

**ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ
ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΥ
ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

Επίκ. Καθηγητής, Ζήσης Φωτάκης © 2019

Ευσύνοπτη Ιστορία του Ιστιοφόρου Πολεμικού Ναυτικού

Πρόλογος

Το ιστιοφόρο πολεμικό ναυτικό απέχει οπτικά από τη σύγχρονη ναυτική πραγματικότητα βρίθεται 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 ιστιοφόρου πολεμικής ναυτιλίας, άροντας πολύτιμα συμπεράσματα.

1. Τεχνικά Χαρακτηριστικά της Ναυτικής Ισχύος στους Νέους Χρόνους

Α. Τύποι Πλοίων του Ιστιοφόρου Πολεμικού Ναυτικού

Η ναυτική ισχύς στην Ευρώπη των Νέων Χρόνων επηρεάστηκε από την εξέλιξη της ναυπηγικής που κλήθηκε να συγκεράσει, όχι πάντα επιτυχώς, σε πολύ περιορισμένο χώρο τα βέλτιστα χαρακτηριστικά που απαιτούνταν από τα εκάστοτε δόγματα ναυτικής στρατηγικής και τακτικής. Η δυσκολία της επίτευξης του επιθυμητού ναυπηγικά αποτελέσματος αντικατοπτρίζεται στο γεγονός ότι για πρώτη και τελευταία φορά στην παγκόσμια ναυτική ιστορία η πρόωση του νέου τύπου πολεμικού πλοίου (ιστιοφόρου) ακολουθούσε τον άξονα του πλοίου ενώ ο οπλισμός του τοποθετήθηκε στα πλευρά του. Πολλές ακόμα αλλαγές έλαβαν χώρα στους κανόνες που αφορούσαν τις διαστάσεις του και στις σχεδιαστικές πρακτικές κατά το 16ο και τον 17ο αιώνα. Η κατανόηση της σχετικής πορείας κρίνεται αναγκαία προκειμένου να διευκρινισθεί η διάδρασή της με την πολιτική και την οικονομία στην Ευρώπη των Νέων Χρόνων.

Στις αρχές του 15ου αιώνα μ.Χ. διαπιστώθηκε ότι χάρη στην καλύτερη σχεδίαση των πανιών ήταν δυνατό να στηριχθεί απόλυτα ο πλους ενός σκάφους στη δύναμη του ανέμου, ακόμα και σε αντίξοες καιρικές συνθήκες και για πρωτόγνωρα μεγάλες αποστάσεις και με μέση ημερήσια ταχύτητα 50 μιλίων. Οι δυνατότητες αυτές κατέστησαν τον πόλεμο και το εμπόριο κατά θάλασσα πραγματικά παγκόσμιες δραστηριότητες. Επιτεύχθηκε επίσης, σταδιακά, η σχεδίαση ιστιοφόρων πλοίων μεγαλύτερου πλάτους, με οξείες υποθαλάσσιες γραμμές που παρείχαν υψηλότερη ταχύτητα, μεγαλύτερη αντοχή και σημαντικά μεγαλύτερο εκτόπισμα, χωρίς αυτό να οδηγεί σε αύξηση του αριθμού του πληρώματος. Τα πλοία αυτά είχαν τρία ως τέσσερα υψηλά κατάρτια και ενισχυμένο θώρακα κάτι που διευκόλυνε την εμβολή των πληρωμάτων τους σε εχθρικές γαλέρες ενώ οι υψηλές κουπαστές και οχυρώσεις τους, πλώρα πρύμνα, απέτρεπαν την εμβολή τους από αντίπαλα πλοία. Έφεραν ακόμα ένα πύργο κοντά στην κορυφή του καταρτιού τους από τον οποίο ρίπτονταν πέτρες, τόξα και άλλα βλήματα στο αντίπαλο κατάστρωμα.

Η εισαγωγή τότε στα ιστιοφόρα πολεμικά ελαφρών όπλων και αργότερα μικρών κανονιών κατεργασμένου σιδήρου, σε υπερυψωμένους "πύργους" πλώρα, πρύμνα και κατά μήκος του καταστρώματος μείωσε την ανάγκη στρατιωτών. Κι αυτό γιατί το ναυτικό πυροβολικό προκαλούσε μεγαλύτερες απώλειες στον αντίπαλο αποπροσανατολίζοντάς τον παράλληλα με τον καπνό των ομοβροντιών του. Τα ιστιοφόρα πολεμικά ήταν επίσης ανθεκτικότερα στον κανονιοβολισμό απ' ό,τι οι γαλέρες και μπόρεσαν να φέρουν περισσότερα κανόνια απ' ό,τι αυτές, όταν αυτά έγιναν διαθέσιμα σε μεγάλους αριθμούς και σε χαμηλό σχετικά κόστος μετά το 1650. Ελευθερώθηκε έτσι πολύτιμος χώρος στα πλοία που αξιοποιήθηκε για τη μεταφορά ογκωδών και μικρότερης αξίας προϊόντων απ' ό,τι μέχρι τότε συνηθίζονταν. Η ναυπήγηση των ιστιοφόρων πολεμικών γινόταν με λεία αρμολογία που διαδόθηκε από το Μεσογειακό Νότο στον Ευρωπαϊκό Βορρά, καθώς το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ Μεσογείου και Βόρειας Ευρώπης

διεξαγόταν αποκλειστικά από ενετικά και γενοβέζικα πλοία ως τα μέσα του 16ου αιώνα, πλοία που λειτούργησαν ως πρότυπα για τους ναυπηγούς της Βόρειας Ευρώπης.

Τα πρώιμα πολεμικά ιστιοφόρα του 15ου αιώνα αποτελούσαν εξέλιξη του τύπου cog και των επιγόνων του, της караβέλας και της карάκας. Η караβέλα εμφανίστηκε για πρώτη φορά στην Πορτογαλία το 1436 μ.Χ. Ήταν δίστηλο ιστιοφόρο με τετράγωνα, πιο ευχερίστα πανιά από αυτά του cog και ήταν επίσης πιο ευρύχωρη και ανθεκτική από αυτό, ακολουθώντας την τάση της αύξησης του μεγέθους των εμπορικών πλοίων για οικονομικούς λόγους. Η карάκα ήταν αρχικά πλοίο ισλαμικής σχεδίασης μεγαλύτερη από το cog, με εκτόπισμα 700-1000 τόνων και ναυπηγημένη με λεία αρμολογία. Ήταν τρίστηλη, έφερε τετράγωνα αλλά και τριγωνικά πανιά, υπήρξε ιδιαίτερα ευκίνητη, μετέφερε χύδην φορτία και στο τέλος του 15ου αιώνα εξελίχθηκε στο δημοφιλέστερο ιστιοφόρο στην Ευρώπη.

Στα μέσα του 16ου αιώνα έγιναν πειράματα σε αρκετές χώρες με πλοία που κινούνταν με κουπιά και πανιά ταυτόχρονα (γαλεάσες), ώστε να ενισχυθεί η δυνατότητα ελιγμών τους σε ναυμαχία με βολή πυροβολικού. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι κατά τη διάρκεια της ναυμαχίας της Ναυπάκτου έξι γαλεάσες βύθισαν 70 τουρκικές γαλέρες. Η γαλεάσα αξιοποιήθηκε επίσης σε συνοδεία νηοπομπών. Είχε τρεις ως τέσσερις ιστούς κι ήταν μεγαλύτερη από τη γαλέρα, πολύ ψηλή και πολύ καλύτερα οπλισμένη από αυτή, φέροντας τουλάχιστον οκτώ βαριά πυροβόλα (η Ναπολιτάνικη γαλεάσσα San Lorenzo έφερε 50 πυροβόλα το 1588 μ.Χ.) Υπολείπονταν όμως σε ευστάθεια για αυτό και η χρήση της δεν διήρκεσε πολύ.¹

Προϊόντος του 16ου αιώνα, μειώθηκαν αριθμητικά τα πολύ μεγάλα πλοία καθώς η αύξηση της δυνατότητας των ελιγμών και της αντοχής σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες ευνοούνταν από την υιοθέτηση ευναυπήγητων, εξοπλισμένων ιστιοφόρων μεσαίου μεγέθους. Ο ναυτικός πόλεμος τότε εστιάζονταν σε προσβολές του εμπορίου του αντιπάλου, υποστήριξη χερσαίων δυνάμεων και μονομαχίες μεταξύ μικρών μοιρών, επιχειρήσεις δηλαδή που επίσης ευνοούσαν τα ιστιοφόρα μεσαίου μεγέθους και οι οποίες πραγματοποιούνταν συχνά από ιδιωτικά συμφέροντα και όχι κρατικούς στόλους, τουλάχιστον στη Μεσόγειο. Για αυτό και επιβραδύνθηκε η αύξηση του μεγέθους των ιστιοφόρων πλοίων και η διάκρισή τους σε πλοία της γραμμής και σε καταδρομικά. Μεταξύ του 1650 και του 1690, όμως, ο ναυτικός πόλεμος μονοπωλήθηκε από μεγάλες και έντονες συγκεντρώσεις πολεμικών ιστιοφόρων σε στενές θαλάσσιες επιφάνειες στο Στενό της Μάγχης, στη Βόρεια θάλασσα και στη Βαλτική. Η εξέλιξη αυτή οδήγησε στην εκ νέου αύξηση του μεγέθους των ιστιοφόρων πολεμικών πλοίων με την καθιέρωση του πλοίου της γραμμής και την εισαγωγή της γραμμής μάχης στη ναυτική τακτική.

Το πλοίο της γραμμής είχε μήκος 50-75 μέτρα και πλάτος ως 15 μέτρα, δεν ξεπερνούσε δηλαδή το αντίστοιχο των κωπήλατων πλοίων ώστε να διατηρήσει αρκούντως σταθερό το κέλυφός του. Διέθετε τέσσερες ιστούς που έφεραν πέντε τετράγωνα ιστία ο καθένας τους, ο μεγάλος δε αυτός αριθμός των ιστίων απέτρεψε την υπερβολική αύξηση του βάρους του και τις παρεπόμενες δυσκολίες στην τοποθέτηση και στο χειρισμό των ιστίων του. Ο σκελετός του πλοίου της γραμμής διαιρούνταν σε επιμέρους χώρους και διέθετε ως και τρία καταστρώματα με πλευρικές κανονιοθυρίδες

Η τάση μεγέθυνσης των πολεμικών ιστιοφόρων διήρκεσε ως το τέλος της εποχής της ιστιοφορίας και διευκολύνθηκε από την αύξηση των διαθέσιμων φθηνών κανονιών από χυτοσίδηρο. Ακολούθησε αύξηση του ποσοστού των κανονιών στο συνολικό εκτόπισμα του σκάφους αλλά και αυξημένη ένταση του ναυτικού πυρός σε ναυμαχίες. Παρεπόμενη ήταν και η ανάγκη της αύξησης της ανθεκτικότητας των ιστιοφόρων πολεμικών ενισχύοντας την πυκνότητα της δομής τους και την αύξηση του εκτοπίσματός τους. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τη δεκαετία του 1650 τα περισσότερα από τα πλοία της γραμμής είχαν εκτόπισμα 500 με 1100 τόνους και έφεραν 40 με 60 κανόνια. Αντίστοιχα, στη δεκαετία του 1690 κατασκευάστηκαν αρκετά τρίκροτα με εκτόπισμα 1600 ως 4000 τόνων που έφεραν 80 ως 110 κανόνια. Η κατασκευή δίκροτων και τρίκροτων πλοίων της γραμμής αύξησε σημαντικά την

¹ Lewis & Runyan, *European Naval and Maritime History*, 82-83, 158-59. Parker, *The Military Revolution*, 87-90. Fioravanzo, *A History of Naval Tactical Thought*, 48-49, 69-71. Glete, *Warfare at Sea*, 21, 26, 30-32. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, 24-25. Parry, J.H., "Η εξάπλωση των Ευρωπαίων στους Ωκεανούς του Κόσμου το 16ο και 17ο αιώνα. Μεταφορές και Εμπορικοί Δρόμοι" στο Χαρλαύτη, Γζ. (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αι.* (Στάχυ: Αθήνα, 2001), 98. Harding, *The Evolution of the Sailing navy*, 6.

πυκνότητα του ναυτικού πυρός, που αποτελούσε και την πλέον αποτελεσματική μέθοδος συγκέντρωσης πυρός στη θάλασσα κατά μονάδα μήκους.

Παράλληλα έλαβε χώρα στην Αγγλία και στην Ολλανδία η ναυπήγηση εμπορικών πλοίων οπλισμένων με πυροβόλα για να μπορούν να πλέουν, ως θύτες ή θύματα, σε θάλασσες που ήταν συχνές οι επιθέσεις σε εμπορικά πλοία. Τα πλοία αυτά πάντρεψαν το πολεμικό ιστιοφόρο με το φορτηγό πλοίο και μισθώνονταν συχνά ως επικουρικά πολεμικά πλοία, όταν τα μόνιμα Ευρωπαϊκά ναυτικά ήταν μικρά ή ανύπαρκτα. Χρησιμοποιούνταν επίσης από τις εταιρείες Ανατολικών Ινδιών που εμπορεύονταν σε νερά που οι συγκρούσεις μεταξύ Ευρωπαίων ή μεταξύ Ευρωπαίων και Ασιατών ήταν συχνές. Η συμμετοχή, πάντως, βαριά οπλισμένων εμπορικών πλοίων σε ναυμαχίες κατέστησε το αποτέλεσμά τους λιγότερο αποφασιστικό αυξάνοντας συνακόλουθα τον αριθμό των ναυμαχιών. Κι αυτό γιατί τα πλοία αυτά εγκατέλειπαν πιο εύκολα τη ναυμαχία, ναυπηγούνταν δε πολύ ταχύτερα απ' ό,τι τα πλοία της γραμμής.

Μετά το 1670 εξοβελίστηκαν τα βαριά εξοπλισμένα εμπορικά πλοία από τη γραμμή της μάχης καθώς απαιτούνταν ομοειδή πλοία σε αυτή που θα στήριζε το ένα το άλλο. Συνάμα, μικρά πλοία όπως αυτά αποτελούσαν αδύνατα σημεία στη γραμμή μάχης και η ποικιλία των τύπων πλοίων ενός στόλου δυσχέραινε την αξιοποίησή του ως τακτική μονάδα. Η ομοιομορφία πάντως των πολεμικών ιστιοφόρων δεν επιτεύχθηκε πλήρως παρά την εφαρμογή πανομοιότυπων μεθόδων στη σχεδίασή τους. Σχεδιαστικές βελτιώσεις, οι απαιτήσεις για μικρές ναυτικές μονάδες ως συνοδούς νηοπομπών και η επιθυμία της καθέλκυσης εξαιρετικά ισχυρών πλοίων της γραμμής που θα λειτουργούσαν ως ναυαρχίδες και μοιραρχίδες βρισκόνταν πίσω από αυτή την κατάσταση.

