίων που τις μετέφεραν στο κεντρικό Αιγαίο, ώστε να αποφευχθεί ο κινδυνώδης διάπλους των Μακεδονικών παραλίων. Επιπλέον, η καταστροφή της Ερέτριας από τους Πέρσες εισβολείς, των οποίων ηγούνταν ο Δάτης και ο Αρταφέρνης, απομάκρυνε το ενδεχόμενο της υποστήριξής τους από τη Δημοκρατική παράταξη των Αθηνών που έβλεπε αρχικά θετικά την περσική επέμβαση, πιθανόν λόγω της στήριξης των δημοκρατικών πολιτευμάτων των Ιωνικών πόλεων από τους Πέρσες επικυριάρχους τους.

Οι χειρισμοί των Περσών κατά τη δεύτερη εκστρατεία τους στην Ελλάδα δεν υπήρξαν λανθασμένοι μόνο σε στρατηγικό αλλά και σε τακτικό επίπεδο. Υπήρχαν καλύτερες τοποθεσίες από το Μαραθώνα για να κάνουν οι Πέρσες

³⁸ Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 113-32. Strauss, B., "Naval battles and sieges" στο Sabin Ph., van Wees H., Whitby M. (eds.), *The Cambridge of Greek and Roman Warfare*, vol. 1 (Cambridge University Press: New York, 2007), 230-34.

³⁹ Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 13-14. Reynolds C.G., *Command of the Sea. The History and Strategy of Maritime Empires* (Morrow: Malabar FL, 1974), 35. Cuyler Young, T. Jr, "The consolidation of the empire and its limits of growth under Darius and Xerxes" στο Bordman J. et al. (επιμ.), *The Cambridge Ancient History. Persia, Greece and the Western Mediterranean, c. 525 to 479 B.C.* (Cambridge University Press: Cambridge, 2006), 69.

απόβαση αλλά διάλεξαν το μέρος αυτό ελπίζοντας ότι θα παρασύρουν τη φρουρά των Αθηνών μακριά από το «κλεινόν άστυ», όπως και πράγματι έγινε, και ότι θα διευκόλυναν την πραγματοποίηση φιλοπερσικού πραξικοπήματος από το Δημοκρατικό κόμμα της Αθήνας, κάτι που δε συνέβη. Συνάμα, δεν επιβεβαιώθηκε η προσδοκία της κατάληψης της αφρούρητης πόλης των Αθηνών από απόσπασμα του Περσικού στρατού, καθώς οι Αθηναίοι εκμεταλλεύτηκαν τη διαίρεση των Περσών και μπόρεσαν και να νικήσουν το τμήμα του Περσικού στρατού που αποβιβάστηκε στο Μαραθώνα και να επιστρέψουν στην πόλη τους πριν καταπλεύσει στο Φάληρο το άλλο μισό του περσικού στρατού. Αυτό τελικά απεχώρησε άπρακτο από το Σαρωνικό βλέποντας την άφιξη και Σπαρτιατικών ενισχύσεων στην Αθήνα. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι ο στρατηγός Μιλτιάδης, ο διοικητής των Αθηναίων στο Μαραθώνα, γνώριζε καλά την ικανότητα στις πλαγιοκοπήσεις των Περσών πελταστών και ιππέων και την ευαισθησία σε αυτές του ελληνικού στρατιωτικού σχηματισμού της «φάλαγγας». Ενός σχηματισμού που αποτελούσε τη μεταφορά της συντροφικότητας που χαρακτήριζε την αγροτική παραγωγή στο πεδίο της μάχης, δε διέθετε όμως σημαντική ικανότητα ελιγμών και δύναμη πυρός. Αντισταθμιστικά λοιπόν επέκτεινε και ισχυροποίησε τα άκρα της Αθηναϊκής παράταξης στο Μαραθώνα, κάτι που έκρινε την ομώνυμη μάχη υπέρ των Αθηνών.⁴⁰

Σε αντίθεση με τις δύο πρώτες εκστρατείες των Περσών εναντίον της Ελλάδας, η τρίτη Περσική εκστρατεία (480-479 π.Χ.) προετοιμάστηκε μεθοδικότερα από τον Ξέρξη, που διαδέχτηκε στον Περσικό θρόνο τον πατέρα του Δαρείο. Πριν την αναλάβει, εκστράτευσε νικηφόρα εναντίον της επαναστατημένης Αιγύπτου, πραγματοποίησε μεγάλα τεχνικά έργα -όπως τη ζεύξη του Ελλησπόντου και την τομή της διώρυγας της Ιερισσού- και εγκατέστησε πυκνό δίκτυο ανεφοδιασμού των στρατευμάτων του στη Βόρεια Ελλάδα.⁴¹ Ηγήθηκε τέλος αυτών, ώστε να είναι άμεσα ενήμερος των προκλήσεων, αλλά και των ευκαιριών που θα συναντούσαν στην πορεία τους προς Νότο.⁴²

Από την πλευρά των Ελλήνων η μεγαλύτερη προετοιμασία εναντίον της Περσικής απειλής έλαβε χώρα στην πόλη που απειλούνταν περισσότερο, δηλαδή στην Αθήνα. Εκεί ο Θεμιστοκλής δημιούργησε μεγάλο πολεμικό στόλο παρέχοντας έτσι εισόδημα και πολιτική δύναμη στη λαϊκή τάξη των θητών. Επέκτεινε παράλληλα την κρατική εξουσία μέσω των φορολογικών μηχανισμών που η συντήρηση ενός τόσο ισχυρού ναυτικού απαιτούσε, αναπροσανατολίζοντας το κέντρο βάρους της Αθηναϊκής πολιτικής προς τη θάλασσα.⁴³ Οι ναυτικοί εξοπλισμοί της Θεμιστοκλείας Αθήνας βρήκαν μιμητές στις Ελληνικές πόλεις-κράτη της Δύσης, ενισχύοντας την Περσική απόφαση για καθυπόταξη της Ελλάδας.⁴⁴

Η σύγκριση των Περσών και των Ελλήνων καταδεικνύει ότι οι Έλληνες είχαν το ποιοτικό πλεονέκτημα στο στρατό ξηράς και ισοδυναμία στο στόλο με τους υποτελείς στους Πέρσες Φοίνικες. Το αριθμητικό πλεονέκτημα σε ξηρά και θάλασσα ήταν συντριπτικά υπέρ των Περσών, αν και αυτό μετριάζονταν από την εθνική ανομοιογένεια των δυνάμεών τους. Το στρατόπεδο των Ελλήνων ήταν απόλυτα ομοιογενές εθνικά υστερούσε όμως σε ενότητα διοίκησης, λόγω του ότι δε συνιστούσε παρά μια χαλαρή συμμαχία λίγων δεκάδων ελληνικών πόλεων-κρατών. Δεν αποτελούσε δηλαδή ενιαία διοικούμενη πολεμική μηχανή, όπως αυτή των Περσών. Στην έλλειψη ενότητας διοίκησης των Ελλήνων ίσως και να οφείλεται το αμυντικό πνεύμα που αυτοί επέδειξαν μετά τη ναυμαχία της Σαλαμίνας όπως, αυτό φάνηκε από την περιορισμένη παρενόχληση των υποχωρούντων, ηττημένων εχθρών.⁴⁵

Η συμμαχία των Ελλήνων κατά των Περσών της οποίας ηγούνταν οι Σπαρτιάτες κατά ξηρά και θάλασσα, εξαιτίας μάλλον της αντιζηλίας των Αιγινητών και των Κορινθίων προς τη ναυτική ισχύ των Αθηνών,⁴⁶ απέφυγε να παρατάξει

⁴⁰ Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 15-27. Parker, G., *Cambridge Illustrated History of Warfare* (Cambridge University Press: Cambridge, 1995), 15-16. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 182.

⁴¹ Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 57. Hammond, N.G.L., "The Expedition of Xerxes" στο Boardman, J., et. al. (ed.), *Cambridge Ancient History: Persia, Greece, and the Western Mediterranean, c. 525 to 479 B.C.* (Cambridge University Press: London, 1988), 526-40.

⁴² Straus, B., *The Battle of Salamis. The Naval Encounter that saved Greece and Western Civilization* (Simon & Schuster: New York, 2004), 78-79. Σίμψας, τομ. 1, 186.

⁴³ Parker, *Cambridge Illustrated History of Warfare*, 25. Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 59. Murray, "Ancient Navies: An Overview", 67.

⁴⁴ Wallinga, H.T., "Ancient Navies: Persia" *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 1, 79.

⁴⁵ Straus, *The Battle of Salamis*, 84. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 200.

⁴⁶ Straus, *The Battle of Salamis*, 82.

στράτευμα 10.000 ανδρών στα Τέμπη, μετά από προειδοποίηση του βασιλιά της Μακεδονίας Αλεξάνδρου για πιθανή υπερφαλάγγιση και κύκλωσή του από το μεγάλο Περσικό στράτευμα, που γνώριζε περάσματα προς τη Θεσσαλία που παρέκαμπταν αυτό των Τεμπών. Στη συνέχεια παράταξαν τις δυνάμεις τους στις Θερμοπύλες όπου τελικά συνέβη αυτό που είχαν φοβηθεί οι Έλληνες ότι θα συνέβαινε στα Τέμπη. Μετά την κύκλωση του στρατεύματος του Λεωνίδα στις Θερμοπύλες ο ελληνικός στόλος, που είχε στο μεταξύ νικήσει «στα σημεία» τον Περσικό σε διαδοχικές αναμετρήσεις μαζί του στο Αρτεμίσιο της Εύβοιας, αναγκάστηκε να καταφύγει στα Στενά της Σαλαμίνας.⁴⁷ Έτσι, σε ένα νησί που σε καιρό ειρήνης δεν έτρεφε πάνω από 10.000 αμάχους βρέθηκαν περί τους 150 χιλιάδες ντόπιοι, πληρώματα του ελληνικού στόλου και Αθηναίοι άμαχοι που κατέφυγαν εκεί λίγο πριν την καταστροφή της Αθήνας από τον Περσικό στρατό. Στη ναυμαχία που ακολούθησε κοντά 200.000 χιλιάδες άνδρες πολέμησαν και από τους δύο στόλους ενώ άλλες 20.000 βρέθηκαν στην ακτογραμμή των Στενών με αποστολή να βοηθήσουν όσα μέλη φίλιων πληρωμάτων κολυμπούσαν προς την ακτή μετά τη βύθιση των πλοίων τους και να θανατώσουν αντιπάλους που έκαναν το ίδιο.

Ο αριθμός των πλοίων που συμμετείχαν στη ναυμαχία της Σαλαμίνας δεν είναι επακριβώς γνωστός πρέπει όμως να κυμαίνονταν μεταξύ 300-400 τριηρών για τον Ελληνικό και 600-700 τριηρών για τον Περσικό Στόλο. Η ακριβής διάταξη των δύο στόλων είναι επίσης ασαφής. Οι δύο στόλοι παρατάχθηκαν, πιθανότατα, αντιμέτωποι κατά μήκος του στενού και ο μεν περσικός με τα νώτα του προς την Αττική ακτή, ο δε ελληνικός αντίστοιχα προς την ακτή της Σαλαμίνας.⁴⁸ Η έναρξη της ναυμαχίας έλαβε χώρα νωρίς ένα πρωινό του τέλους Σεπτεμβρίου του 480 π.Χ. Λίγο μετά το ξεκίνημά της, η Ελληνική γραμμή υποχώρησε ξαφνικά παρασύροντας τα πλοία των Περσών στο μέσο των στενών, παρέχοντας έτσι περισσότερο χώρο στις ελληνικές απόπειρες εμβολισμού των Περσικών πλοίων και θέτοντας αυτά εντός του βεληνεκούς των Ελλήνων τοξοτών που βρίσκονταν στις ακτές της Σαλαμίνας. Κερδήθηκε επίσης έτσι χρόνος ώσπου να φυσήσει ο συνήθης, πρωινός, ισχυρός, πελαγίσιος άνεμος που προκάλεσε κυματισμό και παρουσίασε πιο τρωτά τα πλευρά των περσικών πλοίων στα ελληνικά έμβολα λόγω του κλυδωνισμού τους εξαιτίας των υψηλών τους εξάλων.

Η ναυμαχία κατέστη, εν τέλει, σειρά μονομαχιών μεταξύ πλοίων τις οποίες κέρδισαν οι έχοντες καλύτερη αίσθηση του χώρου των Στενών, δηλαδή οι Έλληνες. Ολόκληρη η ναυτική δύναμη των Περσών αναγκάστηκε να υποχωρήσει με μεγάλη αταξία και με υλικές και ανθρώπινες απώλειες που σε κάποιο βαθμό προκλήθηκαν κι από συγκρούσεις μεταξύ Περσικών πλοίων λόγω του περιορισμένου χώρου και του συνωστισμού που είχε δημιουργηθεί. Οι απώλειες αυτές ανήλθαν, σύμφωνα με τις πλέον αξιόπιστες πηγές, σε 200 τριήρεις για τον περσικό στόλο και σε 40 τριήρεις για τον ελληνικό.⁴⁹

Ακόμα και μετά τη μεγάλη αυτή ήττα, όμως, ο περσικός στόλος συνέχιζε να υπερέχει αριθμητικά σημαντικά του ελληνικού. Μολοταύτα, ο Ξέρξης αποφάσισε να αφήσει το Μαρδόνιο να συνεχίσει τον αγώνα μόνο με χερσαίες μονάδες που εν τέλει ηττήθηκαν στη μάχη των Πλαταιών το 479 π.Χ.. Ο Πέρσης βασιλιάς έσπευσε να κατευθυνθεί με το στόλο και τμήμα του στρατού του στην Ασία, γνωρίζοντας ότι είχε απωλέσει το καλύτερο τμήμα του ναυτικού του. Φοβόταν επίσης μήπως οι Έλληνες καταστρέψουν τις γέφυρες που είχε κατασκευάσει στον Ελλήσποντο αποκόποντάς τον έτσι από την αυτοκρατορία του στην Ασία, κι ενθαρρύνοντας την πραγματοποίηση στασιαστικών κινημάτων εκεί.⁵⁰

Η ναυμαχία της Σαλαμίνας υπήρξε η μεγαλύτερη της αρχαιότητας με δημογραφικό ισοδύναμο άνω των 20 εκατομμυρίων ψυχών στις μέρες μας.⁵¹ Υπήρξε επίσης και η πλέον πολύνεκρη της αρχαιότητας, πολύ μεγαλύτερη σε απώλειες από πολλές ναυμαχίες του 20^{ου} αιώνα. Κι αυτό γιατί η τότε κίνηση των πολεμικών πλοίων εξαρτάτο από

⁴⁷ Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 60-76.