Στις ναυτικές επιχειρήσεις που έλαβαν χώρα μεταξύ του 1688 και του 1713 ο πόλεμος κατά του εμπορίου του αντιπάλου υπήρξε ξανά σημαντικός όποτε κατασκευάστηκαν για την προστασία νηοπομπών πολλά μικρά ιστιοφόρα των 50 κανονιών και εκτοπίσματος 1000 τόνων. Τον 18ο αιώνα η ναυπήγηση πολεμικών ιστιοφόρων ήταν προσανατολισμένη στην αξιοπλοΐα, στην ανθεκτικότητα και στη δυνατότητά τους να μάχονται σε άσχημες καιρικές συνθήκες, να διανύουν μεγάλες αποστάσεις και να μπορούν να μάχονται το φθινόπωρο και το χειμώνα.²

Η πολλαπλή αυτή στόχευση υποστηρίχθηκε από τη γενικότερη πρόοδο της επιστήμης και ειδικότερα της ναυπηγικής. Η αρχή της άνωσης του Αρχιμήδη, αν και γνωστή από παλιά, άρχισε να απασχολεί τους ναυπηγούς όταν χρειάστηκε να ανοιχθούν κανονιοθυρίδες στα πλοία. Η αρχή της υδροστατικής διατυπώθηκε το 1608 ενώ η συμβολή του μνημειώδους έργου του Νεύτωνα "Philosophiae naturalis Principia mathematica" (1687) στην υδροδυναμική πλοίων υπήρξε αποφασιστική. Δύο χρόνια αργότερα εκπονήθηκε το πρώτο έργο ναυπηγικής που ανέλυσε μαθηματικά τους ελιγμούς των πλοίων, ενώ το 1697 ο Hoste εκπόνησε μελέτη που περιέγραψε με μαθηματικούς όρους την ευστάθεια του πλοίου, την αντίσταση των υγρών, τους ναυτικούς ελιγμούς και την ισχύ του σκελετού των πλοίων. Το έργο του άσκησε μεγάλη επιρροή μέχρι τα μέσα του 18ου αιώνα.

Επόμενος σταθμός της ναυπηγικής υπήρξε το μαθηματικό έργο του Bouguer που εισήγαγε μεταξύ άλλων, την έννοια του μετακέντρου ως μέτρου της ευστάθειας του πλοίου, αλλά και τις αρχές υπολογισμού του βάρους και του εκτοπίσματος των πλοίων. Συνάμα, το πρώτο εγχειρίδιο ναυπηγικής εκπονήθηκε το 1752 από το Duhamel du Monceau, το 1765 θεσμοθετήθηκε η επιστημονική μόρφωση των Γάλλων ναυπηγών από τον Υπουργό Ναυτικών της Γαλλίας de Choiseul, ενώ η Γαλλική Ακαδημία ενίσχυσε με βραβεία την επιστημονική πρόοδο στον τομέα αυτό. Πολλά κράτη της Ευρώπης ακολούθησαν το παράδειγμα της Γαλλίας, αλλά η Γαλλική Επανάσταση ανέκοψε πρόσκαιρα την πρόοδο αυτή.³

Στο ξεκίνημα του δέκατου όγδοου αιώνα το Γαλλικό Ναυτικό άρχισε να ναυπηγεί δίκροτα με κανόνια των 36 πάουντ στο κάτω κατάστρωμα και άλλα των 18 πάουντς στο άνω κατάστρωμα. Με 70 ως 74 κανόνια και εκτόπισμα περίπου 2400 τόνους ο τύπος αυτός συνδύαζε μεγάλη δύναμη πυρός με καλές ναυτικές αρετές και σύντομα διαδόθηκε και σε άλλα ναυτικά. Γενικότερα θα έλεγε κανείς ότι τα Γαλλικά πολεμικά ιστιοφόρα είχαν εξαιρετικές ναυτικές αρετές και

² Glete, J., "Warships: Early modern warships", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4, 376-77. Hughes W.P., *Fleet Tactics. Theory and Practice* (U.S. Naval Institute: Annapolis, 1986), 41. Glete, *Warfare at Sea*, 27, 29, 107-10. Fioravanzo, *A History of Naval Tactical Thought*, 70

³ Lemmers & Ferreiro, "Naval Architecture", 653-54.

σε συνδυασμό με τη γενικότερη τότε δυσκολία της βύθισης των πολεμικών ιστιοφόρων πολλά από αυτά εντάχθηκαν στο Αγγλικό ναυτικό μετά από αναμετρήσεις τους με αυτό, όπως παλαιότερα είχε συμβεί και με πολλά ολλανδικά ιστιοφόρα.

Τα μικρά τρίκροτα που ήταν συνήθη στο Αγγλικό ναυτικό αποσύρθηκαν τότε και στα μέσα του 18ου αιώνα τα περισσότερα ναυτικά εστίασαν σε μεγάλα δίκροτα που είχαν συνήθως 2200 με 3000 τόνους εκτόπιση και έφεραν 70 με 74 κανόνια. Το Γαλλικό και το Ισπανικό Ναυτικό κατασκεύασαν επίσης δίκροτα των 80 κανονιών και εκτόπισματος 3000 με 3900 τόνων, με κανόνια των 36 και των 24 πάουντς και βλητική ισχύ ίση με αυτή των Αγγλικών πλοίων της γραμμής των 100 κανονιών. Επίσης κατασκευάστηκαν δίκροτα που είχαν 60 με 64 κανόνια, εκτόπιση 1600 με 2100 τόνους και κανόνια των 24 πάουντς ως κύρια συστυχία, για να συμπληρωθεί η δομή δυνάμεως των Ευρωπαϊκών ναυτικών με φθηνότερες μονάδες που ανέλαβαν μικρότερες επιχειρήσεις. Για οικονομικούς και λειτουργικούς λόγους τα μικρότερα πλοία της γραμμής σταδιακά εξέλειψαν.

Τα τρίκροτα ιστιοφόρα πολεμικά πλοία που είχαν 90 ως 100 κανόνια και εκτόπιση 2500 με 3500 τόνους παρέμειναν σημαντικά κυρίως στο Βρετανικό ναυτικό όπως και στο Ρωσικό ναυτικό που ναυπήγησε αρκετά πλοία των εκατό κανονιών, με εκτόπιση 3000 τόνων τη δεκαετία του 1780. Μια δεκαετία νωρίτερα, η Γαλλία και η Ισπανία είχαν αρχίσει να ναυπηγούν αρκετά τρίκροτα των 110 και των 120 κανονιών με εκτόπιση 4000-5000 τόνων. Κατά τη διάρκεια των πολέμων της Γαλλικής Επανάστασης και του Ναπολέοντα κυριάρχησαν τα δίκροτα των 74 κανονιών με εκτόπιση 2700 με 3000 τόνους ενώ χρησιμοποιήθηκαν και μικρότερα πλοία της γραμμής σε ορισμένα ναυτικά που χρειαζόνταν μονάδες χαμηλού βυθίσματος. Η πρόοδος της μεταλλουργίας και η παρεπόμενη αύξηση της διατηρητικής ικανότητας των βλημάτων επέβαλε την αύξηση του εκτοπίσματος των πλοίων της γραμμής μέσω της καλύτερης θωράκισής τους κι όχι με την αύξηση του διαμετρήματος των κανονιών τους. Η τελευταία γενιά των πλοίων της γραμμής που κατασκευάστηκε μεταξύ του 1815 και του 1850 κυριαρχήθηκε από πλοία που έφεραν 80 με 100 κανόνια των 30 ή 32 πάουντς. Ήταν τυπικά δίκροτα και είχαν εκτόπιση 3.500 με 4.500 τόνους. Ναυπηγήθηκαν ακόμη και κάποια τρίκροτα με τέσσερις συστοιχίες και εκτόπιση 5500 τόνων.

Πέραν του πλοίου της γραμμής αναπτύχθηκαν και μικρότεροι τύποι ιστιοφόρων πολεμικών, όπως η φρεγάτα, το πυρπολικό, η κορβέτα, το μπρίκι και η κανονιοφόρος. Όπως ήδη επισημάνθηκε οι ναυτικές συγκρούσεις στη Δυτική Ευρώπη επικεντρώθηκαν στην επίθεση ή στην άμυνα εμπορικών πλοίων μεταξύ του 1620 και του 1650 κάτι που ευνόησε την ανάπτυξη ελαφρών ή μεσαίου μεγέθους ταχύτατων μονάδων. Ένας νέος τύπος πολεμικού πλοίου δημιουργήθηκε τότε στη Φλάνδρα, η φρεγάτα, που σύντομα επεκτάθηκε στην Ολλανδία, στην Αγγλία και σε άλλες χώρες. Οι αποστολές της συμπεριλάμβαναν αναγνώριση, προσβολή του αντιπάλου εμπορίου, συνοδεία νηοπομπών και καταδίωξη εχθρικών καταδρομικών. Κατά τη διάρκεια ναυμαχιών οι φρεγάτες βρισκόταν πίσω από τη γραμμή της μάχης για την αναμετάδοση σημάτων και για να βοηθήσουν τα πλοία της γραμμής που είχαν βλαβεί. Σε καιρό ειρήνης χρησιμοποιούνταν σε αποικιακούς σταθμούς για να εξασφαλισθεί το εμπόριο, τα αποικιακά εδάφη και οι ομογενείς των Ευρωπαϊκών δυνάμεων.

Η φρεγάτα ήταν ένα μακρύ, στενό και χαμηλό πλοίο και αρχικά είχε ένα μόνο κατάστρωμα μάχης από τα μέσα όμως του δέκατου έβδομου αιώνα ως τα μέσα του δέκατου όγδοου αιώνα απέκτησε δύο καταστρώματα μάχης. Οι υπερκατασκευές της αυξήθηκαν και τα χαρακτηριστικά της ενσωματώθηκαν στην κατασκευή των πλοίων της γραμμής που έγιναν μακρύτερα και χαμηλότερα. Οι φρεγάτες αυτές ναυπηγήθηκαν για να παράσχουν κάλυψη σε νηοπομπές με τη βλητική τους ισχύ και όχι με την ταχύτητά τους. Από το 1740 και μετά το Γαλλικό ναυτικό ανέλαβε τη ναυπήγηση πολύ μεγάλων φρεγατών οι οποίες μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τα κανόνια τους από την προσήνεμο θέση σε άσχημο καιρό. Ο τύπος αυτός γρήγορα υιοθετήθηκε από πολλές χώρες της Ευρώπης. Ελαφρά και ταχεία σκάφη συνέχισαν πάντως να κατασκευάζονται σύμφωνα με την αρχική μορφή της φρεγάδας και ο όρος αυτός έγινε συνώνυμο των καταδρομικών στα περισσότερα ευρωπαϊκά ναυτικά.

Το αρχικό εκτόπιση των φρεγατών κυμαίνονταν μεταξύ 800 και 900 τόνων και ήταν εξοπλισμένες με 24 ως 28 κανόνια των 9 πάουντς. Έκτοτε οι φρεγάτες υπέστησαν σταδιακές αυξήσεις του μεγέθους και του διαμετρήματος των πυροβόλων τους που επιβεβαίωσαν ότι μικρή μόνο αύξηση του μεγέθους τους προκαλούσε σημαντική ενίσχυση της βλητικής τους ισχύος. Τις τελευταίες δεκαετίες της ιστιοφόρου πολεμικής ναυτιλίας (1815-1850) ναυπηγήθηκαν

μεγάλες φρεγάτες εκτοπίσματος 2700 τόνων που έφεραν 30 κανόνια των 30 ως 32 πάουντς και άλλα 20-30 ελαφρύτερα κανόνια ή καρονάδες στο επάνω κατάστρωμα. Το μεγάλο μέγεθος των φρεγατών αυτών τις κατέστησε δαπανηρές για πολλές από τις αποστολές ενός καταδρομικού για αυτό και συνέχισαν να κατασκευάζονται και φρεγάτες μικρότερου μεγέθους.

Ένας ακόμα τύπος ιστιοφόρου πολεμικού ήταν το πυρπολικό. Αρχικά τα πυρπολικά εξαπολύονταν φλεγόμενα εναντίον του αντίπαλου στόλου για να προκαλέσουν πανικό και καταστροφή όπως έκαναν οι Άγγλοι εναντίον του αγκυροβολημένου Ισπανικού στόλου στο Καλαί το 1588. Το Γαλλικό ναυτικό ναυπήγησε πυρπολικά στη δεκαετία του 1630 που ήταν μικρά και γεμάτα εύφλεκτα υλικά ώστε η ανάφλεξή τους να είναι ταχεία. Τα πυρπολικά αυτά επανδρώνονταν από μικρά, επίλεκτα πληρώματα που προσκολλούσαν τα πυρπολικά στα αντίπαλα πλοία, τα πυρπολούσαν και τα εγκατέλειπαν αμέσως μετά επιβιβαζόμενα σε άκατο. Τα πυρπολικά χρησιμοποιήθηκαν από τα περισσότερα ναυτικά της Ευρώπης μεταξύ της δεκαετίας του 1640 και αυτής του 1670. Έπειτα, όμως, η αυστηρή προσκόλληση στη γραμμή μάχης και η αυξημένη ελικτικότητα των πλοίων της γραμμής κατέστησε δύσκολη τη χρήση τους, εκτός κι αν ο στόχος τους ήταν αγκυροβολημένος.

Παράλληλα με τα πλοία της γραμμής, τις φρεγάτες και τα πυρπολικά υπήρχαν και μικρά πλοία με ένα δύο ή τρία κατάρτια και ένα ασκεπές κατάστρωμα που έφεραν ελαφρύ πυροβολικό με διαμέτρηση 3 ως 9 πάουντς ή βραχείες, μεγάλου διαμετρήματος καρονάδες. Αποστολή τους ήταν η ανίχνευση, η διεκπεραίωση μεταφορών, η περιπολία των ακτών, η συνοδεία νηοπομπών και η υπηρεσία μεγάλων πλοίων. Τα τρίστηλα εξ αυτών ονομάζονταν κορβέτες και τα δίστηλα μπρίκια. Το μέγεθος των κορβετών αυξήθηκε από 200-400 τόνους σε 400-1100 ή ακόμα περισσότερο κατά το δέκατο ένατο αιώνα. Οι πιο μεγάλες από αυτές προσομοίαζαν με φρεγάτες. Αντίστοιχα αυξήθηκε το εκτόπισμα των μπρικιών από 150-250 τόνους σε 250-500 τόνους κατά την ίδια περίοδο.⁴

B. Ο Οπλισμός του Ιστιοφόρου Πολεμικού Ναυτικού

Στα μέσα του 15^{ου} αιώνα άρχισαν να χρησιμοποιούνται εμπροσθογεμή, μπρούτζινα πυροβόλα που ήταν πολύ μικρότερα από τις τεράστιες σιδερένιες μπομπάρδες που χρησιμοποιούνταν στην ξηρά, καθιστώντας δυνατή τη χρήση του κανονιού στη θάλασσα.⁵ Ήταν βέβαια ακριβότερα, δυσκατασκευάστα και λιγότερο ταχεία από τα κανόνια κατεργασμένου σιδήρου, απεδείχθησαν όμως ανθεκτικότερα και μπορούσαν να βάλλουν πολύ βαρύτερα βλήματα με μεγαλύτερο βεληνεκές άρα και πιο καταστροφικά. Τα βλήματά τους ταξινομούνταν με βάση το βάρος τους σε rounds. Η τυποποίηση των διαμετρημάτων των κανονιών επιτεύχθηκε σταδιακά στον 16ο αιώνα μ.Χ..

Λόγω του μεγάλου βάρους τους τα πυροβόλα του ιστιοφόρου πλοίου τοποθετούνταν χαμηλότερα σε κανονιοθυρίδες κατά μήκος και των δύο πλευρών του πλοίου και σε τουλάχιστον ένα επίπεδο. Τα βαρύτερα πυροβόλα τοποθετούνταν στο χαμηλότερο κατάστρωμα, τα ελαφρύτερα στο υψηλότερο και τα πλέον ελαφριά στο ανοικτό κατάστρωμα και στο πλωριό διαμέρισμα του πλοίου. Τα βλήματά τους ήταν αρχικά λίθινα αντικαταστάθηκαν όμως από σιδερένια κατά το 16ο αιώνα μ.Χ., καθώς τα τελευταία ήταν σημαντικά φθηνότερα, αν και λιγότερο ακριβή και αποτελεσματικά, αν δεν πυρώνονταν σε φούρνο πριν τη βολή τους. Υπήρχαν και ζεύγη βλημάτων ενωμένα με αλυσίδα που έπλητταν κυρίως την εξαρτία, καθώς και βολή θραυσμάτων που προκαλούσε ανθρώπινες απώλειες αλλά και βολή λίθων από γουδί που ήταν τοποθετημένο στο κύριο κατάστρωμα του ιστιοφόρου πολεμικού.

Η γέμιση των κανονιών γινόταν πάνω σε ξύλινους, κυλινδρικούς κιλίβαντες που επέστρεφαν αργά στην αρχική τους θέση μετά από κάθε ανάκρουση. Για αυτό, άλλωστε, η αλλαγή του πεδίου βολής τους ήταν παρακολούθημα των ελιγμών κυρίως του πλοίου. Ο πρωτόγονος τρόπος στόχευσής τους και η έλλειψη ακρίβειας στη γέμιση των σφαιριδίων με πυρίτιδα μείωνε την ευστοχία των κανονιών για αυτό και έβαλαν από πολύ μικρότερη απόσταση από το μέγιστο βεληνεκές τους. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τα Αγγλικά κανόνια των 32 πάουντς είχαν βεληνεκές που

⁴ Glete, "Warships: Early modern warships", 377-79. Fioravanzo, *A History of Naval Tactical Thought*, 70-71. Hughes, *Fleet Tactics*, 43.

⁵ Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, 24-25.

έφτανε τις 2900 γιάρδες αλλά οι ναυμαχίες λάμβαναν χώρα σε απόσταση όχι μεγαλύτερη των 350 γιάρδων καθώς η μνημονευθείσα μεγάλη απόσταση θα εξασθένιζε υπερβολικά τη διατηρητική ικανότητα των βλημάτων τους ενώ στη απόσταση των 350 γιάρδων δε χρειαζόνταν συγκεκριμένη κλίση των κανονιών. Αν χρησιμοποιούνταν διπλή βολή από απόσταση 100 γιάρδων η αποτελεσματικότητά της αυξανόταν σημαντικά εφόσον ο κανονιοβολισμός διαρκούσε πολύ. Πέραν των βλημάτων χρησιμοποιούνταν και βόμβες που εκτοξεύονταν από δύο ως τέσσερα γουδιά ευρισκόμενα στη θέση του πρωραίου ιστού των κανονιοφόρων που ήταν μικρά υδροδυναμικού σχήματος δίστηλα, ταχεία πλοία. Οι βόμβες αυτές προξενούσαν μεγάλες απώλειες σε περιβόλους φρουρίων λόγω της υψηλής γωνίας της βολής των λιγότερες, όμως, σε κινούμενους στόχους όπως τα καταστρώματα πλοίων.

Τα μπρούτζινα κανόνια αντικαταστάθηκαν από φθηνότερα κανόνια χυτοσιδήρου μεταξύ του 1540 και του 1650 διευρύνοντας σταδιακά τη διαθεσιμότητα των κανονιών και συμβάλλοντας στην υποκατάσταση της γαλέρας από το ιστοφόρο πολεμικό πλοίο. Παρατηρούνταν μεγάλη ποικιλία τύπων και μεγεθών κανονιών, υπήρχαν επιμήκη και κοντά κανόνια των οποίων το αποτελεσματικό βεληνεκές λίγο διέφερε. Το υψηλό σχετικά κόστος παραγωγής τους και ο μεγαλύτερος κύκλος ζωής τους συγκριτικά με τα τότε πλοία συνεπάγονταν συχνά τον εξοπλισμό των πλοίων με ανομοιογενή κανόνια, υπονομεύοντας έτσι τη βλητική τους απόδοση. Άλλοι παράγοντες που επηρέαζαν την απόδοσή τους ήταν οι διαφορές στην ποιότητα και στην εμπειρία των κατασκευαστών τους, η ποιότητα της χρησιμοποιούμενης σε αυτά πυρίτιδας, το σχέδιο των κιλλίβαντων τους και ο τρόπος γέμισης και χειρισμού τους.⁶

Γ. Ναύσταθμοι του Ιστιοφόρου Πολεμικού Ναυτικού

Η διοικητική μέριμνα των ευμεγέθων στόλων γαλέρων κατά το 16ο αιώνα απαιτήσε, μεταξύ άλλων, την ανάπτυξη σημαντικών ναυστάθμων στη Βαρκελώνη, στη Μασσαλία, στη Γένουα, στη Βενετία, στη Νάπολη, στην Κέρκυρα και στην Κωνσταντινούπολη. Ο σημαντικότερος από αυτούς ήταν το Arsenale της Βενετίας το μέγεθος του οποίου είναι συγκρίσιμο με βιομηχανικές εγκαταστάσεις του 20ου αιώνα. Στο ναύσταθμο αυτό απασχολούνταν, με καλούς εργασιακούς όρους και ασφάλεια, περί τους 3000 άνδρες και γυναίκες. Δεν έλειπαν όμως εργατικές κινητοποιήσεις, μικροκλοπές και καταστροφές υλικού. Παρ' όλα αυτά η ταχύτητα και η ποιότητα των εργασιών του Arsenale ήταν αδιαμφισβήτητη με αποτέλεσμα οι εργαζόμενοι σε αυτόν να τυγχάνουν κοινωνικής αναγνώρισης.

Κατά το 17ο και κατά το 18ο αιώνα, έλαβαν χώρα μια σειρά από τεχνικές βελτιώσεις στον τρόπο δεξαμενισμού των ιστοφόρων πολεμικών πλοίων στους ναυστάθμους και στα τέλη του αιώνα αυτού αυξήθηκε σημαντικά ο αριθμός των ναυστάθμων και των μόνιμων δεξαμενών, αντανακλώντας τη δραματική αύξηση του εκτοπίσματος των πολεμικών ιστοφόρων που ανήλθε σε 1.5 εκατομμύρια τόνους στα μέσα του 18ου αιώνα. Η συγκέντρωση πολλών λειτουργιών και η επακόλουθη απασχόληση μεγάλου αριθμού εργαζομένων προκάλεσε εργασιακά προβλήματα και συνέβαλε στη δημιουργία οικιστικών οντοτήτων στις παρυφές τους.

Ο μεγαλύτερος ίσως ναύσταθμος τότε στην Ευρώπη βρισκόταν στην ισπανική πόλη Ferrol, σημαντικοί όμως ήταν και οι ναύσταθμοι στο Cadiz, Cartagena (Ισπανία) Chatham, Sheerness, Deptford Woolwich, Plymouth, Portsmouth (Αγγλία), Amsterdam, Flushing, Rotterdam (Ολλανδία), Rochefort, Brest, Toulon (Γαλλία), Karlskrona, Goteborg, Sveabourg (Σουηδία), Kronstadt Saint Petersburg (Ρωσία). Οι περισσότεροι από αυτούς αναπτύχθηκαν άναρχα με αποτέλεσμα να παρατηρούνται αρκετές αδυναμίες στη λειτουργία τους. Την ίδια περίοδο, οι μεγάλες αποικιακές Δυνάμεις της Αγγλίας, της Γαλλίας, της Ισπανίας και της Ολλανδίας ίδρυσαν ναυτικούς σταθμούς στις κτήσεις τους ανά τον κόσμο, ενώ ιδιωτικά ναυπηγεία ανέλαβαν την πλειοψηφία (70 %) των ναυπηγήσεων στην Αγγλία αλλά και αλλού σε πολεμικές περιόδους (1775-1783 και 1793-1815).⁷

⁶ Fioravanzo, *A History of Naval Tactical Thought*, 72-74. Glete, *Warfare at Sea*, 21-24. Tracy, "Technology and Weapons: 1300-1850", 104.

⁷ Knight, "Naval Dockyards and Bases", 664-66.

Δ. Η Ναυτική Τακτική του Ιστιοφόρου Πολεμικού Ναυτικού

Η ναυτική τακτική του ιστιοφόρου πολεμικού ναυτικού, καταγράφηκε συστηματικά το 1697 από τον Ιησούιτη εφημέριο του Γαλλικού ναυτικού Hoste. Η τακτική αυτή αντανάκλυνε την προσπάθεια να μην επαναληφθούν οι ακρότητες του Τριακονταετούς Πολέμου αλλά και την εισαγωγή στο ναυτικό πόλεμο της μαθηματικής και γεωμετρικής ακρίβειας που είχε ήδη εισβάλλει στις χερσαίες πολεμικές επιχειρήσεις.⁸ Μέχρι τα μέσα του 17ου αιώνα οι ναυμαχίες συνίσταντο, σε σημαντικό βαθμό, σε μονομαχίες πλοίων. Έκτοτε όμως φάνηκε ότι ο ιδανικός τρόπος να προσεγγίσει κανείς τον αντίπαλο ήταν σε σφιχτή γραμμή παραγωγής, ώστε να είναι δύσκολη η διαρραγή της και να διευκολύνεται ο συντονισμός των πλοίων του στόλου καθώς τα πολεμικά του 17ου αιώνα ήταν δυσχερίιστα λόγω του ότι έφεραν τη μισή εξαρτία συγκριτικά με τα ομόλογά τους της εποχής του Νέλσονα. Για να πολεμήσει κανείς τον αντίπαλο έπρεπε να βρίσκεται προσήνεμα σε γραμμή μετώπου, παράλληλα στα πλοία του αντιπάλου. Η θέση αυτή διευκόλυνε τη μετάπτωση από τον ένα σχηματισμό στον άλλο, απέτρεπε τυχόν απώλειες από φίλιο πυρ, διευκόλυνε τη συνεργασία μεταξύ γειτονικών πλοίων και παρείχε στα επιτιθέμενα πλοία ανοικτά τόξα βολής, ώστε να αξιοποιηθεί πλήρως η βλητική τους ισχύ συγκεντρώνοντάς την και καταστρέφοντας τμήμα του αντίπαλου στόλου.

Στην εποχή της ιστιοφορίας οι σχηματισμοί της σφήνας, της κοίλης ή της κυρτής καμπύλης δεν ήταν πια δυνατοί ακόμα δε κι αυτός των ψαλιδιών μετασχηματίστηκε στο γωνιώδη σχηματισμό. Στόχος των ιστιοφόρων πολεμικών στόλων που επιδίωκαν την αποφασιστική νίκη ήταν να διασταυρώσουν το T της γραμμής μετώπου του αντιπάλου ή να κυκλώσουν τμήμα του. Η κατεύθυνση και η ένταση του ανέμου καθώς και η θέση και απόσταση του αντίπαλου στόλου, καθόριζαν τους απαιτούμενους προς τούτο ελιγμούς του επιτιθέμενου. Η διασταύρωση του T του αντιπάλου έδινε στα επιτιθέμενα πλοία τη δυνατότητα να πλήξουν ταυτόχρονα δύο αντίπαλα πλοία με τις πλευρικές ομοβροντίες τους. Έδινε επίσης το πλεονέκτημα στις μονομαχίες πλοίων που συνήθως ακολουθούσαν.

Όσοι ιστιοφόροι στόλοι επιθυμούσαν την απεμπλοκή τους λάμβαναν υπήνεμο θέση και έπλητταν την εξαρτία του αντιπάλου. Η ναυτική αυτή τακτική ήταν προσφιλής στο Γαλλικό ναυτικό που είχε εστιάσει στην ακρίβεια της βολής κανονιών μεγάλου βεληνεκού και απέφευγε τις αποφασιστικές συγκρούσεις, αν δεν το επέβαλε ο στρατηγικός στόχος του. Η Γαλλική αυτή τακτική και το υπερβολικά μεγάλο μήκος της γραμμής μάχης, που εμπόδιζε την αξιοποίηση τυχόν τοπικών ευκαιριών, οδήγησαν το Αγγλικό ναυτικό σε έναν αιώνα απογοήτευσης από μη αποφασιστικές ναυμαχίες. Πράγματι, σε 15 ναυμαχίες που έδωσε με αυτό τον τρόπο το Αγγλικό ναυτικό μεταξύ του 1692 και του 1782 δεν αιχμαλωτίστηκε ούτε ένα αντίπαλο πλοίο για αυτό και Άγγλοι ναυμάχοι, όπως οι Vernon, Anson, Hawke, Rodney, Howe, Duncan, Jervis και Kempenfelt δοκίμασαν εναλλακτικές ναυτικές τακτικές κατά το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα.⁹ Κυριότερος θεωρητικός εκφραστής αυτών υπήρξε ο John Clerk of Eldon που στο βιβλίο του "An essay in naval tactics", βιβλίο που αγαπούσε ο πολυμαθέστατος και εμπειρότατος Νέλσονας, υποστήριζε τη σκοπιμότητα της συγκέντρωσης υπέρτερης δύναμης κατά τμήματος του αντίπαλου στόλου.¹⁰ Η εφαρμογή καινοτομιών στη ναυτική τακτική διευκολύνθηκε από τεχνολογικές εξελίξεις όπως ο πενταπλασιασμός της ταχύτητας πυρός των κανονιών και η διεύρυνση του πεδίου βολής τους, η εισαγωγή του συστήματος σημάτων Popham και η χάλκινη επένδυση του κύτους των πλοίων που απέτρεπε τη συγκέντρωση αλγών κάτω από την ίσαλο γραμμή τους που τα επιβράδυναν.¹¹

Για την αποτελεσματική εφαρμογή της ναυτικής τακτικής εκπονήθηκαν επίσης γραπτές οδηγίες μάχης και δημιουργήθηκε ένα καλά οργανωμένο σύστημα ναυτικών σημάτων που διεξάγονταν με σημαίες -δύο αρχικά και αργότερα τέσσερις- που αντιπροσώπευαν τα γράμματα της αλφαβήτου και τους αριθμούς από το 0 ως το 9. Αξιοσημείωτο είναι ότι το σύστημα ναυτικών σημάτων που εισηγήθηκε ο Sir Hugh Popham και χρησιμοποίησε ο

⁸ Willmott, H.P., *Sea warfare. Weapons, tactics and strategy* (Hippokrene Books Incorporated: New York, 1982), 23.

⁹ Leonard W. Cowie, *Lord Nelson 1758-1805: a bibliography* (Meckler: Westport CT & London, 1990), 28. Fioravanzo, G., *A history of naval tactical thought* (Annapolis, 1979), 86-87, 99. Hughes, *Fleet Tactics*, 49.

¹⁰ Till, *Maritime Strategy*, 23-24. Lambert, A.D., "Nelson: Searching for the Sublime", *Historically Speaking*, 10:3 (June 2009), 13-17.

¹¹ Harding, *The evolution of the Sailing Navy*, 134. Lavery, B., *The Ship of the Line. Design, construction and fittings* (Conway Maritime Press: London, 1983), 163. Tunstall, B., *Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting tactics 1650-1815* (Conway Maritime Press: London, 1990), 92.

Νέλσονας παρέπεμπε σε αριθμημένες λέξεις και φράσεις. Σε νυκτερινές επιχειρήσεις χρησιμοποιούνταν ως σήματα χρωματιστά φώτα σε ποικίλους συνδυασμούς. Όλες οι προαναφερθείσες μορφές σημάτων παρέπεμπαν στις κείμενες οδηγίες μάχης.