⁴⁸ Straus, B., *The Battle of Salamis*, 4, 74, 145. Hignett, C., *Xerxes's Invasion of Greece*, (Clarendon Press: Oxford, 1963) 209-10. Lazenby, J.F., *The Defense of Greece, 490-479 B.C.* (Aris & Phillips: Warminster, 1993), 186-89. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 195-97. Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 85-94.

⁴⁹ Straus, *The Battle of Salamis*, 163-07. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 198-99. Reynolds, *Command of the Sea*, 37.

⁵⁰ Σίμψας, τόμ. 1, 200. Hammond, "The Expedition of Xerxes", 581-84. Straus, *The Battle of Salamis*, 217-24.

⁵¹ Straus, *The Battle of Salamis*, 4.

τους μύες των κωπηλατών τους, που άοπλοι και απροστάτευτοι όπως ήταν, αποτελούσαν εύκολο και σκόπιμο στόχο για τον αντίπαλο.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι στη ναυμαχία αυτή οι Αθηναίοι φαίνεται να είχαν βαρύτερα πλοία απ' ό,τι οι θαλασσοπόροι Φοίνικες, για αυτό και ο Θεμιστοκλής προτίμησε να δοθεί η ναυμαχία στα Στενά της Σαλαμίνας, όπου οι καλύτερα οπλισμένοι Αθηναίοι επιβάτες και τοξότες πλεονεκτούσαν συγκριτικά με τους Πέρσες ομολόγους τους, περιστέλλοντας συνάμα το πλεονέκτημα που είχαν οι Φοίνικες στον εμβολισμό του αντιπάλου. Οι Αθηναϊκές τριήρεις ήταν επίσης βαρύτερες, πιθανότατα, λόγω του ότι προοριζόνταν, αρχικά τουλάχιστον, για χρήση εναντίον της Αίγινας. Όπως λοιπόν και κατά τα χρόνια πριν τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο οι Γερμανοί ναυπήγησαν βαριά πλοία για να επιχειρήσουν στη «στενή» Βόρεια θάλασσα έτσι και οι Αθηναίοι έφτιαζαν βαρείες τριήρεις γιατί σκόπευαν να τις χρησιμοποιήσουν κυρίως στον Αργοσαρωνικό.⁵²

Στη ναυμαχία της Σαλαμίνας έλαβαν μέρος 22 ελληνικές πόλεις οι περισσότερες δε από αυτές συμμετείχαν με ελάχιστα πλοία ενώ ο μεγάλος στόλος της Κέρκυρας περίμενε την έκβασή της παρά το Μαλέα. Ο Ελληνισμός της Δύσης δε συμμετείχε στη ναυμαχία της Σαλαμίνας καθώς αντιμετώπιζε την εισβολή των Καρχηδονίων στη Σικελία, που είχαν θορυβηθεί από την ολοένα και μεγαλύτερη στροφή των Ελλήνων προς τη σφαίρα επιρροή τους στη Δυτική Μεσόγειο, μετά την ανάληψη του ελέγχου της Μαύρης Θάλασσας από τους Πέρσες.⁵³

Γ. Τα μετά τη Σαλαμίνα: πέμπτος και τέταρτος αιώνας π.Χ.

Η νίκη κατά του Ξέρξη και η άμεση σχεδόν αποχώρηση της Σπάρτης από την Πανελλήνια Συμμαχία εναντίον των Περσών οδήγησαν στην ίδρυση της Αθηναϊκής Συμμαχίας με στόχο την απελευθέρωση όσων Ελλήνων βρίσκονταν ακόμα υπό Περσική κατοχή αλλά και την εξασφάλιση των ελευθερών Ελλήνων έναντι της απειλής των Περσών και της πειρατείας. Η Αθηναϊκή Συμμαχία στηρίχθηκε οικονομικά στις χρηματικές εισφορές των μελών της και ως αιχμή του δόρατός της είχε το στόλο των Αθηνών. Ο στόλος αυτός, όπως οργανώθηκε από τον Κίμωνα και διοικήθηκε από το Φορμίωνα, αποτελούνταν από ελαφρές, ταχείες και ευέλικτες τριήρεις που γινόταν ακόμα ταχύτερες από τα επαγγελματικά και συντόμως ασκούμενα πληρώματά τους, αλλά και από τη μείωση των επιβατών που αυτές έφεραν.

Η εύτακτη αυτή άσκηση των πληρωμάτων του Αθηναϊκού στόλου -που θυμίζει την αντίστοιχη, επαγγελματικού χαρακτήρα απασχόληση των Σπαρτιατών οπλιτών- οδήγησε και στη ξεκάθαρη υπεροχή τους σε φυσική κατάσταση έναντι των αντιπάλων τους. Ο Αθηναϊκός λοιπόν στόλος της εποχής του Φορμίωνα, που πολύ μελετήθηκε κατά τα τέλη του 19^{ου} αιώνα με την πρόσκαιρη αναβίωση του εμβόλου στη ναυτική τακτική, υπήρξε θεμελιωδώς διάφορος από τον αντίστοιχο που παρέταξαν οι Αθηναίοι στη Σαλαμίνα καθώς οι Αθηναίοι, αξιοποιώντας την ξεκάθαρη υπεροχή τους σε ταχύτητα, ευελιξία και φυσική αντοχή, επιτύγχαναν τη καταναυμάχηση του αντιπάλου στα ανοιχτά με εμβολισμό και όχι την εμβολή του μέσα σε στενά με τη σημαντική επικουρία των εκήβολων όπλων.⁵⁴ Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι παρά την υψηλή μηνιαία μισθολογική δαπάνη του ενός ταλάντου, που συχνά απαιτούσε η κίνηση μιας τριήρους, η κλασική Αθήνα έστελνε στόλους από την Αίγυπτο έως και τη Δυτική Μεσόγειο, κάτι που αναδεικνύει το βεληνεκές της ναυτικής της ισχύος.⁵⁵

Η ναυτική υπεροχή των Αθηνών οδήγησε και στη σταδιακή επέκτασή τους στη Δύση, στην παραδοσιακή σφαίρα επιρροής της Κορίνθου. Αρκετές πόλεις κράτη του Πατραϊκού κόλπου προσχώρησαν στην Αθηναϊκή Συμμαχία, ενώ στη νευραλγική θέση της Ναυπάκτου ναυλοχούσε μόνιμα μοίρα του Αθηναϊκού ναυτικού.⁵⁶ Οι Αθηναίοι μάλιστα

⁵² Hammond, "The Expedition of Xerxes", 554. Marder, A., *From the Dreadnought to Scapa Flow*, vol. I (Oxford University Press: London, 1965), 416, 419.

⁵³ Straus, *The Battle of Salamis*, 78-79. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 194, 202.

⁵⁴ Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare* 118-21, 143. Strauss, "Naval battles and sieges", 231.

⁵⁵ Fields N., *Ancient Greek Warship, 500-322 B.C.* (Osprey: Oxford, 2007), 22, 35.

⁵⁶ Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 119-20, 128.

συνήψαν επιμαχία με τη μεγάλη αντίπαλο της Κορίνθου στη Δύση, την Κέρκυρα, κάτι που συνέβαλε στη συμμετοχή τους στη μεγάλη ναυμαχία παρά τα Σύβοτα και στη μετέπειτα έκρηξη του Πελοποννησιακού Πολέμου.⁵⁷

Κατά την πρώτη δεκαετία του πολέμου αυτού διαπιστώθηκε η αναποτελεσματικότητα της Πελοποννησιακής στρατηγικής που συνίστατο στη δήωση της ενδοχώρας του αντιπάλου (Αττική) και στη μακρά μα άκαρπη πολιορκία του οχυρωμένου συμπλέγματος Αθηνών-Πειραιώς. Επιβεβαιώθηκε επίσης η ικανότητα των Αθηνών να αποκρούουν επανειλημμένες εισβολές των Πελοποννησίων στα εδάφη τους, να καταλαμβάνουν στρατηγικές θέσεις εντός του Σπαρτιατικού εδάφους, και να αιχμαλωτίζουν ικανό αριθμό Σπαρτιατών οπλιτών (π.χ. ναυμαχία της Πύλου, 425 π.Χ.).

Στη ναυμαχία της Πύλου επιβεβαιώθηκε επίσης ότι με την κατάλληλη οργάνωση τα πληρώματα των Αθηναϊκών τριηρών -που τώρα ήταν καλύτερα προστατευμένα από τα εκήβολα όπλα του αντιπάλου απ' ότι στη Σαλαμίνα- μπορούσαν να διενεργήσουν επιτυχείς αποβάσεις. Σύναμα, με τη βοήθεια πελταστών μπορούσαν να υπερισχύσουν του αήττητου ως τότε πεζικού σχηματισμού της φάλαγγας. Ο ρους της πρώτης δεκαετίας του Πελοποννησιακού πολέμου υπήρξε γενικότερα θετικός για την Αθήνα, καθώς με τη διπλωματία της και με την αποστολή μοίρας του στόλου της στη Σικελία, δημιούργησε μέτωπο Σικελικών πόλεων εναντίον της Κορινθιακής αποικίας των Συρακουσών. Η συμμαχία αυτή εμπόδισε τις Συρακούσες να βοηθήσουν με τη ναυτική ισχύ και το σιτάρι τους την Κόρινθο, κάτι που μπόρεσαν τελικά να κάνουν μόνο στην τελευταία επταετία του πολέμου (411-404 π.Χ.). Πάντως, με την παύση των εχθροπραξιών στη Σικελία το 424, την απώλεια της Αμφίπολης το 422 π.Χ., που αποτελούσε σημαντική ναυτική βάση των Αθηνών προς τη Μαύρη Θάλασσα, και τη θανά των φιλοπόλεμων ηγετών της Σπάρτης και της Αθήνας, Βρασίδα και Κλέωνα αντίστοιχα, κάτω από τα τείχη της πόλης αυτής, δεν άργησε να συνομολογηθεί μια σύντομη, έστω, ειρήνη. Μια ειρήνη που αποτελούσε κατά βάση ομολογία της ανεπάρκειας της Σπαρτιατικής στρατιωτικής τακτικής, αλλά και αντανάκλαση της έλλειψης κινήτρων από τη μεριά της Σπάρτης για συνέχιση του πολέμου.

Πράγματι, ο μεγάλος χαμένος από τη ναυτική επέκταση της Αθήνας δεν ήταν η αγροτική, εσωστρεφής Σπάρτη αλλά η εμποροναυτική Κόρινθος που με πολύ δυσκολία εφοδίασε τους συμμάχους της με σιτάρι από τη Σικελία και την Αίγυπτο κατά την πρώτη δεκαετία του Πελοποννησιακού πολέμου.⁵⁸ Η ναυτική ισχύς των Αθηνών διευκόλυνε και την απόφαση διεξαγωγής Αθηναϊκής εκστρατείας για την καθυπόταξη των Συρακουσών το 415 π. Χ., βοηθώντας έτσι τους Κορινθίους να πείσουν τους Σπαρτιάτες, όπως είχαν κάνει και το 431 π.Χ., να αναλάβουν ξανά τον αγώνα εναντίον του Αθηναϊκού ιμπεριαλισμού. Η Αθηναϊκή εκστρατεία στη Σικελία στερούνταν, πάντως, της κατάλληλης διπλωματικής προετοιμασίας, ξεκάθαρων στόχων και σχεδίου επιχειρήσεων, ενώ και η στρατιωτική της ηγεσία αποδείχθηκε παλίμβουλη, διαιρεμένη και, εν τέλει, κατώτερη των περιστάσεων.⁵⁹

Αξιοσημείωτη, πάντως, υπήρξε η αντίδραση των Συρακουσών και της Πελοποννησιακής συμμαχίας στην εκστρατεία αυτή αλλά και η εφευρετικότητά τους στην αντιμετώπιση του Αθηναϊκού στόλου. Πιο συγκεκριμένα, ο Αρίστων ο Κορίνθιος συμβούλεψε τους Συρακουσίους να κατασκευάσουν τριήρεις με πολύ ενισχυμένες επωτίδες στην πλώρη που έπρεπε επίσης να είναι χαμηλότερη από την αντίστοιχη της Αθηναϊκής τριήρους. Με τον τρόπο αυτό οι πλώρες των τριηρών της Κορίνθου και των Συρακουσών κατέστησαν ισχυρότερες των Αθηναϊκών, ενώ τα έμβολά τους, λόγω της χαμηλότερης θέσης τους, έπλητταν τα ύφαλα των αντίπαλων πλοίων με μεγαλύτερο ποσοστό επιτυχίας από αυτό των Αθηναϊκών τριηρών που το χτύπημά τους σημειωνόταν αρκετά υψηλότερα.⁶⁰ Επιπλέον, αξιοποιώντας τη στενότητα του Μεγάλου Λιμένος των Συρακουσών που επαύξησαν με την τοποθέτηση ποικίλων εμποδίων στον πυθμένα του, οι Συρακούσιοι και οι Κορίνθιοι αντέταξαν στον περίπλου των Αθηναίων την αντίπρωρη επίθεση (χτύπημα πλώρη με πλώρη) μια κορινθιακή ναυτική τακτική που ωφελούσε τον λιγότερο ταχύ στόλο.