Οι στόλοι της Νεότερης Ευρώπης διαιρούνταν σε τρεις μοίρες, την εμπρόσθια, το κυρίως σώμα και την οπίσθια, ώστε να αυξάνεται η ελαστικότητα, η προσαρμοστικότητα και η χειριστική ετοιμότητα των πλοίων του στόλου. Συνήθως ο ανώτερος διοικητής ηγούνταν του κυρίου σώματος, ο αντιναύαρχος του πρόσθιου μέρους και ο υποναύαρχος των νώτων του στόλου. Ο ανώτερος διοικητής μετέδιδε τα σήματά του στους διοικητές των δύο άλλων μοιρών και στα πλοία της μοίρας του. Όταν οι στόλοι ήταν πολύ μεγάλοι τηρούνταν δύο/τρεις φρεγάτες ή κορβέτες εκτός γραμμής ως διαδεκτές, ώστε να ληφθούν από όλα τα πλοία εγκαίρως τα σήματα. Με την πάροδο όμως του χρόνου το μέγεθος των στόλων μειώθηκε, για να καταστούν ευσυντόνιστοι.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι ως το 1650 περίπου η διοίκηση του ιστιοφόρου πολεμικού πλοίου διαιρούνταν σε αξιωματικούς που διοικούσαν το ναυτικό προσωπικό του και σε αξιωματικούς που διοικούσαν το στρατιωτικό προσωπικό του αντανακλώντας το σημαντικό ρόλο των στρατιωτών στην επιτυχή έκβαση της ναυμαχίας. Με την εγκατάλειψη, όμως, της εμβολής και την υιοθέτηση της πυροβολικής προσβολής του αντιπάλου αναδείχθηκε η σημασία του ναυτικού προσωπικού των πλοίων με αποτέλεσμα να συγκροτηθεί, για πρώτη φορά στην παγκόσμια ναυτική ιστορία, σώμα αξιωματικών του πολεμικού ναυτικού ειδικά εκπαιδευμένο και απασχολούμενο σε μόνιμη βάση σε κρατικό ναυτικό. Τα μέλη του σώματος αυτού προέρχονταν συνήθως από την αριστοκρατική τάξη και έμοιαζαν πολύ επαγγελματικά και αξιακά με τους ομολόγους τους των άλλων χωρών. Η ιεραρχική τους θέση προηγούνταν σε σημασία του αριστοκρατικού τους αξιώματος, η γενική διοίκηση όμως του εκάστοτε πολεμικού ναυτικού συνέχισε να δίδεται σε "πολιτικά" πρόσωπα.¹²

Ε. Η Ναυμαχία του Τραφάλγκαρ

Το παρόν κείμενο παρουσιάζει αδρομερώς το διεθνοπολιτικό και ναυτικό πλαίσιο, την επιχειρησιακή εξέλιξη, την ώριμη μα καινοτόμο ναυτική τακτική, τη στρατηγική σημασία αλλά και την ποικίλη κληρονομιά της φημισμένης ναυμαχίας του Τραφάλγκαρ.

Η Ναυμαχία του Τραφάλγκαρ έλαβε χώρα στις 21 Οκτωβρίου του 1805, όταν στην Ευρώπη οι Ναπολεόντιοι Πόλεμοι βρίσκονταν στη φάση του τρίτου αντιγαλλικού συνασπισμού (Αύγουστος-Δεκέμβριος 1805). Στη ναυμαχία αυτή αντιπαρατάχθηκαν 27 πλοία της γραμμής του Βρετανικού Βασιλικού Ναυτικού υπό το ναύαρχο Νέλσονα εναντίον 33 πλοίων της γραμμής του Γαλλικού και του Ισπανικού στόλου υπό τον ναύαρχο Βιλνέβ. Ο Αγγλικός στόλος είχε 17.000 άνδρες και 2.184 κανόνια ενώ ο Γαλλο-ισπανικός διέθετε 30.000 άνδρες και 2568 κανόνια. Οι δύο αντίπαλοι στόλοι διέθεταν και μερικά ακόμα πρόσκοπα πλοία (φρεγάδες και πάρωνες).¹³

Παρά την αριθμητική υπεροχή του Γαλλο-ισπανικού στόλου έναντι του στόλου του Νέλσονα, μειονεκτούσε ποιοτικά έναντι των Άγγλων καθώς στερούνταν εφοδίων μετά τον παρελκυστικό πλου του στις Δυτικές Ινδίες το 1805, εφοδίων που ήταν διαθέσιμα στο στόλο του Νέλσονα, λόγω των οικονομικών δυνατοτήτων της Αγγλίας και της σχετικής πρόνοιας του Άγγλου στόλαρχου. Το σώμα, επίσης, των Γάλλων αξιωματικών και υπαξιωματικών δεν ήταν υψηλού επιπέδου, λόγω της απομάκρυνσης πολλών άξιων στελεχών του κατά τη Γαλλική Επανάσταση. Τα πληρώματα του Γαλλο-ισπανικού στόλου είχαν μικρή πλεύσιμη και βλητική εμπειρία και εκπαιδεύονταν περισσότερο στη ναυτιλία παρά στη βλητική λόγω, ως ένα βαθμό, της αναξιοπιστίας πολλών γαλλικών κανονιών. Επιπλέον, η πολυδιάσπαση

¹² Fioravanzo, *A History of Naval Tactical Thought*, 75-87. Tracy, "Technology and Weapons: 1300-1850", 105. Hughes, *Fleet Tactics*, 40-52. Till, G., *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (Macmillan: London, 1982), 95-101. Parker, *Cambridge Illustrated History of Warfare*, 127.

¹³ https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Trafalgar

του Γαλλο-ισπανικού στόλου στους γαλλικούς λιμένες της Βρέστης, της Τουλώνας και του Ροσφόρ και στους Ισπανικούς του Καδίθ και της Φερόλ δυσχέραινε σημαντικά τη στρατηγική του συγκέντρωση.¹⁴

Το Γαλλικό πολεμικό ναυτικό ακολουθούσε το δόγμα της προσήλωσης στην αποστολή σε βάρος της επίτευξης της κυριαρχίας των θαλασσών, αποφεύγοντας τις αναμετρήσεις με αριθμητικά υπέρτερες, Αγγλικές δυνάμεις. Έβαλε, συνήθως, κατά της ιστιοφορίας των Αγγλικών πολεμικών πλοίων, ώστε να τα ακινητοποιεί και να συνεχίζει απρόσκοπτα τον πλου του. Αντίθετα, οι Άγγλοι χτυπούσαν στο σκαρί των αντίπαλων πλοίων για να μεγιστοποιήσουν τις απώλειες και τις ζημιές επί του εχθρού, στοχεύοντας στη συντριβή του.¹⁵

Μεταξύ του 1692 και του 1782 ο αγγλικός στόλος παρατασσόταν σε γραμμή παραγωγής καθώς η ναυτική αυτή τακτική διευκόλυνε το συντονισμό των κινήσεων του και του παρείχε μεγαλύτερο πεδίο βολής. Επειδή όμως σε 15 ναυμαχίες που έδωσε με αυτό τον τρόπο το Αγγλικό ναυτικό την περίοδο εκείνη δεν αιχμαλωτίστηκε ούτε ένα αντίπαλο πλοίο, υπήρξαν Άγγλοι ναυμάχοι, όπως οι Vernon, Anson, Hawke, Rodney, Howe, Duncan, Jervis και Kemprenfelt που δοκίμασαν εναλλακτικές ναυτικές τακτικές κατά το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα.¹⁶ Κυριότερος θεωρητικός εκφραστής αυτών υπήρξε ο John Clerk of Eldon που στο βιβλίο του “An essay in naval tactics”, βιβλίο που αγαπούσε ο πολυμαθέστατος και πολύπειρος Νέλσον, υποστήριζε τη σκοπιμότητα της συγκέντρωσης υπέρτερης δύναμης κατά τμήματος του αντίπαλου στόλου.¹⁷ Η εφαρμογή καινοτομιών στη ναυτική τακτική διευκολύνθηκε επίσης από τεχνολογικές εξελίξεις όπως ο πενταπλασιασμός της ταχύτητας πυρός και η διεύρυνση του πεδίου βολής των κανονιών, η εισαγωγή του συστήματος σημάτων Popham καθώς και η χάλκινη επένδυση του κύτους των πλοίων, που απέτρεπε τη συγκέντρωση αλγών κάτω από την ίσαλο γραμμή τους, άλγη που επιβράδυναν την κίνηση των πλοίων.¹⁸

Το κύριο ναυτικό σχέδιο του Ναπολέοντα κατά το 1805 προέβλεπε τη διαφυγή του Γαλλο-ισπανικού στόλου στις Δυτικές Ινδίες από τα ορμητήριά του στην Τουλώνα, την Καρθαγένη, το Καδίθ και τη Βρέστη, σπάζοντας έτσι τον Αγγλικό ναυτικό αποκλεισμό. Στη συνέχεια θα επανέπλεε στο Στενό της Μάγχης απ' όπου θα υποστήριζε γαλλική απόβαση στην Αγγλία, διασφαλίζοντας τοπική ναυτική υπεροχή έναντι των Αγγλικών ναυτικών δυνάμεων για λίγες ώρες.¹⁹ Το πρώτο σκέλος του σχεδίου επιτεύχθηκε καθώς ο συμμαχικός στόλος διέλαθε της προσοχής του Νέλσονα, που διατηρούσε τακτικό ναυτικό αποκλεισμό της Τουλώνας. Έφτασε στις Δυτικές Ινδίες και επέστρεψε στο λιμάνι της Φερόλ μετά από σύγκρουσή του με τη ναυτική μοίρα του υποναυάρχου Calder στα τέλη Ιουλίου 1805 στην οποία δεν υπέστη σημαντικές απώλειες. Έπειτα ο Βιλνέβ, παρακούοντας τις διαταγές του Ναπολέοντα, κατέφυγε στο Καδίθ με πρόσχημα ότι παρακολουθούνταν οι κινήσεις του από υπέρτερο αριθμητικά Αγγλικό στόλο. Ο Ναπολέων αναγκάστηκε τότε να εγκαταλείψει το σχέδιό του για απόβαση στην Αγγλία και χρησιμοποίησε το στράτευμα που είχε ήδη συγκεντρώσει στη Βουλώνη για να νικήσει τον Αυστριακό στρατό στο Ουλμ.²⁰

Στις 16 Σεπτεμβρίου 1805 ο Ναπολέωντας εξέδωσε νέες διαταγές σύμφωνα με τις οποίες ο συμμαχικός στόλος έπρεπε να πλεύσει στη Νάπολη για να ενισχύσει τις εκεί στρατιωτικές επιχειρήσεις των Γάλλων, αλλά και να καταναυμαχήσει Αγγλικές ναυτικές δυνάμεις, αν τύχαινε να είναι αριθμητικά ασθενέστερες. Ζητούσε δηλαδή ο Ναπολέωντας να διακινδυνέψει τον στόλο του ο Βιλνέβ για την επίτευξη ενός στρατηγικά ελάχιστον στόχου.²¹ Έχοντας πληροφορηθεί την αποδυνάμωση του στόλου του Νέλσονα κατά έξι πλοία αλλά και την επικείμενη

¹⁴ Kennedy, P., *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000* (New York, 1987), 127. Hattendorf, J.B., *The Eighteenth Century and the Classic Age of Sail* (Malabar, Florida, 1997), 181. Rodger, N.A.M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, 486. Harding, R., *The evolution of the Sailing Navy, 1509-1815* (London, 1995), 137.

¹⁵ Till, G., *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (London, 1982), 97-98.

¹⁶ Leonard W. Cowie, *Lord Nelson 1758-1805: a bibliography* (Westport CT, 1990), 28. Fioravanzo, G., *A history of naval tactical thought* (Annapolis, 1979), 86-87, 99. Hughes, W.P., *Fleet Tactics. Theory and Practice* (Annapolis, 1986), 49.

¹⁷ Till, *Maritime Strategy*, 23-24. Lambert, A.D., "Nelson: Searching for the Sublime", *Historically Speaking*, 10:3 (June 2009), 13-17.

¹⁸ Harding, *The evolution of the Sailing Navy*, 134. Lavery, B., *The Ship of the Line. Design, construction and fittings* (Annapolis, 1984), 163. Tunstall, B., *Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting tactics 1650-1815* (London, 2001), 92.

¹⁹ Potter E.B. & Nimitz, C. W., *Seapower. A Naval History* (Englewood Cliffs, 1960), 155-156.

²⁰ Ο.π., 159-162.

²¹ Rodger, *The Command of the Ocean*, 537.

ταπεινωτική αντικατάστασή του από το ναύαρχο Rosily, ο Βιλνέβ διέταξε τον απόπλου του Γαλλο-ισπανικού στόλου από το Καδίθ στις 19 Οκτωβρίου. Ο απόπλους αυτός, εκτελέστηκε με μεγάλη καθυστέρηση λόγω της απροθυμίας αρκετών κυβερνητών των μονάδων του στόλου του και της πτώσης της έντασης του ανέμου, παρέχοντας έτσι έγκαιρη προειδοποίηση στο Νέλσονα που ναυλοχούσε με τον Άγγλικό στόλο στα ανοικτά. Όπως και στη ναυμαχία του Αμπουκίρ, έτσι και στη ναυμαχία του Τραφάλγκαρ, ο Νέλσονας ενθάρρυνε την έξοδο του αντιπάλου του εφαρμόζοντας στρατηγικό ναυτικό αποκλεισμό και δικαιώθηκε για αυτό.²²

Ο Γαλλο-ισπανικός στόλος έπλευσε προς νότο με τον Βιλνέβ να φλερτάρει με την ιδέα της επανάκαμψής του στο Καδίθ. Κοντά στο ακρωτήριο Trafalgar στις 8 το πρωί της 21^{ης} Οκτωβρίου ο Βιλνέβ διέταξε αναστροφή προς το Καδίθ η οποία αναστάτωσε την παράταξη του στόλου του λόγω των δυσμενών ανέμων και της απειρίας των πληρωμάτων του. Σε αυτή την κατάσταση βρήκε τον Γαλλο-ισπανικό στόλο η επίθεση του Νέλσονα.²³

Εφαρμόζοντας ελαστική συγκέντρωση που επαινέθηκε από τον Corbett, ο Νέλσονας κατήυθνε τις δύο μοίρες του στόλου του κάθετα στην εχθρική γραμμή ώστε να τμήσει το μέσο και την ουρά της. Στόχος αυτών των κινήσεων ήταν η περικύκλωση του μισού Γαλλο-ισπανικού στόλου, πριν προλάβει να συμμετάσχει στη ναυμαχία και το εμπρόσθιο τμήμα του, που χρειαζόταν περισσότερο χρόνο για να αναστρέψει και να έρθει προς βοήθεια του άλλου του μισού, με αντίθετο μάλιστα άνεμο.²⁴ Ο Βιλνέβ περίμενε την κίνηση αυτή του Νέλσονα, γνωρίζοντας, όμως, την ανεπάρκεια των αξιωματικών του δεν προσπάθησε να την εμποδίσει.

Ο Νέλσονας προσποιήθηκε αρχικά πως κατευθυνόταν εναντίον της κεφαλής της αντίπαλης παράταξης. Λίγο πριν την φτάσει στράφηκε στο κέντρο της, αιφνιδιάζοντας τακτικά τον αντίπαλο και επιβαρύνοντάς τον ψυχολογικά λόγω της αβεβαιότητας σχετικά με το πραγματικό σημείο της προσβολής του από το στόλο του Νέλσονα.²⁵ Επειδή ο άνεμος ήταν ασθενής, τα Αγγλικά πλοία εκτέθηκαν αρκετή ώρα στο αντίπαλο πυρ, χωρίς να μπορούν να ανταποδώσουν. Δεν έπαθαν, όμως, σημαντικές ζημιές λόγω της ανεπάρκειας των πυροβολητών του Γαλλο-ισπανικού στόλου και της σχετικά μεγάλης ταχύτητας που επέτυχαν τα πλοία του Νέλσονα προσεγγίζοντας με πλήρη ιστιοφορία τον Γαλλο-ισπανικό στόλο, κάτι το ασυνήθιστο σε αυτή τη φάση της ναυμαχίας. Στα πρωτόπλοια πλοία των δύο στηλών του Αγγλικού στόλου επέβαιναν ο Νέλσονας και ο Collingwood, κάτι επίσης ασυνήθιστο και ενδεικτικό της επιθετικότητας του Αγγλικού στόλου και της ευφυχίας των ηγετών του.²⁶

Ο στόλος του Νέλσονα επέτυχε να τμήσει την αντίπαλη παράταξη στο μέσο και στην ουρά της και ακολούθησε melee που ανέδειξε την αγγλική ανωτερότητα σε ναυτοσύνη, ταχύτητα πυρός και ηθικό. Η εμπροσθοφυλακή του Γαλλο-ισπανικού στόλου ελάχιστα ενεπλάκη στη ναυμαχία και προτίμησε να διαφύγει.²⁷ Οι απώλειες του Γαλλο-ισπανικού στόλου υπήρξαν συντριπτικές καθώς μόνο το ένα τρίτο των πλοίων του κατόρθωσε να σωθεί, είχε δε δεκαπλάσιες ανθρώπινες απώλειες συγκρικά με αυτές του Αγγλικού.²⁸ Αξίζει, πάντως, να σημειωθεί ότι μόνο ένα μικρό τμήμα των συνολικών Γαλλικών ναυτικών δυνάμεων καταστράφηκε στο Τραφάλγκαρ.²⁹

Κατά την έναρξη της ναυμαχίας του Τραφάλγκαρ, οι δύο στήλες του στόλου του Νέλσονα θα μπορούσαν να ήταν καλύτερα παρατεταγμένες ώστε να επιτευχθεί ακόμα μεγαλύτερη νίκη επί των αντιπάλων του. Καλύτερη πάντως παράταξη του στόλου του Νέλσονα απαιτούσε χρόνο, που θα μπορούσε να είχε αξιοποιηθεί από τον Βιλνέβ ώστε να αμυνθεί καλύτερα.³⁰ Σε κάθε περίπτωση, ο Νέλσον διοίκησε το στόλο του αποκεντρωτικά, κατά το πρότυπο των Vernon, Anson και Hawke, έχοντας ενημερώσει τους κυβερνήτες των πλοίων του για το απλό σχέδιο μάχης που είχε συλλάβει. Χρησιμοποίησε δε λίγα μόνο σήματα κατά τη διάρκεια της ναυμαχίας, προσβλέποντας στην ικανότητα και

²² Fioravanzo, *A history of naval tactical thought*, 10. https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Trafalgar

²³ Potter, *Seapower*, 164

²⁴ Till, *Maritime Strategy*, 99. Reynolds, C. G., *Command of the Sea. The History and Strategy of Maritime Empires* (New York, 1974), 307.