⁵⁷ Αξίζει να σημειωθεί ότι η εξέλιξη της ναυμαχίας αυτής θυμίζει αρκετά τη ναυμαχία του Ναυαρίνου του 1827 βλ. Anderson R.C., *Naval Wars in the Levant, 1559-1853* (Liverpool, 1952), 523-33. Επίσης, οι στρατηγικές της προεκτάσεις είναι παρόμοιες με τις συνέπειες που είχε η Βρετανική ναυτική πολιτική για την έκρηξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 121-25.

⁵⁸ Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 127-29, 141-45.

⁵⁹ Μια αναδρομή στην εναργή περιγραφή της εκστρατείας αυτής από το Θουκυδίδη επισημαίνει τις πολλές της ομοιότητες με τη Μικρασιατική εκστρατεία της περιόδου 1919-1922. Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, σελ 146, 149-52, 157-58, 166.

⁶⁰ Ο.π., 162-64. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 244-45, 248.

Χρησιμοποιήσαν επίσης για πρώτη φορά στην παγκόσμια ναυτική ιστορία πυρπολικά, καθώς και μικρά σκάφη που χτυπούσαν τους Αθηναίους κωπηλάτες πηγαίνοντας κάτω από τις τριήρεις. Σκέπασαν τέλος οι Συρακούσιοι το πάνω μέρος των πλοίων τους με δέρμα ως αντίμετρο στις σιδερένιες άρπαγες των Αθηναϊκών πλοίων.⁶¹

Παρά τη συντριβή που υπέστησαν τελικά οι Αθηναίοι στη Σικελία, η Αθήνα διατήρησε για λίγα ακόμη χρόνια σημαντικό μέρος της αρχικής της ισχύος, όσο οι σύμμαχοι της στο Αιγαίο θεωρούσαν ότι τους συνέφερε να χρηματοδοτούν την Αθηναϊκή ναυτική ισχύ που εξασφάλιζε ελεύθερη ναυσιπλοΐα στα προϊόντα τους. Μετά όμως και από σχετική Περσική οικονομική πίεση στα Μικρασιατικά μέλη της Αθηναϊκής συμμαχίας πολλά από αυτά επαναστάτησαν με αποτέλεσμα να απομείνει στους Αθηναίους ως μόνη, σχετικά ασφαλής πηγή ισχύος ο Εύξεινος Πόντος. Η τελευταία επταετία του Πελοποννησιακού πολέμου κατέστη, συνεπώς, πόλεμος κινήσεων στη στρατηγική λεωφόρο που ένωνε την Αθήνα με τη θάλασσα αυτή, ένας πόλεμος που κρίθηκε στους Αιγός Ποταμούς το 405 π.Χ., όταν πια οι Σπαρτιάτες είχαν αποκτήσει ισχυρό ναυτικό με τη χρηματοδότηση των Περσών.⁶² Με τον τερματισμό του Πελοποννησιακού Πολέμου το 404 π.Χ. εισήχθησαν δύο επαναλαμβανόμενα μοτίβα στην παγκόσμια ναυτική ιστορία. Το πρώτο αφορά τη μακρά διάρκεια των πολέμων στους οποίους συγκρούονται κατ' εξοχήν ναυτικές δυνάμεις (Αθήνα, Καρχηδόνα, κτλ.) με κατ' εξοχήν χερσαίες δυνάμεις (Σπάρτη, Ρώμη, κτλ.).⁶³ Το δεύτερο καταδεικνύει ότι όποτε οι ναυτικές δυνάμεις χάνουν τον έλεγχο των θαλασσών η ήττα τους στον πόλεμο είναι αναπότρεπτη, κάτι που δεν ισχύει για τις κατ' εξοχήν χερσαίες δυνάμεις.⁶⁴

Με το πέρας του Πελοποννησιακού Πολέμου, οι πολεμικές αναμετρήσεις συνεχίστηκαν στον Ελλαδικό χώρο με μεγάλη συχνότητα και ένταση, ενώ η φύση του πολέμου άλλαξε ραγδαία. Δε συνίστατο πια τόσο σε συγκρούσεις οπλιτικών φαλάγγων για μεθοριακά ζητήματα, όσο σε αψιμαχίες, φύλαξη επίκαιρων περασμάτων, επιδρομές μισθοφόρων, "πεζοναυτικές" επιχειρήσεις και οχυρωματικές αντικατασκευές. Συνάμα, οι συχνές λεηλασίες και η υποδούλωση των αιχμαλώτων που έλαβαν χώρα τότε αντανάκλουν οικονομικές πραγματικότητες. Ο πόλεμος κατέστη πηγή κεφαλαίου, «εθνικό» εισόδημα. Κατέστη όμως και υψηλή δαπάνη, καθώς η μεγάλη έλλειψη κωπηλατών, μεταξύ άλλων, που ενέσκηψε στον ελληνικό κόσμο εκείνα τα χρόνια μπορούσε να αντιμετωπισθεί μόνο με την πρόσληψη αδρά πληρωμένων, ξένων μισθοφόρων.

Εξίσου δαπανηρή υπήρξε και η ανάγκη διατήρησης μόνιμων πολεμικών στόλων, αλλά και η εξέλιξη της ναυτικής τεχνολογίας. Ενδεικτικά αναφέρονται η εισαγωγή, από τους μηχανικούς του τυράννου των Συρακουσών Διονυσίου Α, της πενήτους, ώστε να υπερισχύει της τριήρους σε αντίπρωρη επίθεση σε στενές θαλάσσιες επιφάνειες κατά το προηγούμενο της Σικελικής εκστρατείας, αλλά και η εισαγωγή του καταπέλτη, που εισήγαγε την τακτική χρήση πυρός στον κατά θάλασσα πόλεμο. Μια επινόηση που μπορεί να μην αξιοποιήθηκε αρχικά στο μέγιστο βαθμό, λόγω του επικουρικού χαρακτήρα (πάταξη πειρατείας, αστυνόμευση θαλασσών, συνοδεία χερσαίων στρατευμάτων) που συχνά είχε η θαλάσσια ισχύς⁶⁵ εγκαινίασε, όμως, μια από τις κυριότερες τάσεις του ναυτικού πολέμου, αυτής του σταδιακά αυξανόμενου δραστικού βεληνεκούς των ναυτικών όπλων. Επιβεβαίωσε επίσης τη διαχρονική αξία της επίθεσης στον κατά θάλασσα πόλεμο έναντι της άμυνας.⁶⁶

Μέχρι πάντως την επικράτηση των Μακεδόνων στην Ελλάδα και την εκστρατεία του Μεγάλου Αλεξάνδρου στην Περσική αυτοκρατορία η ένταση του πολεμικού φαινομένου στον Ελλαδικό χώρο ήταν τέτοια που η γεωργία, το εμπόριο και γενικότερα η οικονομία διαταράχθηκε. Πολλές πόλεις-κράτη διαπίστωσαν τότε ότι ούτε μπορούσαν να ανεχθούν περαιτέρω λεηλασία τους ούτε και να χρηματοδοτήσουν μόνιμες δυνάμεις στρατιωτικής αποτροπής.⁶⁷

⁶¹ Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 160, 163, 165, 167-68, 194. de Souza, "Ancient Navies: Greece", 71.

⁶² Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 172-173, 191-192. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 250, 253, 255.

⁶³ Gray, C., *The Leverage of Sea Power. The Strategic Advantages of Navies in War* (Free press: New York, 1992).

⁶⁴ Lambert, A., "Strategy", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4, 49.

⁶⁵ Parker, *Cambridge Illustrated History of Warfare*, 30, 33. Murray, "Ancient Navies: An Overview", 67-68. Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 197, 204-05.

⁶⁶ Hughes, W.P., "Tactics", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4, 78, 82.

⁶⁷ Parker, *Cambridge Illustrated History of Warfare*, 33.

Ο Μέγας Αλέξανδρος, πάντως, εκμεταλλεύτηκε τη σταδιακή εξασθένησή της Περσικής αυτοκρατορίας από τις διαδοχικές δυναστικές κρίσεις και από τις επαναστάσεις στη Φοινίκη και στην Αίγυπτο περί το 350 π.Χ. Ειδικότερα οι Φοίνικες είχαν υποφέρει πολύ από τις παλαιότερες ήττες τους στις ναυμαχίες της Σαλαμίνας και του Ευρυμέδοντα και μετά την ήττα του βασιλιά Δαρείου στην Ισσό το 333 π.Χ. παραδόθηκαν, πλην της Τύρου, στον προελαύνοντα στρατό του Μακεδόνα βασιλιά, διευκολύνοντας έτσι σημαντικά την κατάληψη της Περσικής Αυτοκρατορίας από το Μέγας Αλέξανδρο.⁶⁸

⁶⁸ Reynolds, *Command of the Sea*, 43. Wallinga, H.T., "Ancient Navies: Persia", 80. Murray, W.H., "Ancient Navies: Phoenicia", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 1, 85.

3. Η Ναυτική Ισχύς από την Ελληνιστική Περίοδο έως και την Πτώση της Δυτικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας

Το Αθηναϊκό ναυτικό επιβίωσε της ήττας της Αθήνας κατά τον Πελοποννησιακό Πόλεμο, παρουσίασε ισχυρή ανάπτυξη τις επόμενες δεκαετίες, μα καταστράφηκε άδοξα από το Μακεδονικό στόλο του Κλείτου στη ναυμαχία της Αμοργού το 322 π.Χ. κατά τη διάρκεια του Λαμιακού Πολέμου.⁶⁹ Το διαδέχθηκαν τα ελληνιστικά ναυτικά της Ανατολικής Μεσογείου με σημαντικότερο αυτών το ναυτικό των Πτολεμαίων της Αιγύπτου που διατηρούσε ικανό αριθμό βάσεων τόσο στη νότια Μικρά Ασία απ' όπου προμηθεύονταν ναυπηγική ξυλεία όσο και σε σημαντικά νησιά (π.χ. Σάμος, Θήρα, Κρήτη) απ' όπου αντλούσε εκπαιδευμένους ερέτες. Τα ελληνιστικά ναυτικά επένδυσαν πολύ στη ναυτική τους ισχύ, διαθέτοντας μεγάλο αριθμό ναυτικών μονάδων, όλο και πιο μεγάλων, που κάλυψαν ευρύτατο φάσμα ναυτικών αναγκών ολοκληρώνοντας παράλληλα τη μετάβαση από τις τριήρεις στα πολυήρη πλοία.

Τα πλοία αυτά εξικούνταν από την πενήτηρη έως και τη σαραντήρη που κατασκευάστηκε κατά τη διάρκεια της βασιλείας του Πτολεμαίου Δ της Αιγύπτου (221-203 π. Χ.) και ήταν καταμαράν με επτά έμβολα, 128 μέτρα μήκος, 17,4 μέτρα πλάτος, και πάνω από 20 μέτρα ύψος. Στο γιγαντιαίο αυτό πλοίο επέβαιναν 4000 κωπηλάτες, 2850 επιβάτες και 400 αξιωματικοί.

Τα πολυήρη πλοία δεν υπερέβησαν, μάλλον, τον αριθμό των τριών επάλληλων καταστρωμάτων και απασχολούσαν στα γιγάντια κουπιά τους περισσότερους του ενός κωπηλάτες κάνοντας δυνατή τη μεταφορά υπέρ των 100 επιβατών καθώς και καταπελτών. Είχαν επίσης το πλεονέκτημα στην αντίπρωρη επίθεση λόγω του μεγέθους τους, ο μεγάλος, όμως, αριθμός των κωπηλατών τους, που δεν ήταν δυνατό να συγκροτηθεί αποκλειστικά από γοργά κωπηλατούντες, εξασκημένους άνδρες και η παρεπόμενη δυσκινησία τους, λόγω του βάρους των ευάριθμων επιβατών τους και των καταπελτών τους -που εκτόξευαν ογκώδεις λίθους ή τόξα- οδήγησαν στην υιοθέτηση της εμβολής, αφού προηγούνταν βολές των καταπελτών τους. Αντίστοιχους σκοπούς υπηρετούσαν και οι βολές εκήβολων όπλων από το πλήρωμα των πολυήρων πλοίων, που λόγω του μεγέθους τους ήταν ευσταθέστερα από τις τριήρεις οπότε και αποτελούσαν ιδανικές πλατφόρμες βολής. Οι αμυντικές αρετές των πολυήρων πλοίων ήταν επίσης σημαντικές, καθώς τα ισχυρά τοιχώματά τους ελαχιστοποίησαν τις επιπτώσεις πιθανού εμβολισμού τους, ενώ το μεγάλο τους σχετικά ύψος διευκόλυνε την εμβολή των επιβατών τους σε τριήρεις και δυσχέραινε την εμβολή σε αυτά των λιγοστών επιβατών των τριηρών.

Οι καταπέλτες των πολυήρων πλοίων των ελληνιστικών στόλων δεν χρησιμοποιήθηκαν μόνο σε ναυμαχίες. Η χρησιμότητά τους για τις εκπορθήσεις της Τύρου από τις ναυτικές δυνάμεις του Μεγάλου Αλεξάνδρου το 332 π.Χ. και από τις αντίστοιχες δυνάμεις του Αντίγονου του Σελευκίδη το 313 π.Χ. καθώς και το εύαλωτο του θαλάσσιου μετώπου πολλών ελληνιστικών οχυρώσεων οδήγησε στην αξιοποίησή τους σε πολιορκίες από ικανό αριθμό ελληνιστικών ηγητόρων. Ο σημαντικότερος από αυτούς ήταν ο Δημήτριος ο Πολιορκητής που χρησιμοποίησε τους καταπέλτες όλο και περισσότερων και μεγαλύτερων πολυήρων πλοίων (από εξήρη μέχρι και τριαντήρη) στις περίφημες πολιορκίες της Σαλαμίνας της Κύπρου (307 π.Χ.), της Ρόδου (306-305 π.Χ.) και της εκστρατείας του στη Μικρά Ασία το 288 π.Χ.⁷⁰

Κι ενώ τα ελληνιστικά ναυτικά μάχονταν έντονα μεταξύ τους στην Ανατολική Μεσόγειο για τον έλεγχο των Κυκλάδων και μέσω αυτών του εμπορίου της Ανατολικής Μεσογείου,⁷¹ αντανάκλωντας τα φιλοπόλεμα ιδεώδη της εποχής εκείνης,⁷² αντίστοιχες αναμετρήσεις έλαβαν χώρα και στην Κεντρική Μεσόγειο μεταξύ των Ρωμαίων και των Καρχηδονίων στις οποίες συμμετείχαν οι Έλληνες της Μεγάλης Ελλάδας και της Μασσαλίας ως σύμμαχοι, συνήθως,

⁶⁹ Gabrielsen, V., "The Athenian Navy in the Fourth Century B.C." in Morrison, J. & Gardiner, R., *The Age of the Galley. Mediterranean oared vessels since pre-classical times* (Conway Maritime: London, 1995), 234-40.

⁷⁰ de Souza, "Naval forces" & Strauss, "Naval battles and sieges" στο Sabin Ph., van Wees H., Whitby M. (eds.), *The Cambridge of Greek and Roman Warfare* vol. 1, 357-360 και 441-444 αντίστοιχα. de Souza Ph., "Ancient Navies: Egypt" p. 82 & Murray, "Ancient Navies: Phoenicia" *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 1, 85. "Ancient Navies", 68, 76.

⁷¹ Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 312.

⁷² van Wees H., "War and Violence in Ancient Greece" Review by Ekstein A.M, *The International History Review*, 23:4 (2001), 880.

των Ρωμαίων.⁷³ Η αναμέτρηση μεταξύ της Ρώμης και της Καρχηδόνας τελικά κρίθηκε μετά από τρεις πολύχρονους και πολύνεκρους πολέμους, χαρακτηριστικό δε είναι ότι μόνο στον πρώτο από αυτούς οι νεκροί ξεπέρασαν το ένα εκατομμύριο.⁷⁴ Τότε ήταν που ο Ρωμαϊκός στόλος χρησιμοποίησε κυρίως πολυήρη πλοία και τη ναυτική τακτική της εμβολής, τελειοποιώντας, με ηγέτη το Γάιο Ντούλιο, τον Αθηναϊκό κόρακα και μετατρέποντας σε πεζομαχίες τις ναυμαχίες του με τους Καρχηδονίους. Με τον τρόπο αυτό αλλά και με την αξιοποίηση της αριθμητικής υπεροχής του σε διαθέσιμη ναυπηγική ξυλεία και ανθρώπινο δυναμικό ο Γάιος Ντούλιος εξουδετέρωσε την υπέρτερη ναυτοσύνη των αντιπάλων του και αξιοποίησε την υπεροχή των Ρωμαίων στις χερσαίες στρατιωτικές επιχειρήσεις.⁷⁵

Μετά την επικράτηση της Ρώμης επί των Καρχηδονίων στον Πρώτο Καρχηδονιακό Πόλεμο ακολούθησε και δεύτερος πόλεμος εναντίον τους μεταξύ του 218 και του 201 π.Χ. Την ίδια περίοδο και συγκεκριμένα το 214 π.Χ. οι Ρωμαίοι ανέλαβαν την πολιορκία των Συρακουσών η οποία όμως κράτησε πολύ καθώς δεν είχαν τι να αντιτάξουν στους καταπέλτες, στους δελφίνες, στους σκορπιούς και στους γερανούς που είχε σχεδιάσει ο Αρχιμήδης και που προξένησαν σημαντικές απώλειες στο Ρωμαϊκό Ναυτικό. Όταν τελικά οι Συρακούσες εκπορθήθηκαν το 212 π.Χ., με τη διάρρηξη της άμυνας τους από το Ρωμαϊκό στρατό, καταπέλτες και άλλες βλητικές κατασκευές των Συρακουσίων περιήλθαν στο Ρωμαϊκό Ναυτικό το οποίο τις αξιοποίησε στις πολιορκίες της Αντίκυρας το 210 π.Χ. και της Καρχηδονιακής πόλης Ούτικα.

Την ίδια περίοδο η Ανατολική Μεσόγειος μαστίζονταν από τη δραστηριότητα πειρατών που είχαν ορμητήρια στην Κρήτη, την Κιλικία και την Ιλλυρία και χρησιμοποιούσαν την ημιολία, ένα εξαιρετικά ταχύ πλοίο που επέτρεπε την ταυτόχρονη χρήση κουπιών και πανιών. Η απάντηση στην πειρατική ημιολία ήρθε από τη Ροδιακή τριημιολία και οι Ρωμαίοι εμπιστεύθηκαν την ασφάλεια των θαλάσσιων επικοινωνιών τους στη συμμαχική ναυτική δύναμη του ελληνιστικού βασιλείου της Περγάμου και στο ευέλικτο Ροδιακό ναυτικό που εκτός από τριημιολίες διέθετε και άλλες, μικρές σχετικά μονάδες, που διοικούνταν από την αριστοκρατία της Ρόδου. Τα ναυτικά αυτά βοήθησαν επίσης τη Ρώμη να μεταφέρει στρατεύματα και προμήθειες στη Δυτική Ελλάδα κατά τη διάρκεια των πολέμων της εναντίον του βασιλιά της Μακεδονίας Φίλιππου Ε (201-197) και του Σελευκίδη ηγεμόνα Αντίοχου Γ (192-190). Όταν όμως η Ρόδος δεν ακολούθησε τη Ρώμη κατά τη διάρκεια του τρίτου Μακεδονικού Πολέμου (171-168 π.Χ.) οι Ρωμαίοι κατέστησαν τη Δήλο ελεύθερο λιμένα περιορίζοντας έτσι δραστικά το Ροδιακό ναυτικό εισόδημα. Αργότερα ήταν την ανεξαρτησία της Ρόδου αποπλίζοντάς την, ουσιαστικά, ναυτικά με αποτέλεσμα να αυξηθεί η πειρατεία έως ότου ο Ρωμαίος στρατηγός Πομπηίος έλαβε έκτακτες εξουσίες και με συντονισμένες ενέργειες εξάλειψε την πειρατεία από τη Μεσόγειο εντός ενός τριμήνου, το 67 π.Χ.

Ακολούθησαν ναυτικές συγκρούσεις κατά τη διάρκεια των εμφυλίων πολέμων που μάστιξαν τη Ρώμη για μια τριακονταετία, ώσπου οι Ρωμαϊκοί Εμφύλιοι και η αντιμαχία μεταξύ της Ρώμης και των ελληνιστικών βασιλείων ενώθηκαν στη ναυτική πρόκληση του στόλου του Ρωμαίου στρατηγού Μάρκου Αντώνιου και της βασίλισσας της Πτολεμαϊκής Αιγύπτου Κλεοπάτρας εναντίον του στόλου του ρωμαίου στρατηγού Οκταβιανού και του νικητή του Πομπηίου και ναυάρχου του Οκταβιανού Αγρίπα. Ο στόλος του Μάρκου Αντώνιου και της Κλεοπάτρας είχε στις τάξεις του αρκετά και μεγάλα πολυήρη πλοία που πιθανότατα θα χρησιμοποιούνταν στην πολιορκία Ιταλικών λιμένων. Για να μη συμβεί όμως αυτό ο Οκταβιανός πέρασε με το στόλο του στο Άκτιο την άνοιξη του 31 π.Χ., όπου ήδη βρίσκονταν ο στόλος του Μάρκου Αντώνιου. Μέχρι το καλοκαίρι του ίδιου έτους ο Αγρίππας διέκοψε τις γραμμές ανεφοδιασμού του στόλου του Αντωνίου και της Κλεοπάτρας αναγκάζοντάς τον να αναμετρηθεί μαζί του στις 2 Σεπτεμβρίου του 31 π.Χ. Ο Οκταβιανός αξιοποίησε τότε το ανώτερο ποιοτικά ναυτικό προσωπικό του καθώς και μικρά και ταχεία πολεμικά πλοία, τις λέμβους και τις λιβυρνίδες, με αποτέλεσμα οι βαριές και δυσκίνητες ναυτικές μονάδες του στόλου του Αντωνίου και της Κλεοπάτρας να τραπούν σε άτακτη φυγή, αφήνοντας 80 εμβολισμένα και

⁷³ Bernstein, A., "The Strategy of a warrior-state: Rome and the Wars against Carthage, 264-201 B.C.", στο Williamson M., McGregor K., & Bernstein A. (eds.), *The making of Modern Strategy* (Cambridge University Press: New York, 1995), 71, 80. Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 304.

⁷⁴ Natanson A., "Raising the Ram", *History Today* (August 2011), 17.

⁷⁵ Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 350-52.

60 καμένα πολεμικά πλοία από τα 230 που απάρτιζαν το στόλο τους.⁷⁶ Έτσι σταδιακά εδραιώθηκε στην κοσμοκρατορία ένα περιθωριακό για αιώνες κράτος, η Ρώμη, επιβεβαιώνοντας το μακράιωνα ιστορικό μοτίβο της ανάδυσης περιφερειακών δυνάμεων που υπερισχύουν αυτών του εκάστοτε κέντρου των ιστορικών εξελίξεων με αποτέλεσμα το κέντρο αυτό να μετατοπίζεται αέναα.

Η πολιτική ενοποίηση της Μεσογείου από τον Οκταβιανό Αύγουστο και η εξοικονόμηση πόρων που απαιτούσε η επίλυση των τεράστιων προβλημάτων που αντιμετώπιζε τότε η Ρωμαϊκή αυτοκρατορία ανάγκασαν τον Οκταβιανό να περικόψει κατά το ήμισυ τις ένοπλες δυνάμεις της. Η συνακόλουθη εξάλειψη των αντιπάλων της Ρώμης στη θάλασσα αυτή μέχρι και την πτώση της Δυτικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας είχαν ως αποτέλεσμα τη συγκρότηση ενός ρωμαϊκού ναυτικού που είχε ως κύριες βάσεις του τη Ραβέννα στην Αδριατική και το Μισένιο στο Τυρρηνικό Πέλαγος.

Η κύρια αποστολή του Ρωμαϊκού ναυτικού έγκειτο στην προστασία του στρατηγικής σημασίας σιτεμπορίου μεταξύ της Ρώμης και της Αιγύπτου καθώς και των ναυτικών μεταφορών των Ρωμαϊκών λεγεώνων στην κατά καιρούς απειλούμενη Μεσογειακή περίμετρο της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας. Η αποστολή αυτή απαιτούσε ταχέα και ευέλικτα σκάφη για αυτό και το Ρωμαϊκό ναυτικό αποτελούνταν από λίγα πολυήρη πλοία και πολλές τριήρεις και λιβυρνίδες (διήρη πλοία με έμβολα πλώρα και πρύμνα). Η προτίμηση του Ρωμαϊκού Ναυτικού στις ελαφρές μονάδες οφείλονταν επίσης στην αποτελεσματικότητά τους στη ναυμαχία του Ακτίου.⁷⁷ Η επικρατήσασα *Pax Romana* έδωσε νέα ώθηση στο θαλάσσιο εμπόριο που διευκολύνθηκε αισθητά από τη Ρωμαϊκή εφεύρεση ενός δομικού υλικού που συνέβαλε στη σημαντική βελτίωση αρκετών φυσικών λιμένων και στη δημιουργία νέων τεχνητών.⁷⁸

Το Ρωμαϊκό πάντως ναυτικό διατηρούσε και περιφερειακούς στόλους (στη Σικελία, στη Ρόδο, στην Αντιόχεια της Συρίας, στη Μαύρη Θάλασσα, κτλ.) καθώς το αποτελεσματικό βεληνεκές των κωπήλατων πλοίων ήταν περιορισμένο καθιστώντας απαραίτητη την διοίκηση, διοικητική μέριμνα, επάνδρωση και ναυτική φορολόγηση του πολεμικού ναυτικού και σε περιφερειακή βάση. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η Ρωμαϊκή και κατόπιν η Βυζαντινή αυτοκρατορία ανέπτυξαν ισχυρές ναυτικές δυνάμεις, ελαφρών μονάδων χαμηλού βυθίσματος για την προστασία των αυτοκρατορικών συνόρων κατά μήκος του Δούναβη και του Ρήνου και, σε μικρότερο βαθμό, και κατά μήκος του Νείλου. Οι δυνάμεις αυτές περιπολούσαν στους ανωτέρω ποταμούς για να αποτρέψουν την εισβολή βαρβαρικών φυλών, αλλά και για να παράσχουν πληροφόρηση, διοικητική μέριμνα και κινητικότητα στα παραμεθόρια αποσπάσματα και στα εκάστοτε Ρωμαϊκά εκστρατευτικά σώματα.⁷⁹ Αξιοσημείωτη υπήρξε και η παράκτια άμυνα της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας στην ακτογραμμή της Σαξονίας που αποτελούνταν από ένα σύστημα επάκτιων οχυρώσεων και ναυτικών μοιρών με στόχο την καταπολέμηση της πειρατείας και την αποτροπή της όποιας εισβολής.⁸⁰

Οι περιφερειακοί στόλοι της Δυτικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας ατόνησαν μετά το θάνατο του Στιλίωνα το 408 π.Χ. Το γεγονός αυτό, η ίδρυση του Βησιγοθικού βασιλείου στην Ισπανία, του Οστρογοθικού στην Ιταλία και του Βανδαλικού στη Βόρεια Αφρική συνέβαλαν στην πτώση της Δυτικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας.⁸¹ Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι παρόμοια άρθρωση και για παρόμοιους λόγους είχε και το Βυζαντινό, το Βενετικό και το Οθωμανικό πολεμικό ναυτικό.⁸²

⁷⁶ Rodgers, *Greek and Roman Naval Warfare*, 337-40. Reynolds C.G., *Command of the Sea*, 70. Murray, "Ancient Navies", 68-69 & Murray, W.M., "Ancient Navies: Rome", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol.1, 72-74. Meijer, F., "Warships: Ancient Warships" *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4, 369.