²⁵ Potter, *Seapower*, 164-165. Για την αξία του αιφνιδιασμού ως πολλαπλασιαστή ισχύος σε τακτικό επίπεδο βλέπε ενδεικτικά Liddel Hart, B.H., *Strategy: the indirect approach* (London, 1967).

²⁶ Rodger, *The Command of the Ocean*, 538.

²⁷ White, C., "Trafalgar, Battle of" στο Hattendorf, J. (ed.) *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4 (London and New York, 2007), 189.

²⁸ Ο.π., 542.

²⁹ White, "Trafalgar", 189.

³⁰ Tunstall, *Naval Warfare*, 92, 258

στην πρωτοβουλία τους. Προσέγγιζε ο Νέλσονας χαοτικά και όχι γραμμικά τις ναυτικές επιχειρήσεις, οπότε και εξηγείται η σπουδή του να συνάψει ναυμαχία με τον Γαλλο-ισπανικό στόλο.³¹

Μετά το Τραφάλγκαρ και μέχρι το 1814 οι Γάλλοι δεν αμφισβήτησαν άμεσα την κυριαρχία των θαλασσών από τους Άγγλους με αποτέλεσμα να υποχωρήσει δραματικά η απειλή Γαλλικής αποβατικής ενέργειας εναντίον των βρετανικών νήσων, αλλά και να αυξηθεί η διαθεσιμότητα αγγλικών ελαφρών μονάδων για την προστασία νηοπομπών. Πράγματι, η απώλεια έστω και μιας βρετανικής νηοπομπής από τις Δυτικές Ινδίες προς την Αγγλία θα μπορούσε να αποβεί καταστροφική για τη Βρετανική οικονομία, ενώ η απώλεια μιας νηοπομπής από τις Ανατολικές Ινδίες θα μπορούσε να ρίξει τη Βρετανική κυβέρνηση.³² Η προστασία αυτή του Βρετανικού εμπορίου από τον Αγγλικό στόλο παρέσχε στην Αγγλία τους αναγκαίους πόρους για να συνεχίσει τον πόλεμο και να χρηματοδοτήσει τους στρατούς των συμμάχων της μέχρι την τελική ήττα του Ναπολέοντα το 1814.³³ Μπόρεσε επίσης η Αγγλία να υποστηρίξει από θαλάσσης εξεγέρσεις εναντίον του Ναπολέοντα στην Ισπανία, στην Καλαβρία και στη Δαλματία.³⁴ Στέρησε δε τη Γαλλία από πολύτιμο ναυτεμπορικό εισόδημα.

Οι Γάλλοι, δεν έπαψαν ως το 1814 να αποτελούν αυξανόμενη ναυτική απειλή για την Αγγλική κυριαρχία στη θάλασσα. Με την επέκταση της ηγεμονίας τους στην ηπειρωτική Ευρώπη υπήρχε πάντα ο κίνδυνος ότι θα έφευγαν στα χέρια τους σημαντικοί πολεμικοί στόλοι της περιοχής κάτι που οι Άγγλοι προσπάθησαν να αποτρέψουν με την επίθεσή τους εναντίον του δανικού στόλου στην Κοπεγχάγη το 1807. Επιπλέον, οι Γάλλοι συνέχιζαν να κατασκευάζουν στόλο που το 1814 έφτασε τα 80 πλοία της γραμμής έναντι 99 των Άγγλων. Αντικειμενικά, οι νίκες του Ναπολέοντα στο Αούστερλιτς και στο Ουλμ ήταν μεσοπρόθεσμα πολύ πιο σημαντικές από την ήττα του Γαλλο-ισπανικού στόλου στο Τραφάλγκαρ. Η νίκη του Νέλσονα στη ναυμαχία του Αμπουκίρ το 1798 υπήρξε επίσης πιο σημαντική στρατηγικά από τη νίκη του στο Τραφάλγκαρ.³⁵

Ο Νέλσον αναδείχθηκε σε εθνικό ήρωα των Άγγλων μετά τη νίκη και την ηρωική θανά του στη ναυμαχία αυτή, η τακτική του, όμως, δεν εφαρμόστηκε ξανά. Η πραγματοποίηση 15 μόνο, μικρών, κυρίως, ναυμαχιών, μεταξύ της μάχης του Βατερλώ και της έναρξης του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου δεν ενθάρρυνε περαιτέρω μεταρρυθμίσεις στη ναυτική τακτική που είχε σχηματιστεί κατά τον 18ο αιώνα, όταν συνάφθηκαν 56 μεγάλες, κυρίως, ναυμαχίες. Επιπλέον, η εισαγωγή του τηλεγράφου και του ασυρμάτου, αλλά και η συνεχής αύξηση της απόστασης μάχης ενίσχυσαν το συγκεντρωτισμό στις ναυτικές επιχειρήσεις σε στρατηγικό και τακτικό επίπεδο, απομακρύνοντας το ενδεχόμενο της υιοθέτησης της ναυτικής τακτικής που εφάρμοσε ο Νέλσονας. Μόνο ως επιθετική νοοτροπία και σήμα ελιγμού στο Αγγλικό σηματολόγιο επιβίωσε η ανάμνηση του Άγγλου ναυμάχου στο Βρετανικό ναυτικό.³⁶

³¹ Palmer, M. A. "The Soul's Right Hand": Command and Control in the Age of Fighting Sail, 1652-1827, *The Journal of Military History*, Vol. 61, No. 4 (Oct., 1997), 688, 701. Hughes, *Fleet Tactics*, 53. https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Trafalgar

³² Potter, *Seapower*, 167-168. Lambert, A., "Strategy" στο Hattendorf, J. (ed.) *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4 (London and New York, 2007), 52.

³³ Rodger, *The Command of the Ocean*, 544.

³⁴ Coutau-Begarie, H., "Seapower in the Mediterranean from the Seventeenth to the Nineteenth Century" στο Hattendorf, J. (ed.) *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean, Past Present and Future* (London & Portland, Or, 2000), 39.

³⁵ White, "Trafalgar", 190.

³⁶ Palmer, "The Soul's Right Hand", 703-705.

2. Η Διάδραση της Ναυτικής Ισχύος με την Πολιτική και την Οικονομία στην Ευρώπη των Νέων Χρόνων

Η αδυναμία των μεσαιωνικών τειχών να αντισταθούν σε κανονιοβολισμούς ενοποίησε τις επιμέρους ναυτικές διενέξεις της Μεσογείου σε μια μακρόχρονη πολεμική διεκυστίνδα μεταξύ της Οθωμανικής Ανατολής και της Λατινικής Δύσης, διευκόλυνε τη δημιουργία μεγάλων αυτοκρατοριών στη Μεσόγειο και οδήγησε στη στήριξη της παράκτιας άμυνας τους σε μόνιμους στόλους γαλέρων και ανανεωμένων επακτίων οχυρώσεων.

Πράγματι οι ναυτικές αναμετρήσεις στη Μεσόγειο του 15ου αιώνα μ.Χ. ήταν τοπικού χαρακτήρα και ανήκαν σε τέσσερις κατηγορίες: α) την επέκταση στη θάλασσα χερσαίων συγκρούσεων των βασιλείων της Αραγονίας και της Καστίλης με τα γειτονικά βασίλεια της Γρανάδας, της Γαλλίας και της Πορτογαλίας αλλά και μεταξύ τους, β) τους εμπορικούς πολέμους μεταξύ των Ιταλικών πόλεων, γ) τους Ενετο-τουρκικούς πολέμους, δ) τις καταδρομές Βερβερινών γαζήδων εναντίον του Χριστιανικού εμπορίου και χριστιανικών λιμανιών και τις καταδρομές των Ιπποτών του Τάγματος του Αγίου Ιωάννη της Ρόδου εναντίον του Μουσουλμανικού εμπορίου και των Μουσουλμανικών ακτών. Προς το τέλος, όμως, του 15ου αιώνα η Οθωμανική Αυτοκρατορία και η Ισπανία ισχυροποίησαν την εδαφική τους βάση στις δύο άκρες της Μεσογείου προετοιμαζόμενοι για την εκθετική επέκταση των στρατιωτικών τους δυνατοτήτων και συνακόλουθα των επικρατειών τους.

Από την ευχερή Άλωση της Κωνσταντινούπολης ως την δυσχερέστατη Οθωμανική κατάληψη της Ρόδου το 1522 μ.Χ., λόγω της αναβάθμισης των χερσαίων οχυρώσεων που είχε μεσολαβήσει και της προικοδότησής τους με επαρκές πυροβολικό, οι Οθωμανοί κατείχαν το καλύτερο πολιορκητικό πυροβολικό παγκοσμίως του οποίου η μεταφορά, διοικητική μέριμνα και τακτική αξιοποίηση ήταν μακράν η καλύτερη διεθνώς. Αντίστοιχα στις Ισπανικές ένοπλες δυνάμεις το αρκεβούζιο αντικατέστησε το τόξο νωρίτερα από οπουδήποτε αλλού (περί το 1500 μ.Χ.) συντελώντας στην επέκταση της Ισπανικής αυτοκρατορίας. Δεν είναι σαφές πως τα δύο αυτά κράτη αλλά και η Πορτογαλία, που φημίζονταν για το ναυτικό της πυροβολικό, οδηγήθηκαν σε αυτή την ατραπό. Πιθανότατα οι Οθωμανοί επηρεάστηκαν και βελτίωσαν αντίστοιχες πρακτικές που είχαν πρωτοδεί σε πρώην Χουσίτες, Βοημούς μισθοφόρους και στο στράτευμα της Μεγάλης Καταλανικής Εταιρείας. Αντίστοιχα οι Ισπανοί και οι Πορτογάλοι πιθανόν να υιοθέτησαν την πυρίτιδα από τους Μουσουλμάνους της Ισπανίας.

Η οπλική ενδυνάμωση των τριών αυτών δυνάμεων συνδυάστηκε με την διαμάχη για το εμπόριο του Ινδικού Ωκεανού μεταξύ της Πορτογαλίας και της Ισπανίας από τη μια και από την άλλη των Μαμελούκων της Αιγύπτου και των συμμάχων τους (Βενετία, Ραγούσα) αλλά και του διαδόχου κράτους των Μαμελούκων, της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Το αποτέλεσμα ήταν η γενίκευση του πολέμου στη Μεσόγειο που επιτάχθηκε χρονικά από τα πολύτιμα μέταλλα που προσπορίστηκε η Ισπανία από τις κτήσεις της στο Νέο Κόσμο αλλά και από τα αυξημένα εισοδήματα που εξασφάλισε η Οθωμανική Αυτοκρατορία από την επέκτασή της στην Κεντρική Ευρώπη. Η σύγκρουση μεταξύ Ισπανίας και Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στη Μεσόγειο τροφοδοτήθηκε και από την Ισπανική επέκταση στη Βόρεια Αφρική που ώθησε το 1534 μ.Χ. τον Χαϊρεδίν Μπαρμπαρόσα, τον τότε ηγεμόνα της Αλγερίας, να προσφέρει τις υπηρεσίες του στην Οθωμανική Αυτοκρατορία ως Καπουδάν Πασάς του στόλου της. Αυτός και Βορειοαφρικανοί γαζήδες σαν τον Τουργούτ Ρείς και τον Ουλούτζ Αλή υπήρξαν αντιπροσωπευτικοί τύποι αρίστων μαχητών της θάλασσας ο αριθμός των οποίων μειώθηκε σε σχετικούς αλλά και απόλυτους όρους προϊόντος του 16ου αιώνα, λόγω ανθρωπίνων απωλειών σε ναυτικές επιχειρήσεις αλλά και της μεγάλης αύξησης των απασχολούμενων στους πολεμικούς στόλους της εποχής.

Η οικονομική βάση της μακρόχρονης αυτής διεκυστίνδας στο Μεσογειακό κόσμο συνεπάγονταν, αναπόδραστα, και την υιοθέτηση καταδρομικών επιχειρήσεων πολέμου τριβής μεταξύ της Ισπανίας, της Βενετίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, ως αναγκαία προϋπόθεση της ανάληψης δαπανηρότατων γενικευμένων αποβατικών ενεργειών εναντίον κομβικών, οχυρωμένων λιμένων του αντιπάλου. Ενεργειών που απαιτούσαν πια τη συνεργασία δύο εντελώς διακριτών κλάδων των ενόπλων δυνάμεων, του στρατού και του ναυτικού. Η γαλέρα απέδειξε τότε ότι ήταν ένα αποτελεσματικό καταδρομικό. Η ακρίβεια του πυρός της, το μεγαλύτερο βεληνεκές και το καταστροφικότερο αποτέλεσμά του, λόγω των μεγάλων διαμετρημάτων των πλωριών κανονιών της (το βάρος του κύριου πλωριού

κανονιού των βενετικών γαλέρων κυμαίνονταν μεταξύ 50 και 120 πάουντς), καθώς και οι αμφίβιες αρετές και η αυτόνομη κίνησή της στη συχνή καλοκαιρινή άπνοια της Μεσογείου ενίσχυσε την αξιοπιστία της συγκριτικά με αυτή του ιστιοφόρου πολεμικού πλοίου. Η αξιοπιστία αυτή ενισχύθηκε και από το γεγονός ότι το μεγάλο κόστος των κανονιών δεν επέτρεψε το εξοπλισμό του ιστιοφόρου πολεμικού με ικανό αριθμό αυτών μεταξύ του 1520 και του 1580 μ.Χ.

Τακτικά ευκίνητη η γαλέρα, μπορούσε να προσεγγίσει την ξηρά λειτουργώντας ως κανονιοφόρος ή αποβατικό πλοίο ενώ στρατηγικά μπορούσε να διεξάγει καταδρομές σε απόσταση δύο χιλιάδων ναυτικών μιλίων από τη βάση της. Επιπλέον, η ικανότητα των γαλέρων να ελίσσονται σε μεγάλους σχηματισμούς κάτω από κεντρική διοίκηση τις κατέστησε ιδανικές για ανάληψη μεγάλων επιχειρήσεων εναντίον κομβικών λιμένων σε απόσταση χιλίων μιλίων από τη βάση τους. Μπορούσαν επίσης να πολεμήσουν και το χειμώνα ενώ η τακτική τους χρήση δεν είχε αλλάξει από την αρχαιότητα. Τότε χτυπούσαν με το έμβολο της πλώρης τους, το 16ο αιώνα μ.Χ. έπλητταν τον αντίπαλό τους με το πλωριό πυροβολικό τους.