⁷⁷ Sarantis A., "Tactics: A Bibliographical Essay" στο Sarantis A. & Christie N., *War and Warfare in Late Antiquity* (Leiden, Boston, 2013), 201. Σίμωας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 358-59, 367. Glete, "Naval Administration", 644. Murray, "Ancient Navies: An Overview", 68-69. McNeill, W.H., *The Pursuit of Power* (Chicago University Press: Chicago, 1982), 148.

⁷⁸ Casson, *Ships and Seamanship*, 367.

⁷⁹ Sarantis, "Tactics", 204-05. Murray, "Ancient Navies: Rome", 73-74. Glete, "Naval Administration", 644.

⁸⁰ Lambert, "Strategy", 50.

⁸¹ Sarantis, "Tactics", 200. Dimitroukas, J., "Medieval Navies: Byzantium", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol.2, 505.

⁸² Glete, "Naval Administration", 644.

4. Η Ναυτική Ισχύς κατά την Ύστερη Αρχαιότητα και το Μεσαίωνα

Μετά την πτώση της Δυτικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας στους Οστρογότθους το 476 μ. Χ. η Ευρώπη δε ενοποιήθηκε πολιτικά κι αυτό οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στη γεωγραφία της. Η Γηραιά Ήπειρος δε διαθέτει τεράστιες πεδιάδες που θα μπορούσαν να καταληφθούν εύκολα από αυτοκρατορία υπέων ούτε μεγάλες, εύφορες, ποτάμιες ζώνες, όπως αυτές του Γάγγη, του Νείλου, του Τίγρη και του Ευφράτη, του Κίτρινου Ποταμού και του Γιανγκτσέ που παρείχαν τροφή σε εκατομμύρια εύκολα κατακτώμενων αγροτών. Αντίθετα, το γεωγραφικό ανάγλυφο της Ευρώπης είναι συχνά ασυνεχές με οροσειρές και μεγάλα δάση να διαχωρίζουν τα διασπαρμένα πληθυσμιακά κέντρα που βρίσκονταν στις κοιλάδες της. Επιπλέον οι κλιματολογικές διαφορές που παρατηρούνται σε αυτή οδήγησαν σε παραγωγική διαφοροποίηση τις περιφέρειές της και σε εμπορικές ανταλλαγές μεταξύ τους που διευκολύνθηκαν τόσο από το πυκνό ποτάμιο δίκτυό της όσο και από τις θάλασσες που βρέχουν την Ευρωπαϊκή χερσόνησο. Άμεση συνέπεια αυτού ήταν η σταδιακή ανάπτυξη της φορτηγού ναυτιλίας μεγάλων αποστάσεων.⁸³ Εξ ίσου σημαντικό ήταν ότι οι κατά τόπους διωκόμενοι Ευρωπαίοι επιχειρηματίες πάντα έβρισκαν γειτονικούς ηγεμόνες που ήταν πρόθυμοι να τους προστατεύσουν προσβλέποντας στο πρόσθετο εισόδημα που θα εισέπρατταν από αυτούς και στην αξιοποίηση αυτού, συνήθως, σε ηγεμονικές απόπειρες στην τότε Ευρώπη.⁸⁴

Λόγω της γεωγραφίας της Γηραιάς Ηπείρου η ναυτική ισχύς άφησε διακριτό αποτύπωμα στο Μεσογειακό χώρο και στις Βόρειες θάλασσες κατά την Ύστερη Αρχαιότητα και το Μεσαίωνα. Η Μεσόγειος παρέμεινε το κέντρο των ναυτικών εξελίξεων αλλά με το πέρασμα του χρόνου η σημασία των Βορείων θαλασσών (Βαλτική, Ιρλανδική και Βόρεια Θάλασσα, Ατλαντικός Ωκεανός) αυξήθηκε. Αξίζει επίσης να επισημανθεί ότι ο ναυτικός πόλεμος στην Ευρώπη δε διέφερε σημαντικά απ' ότι ίσχυε τότε στον Ινδικό Ωκεανό και στην Άπω Ανατολή.

Στη Μεσόγειο ο πόλεμος συνέχισε να διεξάγεται με κοπήλατες γαλέρες. Οι γαλέρες αυτές και τα δίκτυα οχυρωμένων βάσεων των Μεσογειακών Δυνάμεων της εποχής αποτελούσαν καλά συγκροτημένα συστήματα που στόχο τους είχαν τον έλεγχο των θαλάσσιων επικοινωνιών.⁸⁵ Χαρακτηριστικό παράδειγμα της διάρθρωσης αυτής αποτέλεσε η δεσπόζουσα ναυτική δύναμη του Βυζαντίου που διακρίνονταν για την ελαστική και οικονομικά αποτελεσματική άρθρωσή της. Περίπου το ήμισυ του Βυζαντινού στόλου βρισκόταν στην Κωνσταντινούπολη και το άλλο μισό κατανέμονταν σε κομβικά σημεία της Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας. Ο στόλος αυτός μπορούσε να ενισχυθεί με την επίταξη εμπορικών πλοίων κάτι που συνέβη αργότερα με τους θεματικούς στόλους του Βυζαντίου, με τον Αγγλικό και με άλλους πολεμικούς στόλους της Βορειοδυτικής Ευρώπης του ύστερου Μεσαίωνα ακόμα και με τον Οθωμανικό στόλο των νεότερων χρόνων οι οποίοι στήριζαν σε σημαντικό βαθμό τη ναυτική τους ισχύ στην εμπειρία, στις δεξιότητες και στο κεφάλαιο του ναυτικού τους κόσμου. Η οργάνωση αυτή του Βυζαντινού ναυτικού επέτρεπε δηλαδή την οικονομική συγκρότηση μεγάλων σχετικά ναυτικών συγκροτημάτων στη Ραβέννα, στην Καρχηδόνα, στην Αλεξάνδρεια και στην Κωνσταντινούπολη.

Το Ναυτικό του Ιουστινιανού συνέβαλε αποφασιστικά στη Βυζαντινή ανακατάληψη της Δυτικής Μεσογείου από τον Βελισσάριο.⁸⁶ Ο στόλος αυτός, επέτρεψε αργότερα στον αυτοκράτορα Ηράκλειο να υποστηρίξει το στρατό του στον Καύκασο στη διάρκεια των μακρόχρονων πολέμων του εναντίον των Περσών και παράλληλα να διατηρήσει τον έλεγχο των έκκεντρων επαρχιών του Βυζαντινού στέμματος στην Ισπανία, στην Ιταλία και στη Βόρεια Αφρική. Για αυτό και η κατανομή αυτή του βυζαντινού ναυτικού θεσμοθετήθηκε αργότερα αρτιότερα με τη μορφή των ναυτικών θεμάτων.⁸⁷

⁸³ Kennedy, P., *The Rise and Fall of the Great Powers: economic change and military conflict from 1500 to 2000* (Unwin Hyman: London, 1987), 17-19.

⁸⁴ Ο.π., 20.

⁸⁵ Glete, *Warfare at Sea*, 3.

⁸⁶ Lewis, A.R. & Runyan, T.J., *European Naval and Maritime History 300-1500* (Indiana University Press: Bloomington, Indiana, 1985), 16-18.

⁸⁷ Ο.π., 22.

Η ναυτική πολιτική του Βυζαντίου κατά τον Πρώιμο Μεσαίωνα διακρίθηκε επίσης για την τεχνολογική της καινοτομία, όπως αυτή κυρίως εκφράστηκε με την εφεύρεση του υγρού πυρός. Εφάρμοσε επίσης περιοριστικές εμπορικές πρακτικές μετά το 700 μ.Χ. εμποδίζοντας την αναπλήρωση από Βυζαντινούς πόρους του μεγάλου Αραβικού ελλείμματος σε ναυπηγική ξυλεία. Ένα έλλειμμα που εμπόδιζε την αξιοποίηση της μεγάλης, ναυτικής, Αραβικής νίκης επί του Βυζαντινού στόλου στη ναυμαχία των Ιστών το 655 μ.Χ, όπου τα αραβικά πλοία εξουδετέρωσαν το αριθμητικό πλεονέκτημα του αντιπάλου τους, καθώς είχαν δεθεί το ένα δίπλα στο άλλο, όπως είχε συμβεί και με το Μακεδονικό στόλο κατά την πολιορκία της Αλικαρνασσού από το Μέγα Αλέξανδρο. Ακολούθησε κάμψη της αραβικής ναυτικής απειλής εναντίον του Βυζαντίου μεταξύ του 725 και του 800 μ.Χ., οικονομική ύφεση του χαλιφάτου της Βαγδάτης και μερική απώλεια του ελέγχου του στο Μαγκρέμπ και στην Ισπανία.

Κύρια μονάδα κρούσης του Βυζαντινού ναυτικού υπήρξε ο δρόμωνας, διήρης πλοίο που ήταν μεγαλύτερο και πιο αξιόπιστο από τις ρωμαϊκές λιβυρνίδες, καθώς η Κωνσταντινούπολη δε βρισκόταν στην Κεντρική Μεσόγειο όπως η Ρώμη και συνεπώς οι αποστάσεις που έπρεπε να διανύσουν τα πολεμικά πλοία του Βυζαντίου ήταν σαφώς μεγαλύτερες. Ο δρόμωνας, διέθετε μέχρι δύο λατινάδικα ιστία και αιχμηρή μετάλλινη προεξοχή που προξενούσε ζημιές στα κουπιά του αντιπάλου. Για την επίτευξη όμως αποφασιστικού πλήγματος χρειαζόνταν αρχικά βολή εκμήλων όπλων και κατόπιν εμβολή του αντίπαλου πλοίου, όπως ακριβώς δηλαδή συνέβαινε και κατά τη διάρκεια των Καρχηδονιακών πολέμων. Την περίοδο όμως μεταξύ της εμφάνισης του υγρού πυρός (6ος και 7ος αιώνα μ. Χ.) και της ανάπτυξης αντίμετρων από τους Άραβες τον 9ο αιώνα μ. Χ., οι ναυμαχίες του Βυζαντινού ναυτικού κρίνονταν με την εκτόξευση υγρού πυρός από τους τρεις πρωραίους σίφωνες του δρόμωνος, καθώς και από χειροκίνητους που έφεραν μέλη του πληρώματός του.⁸⁸ Εάν ο άνεμος είχε αντίθετη φορά αποφεύγονταν η χρήση του υγρού πυρός συνήθως όμως η φορά του ανέμου ευνοούσε τους Βυζαντινούς, καθώς οι Μεσογειακοί άνεμοι πνέουν συχνά από Βορά προς Νότο την άνοιξη και το καλοκαίρι, την περίοδο δηλαδή των πολεμικών επιχειρήσεων της κωπήρους ναυτιλίας. Δυσχέραιναν δηλαδή οι άνεμοι σημαντικά την πορεία των Αραβικών στόλων προς Βορά, ενώ ταυτόχρονα διευκόλυναν τις Βυζαντινές αντεπιθέσεις που λάμβαναν χώρα με κατεύθυνση από Βορά προς Νότο.⁸⁹ Οι δρόμωνες μπορούσαν επίσης να φέρουν καταπέλτες, πύργους μάχης κάποτε δε και γερανούς με τους οποίους έριχναν βράχους στα αντίπαλα πλοία. Συχνά, οι κωπηλάτες του στο πάνω κατάστρωμα φορούσαν θώρακα και μπορούσαν να λειτουργήσουν κι ως επιβάτες.⁹⁰

Τα Βυζαντινά πλοία ήταν συνήθως παρατεταγμένα σε ευθεία, κοίλη, ή κυρτή γραμμή κατά τη ναυμαχία, με τα ισχυρότερα από αυτά να βρίσκονται στα σημεία που θα γινόταν η πρώτη επαφή με τον αντίπαλο.⁹¹ Η παράταξη σε κοίλη γραμμή ήταν η δημοφιλέστερη ναυτική τακτική του Βυζαντινού στόλου και στόχευε στην περικύκλωση του αντιπάλου. Το Βυζαντινό ναυτικό επεδίωκε επίσης να καταναυμαχεί τον αντίπαλο κοντά στις ακτές του, ώστε να διευκολύνονται τα αντίπαλα πληρώματά να εγκαταλείπουν τα πλοία τους κολυμπώντας ως τη φίλια ακτή.⁹²

Η εικονομαχική διαίρεση που ταλαιπώρησε το Βυζάντιο για πάνω από έναν αιώνα είχε σοβαρό αντίκτυπο στη ναυτική του ισχύ και στην εδαφική του ακεραιότητα. Ο Βυζαντινός στόλος της Σικελίας που διοικούνταν από το Ναύαρχο Ευφήμιο αυτομόλησε στον Εμίρη της Τυνησίας, παραδίδοντας και το μυστικό της παρασκευής του υγρού πυρός. Παράλληλα αποσαρθρώθηκαν οι θεματικοί στόλοι του Βυζαντίου που φύλασσαν την είσοδο στο Αιγαίο Πέλαγος. Ακολούθησε η Αραβική κατάληψη της Σικελίας μεταξύ του 827 και του 878 μ.Χ., της Κρήτης το 826 μ.Χ., της Κύπρου, της Κορσικής, της Σαρδηνίας και των Βαλεαρίδων.⁹³ Η Αραβική κατάκτηση της Κρήτης σηματοδότησε την

⁸⁸ Sarantis, "Tactics", 202. Soucek, S., "Medieval Navies: Islamic World" & Rose, S., "Medieval Navies: An Overview", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2, 515, 498 αντίστοιχα. Fioravanzo, *A History of Naval Tactical Thought*, 43. Σίμψας, *To Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, 298. Σίμψας, Μ., *To Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων. Το Ναυτικό του Βυζαντίου* (Υ.Ι.Ν. : Αθήνα, 2006), 50, 132-38, 213-31. Lewis & Runyan, *European Naval and Maritime History*, 41-44.