Ενώ η αναβάθμιση της γαλέρας στις αρχές του 16ου αιώνα στη Μεσόγειο οφείλονταν τεχνολογικά σε ποιοτικές αλλαγές η παρακμή της στο τέλος του ίδιου αιώνα μπορούν να αποδοθούν τεχνολογικά σε ποσοτικές αλλαγές. Η παρακμή του ρόλου της γαλέρας οφείλονταν στη μικρή σχετικά αύξηση του μεγέθους της, που προέκυψε από την αλλαγή του κωπηλατικού της συστήματος, και την αύξηση του πυροβολικού που αυτή έφερε λόγω της αυξανόμενης διαθεσιμότητας μπρούτζινων κανονιών. Οφείλονταν επίσης στη μεγάλη αύξηση του αριθμού των γαλέρων των κωπήρων στόλων (π.χ. οι στόλοι που πολέμησαν στην περίφημη ναυμαχία της Πρέβεζας το 1538 μ.Χ. ήταν οι μισοί αυτών που πολέμησαν στη Ναυμαχία της Ναυπάκτου) και στην αύξηση των κωπηλατών τους από 144 σε 180 ή και 200. Η αριθμητική αυτή άνοδος αντανάκλωνε τη γενικότερη αύξηση του Μεσογειακού πληθυσμού και συνεπάγονταν τη σημαντική πτώση της ποιότητας του προσωπικού τους αλλά και του διαθέσιμου χώρου για αυτό. Το αποτέλεσμα ήταν να εκτοξευθεί το κόστος των γαλέρων (π.χ. το λειτουργικό κόστος μιας ισπανικής γαλέρας τριπλασιάστηκε μεταξύ του 1523 και του 1587) και να μειωθεί το αποτελεσματικό βεληνεκές τους αλλά και η συχνότητα και η στοχοθεσία των ναυτικών εκστρατειών στις οποίες συμμετείχαν.

Η μείωση του βεληνεκού των γαλέρων οφείλονταν, μεταξύ άλλων, στην αύξηση του όγκου και της κατά μονάδα τιμής των προμηθειών που προοριζόνταν για τα πληρώματά τους, στον μειωμένο συγκριτικά αριθμό των εκπαιδευμένων κωπηλατών, στη χειροτέρευση της υγείας και του κοινωνικού επιπέδου των ερετών τους και στην παρεπόμενη δημιουργία χάσματος μεταξύ αυτών και των αξιωματικών τους. Συνάμα, η αναφερθείσα αύξηση της διαθεσιμότητας μπρούτζινων κανονιών και η πτώση σε σχετικούς όρους του κόστους της πυρίτιδας και αργότερα των κανονιών από χυτοσίδηρο, οδήγησε στην υποκατάσταση της ακρίβειας του πυρός των γαλέρων από το μαζικό μα συγκριτικά άστοχο πυρ των ιστιοφόρων πολεμικών πλοίων και στην παρεπόμενη πτώση του status των πυροβολητών τους. Εν τέλει η γαλέρα περιορίστηκε στο ρόλο παράκτιας φυλακίδας και ελαφρού καταδρομικού. Η χρήση της αναβίωσε πρόσκαιρα στη Βαλτική το 18ο αιώνα, όταν εντάχθηκε ικανός αριθμός γαλέρων στο Σουηδικό και στο Ρωσικό ναυτικό μέχρι που έχασε την αμφίβια δυνατότητά της και έπαψε να υφίσταται.³⁷

Η ανάδυση εκτεταμένων αυτοκρατοριών στη Μεσόγειο και στη Βόρεια Ευρώπη κατά τους Νέους Χρόνους συνδέθηκε επίσης με την εξέλιξη των ναυτικών τους δυνάμεων σε κεντρικά διοικούμενους, βιομηχανικούς και τεχνολογικά προηγμένους οργανισμούς στο πλαίσιο κοινωνιών που χαρακτηρίζονταν από αποκεντρωμένη, αγροτική, κυρίως, παραγωγή και σχετικά χαμηλό επίπεδο τεχνολογίας και δεξιοτήτων. Σχετίστηκε επίσης με την έκδηλη ανωτερότητα στην κινητοποίηση πόρων, στη διαχείριση της τεχνολογίας και στο μακρόπνοο προγραμματισμό του οργανωτικού αυτού μοντέλου έναντι των συγκυριακά συγκροτούμενων ναυτικών δυνάμεων και των πειρατικών ή κουρσάρικων ναυτικών μορφωμάτων που σταδιακά περιθωριοποιήθηκαν στην Ευρώπη. Συνάμα, η οργανική ενσωμάτωση των ναυτικών περιφερειών της Ευρώπης με τις αυτοκρατορίες που τις περιέβαλλαν, οδήγησαν σε συνεργίες μεταξύ των ναυτικών πόρων και δεξιοτήτων των περιφερειών αυτών με την υψηλή πολιτική και τις δυνατότητες των αυτοκρατοριών στις οποίες υπάγονταν. Η ενσωμάτωση αυτή υπήρξε περισσότερο γόνιμη και στενή

³⁷ Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 254-73. Parker, *The Military Revolution*, 87. Parker, *Cambridge Illustrated History of Warfare*, 121-23. Glete, *Warfare at Sea*, 35, 106. Glete, "Warships: Early modern warships", 376.

όταν η πρωτεύουσα της αυτοκρατορίας συνέπιπτε να είναι σημαντικό λιμάνι όπως στην Πορτογαλία, στην Αγγλία, στη Δανία και στη Σουηδία για αυτό και η Ρωσική πρωτεύουσα μεταφέρθηκε τότε στην Αγία Πετρούπολη.

Η αυξανόμενη κεντρική διοίκηση των ναυτικών δυνάμεων δε συνεπάγονταν όμως και με απόλυτη κυριαρχία του κρατικού μηχανισμού στις ναυτικές υποθέσεις μιας χώρας. Η εξασφάλιση επαρκούς ναυτικού προσωπικού εξαρτάτο από τις δυνάμεις της αγοράς, αλλά και από την ικανότητα προσέλκυσής του από τους αξιωματικούς του πολεμικού ναυτικού ή από τοπικούς φορείς. Εμπορικά ιστιοφόρα ιδιωτών εξοπλισμένα με κανόνια θεωρούνταν σημαντικά για τις εκάστοτε αυτοκρατορικές ναυτικές δυνάμεις έως το 1670 (Αγγλοι και Ολλανδοί νοίκιαζαν τα πλοία τους σε Ευρωπαίους ηγεμόνες που διέθεταν περιορισμένες ναυτικές δυνάμεις) ενώ ναυπηγικοί οίκοι που κατασκεύαζαν και επάνδρωναν εμπορικά πλοία ήταν εξίσου σημαντικοί για τις κρατικές ναυτικές υποθέσεις. Αξιοσημείωτη υπήρξε η στήριξη της Ολλανδικής ναυτικής ισχύος στα πέντε περιφερειακά Ολλανδικά ναυαρχεία, που διευκόλυναν την ορθολογική αξιοποίηση των ποικίλων ναυτικών πόρων που βρισκόταν ανισοκατανεμημένοι στην ολλανδική επικράτεια. Αντίστοιχη στήριξη έλαβε και η Ισπανία από τους επτά επιμέρους στόλους της, μόνο ένας εκ των οποίων ήταν ποντοπόρος. Αντίθετα, η προσπάθεια να διοικηθεί κεντρικά το Γαλλικό ναυτικό κατά το δέκατο έβδομο αιώνα οδήγησε στη δημιουργία μιας διττής ιεραρχίας με πολιτικό και στρατιωτικό διοικητικό προσωπικό.

Προς το τέλος του δέκατου έβδομου αιώνα διαμορφώθηκε ένα σχετικά ομοιογενές Ευρωπαϊκό σύστημα ναυτικής διοίκησης. Ένας κεντρικός μηχανισμός ρύθμιζε τη σχεδίαση και την κατασκευή των πολεμικών πλοίων, οργάνωνε τα απαιτούμενα ναυπηγεία, προμηθεύονταν τα αναγκαία υλικά σε μεγάλες ποσότητες, διατηρούσε σώματα μονίμων και εφέδρων αξιωματικών και προσλάμβανε πληρώματα όποτε πολεμικά πλοία τίθενταν σε ενέργεια. Η καθολική ναυτολόγηση που πρώτα εφαρμόστηκε στη Γαλλία αποτέλεσε την πιο αποτελεσματική σχετική μέθοδο. Η κεντρική διοίκηση του ναυτικού διευκόλυνε επίσης τον έλεγχο του κόστους και της ποιότητας των υλικών και των πολεμικών μονάδων που προμηθεύονταν το κράτος από τους ιδιώτες. Η διοικητική αυτή άρθρωση επέτρεψε στις Ευρωπαϊκές Δυνάμεις να διεξάγουν μακρούς χρονικά και γεωγραφικά πολέμους και να προστατεύουν την ολοένα και αυξανόμενη εμπορική δραστηριότητα των υπηκόων τους ανά τον κόσμο. Το επίτευγμα αυτό υπήρξε μοναδικά Ευρωπαϊκό.³⁸

Κατά τους Πρώιμους Νέους Χρόνους η πολεμική δραστηριότητα στη Μεσόγειο υπήρξε αντιστρόφως ανάλογη της σημασίας της συγκριτικά με την αντίστοιχη του Ατλαντικού και των άλλων ωκεανών που για πρώτη φορά εξερευνήθηκαν από τους Δυτικοευρωπαίους. Στα μέσα του 14ου αιώνα μ.Χ., όπως ήδη αναφέρθηκε, εμφανίστηκε στη Μεσόγειο ένας νέος ναυτικός παράγοντας, ο Οθωμανικός, που διαμφισβήτησε την κυριαρχία της από τη Δύση για ενάμισυ περίπου αιώνα. Τα πρώτα σημαντικά βήματα προς αυτή την κατεύθυνση έγιναν με την Οθωμανική κατάκτηση του εμπορικού κόμβου της Προύσας το 1326 μ.Χ. και της Καλλίπολης το 1347 μ.Χ. Στη συνέχεια οι Οθωμανοί κατέλαβαν τα μεγάλα λιμάνια της Σμύρνης και της Θεσσαλονίκης το 1426 μ.Χ. και το 1430 μ.Χ. αντίστοιχα και μετά την Άλωση της Κωνσταντινούπολης ο Μωάμεθ ο Πορθητής επέκτεινε την αυτοκρατορία του στο Μοριά και στη Μαύρη θάλασσα εκδιώκοντας από εκεί Βενετούς και Γενουάτες. Παράλληλα αξιοποίησε το ελληνικό ναυτικό στοιχείο και τις ναυπηγοεπισκευαστικές υποδομές της Κωνσταντινούπολης και του Αιγαίου, ναυπηγώντας έναν ευμεγέθη και πυροβολικά ισχυρότατο στόλο που κατέλαβε τη σημαντική Βενετική βάση της Χαλκίδας το 1470 μ.Χ. Κατά τη διάρκεια της πολιορκίας αυτής το οθωμανικό επάκτιο πυροβολικό απέτρεψε την ενίσχυση της φρουράς της Χαλκίδας από τον μειονεκτούντα αριθμητικά και βλητικά Βενετικό στόλο, όπως ακριβώς είχε συμβεί και κατά την Άλωση της Κωνσταντινούπολης λίγα χρόνια νωρίτερα. Το 1480 μ.Χ. ο Οθωμανικός στόλος κατέλαβε πρόσκαιρα το Οτράντο και ερήμωσε την Απουλία, ενώ το 1487 μ.Χ. και το 1495 μ.Χ. ο Οθωμανός πειρατής Kemal Reis πραγματοποίησε πειρατικές επιδρομές στα Ισπανικά παράλια.³⁹

Μεταξύ του 1499 μ.Χ. και του 1503 μ.Χ. διεξάχθηκε ο Δεύτερος Ενετο-τουρκικός πόλεμος οπότε και συνήφθη η Ναυμαχία του Ναυαρίνου. Ο πόλεμος αυτός σφραγίστηκε από τη Βενετική απώλεια της Κορώνης, της Μεθώνης και του Ναυαρίνου στους Οθωμανούς, καθώς τα μεσαιωνικά τους κάστρα και το χερσαίο πυροβολικό της Βενετίας δεν μπορούσαν να αντιμετωπίσουν το πολιορκητικό πυροβολικό των Οθωμανών, κάτι που είχε ήδη συμβεί με την Άλωση

³⁸ Glete, "Naval Administration", 645-46. Hattendorf, J.B., *Doing Naval History. Essays toward Improvement* (Naval War College Press: Newport, Rhode Island, 1995), 120.

³⁹ Lewis & Runyan, *European Naval and Maritime History*, 82. Rose, *Medieval Naval Warfare*, 109-15.

της Κωνσταντινούπολης και της Χαλκίδας από τους Οθωμανούς. Ακολούθησε μια ειρηνική εικοσαετία στο Αιγαίο, όσο η Οθωμανική Αυτοκρατορία διεξήγαγε πολεμικές επιχειρήσεις εναντίον της Περσίας και της Αιγύπτου. Με την ολοκλήρωση αυτών, Οθωμανικός στόλος και στρατός κινήθηκε εναντίον του Τάγματος των Ιπποτών της Ρόδου το 1521 μ.Χ. και κατέλαβε με πολλή δυσκολία το νησί και τα Δωδεκάνησα την επόμενη χρονιά. Την ίδια περίπου εποχή το Βενετικό πυροβολικό είχε ξεπεράσει το αντίστοιχο Οθωμανικό, η επέκταση όμως των Οθωμανών στην Αίγυπτο συνεπάγονταν με το κλείσιμο των εμπορικών οδών της Δαμασκού, του Αλέπο και του Καΐρου από τους οποίους η Βενετία προμηθεύονταν μπαχαρικά που τα μεταπωλούσε στην υπόλοιπη Ευρώπη, στηρίζοντας έτσι την οικονομία της, έναντι του πορτογαλικού ανταγωνισμού στο εμπόριο αυτό. Για το λόγο αυτό η Βενετία, πολεμούσε τους Οθωμανούς, όποτε δεν είχε άλλη επιλογή και κατά προτίμηση με σύμμαχο την Ισπανία.