⁸⁹ Rose S., "Islam Versus Christendom: The Naval Dimension 1000-1600", *The Journal of Military History*, 63:3 (1999), 562-63. Ασδραχάς, Σπ., *Ελληνική Οικονομική Ιστορία. ΙΕ-ΙΘ αιώνας*, τομ. 1, (Πολιτιστικό Ίδρυμα Τραπεζής Πειραιώς, Αθήνα, 2003), 67.

⁹⁰ de Souza, Ph., "Technology and Weapons: Ancient and Medieval to 1300", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4, 100.

⁹¹ Σίμψας, *To Ναυτικό του Βυζαντίου*, 124-27.

⁹² Rose, "Medieval Navies: An Overview", 498.

⁹³ Lewis & Runyan, *European Naval and Maritime History*, 44.

έναρξη της Αραβικής θαλασσοκρατορίας που διήρκεσε ως το 965 μ.Χ. Κατά τη διάρκειά της βελτιώθηκε η ναυτική τεχνολογία των Αράβων καθώς περιήλθαν στην κατοχή τους τα Ναυμαχικά του Λέοντος Στ, το βασικό ναυτικό εγχειρίδιο του Βυζαντίου, που μεταφράστηκε στα Αραβικά.⁹⁴

Την ίδια εποχή ιδρύθηκαν προκεχωρημένες, αραβικές πειρατικές βάσεις στο Fraxinetum της Προβηγκίας στο Monte Garigliano της Νάπολης στο Μπάρι και στην Αττική συνιστώντας την εξωτερική περίμετρο της Αραβικής ναυτικής ισχύος στη Μεσόγειο που περιόρισε το Βυζαντινό Ναυτικό στο Βόρειο τμήμα της Αδριατικής και του Αιγαίου. Η περίμετρος αυτή καθώς και η εξασφάλιση, για πρώτη φορά, της απρόσκοπτης επικοινωνίας του Μουσουλμανικού κόσμου από τον Ατλαντικό ως τον Περσικό κόλπο στηρίχθηκε στη σταδιακή ισχυροποίηση και στην κεντρική οργάνωση των πολεμικών στόλων που ναυπήγησαν η δυναστεία των Ομεϋαδών στην Ισπανία και στο Μαρόκο, η δυναστεία των Φατιμιδών στην Αλγερία και στην Τυνησία και, σε μικρότερο βαθμό, οι δυναστείες των Αβασιδών και των Ικχισιδών της Αιγύπτου και της Συρίας αντίστοιχα. Οι στόλοι αυτοί προάσπισαν επίσης την εδαφική ακεραιότητα των κρατών τους από τις γειτονικές αραβικές επικράτειες.⁹⁵ Ειδικότερα, η λεηλασία της Λισαβόνας, της Σεβίλης, του Μεδίνα Σιδώνια και της Αλγεσίρας από τους Βίκινγκς το 844 μ.Χ. ώθησε τον Ομεϋάδη χαλίφη Αμπντ αλ-Ραχμάν Β (822-852 μ.Χ.) να συγκροτήσει μόνιμους περιφερειακούς στόλους και παρατηρητήρια. Η ναυτική αυτή άμυνα βελτιώθηκε στη συνέχεια και κορυφώθηκε με το χαλίφη Αμπντ αλ-Ραχμάν Γ που επέκτεινε τους υπάρχοντες Αραβικούς ναυστάθμους στην Αλγεσίρα, στη Μάλαγα και στη Σεβίλλη με αποτέλεσμα να ηττηθούν οι Βίκινγκς όταν προσπάθησαν το 971 μ.Χ. να επαναλάβουν τις επιτυχίες που είχαν εκεί έναν αιώνα νωρίτερα.⁹⁶ Αξίζει ακόμα να σημειωθεί ότι οι Ομεϋάδες ήταν σύμμαχοι του Βυζαντίου εναντίον των Αβασιδών της Αιγύπτου από το 756 μ.Χ.⁹⁷

Μετά την υπέρβαση της εικονομαχικής διαίρεσης το 843 μ.Χ., μεθοδεύτηκε η σταδιακή ανάκαμψη της Βυζαντινής ναυτικής ισχύος. Αρχικά ιδρύθηκαν μικρότερα ναυτικά θέματα κοντά στην είσοδο του Αιγαίου. Στη συνέχεια εξαλείφθηκαν τα Αραβικά πειρατικά ορμητήρια του Μπάρι και του Monte Garigliano. Αποκρούστηκαν επίσης Ρωσικές ναυτικές επιθέσεις εναντίον της Κωνσταντινούπολης το 860 μ.Χ. και το 907 μ.Χ. και συνομολογήθηκαν εμπορικές συμφωνίες με το Ρωσικό πριγκηπάτο του Κιέβου το 911 μ.Χ. και το 942 μ.Χ.

Στο ξεκίνημα του 10ου αιώνα ο πρώην ναύαρχος και Βυζαντινός συναυτοκράτορας Ρωμανός Λεκαπηνός εγκαινίασε μια περίοδο αναδιοργάνωσης του Βυζαντινού ναυτικού κατασκευάζοντας δρόμους μεγάλου μεγέθους και εφαρμόζοντας επιθετική ναυτική τακτική αντί της αμυντικής τακτικής που υποστήριζαν τα *Τακτικά* του Αυτοκράτορα Λέοντα Στ. Το 963 μ.Χ. ανακαταλήφθηκε η Κρήτη από τον αυτοκράτορα Νικηφόρο Φωκά ο οποίος, εκμεταλλευόμενος τη σύγκρουση των Φατιμιδών με τους Αβασίδες και την κρίση του χαλιφάτου των Αβασιδών ηγήθηκε στόλου 3000 σκαφών που συμπεριλάμβανε ειδικά αποβατικά πλοία που κατέστησαν δυνατή την αποβίβαση βαριά οπλισμένου ιππικού κατευθείαν στην αμμουδιά. Αντίστοιχη χρήση του ιππικού έγινε από τους Βυζαντινούς και κατά τις επιχειρήσεις τους για την ανακατάληψη της Σικελίας από τους Αραβες τις επόμενες δεκαετίες. Η χρήση αυτή του ιππικού υιοθετήθηκε από τους Νορμανδούς της Κάτω Ιταλίας στα μέσα του 11^{ου} αιώνα που ενημέρωσαν σχετικά και το Δούκα της Νορμανδίας Γουλιέλμο. Χρησιμοποιώντας το ιππικό του κατ' αυτόν τον τρόπο ο Γουλιέλμος μπόρεσε να κατακτήσει την Αγγλία το 1066 μ.Χ., ανοίγοντας μια νέα εποχή για την Βρετανική και την Ευρωπαϊκή κατ' επέκταση ιστορία.⁹⁸

Το 965 μ.Χ. οι Βυζαντινοί ανακατέλαβαν την Κύπρο και την απέναντι ακτογραμμή της Κιλικίας και της Βόρειας Συρίας μαζί με την Αντιόχεια. Το 972 μ.Χ. Βυζαντινός στόλος υπό τον αυτοκράτορα Ιωάννη Τσιμισκή νίκησε το στράτευμα του πρίγκηπα Σβιατοσλάβου του Κιέβου και συνέβαλε στη συντριβή του Πρώτου Βουλγαρικού Βασιλείου. Η επιθετική αυτή χρήση του Βυζαντινού στόλου κατέστησε σταδιακά περιττή την ύπαρξη επαρχιακών και θεματικών στόλων, ενώ η μακρόχρονη, περιοριστική ναυτεμπορική πολιτική της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας συνέβαλε στο ίδιο αποτέλεσμα. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η απαγόρευση εξαγωγών και ειδικότερα χρυσού και ξυλείας που

⁹⁴ Dimitroukas, "Medieval Navies: Byzantium", 507.

⁹⁵ Lewis & Runyan, *European Naval and Maritime History*, 45-46.

⁹⁶ Mott, L.V., "Medieval Navies: Spain", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2, 528.

⁹⁷ Soucek, "Medieval Navies: Islamic World", 516.

⁹⁸ Parker, *Cambridge Illustrated History of Warfare*, 79.

επιβλήθηκε στον Βυζαντινό εμπόριο και ο περιορισμός των ξένων εμπορών σε συγκεκριμένα μόνο Βυζαντινά λιμάνια, ώστε να ελέγχεται αποτελεσματικά το εξωτερικό εμπόριο της αυτοκρατορίας, είχαν ως αποτέλεσμα την εξασθένηση του Βυζαντινού εμπορικού κόσμου που στράφηκε σταδιακά στην αγορά γης, αναιώντας έτσι την αναγκαία σχέση μεταξύ εμπορικής και πολεμικής ναυτιλίας. Μόνο οι Βυζαντινές κτήσεις της Βενετίας και της περιοχής του Αμάφι εμπορευόντουσαν ελεύθερα με την υπόλοιπη αυτοκρατορία, το Μουσουλμανικό κόσμο και τη Δυτική Ευρώπη. Η έκκεντρη θέση τους κατέστησε αδύνατο τον αποτελεσματικό έλεγχο τους από την Κωνσταντινούπολη και έτσι κατόρθωσαν να επιβιώσουν ναυτικά, όταν οι υπόλοιποι θεματικοί στόλοι καταργήθηκαν. Ήταν δε σε θέση να συνδράμουν αποφασιστικά το Βυζαντινό στόλο που βρισκόταν συγκεντρωμένος στην Κωνσταντινούπολη από την βασιλεία του Βασιλείου του Βουλγαροκτόνου και μετά.

Ο Βασίλειος Βουλγαροκτόνος εστίασε τις προσπάθειές του στην καταστολή εσωτερικών στάσεων, στην επέκταση της Βυζαντινής επικράτειας στην Αρμενία και στην καθυπόταξη του Βουλγαρικού Βασιλείου, μη αποδίδοντας την προσήκουσα φροντίδα στον στόλο. Ακόμα κι έτσι, όμως, ο Βυζαντινός στόλος ενίσχυσε τον έλεγχο του Βυζαντίου επί της Νότιας Ιταλίας ανάσχεσε την επιρροή του Πάπα και των Βενετών δεν μπόρεσε όμως να ανακαταλάβει τη Σικελία από τους Άραβες μεταξύ του 1038 και του 1043 μ. Χ. Στο τέλος της Μακεδονικής Δυναστείας η κακοδιαχείριση της αυτοκρατορίας από τη διευθυντική της ελίτ αποδιοργάνωσε την άμυνά της με αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, να μην εμποδισθεί η Νορμανδική κατάληψη της Νότιας Ιταλίας από το Βυζαντινό στόλο.

Η ναυτική κατάπτωση του Βυζαντίου ανακόπηκε με την άνοδο στο Βυζαντινό θρόνο του Αλέξιου Κομνηνού το 1081 μ.Χ.. Με τη βοήθεια του Βενετικού στόλου ανασχέθηκαν οι Νορμανδικές επιδρομές στα Βυζαντινά Βαλκάνια και ως αντάλλαγμα εκδόθηκε αυτοκρατορικό χρυσόβουλο που παραχώρησε εμπορικά προνόμια στη Βενετία. Στη συνέχεια ο Αλέξιος επιμελήθηκε της ανασυγκρότησης του αυτοκρατορικού στόλου που αξιοποιήθηκε στην ανακατάληψη των Μικρασιατικών παραλίων που είχαν περιέλθει στην κατοχή των Σελτζούκων Τούρκων μετά τη μάχη του Μάντζικερτ το 1071 μ.Χ. Επιπλέον, κατέστησε ξανά την Κρήτη και την Κύπρο σημαντικές βάσεις του Βυζαντινού Ναυτικού και απέτρεψε τη λεηλασία των Βυζαντινών παραλίων από τους στόλους της Πίζας και της Γένοβας που συμμετείχαν στην Α Σταυροφορία. Παρά το γεγονός, όμως, ότι συνέχισε να ενισχύει το Βυζαντινό ναυτικό δε μπόρεσε να ανασυστήσει τους θεματικούς του στόλους, ούτε να αναστρέψει την παρακμή της εμποροναυτικής τάξης του Βυζαντίου που επισπεύστηκε από τα εμποροναυτικά προνόμια που είχαν παραχωρηθεί στη Βενετία.