Η Οθωμανική κυριαρχία στην Ανατολική Μεσόγειο επεκτάθηκε με πέντε ακόμα Ενετο-τουρκικούς πολέμους μέσω της κατάληψης της Χίου (1566 μ.Χ.), της Σάμου (1575 μ.Χ.), της Κύπρου (1571 μ.Χ.) και της Κρήτης (1669 μ.Χ.), καταλήψεις που συχνά διευκολύνθηκαν από τους ελληνικούς πληθυσμούς των νησιών αυτών, λόγω της μισαλλόδοξης και οικονομικά επαχθούς Βενετικής διοίκησης. Η απώλεια της Κρήτης, παρά τις σημαντικές Βενετικές ναυτικές νίκες που είχαν προηγηθεί, οδήγησαν τους Βενετούς να προσανατολίσουν, έστω και καθυστερημένα, τη δομή δυνάμεως του πολεμικού τους ναυτικού στο ιστιοφόρο πολεμικό πλοίο. Μόνο ο έκτος Ενετο-τουρκικός πόλεμος (1684-1699 μ.Χ.) υπήρξε επιτυχής για τα Ενετικά όπλα και οδήγησε στην προσάρτηση της Λευκάδας, της Αίγινας, της Πελοποννήσου και ορισμένων σημείων των Δαλματικών ακτών στην Ενετική Αυτοκρατορία ως την ήττα της από τους Οθωμανούς κατά τον Έβδομο Ενετο-Τουρκικό Πόλεμο το 1718 μ.Χ. Τότε επεστράφησαν τα εδάφη αυτά στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και περιήλθαν σε αυτή κι άλλα Ενετικά όπως η Τήνος και η Γραμβούσα.⁴⁰

Η εδαφική επέκταση της Οθωμανικής κυριαρχίας στις Ελληνικές θάλασσες δεν συνεπάγονταν και με Οθωμανική κυριαρχία στη Μεσόγειο. Η σχετική προοπτική ανασχέθηκε από την ήττα του Οθωμανικού στόλου στην τελευταία μεγάλη ναυμαχία της κωπήρους ναυτιλίας που έλαβε χώρα στον Πατραϊκό κόλπο, ανοικτά της Ναυπάκτου στις 7 Οκτωβρίου 1571 μ.Χ. Στη ναυμαχία αυτή έλαβε μέρος ο στόλος της Ιεράς Λίγκας, δηλαδή της Ισπανίας, της Βενετίας και άλλων χριστιανικών δυνάμεων της Ευρώπης που αριθμούσε 206 περίπου γαλέρες και πολέμησε εναντίον του Οθωμανικού στόλου που αριθμούσε 220-230 γαλέρες. Η εποχή κατά την οποία έλαβε χώρα η ναυμαχία αυτή, καθώς και η προηγηθείσα Οθωμανική κατάκτηση της Κύπρου στέρνησαν από την εκστρατεία αυτή στρατηγική σημασία. Ο αρχηγός του Χριστιανικού στόλου και ετεροθαλής αδελφός του Ισπανού Αυτοκράτορα, Δον Ζουάν ο Αυστριακός, κατέστησε τον στόλο αυτό ενιαία διοικούμενο, απαρτίζοντας τις μοίρες του με πλοία όλων των συμμετεχόντων κρατών.

Οι δύο στόλοι υιοθέτησαν επιθετική τακτική και χάρη της επιτυχούς στροφής βενετικής μοίρας η αντίστοιχη Τουρκική που βρισκόταν προς τη στεριά καταστράφηκε ολοσχερώς. Στο κέντρο των δύο παρατάξεων ο αγώνας υπήρξε αμφίροπος κινδύνεψε μάλιστα να βρεθεί στα νώτα του Χριστιανικού κέντρου μια τουρκική μοίρα που δεν πέτυχε το στόχο της, καθώς προσέτρεξαν σε βοήθεια του χριστιανικού κέντρου οι εφεδρείες του Χριστιανικού στόλου καθώς και η χριστιανική μοίρα που είχε κατευθύνση προς την ακτή. Τελικά οι απώλειες των Τούρκων έφτασαν τις 180 γαλέρες, 60 μικρότερα σκάφη και 30000 άνδρες, πολλοί εκ των οποίων ήταν τοξότες, αφήνοντας πίσω τους δυσαναπλήρωτο κενό. Ο Χριστιανικός στόλος έχασε μόνο 12 πλοία και 8000 άνδρες. Ο εξοπλισμός των στρατιωτών των Οθωμανικών γαλέρων με τόξα και όχι με αρκεβούζια, η μεγαλύτερη ευστοχία των χριστιανών πυροβολητών, η ανώτερη προστασία των χριστιανικών πληρωμάτων, η αριθμητική υπεροχή των Ισπανών στρατιωτών και ο ζήλος των ελληνικών πληρωμάτων πολλών μονάδων του χριστιανικού στόλου έδωσαν τη νίκη στον Δον Ζουάν τον Αυστριακό.

Η Οθωμανική συντριβή στη ναυμαχία αυτή, αποτέλεσε την τελευταία μεγάλη ναυμαχία της κωπήρους ναυτιλίας, καθώς δε μπορούσε πια να υποστηρίξει προβολή ισχύος σε απομακρυσμένα θέατρα επιχειρήσεων ελλείψει δικτύου

⁴⁰ Βάρφης, Κ., *Βενετοτουρκικοί και Ρωσοτουρκικοί Πόλεμοι στις Ελληνικές Θάλασσες (1453-1821)* (ΙΠΙΣ: Αθήνα, 1990), 25-58, 73-88. Anderson, R.C., *Naval Wars in the Levant 1559-1853* (Liverpool University Press: Liverpool, 1952), 8-236. Gemignani, M., "Navies, Great Powers: Italy, 1500-1945", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2, 713. Το Guilmartin, *Gunpowder and Galleys* περιέχει επίσης πλείστες αναφορές στις ναυτικές επιχειρήσεις στη Μεσόγειο του 16^{ου} αιώνα στις οποίες πρωταγωνίστησε ο Τουρκικός ναυτικός παράγοντας.

προωθημένων βάσεων. Έκτοτε ο Ισπανικός στόλος έφτανε στην Ανατολική Μεσόγειο με μεγάλη καθυστέρηση, ο Οθωμανικός δεν ήταν πια αποτελεσματικός στη Δυτική Μεσόγειο κι ο Βενετικός στόλος δύσκολα κινούνταν επιθετικά εκτός της Αδριατικής. Προς το τέλος του 16ου αιώνα οι στόλοι αυτοί, που ήταν οι κυριότεροι της Μεσογείου, δε μπορούσαν να διασφαλίσουν ούτε τις θαλάσσιες επικράτειές τους.

Ο Φίλιππος Β της Ισπανίας αναπροσανατόλισε τότε τη δομή δυνάμεως του ισπανικού ναυτικού στη βάση του ιστοφόρου πολεμικού πλοίου κάτι που εξασφάλισε το διατλαντικό της εμπόριο από την όλο και συχνότερα απειλητική παρουσία του Αγγλικού στόλου στον Ατλαντικό και στην Καραϊβική. Στον ενάμισο αιώνα που διεξήχθησαν ισπανικές νηοπομπές τρεις μόνο έπεσαν στα χέρια Άγγλων και Ολλανδών. Η βαριά, όμως, φορολογία που επιβλήθηκε στα μεταφερόμενα αγαθά, οι αναπόφευκτες καθυστερήσεις τους, οι αρπακτικές διαθέσεις αξιωματικών του ισπανικού πολεμικού ναυτικού και των φορολογικών αρχών, η μόνιμη ανεπάρκεια πλοίων και οι σχετικές περιοριστικές ρυθμίσεις κράτησαν ψηλά το μεταφορικό τους κόστος.⁴¹

Οι ναυτικές εξελίξεις στη Μεσόγειο παρουσίαζαν αναμφίβολο ενδιαφέρον το άνοιγμα όμως στους ωκεανούς από τα ναυτικά έθνη της Βόρειας Ευρώπης υπήρξε μακροπρόθεσμα πολύ πιο σημαντικό. Η ατλαντική Ευρώπη εξαπλώθηκε σταδιακά σε όλα τα σημεία του πλανήτη στηριζόμενη, ως ένα βαθμό στο μεγαλύτερο απόθεμα ναυπηγικής ξυλείας και καλλιεργήσιμων γαιών που διέθετε συγκριτικά με το Μεσογειακό χώρο. Διέθετε επίσης σημαντικά μεγαλύτερο ποτάμιο δίκτυο που αποτελούσε την κύρια ατραπό ενδοεπικοινωνίας μεταξύ των περιφερειών της για κλιματικούς λόγους και λόγω της απουσίας οδικού συστήματος αντίστοιχου του ρωμαϊκού της Μεσογειακής Ευρώπης.⁴² Το πολιτικό περιβάλλον της ατλαντικής Ευρώπης που ευνοούσε τον ανταγωνισμό, την ανάληψη ρίσκου και την επιχειρηματικότητα συνέβαλε επίσης στην εξάπλωσή της στους ωκεανούς του κόσμου.⁴³

Το ιστοφόρο πλοίο ανταποκρινόταν καλύτερα σε πλόες ανοικτής θάλασσας απ' ό,τι τη γαλέρα για αυτό και αξιοποιήθηκε από τους πρωτοπόρους στα ποντοπόρα εξερευνητικά ταξίδια Πορτογάλους. Η αξιοποίησή του αυτή διευκολύνθηκε από τη βελτίωση της πυξίδας, την εισαγωγή του δρομόμετρου αλλά και οργάνων μέτρησης του γεωγραφικού στίγματος. Η εισαγωγή επίσης του πυροβόλου στα ιστοφόρα συνέβαλε στην επιβίωση και στην επέκταση των Ευρωπαίων στα πολιτικώς άξενα εδάφη της Αμερικής και του Ινδικού Ωκεανού αλλά και στην οικονομική αξιοποίηση αυτής της διείσδυσης καθώς ελευθερωνόταν χώρος για μεταφορά προϊόντων λόγω των λιγότερων πια ανδρών που χρειαζόνταν για την πρόωση και την άμυνά του.

Αρχικός στόχος των Πορτογάλων ήταν η παράκαμψη του Μουσουλμανικού Μαρόκου και η αναζήτηση συμμάχων εναντίον του, γρήγορα όμως ο στόχος αυτός αντικαταστάθηκε από την αναζήτηση χρυσού, ελεφαντοστού και μπαχαρικών και από την ελπίδα ανακάλυψης θαλάσσιας οδού που να οδηγεί στις Ινδίες, χωρίς να διέρχεται από μουσουλμανικές χώρες.

Το 1418 μ.Χ. οι Πορτογάλλοι ανακάλυψαν το νησιωτικό σύμπλεγμα της Μαδέϊρα, το 1427 μ.Χ. τις Αζόρες και τις αμέσως επόμενες δεκαετίες το Ρίο ντε Όρο, τα νησιά του Πράσινου Ακρωτηρίου, τη Σιέρα Λεόνε, τον κόλπο της Γουινέας, τη Χρυσή Ακτή, το Δέλτα του Νίγηρα, την Γκαμπόν και την Αγκόλα. Το 1487-1488 μ.Χ. ο Βαρθολομαίος Ντίαζ παρέπλευσε το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και μια δεκαετία αργότερα (1497-1499 μ.Χ.) ο Βάσκο Ντα Γκάμα έφτασε για πρώτη φορά στην Ινδία. Αμέσως μετά (1500-1501 μ.Χ.) ο Πέδρο Αλβάρες Καμπράλ έφτασε στην Ινδία, αφού πρώτα ανακάλυψε τη Βραζιλία. Το 1513 μ.Χ. οι Πορτογάλλοι αφίχθησαν στην Κίνα και το 1542 στην Ιαπωνία με την οποία διατήρησαν εμπορικές σχέσεις για έναν περίπου αιώνα. Από το 1500 μ.Χ. και μετά οι Πορτογάλλοι έστελναν κάθε χρόνο αρμάδα στην Ινδία αποτελούμενη από πολεμικά και εμπορικά πλοία. Δημιούργησαν επίσης μόνιμους στόλους και κατέλαβαν και οχύρωσαν τη νήσο Ορμούζ του Περσικού κόλπου, την Γκόα, το Ντίου και το Καλικούτ στην Ινδία, τη Μαλάκα, την Αμπίνα των Μολούκας και το Τιμόρ. Οι Κινέζοι τους επέτρεψαν να εγκατασταθούν μόνο στη νησίδα Μακάο απέναντι από την Καντόνα (1557).

⁴¹ Glete, *Warfare at Sea*, 104-06. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 194-220. Parry, "Η εξάπλωση των Ευρωπαίων στους Ωκεανούς", 119.

⁴² Parry, "Η εξάπλωση των Ευρωπαίων στους Ωκεανούς", 74.

⁴³ Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, 28.

Γύρω από την Γκόα, που έγινε πρωτεύουσα των κτήσεων στην Ανατολή της πορτογαλικής αυτοκρατορίας, αναπτύχθηκε ακτινωτά, με τον έλεγχο των αφρικανικών σταθμών ανεφοδιασμού, ένα δίκτυο εμπορικών δρόμων από την Ευρώπη προς τις Ινδίες, τις Μολούκες -τα νησιά των Μπαχαρικών- και την Άπω ανατολή, σε μια προσπάθεια διατήρησης του μονοπωλίου του εμπορίου της περιοχής αυτής με την Ευρώπη. Παρά όμως την άρτια οργάνωση της Πορτογαλικής ναυτικής παρουσίας, η ναυτιλιακή μόρφωση του προσωπικού της άργησε να συστηματοποιηθεί συγκριτικά με ό,τι ίσχυε στη γειτονική Ισπανία, που επίσης επιδόθηκε επιτυχώς σε υπερπόντιες εξερευνήσεις. Το ξεκίνημα εκεί έγινε όταν ο Γενουάτης Χριστόφορος Κολόμβος έπεισε την Ισαβέλα Α της Καστίλης να υποστηρίξει εξερευνητική αποστολή του στην Ιαπωνία φθάνοντας έτσι στο Σαν Σαλβαντόρ το 1492 μ.Χ. Ο Κολόμβος πραγματοποίησε τρία ακόμη εξερευνητικά ταξίδια στην Αμερική την δεκαετία που ακολούθησε, ο Φλωρεντίνος, όμως, επιτελής του, Αμέρικο Βεσπούτσι ήταν ο πρώτος που διαπίστωσε ότι οι Ευρωπαίοι είχαν ανακαλύψει μία Νέα Ήπειρο.

Το 1513 ο Ισπανός Μπαλμπόα αντιλήφθηκε ότι η Κεντρική Αμερική είναι ισθμός που ακολουθείται από άλλο ωκεανό. Αξιοποιώντας την ανακάλυψη αυτή ο Πορτογάλλος Μαγκελάνος αναζήτησε πέρασμα ανάμεσα στον Ατλαντικό και στον ωκεανό αυτό κάτι που ανακάλυψε το 1519 ονομάζοντας το νέο ωκεανό Ειρηνικό. Στη συνέχεια έφτασε στις Μαριάννες μετά από τέσσερις μήνες δύσκολου πλου, όπου πέθανε πολεμώντας. Η αποστολή του συνεχίστηκε στα νησιά Μολούκες και τμήμα της, υπό τη διεύθυνση του Σεμπάστιαν δε Ελκάνο, εξακολούθησε να πλέει δυτικά επιστρέφοντας στην Ευρώπη το 1522. Έτσι συντελέστηκε ο πρώτος περίπλους της γης επιβεβαιώνοντας τη σφαιρικότητά της.

Αντίθετα με τους Πορτογάλους που αρέστηκαν σε ναυτικά εμπορεία και στρατιωτικά σημεία στήριξης κατά μήκος του δρόμου των Ινδιών, οι Ισπανοί επιδόθηκαν σε εδαφική επέκταση ιδρύοντας στις αρχές του 16ου αιώνα ένα όργανο οικονομικής εκμετάλλευσης των αποικιών της Αμερικής με έδρα τη Σεβίλη. Μεταξύ του 1492 και του 1520 οι Ισπανοί κατέκτησαν τις Αντίλλες και αμέσως μετά επεκτάθηκαν στην Κεντρική και στη Νότια Αμερική. Η επέκταση αυτή παρέσχε στην Ισπανία μεγάλο όγκο πολύτιμων μετάλλων που αρχικά προήλθαν από τη λεηλασία των τοπικών Ινδιάνικων αυτοκρατοριών και από τα λύτρα και τους φόρους που επιβλήθηκαν στους κατακτημένους ιθαγενείς. Ακολούθησε η συστηματική εκμετάλλευση των ορυχείων χρυσού στη Μπουριτίνα της σημερινής Κολομβίας και αργύρου στο Ποτοσί του Περού και στο Σακατένας του βορείου Μεξικού. Η ανακάλυψη του αμαλγάματος που εισήχθη στην Αμερική το 1556, αύξησε σημαντικά την παραγωγή αργύρου κι ο πλούτος αυτός χρησιμοποιήθηκε από τους Ισπανούς για την ανάσχεση της Οθωμανικής επέκτασης και για την εδραίωση της υπεροχής της στην Ευρώπη. Παρά, πάντως, τον υπερπληθωρισμό που πρόσκαιρα έπληξε τη Γηραιά Ήπειρο από τη μαζική εισροή πολύτιμων μετάλλων, θεραπεύθηκε μεσοπρόθεσμα το χρόνιο έλλειμμα της Ευρώπης σε πολύτιμα μέταλλα ενώ μπήκαν τα θεμέλια της καπιταλιστικής συγκρότησης της Δύσης και άλλαξαν οι παραδοσιακές οικονομικές δομές του Μεσαίωνα. Η Ευρώπη κατέστη σταδιακά το εργαστήριο του κόσμου εξάγοντας "βιομηχανικά" προϊόντα και εισάγοντας πρώτες ύλες.