Τα προνόμια αυτά προσπάθησαν να άρουν ανεπιτυχώς ο Ιωάννης Κομνηνός που διαδέχθηκε τον πατέρα του Αλέξιο το 1118 μ.Χ. και ο διάδοχος αυτού Μανουήλ. Επακόλουθο της διπλής αυτής αποτυχίας ήταν η αύξηση των Βενετικών προνομίων αλλά και η παροχή άλλων στην Πίζα και στη Γένοβα που βοήθησαν ναυτικά το Βυζάντιο εκείνη την περίοδο. Πάντως, ο Μανουήλ Κομνηνός πιστώνεται με την περαιτέρω ενίσχυση του Βυζαντινού ναυτικού που του έδωσε τη δυνατότητα να επανακτήσει τον έλεγχο της Δαλματικής ακτής και της Ιλλυρίας, να ανασυστήσει τη Βυζαντινή ηγεμονία επί της Ουγγαρίας και να κυριαρχήσει στη Μαύρη Θάλασσα έναντι της Ρωσίας και της Γεωργίας. Κατάσχεσε επίσης 3000 περίπου Βενετικά πλοία που βρίσκονταν σε Βυζαντινούς λιμένες το 1171 μ.Χ. επιφέροντας σοβαρό πλήγμα στο ναυτικό της Βενετίας. Ούτε όμως αυτός δε μπόρεσε να αναστρέψει την εμποροναυτική παρακμή του Βυζαντίου.

Η αντιπαλότητα του Βυζαντίου με τη Βενετία εντάθηκε όταν ο Βενετικός στόλος λεηλάτησε νησιά του Αιγαίου στο τέλος του 12ου αιώνα μ.Χ. κάτι που οδήγησε σε αντίποινα εναντίον των Βενετών που παρεπιδημούσαν στην Κωνσταντινούπολη. Οι Βενετοί επίσης συνέβαλαν στην εκτροπή της 4ης Σταυροφορίας προς την Κωνσταντινούπολη και στη λεηλασία της πόλης αυτής μετά από επιτυχή αποβατική ενέργεια από τους Σταυροφόρους το 1204 μ.Χ. Η επακολουθήσασα κατάρρευση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας προσέδωσε στη Βενετία τον έλεγχο των τριών ογδών της Κωνσταντινούπολης την κατάληψη της Κρήτης αλλά και στρατηγικών θέσεων στην Εύβοια, στην Πελοπόννησο και αλλού. Ο Αυτοκράτορας της Νίκαιας Μιχαήλ Παλαιολόγος μπόρεσε, να ανακαταλάβει την Κωνσταντινούπολη από τους Φράγκους το 1261 μ.Χ. με τη βοήθεια 50 γενοβέζικων πλοίων εντείνοντας την εχθρότητα μεταξύ της Βενετίας και της Γένοβας που είχε ήδη οδηγήσει σε ανοικτή πολεμική σύγκρουση μεταξύ τους το 1256 μ.Χ, την πρώτη από τις τέσσερις συνολικά συγκρούσεις που έλαβαν χώρα μεταξύ των δύο αυτών Ιταλικών ναυτικών πόλεων κατά το 13ο και το 14ο αιώνα μ.Χ. Οι συγκρούσεις αυτές διευκολύνθηκαν από την κατάρρευση της ισλαμικής

ναυτικής ισχύος στην Εγγύς Ανατολή μετά την εισβολή εκεί των Μογγόλων το 1243 μ.Χ. και επιτάθηκαν από την Μογγολική κατάκτηση της Ασίας που αύξησε το Ευρασιατικό εμπόριο μέσω της Οδού του Μεταξιού.

Η μακρόχρονη σύγκρουση μεταξύ της Βενετίας και της Γένοβας επέτρεψε στην Οθωμανική Αυτοκρατορία να διαμφισβητήσει την κυριαρχία της Μεσογείου στο ξεκίνημα των Νέων Χρόνων καθώς εξάντλησε τις δύο αυτές πόλεις, ιδιαίτερα όμως τη Γένοβα που επλήγη βαριά από την Οθωμανική κατάκτηση των πλούσιων αποικιών της στη Μαύρη Θάλασσα. Ούσα αρκετά μικρότερη συγκριτικά με τη Βενετία και διαιρεμένη εσωτερικά, υπέστη επεμβάσεις από τη Γαλλία και το κράτος του Μιλάνου και τελικά εντάχθηκε στη σφαίρα επιρροής πρώτα των Γάλλων και μετά των Ισπανών. Επιπλέον, η Βενετία και η Γένοβα αντιπροσώπευαν δύο διακριτούς τύπους ναυτικής οργάνωσης. Ο γενοβέζικος στόλος αποτελούνταν από μοίρες που ανήκαν στους ολιγάρχες της πόλης αυτής οι οποίοι μίσθωναν τα πλοία τους στην πόλη της Γένοβας αλλά και σε Βυζαντινούς, Καταλανούς, Ισπανούς και άλλους ηγεμόνες. Αντίθετα, η Βενετία διατηρούσε κρατικό ναυτικό που είχε ναυπηγηθεί και συντηρούνταν στο περίφημο Arsenale. Μοίρες του μισθώνονταν σε ιδιώτες σε περιόδους ειρήνης, ώστε να αντισταθμιστούν οι ναυτικές δαπάνες του κράτους.⁹⁹

Το Arsenale κατέστη κυψέλη ναυπηγικής καινοτομίας το 15ο αιώνα μ.Χ., καθώς εισήχθη εκεί η κατασκευή του πλαισίου των ναυηγούμενων γαλέρων και μετά του υπόλοιπου τμήματός τους στη βάση δισδιάστατων γεωμετρικών σχεδίων και με την τεχνική mezza luna (μισοφέγγαρο). Με τον τρόπο αυτό διαχωρίστηκε η σχεδιαστική διαδικασία από τη ναυπήγηση του πλοίου, καθώς το σχήμα του κελύφους καθορίζονταν πριν την κατασκευή του. Η εξέλιξη αυτή έδωσε τη δυνατότητα στους πελάτες να επηρεάζουν τη μορφή του τελικού σχεδίου ενώ η αρχειοθέτηση των σχεδίων επέτρεψε τη βαθμιαία βελτίωσή τους. Μια ακόμα πρωτοποριακή εξέλιξη στη ναυπηγική τέχνη, που έλαβε χώρα στη Βενετία τον 15ο αιώνα, ήταν η εισαγωγή μοντέλων ως σχεδιαστικών εργαλείων με αφορμή την ανάγκη να διατηρηθούν τα σχέδια γαλέρας που είχαν εκπονηθεί από τον διάσημο Έλληνα ναυπηγό Θεόδωρο Μπάζων. Η χρήση, πάντως, των μοντέλων γενικεύθηκε στην Ευρώπη μόλις στο τέλος του 18ου αιώνα.¹⁰⁰

Η ανασύσταση της Βυζαντινής αυτοκρατορίας το 1261 μ.Χ. δεν συνοδεύτηκε με αναβίωση της ναυτικής της ισχύος. Αντίθετα, στους δύο αιώνες που ακολούθησαν ως την Άλωση του 1453 μ.Χ., οι Ιταλικές ναυτικές πόλεις και οι Καταλανοί βελτίωσαν τη ναυτική τους τεχνολογία ναυηγώντας μεγαλύτερες γαλέρες και αντικαθιστώντας τις καμπυλόμορφες νάβες και τις ταυρίδες που χρησιμοποιούσαν ως τότε με τον Βορειο-Ευρωπαϊκό τύπο του cog. Χρειάζονταν μικρότερο στελεχειακό δυναμικό για την κίνησή του και διακρίνονταν για το επίπεδο κύτους του, το αρχικά μοναδικό του τετράγωνο πανί, τη μεγάλη του χωρητικότητα (το εκτόπισμά του ανέρχονταν σε 500 τόνους), την ευστάθεια, την ευκολία πλοήγησής του, το ύψος του που αποθάρρυνε απόπειρες εμβολής του, τα πρόσθετα κάστρα του πλώρα πρύμα και τον πυργίσκο που διατηρούσε στο κύριο κατάρτι. Αξιοποίησαν επίσης οι Δυτικοί την εγκυβωτισμένη πυξίδα και τον πορτολάνο στη ναυσιπλοία με αποτέλεσμα να μπορούν να πλέουν και το χειμώνα. Η χρήση αυτών διευκόλυνε επίσης τη χάραξη χαρτών ακριβείας που αποτύπωσαν τις ακτογραμμές της Μεσογείου και του Ατλαντικού παρέχοντας σχετικές αποστάσεις. Η επέκταση των πλόων κατά το χειμώνα και η δυνατότητα της απευθείας πλεύσης μεταξύ δύο λιμένων στην ανοικτή θάλασσα και όχι με περίπλοο της ακτογραμμής πολλαπλασίασε τον αριθμό των ετήσιων πλόων και μείωσε δραματικά το μεταφορικό κόστος. Εισήχθη επίσης τότε και η χρήση του κανονιού στα πλοία.

Η Βενετία επεκτάθηκε κατά το 14ο αιώνα μ.Χ. στην ηπειρωτική Ιταλία, στη Δαλματία, στην Ιόνια ακτογραμμή της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας και στο Αιγαίο, εκμεταλλευόμενη, ως ένα βαθμό, την ανάγκη που ένιωσαν πολλά Βαλκανικά λιμάνια να ζητήσουν την προστασία της έναντι της Οθωμανικής απειλής. Μετά το 1324 μ.Χ. η Βενετία επιζήτησε τη φιλία του Βυζαντίου, Καταλανοί μισθοφόροι κατέλαβαν το Δουκάτο των Αθηνών (1311-1388 μ.Χ.), η Αραγονία εξελίχθηκε σε νέα, σημαντική ναυτική δύναμη και η Ραγούσα απέκτησε την ανεξαρτησία της από τη Βενετία (1358 μ.Χ.) και αποτέλεσε μια σημαντική Μεσογειακή ναυτική δύναμη ακόμα και μετά την Οθωμανική κατάκτηση των Βαλκανίων. Ήδη από το 1400 μ.Χ. η Κωνσταντινούπολη εμφανίζονταν καταδικασμένη να περιέλθει

⁹⁹ Lewis & Runyan, *European Naval and Maritime History*, 30-38, 82. Rose, *Medieval Naval Warfare*, 102-109. France, J., "Medieval Navies: Christian Mediterranean" & Dotson, J.E., "Medieval Navies: Italian States" & Glete, "Naval Administration". *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2, 510, 522 και 644 αντίστοιχα. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 260.

¹⁰⁰ Lemmers & Ferreiro, "Naval Architecture" 649-50. Knight, "Naval Dockyards and Bases", 664.

στην κατοχή των Οθωμανών, όμως, η Βενετική ναυτική βοήθεια σε συνδυασμό με τις Οθωμανικές εκστρατείες στην Ανατολία τη βοήθησαν να διατηρήσει την ανεξαρτησία της ως το 1453 μ.Χ. Τότε όμως μεγάλα τουρκικά κανόνια προξένησαν ευρέα ρήγματα στη σθεναρή μέχρι τότε οχύρωση της Πόλης, εμπόδισαν το Βενετικό στόλο να ανεφοδιάσει τους πολιορκημένους και οδήγησαν στην Άλωση της Πόλης.¹⁰¹

Κι ενώ αυτά συνέβαιναν στην Ανατολική λεκάνη της Μεσογείου και στη Μαύρη θάλασσα, στις Βόρειες θάλασσες χρησιμοποιούνταν ιστιοφόρα πλοία στις πολεμικές επιχειρήσεις κυρίως για τη μεταφορά στρατευμάτων.¹⁰² Κατά την Ύστερη Αρχαιότητα Ιρλανδοί θαλασσοπόροι σε δερμάτινα cuirraughs κινήθηκαν προς τα νησιά Σέτλαντ και Όρκνυ, και βαθιά στον Ατλαντικό ως την Ισλανδία, ενώ Αγγλοσάξονες μετέβαλλαν σταδιακά τη Βρετανία σε Αγγλία. Οι θάλασσες του Βορά παρέμειναν για μερικές δεκαετίες ήρεμες έως την εμφάνιση των Βίκινγκς το 780 μ.Χ. Η πληθυσμιακή έκρηξη των Σκανδιναβικών χωρών, οι παρεπόμενες πολιτικές αναταραχές στις χώρες αυτές και η επέκταση της Καρολίγγειας αυτοκρατορίας σε βάρος της Δανίας πιθανολογείται ότι οδήγησαν στην εκρηκτική επέκταση των Βίκινγκς.

Νορβηγοί Βίκινγκς κινήθηκαν προς τα νησιά Σέτλαντ και στις Εβρίδες, κυριάρχησαν στην Ιρλανδική Θάλασσα και επέκτειναν την επιρροή τους στη βορειοδυτική ακτογραμμή της σημερινής Γαλλίας και Ισπανίας, καταλαμβάνοντας έτσι την Κελτική θαλασσοκρατία που είχε προηγηθεί αυτών. Παράλληλα, Δανοί Βίκινγκς κατέλαβαν το μεγαλύτερο τμήμα της Ανατολικής Αγγλίας και τις δύο ακτές του Στενού της Μάγχης. Κατά τον ύστερο ένατο αιώνα Νορβηγοί και Δανοί Βίκινγκς εισέβαλαν στη Δυτική Μεσόγειο και λεηλάτησαν τις ακτές της, ενώ άλλοι συμπατριώτες τους κατέλαβαν τις Φερόες νήσους και άρχισαν να εποίκίζουν την Ισλανδία, τα Όρκνι και τη Φριζία. Αποίκισαν επίσης, έναν αιώνα αργότερα, και τη Νοτιοδυτική Γροιλανδία ενώ προσπάθησαν ανεπιτυχώς να αποικίσουν και τη βόρεια Newfoundland. Τα πολεμικά πλοία τους χρησίμευσαν περισσότερο ως μεταγωγικά, όποτε όμως ενεπλάκησαν σε ναυμαχίες αυτές έλαβαν χώρα σε όρμους ή εκβολές ποταμών και κατέληγαν σε εμβολή. Αντίθετα με τους Βίκινγκς η φεουδαρχική Δυτική Ευρώπη δεν ανέπτυξε ναυτική ισχύ, λόγω της αποκέντρωσης που τη διέκρινε με την εξαίρεση των Ιταλικών ναυτικών πόλεων και μερικών ακόμη παράλιων περιοχών της.

Κι ενώ οι Νορβηγοί και Δανοί Βίκινγκς επεκτείνονταν στη Βορειοδυτική Ευρώπη, οι Σουηδοί Βίκινγκς παρουσίασαν έντονη δραστηριότητα στην Βαλτική, διέσχισαν τη Λιβονία και αξιοποιώντας τα Ρωσικά ποτάμια συστήματα κινήθηκαν προς Νότο, διεξάγοντας επιδρομές στην Περσική ακτογραμμή της Κασπίας και στην Βυζαντινή ακτογραμμή της Μαύρης Θάλασσας. Ιδρύθηκε επίσης υπό την αιγίδα τους το ισχυρό ρωσικό πριγκηπάτο του Κιέβου.¹⁰³

Η κατάληψη της Αγγλίας από το Γουλιέλμο της Νορμανδίας το 1066 μ.Χ, σηματοδότησε τη διαδοχή της θαλασσοκρατορίας των Βίκινγκ στις Βόρειες θάλασσες από την αντίστοιχη Αγγλική. Μια θαλασσοκρατορία που στηρίχθηκε σημαντικά στις γαλέρες μεταξύ των αρχών του 13ου και των αρχών του 15ου αιώνα. Αν και οι Άγγλοι βασιλείς συγκέντρωσαν συχνά σημαντικούς στόλους από την εποχή του Αλφρέδου του Μεγάλου (884 π.Χ.) και μετά από τα 4 κύρια Αγγλικά λιμάνια αλλά και από την ηπειρωτική Ευρώπη κανείς τους δεν μπόρεσε να αποτρέψει εχθρικές αποβάσεις ως τα τέλη του Μεσαίωνα, καθώς τα πολεμικά πλοία δεν μπορούσαν να περιπολούν επί μακρόν για αυτό και ήταν καλύτερα στην αντεπίθεση παρά στην ενεργητική άμυνα. Η παράκτια άμυνα αναβαθμίστηκε ελαφρώς μετά το πέρας της κωπήλατης πολεμικής ναυτιλίας.

Η Αγγλική θαλασσοκρατορία διαμφισβητήθηκε από τα βασίλεια της Δανίας και της Νορβηγίας κατά το 12ο και το 13ο αιώνα και από τους Ίβηρες και τη Γερμανική Χάνσα κατά το 14ο αιώνα, που επωφελήθηκαν της Αγγλικής

¹⁰¹ Lewis & Runyan, *European Naval and Maritime History*, 74, 79-80. France, "Medieval Navies: Christian Mediterranean", 510. Rose, *Medieval Naval Warfare*, 109-11. Fioravanzo, *A History of Naval Tactical Thought*, 48. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 256.

¹⁰² Glete, *Warfare at Sea*, 3.

¹⁰³ Lewis & Runyan, *European Naval and Maritime History*, 90-91. Rose, "Medieval Navies: An Overview", 499.

εμπλοκής στον Εκατονταετή Πόλεμο.¹⁰⁴ Αφορμώντας από τον έλεγχο του εμπορίου της ρέγγας στη Βαλτική, η Χάνσα αποτέλεσε δίκτυο εκατό περίπου γερμανόφωνων εμπορικών πόλεων που με κέντρο τη Λυβέκη και σημαντικότερες συμμετέχουσες πόλεις το Αμβούργο, τη Βρέμη και συχνά την Κολωνία, επεξέτεινε την δράση του στο ανατολικό τμήμα της Βόρειας Θάλασσας. Οι πόλεις της Χάνσα μίσθωναν στρατιώτες και εξόπλιζαν τα εμπορικά τους πλοία για ναυτικό πόλεμο θέτοντάς τα υπό την διοίκηση δημοτικών αξιωματούχων.¹⁰⁵

Την ίδια περίοδο στην Ασία, τα παράκτια κράτη του Ινδικού Ωκεανού έδειξαν συγκυριακό ενδιαφέρον για τις ναυτικές υποθέσεις τις οποίες και διαχειρίζονταν περιφερειακές κυρίως οντότητες. Αντίθετα στη Νοτιοδυτική Ασία, με τα πολλά νησιά και στενά της η ναυτική ισχύς, ενδιέφερε περισσότερο και συχνότερα την κεντρική εξουσία.¹⁰⁶ Με την μακρά ακτογραμμή της των πέντε χιλιάδων μιλίων και τα αναρίθμητα και συχνά μεγάλα ποτάμια της η Κίνα ανέκαθεν διατηρούσε ευμεγέθη ναυτιλιακή οικονομία και μεγάλου εύρους και μεγέθους ναυπηγική βιομηχανία που ως το 17^ο αιώνα ίσως και να ξεπερνούσε την υπόλοιπη παγκόσμια παραγωγή.

Το κινεζικό ναυτικό πρωτοπορούσε επίσης τεχνολογικά παγκοσμίως. Ήδη από τον 8ο αιώνα μ.Χ. τα Κινεζικά πολεμικά πλοία πολεμούσαν εξ αποστάσεως με βλήματα, ενώ οι καταπέλτες και οι βαλίστρες έγιναν τα κύρια όπλα τους κατά τη Δυναστεία των Σούνκ. Τον 9ο αιώνα ανακαλύφθηκε στην Κίνα η πυρίτιδα, το δωδέκατο αιώνα μ.Χ. δημιουργήθηκαν μόνιμες μοίρες πολεμικών πλοίων για την αστυνόμευση ποτάμιων δικτύων και παραλίων και στα μέσα του δέκατου τρίτου αιώνα είχαν ήδη κατασκευαστεί λειτουργικά μεταλλικά κανόνια στην Κίνα. Στα μέσα του δεκάτου τέταρτου αιώνα χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά ναυτικό πυροβολικό σε κινεζικά πλοία και οι Μογγόλοι κατακτητές της Κίνας οργάνωσαν τον ίδιο αιώνα ναυτικές εκστρατείες. Κατά τον δέκατο πέμπτο αιώνα πραγματοποιήθηκαν από τη Δυναστεία των Μίνγκ επτά εξερευνητικές αποστολές στον Ινδικό Ωκεανό ως το Μογκαντίσου και το Άντεν αλλά και εισβολή στην Κεϋλάνη, αποδεικνύοντας ότι η Κίνα είχε εξελιχθεί στο πιο συγκεντρωτικά διοικούμενο κράτος παγκοσμίως. Σύντομα όμως η Κινεζική ναυτική πολιτική μετέπεσε σε αυτή της παράκτιας άμυνας καθώς δεν αναπτύχθηκε η απαιτούμενη συνεργία μεταξύ των δεξιοτήτων του Κινεζικού κράτους και της ναυτιλιακής του κοινότητας.¹⁰⁷

Συνοψίζοντας, η πολεμική δράση στόλων στα Ευρωπαϊκά νερά κατά την Ύστερη Αρχαιότητα και το Μεσαίωνα υπήρξε ποσοτικά αυξημένη σε σχέση με τους πρώτους μετά Χριστόν αιώνες και εκπορεύονταν από ναυτικές κυρίως περιοχές της Ευρώπης. Εκείνο που επίσης τη διαφοροποιεί από το ξεκίνημα της πρώτης μετά Χριστόν χιλιετίας ήταν η πολύ σημαντική αμφίβια δράση που έλαβε τότε χώρα όπως με την πρόσκαιρη ανασύσταση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας από τον Ιουστινιανό, με τη Βυζαντινή ανακατάληψη της Κρήτης και της Κύπρου το 10ο αιώνα μ.Χ., με την κατάληψη της Αγγλίας από το Γουλιέλμο τον Κατακτητή το 1066 μ.Χ. και με τις επιχειρήσεις των Βενετών στην Κωνσταντινούπολη το 1204 μ.Χ., στη Δαμιέττη της Αιγύπτου κατά την Έκτη Σταυροφορία, στην Αλεξάνδρεια και στη Καλλίπολη τη δεκαετία του 1360 και στη Σμύρνη λίγο αργότερα.

Είναι επίσης σημαντικό να επισημανθεί ότι οι ναυμαχίες αυτές θύμιζαν πεζομαχίες μέχρι τον 11ο αιώνα μ.Χ., καθώς λάμβαναν χώρα σε μικρούς κόλπους και ήσυχα νερά όπου επιχειρούνταν εμβολές επί των αντίπαλων πλοίων ή χρησιμοποιούνταν όπλα μικρού βεληνεκούς όπως το υγρό πυρ. Από το 12ο αιώνα και μετά οι ναυμαχίες λάμβαναν χώρα στην ανοικτή θάλασσα και τα τόξα και οι καταπέλτες που χρησιμοποιούνταν προτύπωσαν, σε επίπεδο ναυτικής τακτικής, τον επιθετικό τρόπο χρησιμοποίησης των κανονιών και των τυφεκίων. Το κανόνι και το τυφέκιο εμφανίστηκαν στα Ευρωπαϊκά ναυτικά στις αρχές του 14ου αιώνα και στο Κινεζικό ναυτικό ακόμη νωρίτερα, τις πρώτες όμως δεκαετίες της χρήσης τους είχαν αμυντικό χαρακτήρα.

¹⁰⁴ Lewis & Runyan, *European Naval and Maritime History*, 111, 128-31, 134. Rose, *Medieval Naval Warfare*, 29. Lambert, A., "Navies, Great Powers: British isles, 1500 to the Present", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, 689. Borrensen, J. "The Seapower of the Coastal State", στο Till, G. (ed.), *Seapower: Theory and Practice* (Frank Cass: Ilford Essex, 1992), 150.

¹⁰⁵ Glete, "Naval Administration", 644. Runyan, T., "Medieval Navies: Northern Europe and Scandinavia", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2, 526.

¹⁰⁶ Glete, "Naval Administration", 642.

¹⁰⁷ Ο.π., 644. Elleman, B.A., "Medieval Navies: Asia", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2, 503. Lemmers & Ferreiro, "Naval Architecture", 650-1. Parker, *The Military Revolution*, 83-84.

Το 12ο αιώνα εμφανίστηκε επίσης η χρήση της νηοπομπής από τις ναυτικές πόλεις της Ιταλίας που μιμήθηκαν σε αυτό τους Άραβες. Η χρήση της νηοπομπής σύντομα γενικεύθηκε στη Μεσόγειο και στις Βόρειες θάλασσες και επέζησε, με μακρά διαλείμματα, έως τις μέρες μας. Η συχνή παρενόχληση του εμπορίου του αντιπάλου μέσα από την πειρατική δράση κατά τον Ύστερο Μεσαίωνα συνεχίστηκε και κατά τους Νεότερους και Σύγχρονους Χρόνους. Συνάμα η δυνατότητα που έδωσε η ναυτική ισχύ στο Βυζάντιο, στη Μεσαιωνική Αγγλία στους Βίκινγκ, στη Βενετία και στην Πορτογαλία του 15ου αιώνα να διατηρήσουν επί μακρόν εξαιρετικά μεγάλες θαλασσοκρατορίες προτύπωσε αντίστοιχα φαινόμενα που βίωσε η Ευρωπαϊκή Ιστορία έως και τον 20ο αιώνα μ.Χ..

Αξίζει τέλος να σημειωθεί ότι το μικρό μέγεθος των πολεμικών πλοίων, η σύντομη ναυπήγησή τους, η περιορισμένη κυριαρχία των εκάστοτε νικητών στη θάλασσα και η ακόμα μικρότερη επίδραση των επιτυχιών τους στις κατά ξηρά αναμετρήσεις σήμαινε ότι ήταν συνήθως αναστρέψιμη και η συντριπτικότερη ακόμα ναυτική ήττα, καταδεικνύοντας έτσι τους περιορισμούς της ναυτικής ισχύος. Η αδυναμία των Δυτικών να επεκταθούν σε βάρος των Βυζαντινών ηγεμονιών και των Βουλγάρων μετά το 1204 μ.Χ., η σύντομη απώλεια στους Άραβες της ανακτηθείσας από τους Σταυροφόρους Ιερουσαλήμ και των παραλίων της Συρίας και η αδυναμία των Δυτικών να προχωρήσουν βαθιά στην κοιλάδα του Νείλου μετά την επιχείρηση στη Δαμιέττη κατά την Στ Σταυροφορία, επιβεβαίωσαν επίσης ότι η ναυτική ισχύς από μόνη της δε μπορεί να υπερνικήσει ισχυρές πεζικές δυνάμεις κρατών που διαθέτουν σημαντικό στρατηγικό βάθος. Κάτι που θυμίζει, μεταξύ άλλων, την τροπή του πολέμου της Αμερικανικής Ανεξαρτησίας αλλά και αυτού του Βιετνάμ. Για τους λόγους αυτούς δεν ασχολήθηκαν επαρκώς με τη ναυτική ισχύ οι τότε θεωρητικοί της στρατηγικής.¹⁰⁸

¹⁰⁸ Lewis & Runyan, *European Naval and Maritime History*, 164-69. Sarantis, "Tactics: A Bibliographical Essay", 203. Murray, "Ancient Navies: An Overview", 69.