Η εξερευνητική άμιλλα Ισπανών και Πορτογάλων υποχώρησε την περίοδο που η Πορτογαλία ενώθηκε με την Ισπανία (1580-1640 μ.Χ.) η δε Πορτογαλική ναυτική ισχύ ενεπλάκη στις πολεμικές αναμετρήσεις της Ισπανίας με την Ολλανδία (1585-1603 μ.Χ. και 1621-1648 μ.Χ.) και με τις κατά καιρούς συμμάχους της, την Αγγλία και τη Γαλλία. Συνάμα, ο πολυετής αγώνας της ανεξαρτησίας της Πορτογαλίας από την Ισπανία (1640-1668) διευκόλυνε την εξάρθρωση της παρουσίας της στην Άπω Ανατολή από τους Ολλανδούς και τους Άγγλους.⁴⁴

Οι Νεώτεροι Χρόνοι υπήρξαν το εφελτήριο μιας ακόμη θαλασσοκρατορίας του Αγγλικού έθνους. Μεταξύ του 1480 και του 1560 μ.Χ επικράτησε σχετική ηρεμία στην Ευρώπη που συνέβαλε στη δημιουργία και στην ενίσχυση συγκεντρωτικών, εθνικών κρατών στην περιοχή. Στο πλαίσιο αυτό, ιδρύθηκαν επάκτια πυροβολεία, ναυπηγήθηκαν

⁴⁴ Domingues, F.C., "Navies, Great Powers: Portugal, 1500-1808" & Gonzalez-Aller, J.I., " Navies, Great Powers: Spain, 1500-1805" *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 3, 1-3 & 10-12 αντίστοιχα. Parry, "Η εξάπλωση των Ευρωπαίων στους Ωκεανούς", 141. Davis, R. "Η Άνοδος της Βρετανικής Ναυτιλίας. Η Διεύρυνση των Οριζόντων, 1560-1689" στο Χαρλαύτη, Τζ. (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αι.* (Στάχυ: Αθήνα, 2001), 155. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 257. Berstein, S. & Milza, P., *Ιστορία της Ευρώπης. Από τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία στα Ευρωπαϊκά Κράτη, 5ος-18ος αιώνας* (Αλεξάνδρεια: Αθήνα, 1997), 285-91.

μεγάλα πολεμικά πλοία από τον Ερρίκο τον Έβδομο της Αγγλίας και ευνοήθηκε η στροφή της Αγγλικής ναυτιλίας στο διεθνές εμπόριο ως αντιστάθμισμα της πτώσης του Ευρωπαϊκού εμπορίου μαλλιού στο οποίο είχε μεγάλη συμμετοχή η Αγγλία. Ο διάδοχός του, ο Ερρίκος Η, διέλυσε τα Αγγλικά μοναστήρια και κατασκεύασε νέες οχυρώσεις και ναυστάθμους με το κεφάλαιο που άντλησε από αυτά καθώς και πλοία οπλισμένα με βαριά κανόνια. Απέκτησε έτσι τον ισχυρότερο στόλο της Ευρώπης που προστάτευε την Αγγλία από την επιβουλή της Ισπανίας, της Γαλλίας και της Αγίας Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Μια δεκαετία μετά το θάνατό του η Αγγλία έχασε το Καλαί σημαίνοντας το τέλος των Αγγλικών ονείρων για ηπειρωτική επέκταση που απηχούσαν το Νορμανδικό και το Ανδεγαβικό παρελθόν της.

Ως αντιστάθμισμα της απώλειας αυτής οι Άγγλοι διεύρυναν τον έλεγχο τους επί της Σκωτίας και της Ουαλίας και με τη Βασίλισσα Ελισάβετ απέκτησαν εκλεπτυσμένη ναυτική στρατηγική που συνάρθρωνε δομή δυνάμεως ταχέων, αξιόπλοων και οπλισμένων με βαριά πυροβόλα γαλονιών, επάκτιες οχυρώσεις, αποτελεσματικό σύστημα ναυτικής συνεννόησης, περιορισμένη στήριξη ηπειρωτικού συμμάχου και πραγματοποίηση προληπτικών πληγμάτων εναντίον των αντιπάλων όπως στο Καδίθ το 1587 μ.Χ. Το αποτέλεσμα ήταν να σωθεί η Αγγλία από την επίθεση της Ισπανικής Αρμάδας το 1588 μ.Χ. Το Ναυτικό της Ελισάβετ χρηματοδοτήθηκε κυρίως από τα κέρδη και τα δάνεια που παραχώρησαν οι εμπορικές τάξεις στον Αγγλικό θρόνο. Οι τάξεις αυτές είχαν επωφεληθεί από τον Ενετο-τουρκικό πόλεμο για την Κύπρο, από τους αγώνες των Ολλανδών για την ανεξαρτησία τους από την Ισπανία και από την ένωση της Πορτογαλίας με την Ισπανία για να προωθηθούν στο εμπόριο της Μεσόγειου, της Βόρειας θάλασσας και της Βαλτικής αλλά και στο πορτογαλικό ως τότε εμπόριο με την Αφρική και τον Ινδικό Ωκεανό.

Οι δύο πρώτοι, πάντως, βασιλείς της Δυναστείας των Στιούαρτ δεν προώθησαν αρκούντως τα Αγγλικά εμπορικά συμφέροντα που εμποδίζονταν σε όλες τις θάλασσες από την εμπορική επανάκαμψη των Ισπανών και των Ολλανδών, υπήρχε δε κίνδυνος διασάλευσης της θέσης της Αγγλίας στην αμερικανική ήπειρο από την εξάπλωση εκεί της ολλανδικής ναυτιλίας. Οι Ολλανδοί στηρίζονταν στην τραπεζική και βιοτεχνική ισχύ τους αλλά στην κατασκευή επιτυχημένων τύπων εξειδικευμένων ιστιοφόρων που μείωσε σημαντικά το θαλάσσιο μεταφορικό κόστος. Περικυκλωμένο από τη στρατιωτικά ισχυρότερη Ισπανία, το ολλανδικό κράτος ίδρυσε την Ολλανδική Εταιρία Ανατολικών Ινδιών και της παραχώρησε το μονοπώλιο του εμπορίου της Άπω Ανατολής. Μια μικρότερη Ολλανδική Εταιρία, αυτή των Δυτικών Ινδιών, συστήθηκε για τη διεξαγωγή του εμπορίου στην Καραϊβική. Αυτές οι εταιρίες, μαζί με τον πολυάριθμο ολλανδικό αλιευτικό στόλο, αποτέλεσαν τη σπονδυλική στήλη της ολλανδικής ναυτικής ισχύος.

Το 1610, ο ολλανδικός εμπορικός στόλος είχε χωρητικότητα σχεδόν ένα εκατομμύριο τόνους. Ο αριθμός αυτός υπερβαίνει σε μέγεθος τους σημερινούς εμπορικούς στόλους σχεδόν όλων των λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών και την εποχή εκείνη απείλησε να μονοπωλήσει τις διεθνείς ναυλαγορές. Ενάντια στην κατάτμηση των αγορών και στις αποκλειστικές αποικιακές σφαίρες επιρροής ισπανών και πορτογάλων, που είχαν θεσπιστεί με τη συνθήκη της Τρντεσίλας (1493 μ.Χ.), οι ολλανδικές εμπορικές εταιρίες επιδίωξαν να δημιουργήσουν μια ενιαία, παγκόσμια, ελεύθερη αγορά με θεωρητικό αυτού του καθεστώτος τον δικηγόρο της Ολλανδικής Εταιρίας Ανατολικών Ινδιών Hugo Grotius. Η επιχειρηματολογία του Grotius πολεμήθηκε από Άγγλους και Πορτογάλους νομικούς και ο Ιάκωβος Α της Αγγλίας βαθμιαία καθιέρωσε νέους προστατευτικούς νόμους ή επιδίωξε την ενίσχυση των υπαρχουσών.

Οι Στιούαρτ μιμήθηκαν τους Ολλανδούς στην ίδρυση μεγάλων εταιρειών που απέκτησαν το μονοπώλιο διεξαγωγής εμπορίου ορισμένων γεωγραφικών περιοχών, δεν ενίσχυσαν όμως το πολεμικό ναυτικό τους αποτελεσματικά καθώς προτίμησαν να κατασκευάσουν μεγάλα πολεμικά πλοία που προσέθεταν κύρος στο στόλο τους στο πλαίσιο της μεσαιωνικής αξίωσής τους για συλλογή φόρων στο στενό της Μάγχης, στη Βόρεια Θάλασσα και αλλού. Οι αγγλικές Εταιρείες που ιδρύθηκαν τότε διέθεταν αποθήκες, πλοία, ναυπηγεία, κτίρια διοίκησης, οικείες για τους υπαλλήλους τους, κτλ. Διαλύθηκαν όταν έχασαν το μονοπώλιο αυτό στις αρχές του 19ου αιώνα.

Η επιδίωξη του Ιακώβου Α να συλλέξει ειδικό ναυτιλιακό φόρο οδήγησε το Αγγλικό ναυτικό να ταχθεί με το πλευρό του Κοινοβουλίου στον Εμφύλιο που ακολούθησε. Το Κοινοβούλιο έδωσε ιδιαίτερη έμφαση σε ναυτεμπορικά ζητήματα, επηρεασμένο και από την οικονομική θεωρία του μερκαντισμού που θεωρούσε ότι ο παγκόσμιος πλούτος είναι δεδομένος και μόνο από την ανακατανομή του μπορεί να πλουτίσει κάποιος φτωχότερος. Η συνεισφορά του ναυτικού στην πτώση του Ιακώβου Α υπήρξε μεγάλη, καθώς στέρησε από εξωτερική ενίσχυση το στρατόπεδο του

Αγγλου βασιλιά, χρηματοδότησε δε με τα κέρδη του τις δυνάμεις της Κοινοπολιτείας. Η Κοινοπολιτεία στήριξε τον Αγγλικό εμποροναυτικό κόσμο θεσπίζοντας τους Νόμους της Ναυσιπλοΐας (1651) που μείωσαν τη συμμετοχή των Ολλανδικών πλοίων στο διεθνές εμπόριο της Αγγλίας, μια συμμετοχή που είχε ιδιαίτερα ενισχυθεί κατά τη διάρκεια των Αγγλικών εμφύλιων συγκρούσεων. Η θέσπιση των Νόμων της Ναυσιπλοΐας λειτούργησε ως θρυαλίδα για τη σύγκρουση μεταξύ Αγγλίας και Ολλανδίας σε τρεις σκληρούς πολύνεκρους και με πολλές ναυμαχίες ανοικτής θαλάσσης πολέμους (1652-1654, 1665-1667, 1672-1674) με διακύβευμα την οικονομική επιβίωση και ανέλιξη των δύο αντιπάλων.

Κατά τη διάρκεια των πολέμων αυτών εισήχθησαν στρατιωτικές ιδέες στη ναυτική τακτική, όπως η γραμμή της μάχης και η ανάγκη αυστηρής τήρησής της λόγω του μικρού σχετικά αριθμού των πανιών που έφεραν τα τότε πλοία καθιστώντας τα δυσχερίιστα συγκριτικά με τα ιστιοφόρα της εποχής του Νέλσονα που είχαν διπλάσια ιστιοφορία. Έτσι δημιουργήθηκε ο πρώτος στόλος πλοίων της γραμμής στην παγκόσμια ναυτική ιστορία. Τα μεγάλα και βαριά οπλισμένα Αγγλικά πλοία της γραμμής, επωφελούμενα από τους κυρίως δυτικούς ανέμους που πλέουν στη Βόρεια θάλασσα, κανονιοβολούσαν τον αντίπαλο στόλο ώσπου να καταρρεύσει ο σχηματισμός του και να ακολουθήσουν μονομαχίες πλοίων.

Ο πρώτος Αγγλο-ολλανδικός πόλεμος αναδόμησε τον αγγλικό εμπορικό στόλο εφοδιάζοντάς τον με πλοία που μπορούσαν να ανταγωνιστούν τα Ολλανδικά και τα Σκανδιναβικά. Η χωρητικότητα των Ολλανδικών πλοίων που κυριεύτηκαν τότε από τους Άγγλους προσέγγιζε πιθανότατα αυτή του Αγγλικού εμπορικού στόλου. Όπως επρόκειτο να συμβεί και στους Αγγλογαλλικούς πολέμους του 18ου αιώνα η Αγγλία αναπλήρωνε το στόλο της με πλοία που αιχμαλώτιζε ως πολεμική λεία και ήταν καλύτερα από αυτά που είχαν ναυπηγηθεί στην Αγγλία. Πράγματι, οι Άγγλοι ναυπηγοί μειονεκτούσαν καθώς τα πλοία τους ήταν μεν χρήσιμα για τη ανάδειξη ισχύος και για εκτέλεση ελιγμών δεν διέθεταν όμως μεγάλη χωρητικότητα. Αντίθετα, οι Ολλανδοί διέθεταν μεγαλύτερη ποικιλία τύπων και παρήγαγαν μεγάλους αριθμούς φθινών πλοίων, που επανδρώνονταν με ολιγάριθμα πληρώματα και χρησιμοποιούνταν σε όλες τις δραστηριότητες. Το επόμενο τέταρτο του αιώνα το ποσοστό της ολλανδικά ναυπηγημένης χωρητικότητας του αγγλικού στόλου πιθανότατα αντιστοιχούσε στη μισή του χωρητικότητα με αποτέλεσμα να τριπλασιαστεί ο Αγγλικός στόλος σε πλοία και να προωθήσει την παρουσία του στις θάλασσες του κόσμου. Τα τέσσερα πέμπτα των φορτίων που έφεραν τα αγγλικά καράβια τότε ήταν καπνός και ζάχαρη από την Καραϊβική και ξυλεία από τη Βαλτική.

Οι Αγγλο-Ολλανδικοί πόλεμοι μπορεί να ήταν συνήθως επιτυχείς στο πεδίο της μάχης για τα Αγγλικά όπλα καθώς ο αγγλικός ναυτικός αποκλεισμός έθιξε καίρια τα ολλανδικά εμπορικά συμφέροντα. Δεν επέτρεψαν όμως στην Αγγλία να δρέψει το αντίστοιχο μέρος νίκης, καθώς η δημοσιονομικά ισχυρότερη Ολλανδία ήταν οικονομικά σε θέση να συνεχίσει τον πόλεμο στις δύο τελευταίες συρράξεις μεταξύ τους, ενώ η Αγγλία όχι. Η ανάρρηση όμως στον Αγγλικό θρόνο Ολλανδού βασιλιά μετά την Ένδοξη Επανάσταση (1688-1689 μ.Χ.) και η παρεπόμενη υιοθέτηση ολλανδικών οικονομικών μεθόδων, όπως η θέσπιση Δημόσιου χρέους, η ίδρυση της Τράπεζας της Αγγλίας και η διάκριση των εξουσιών μεταξύ του Κοινοβουλίου και του Αγγλικού Θρόνου κατά τρόπο που να ευνοείται ο ρόλος του Κοινοβουλίου στις ναυτικές υποθέσεις, δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την ωκεάνια κυριαρχία της Αγγλίας. Το Αγγλικό βασίλειο προικοδοτήθηκε τότε με ικανούς φοροεισπρακτικούς μηχανισμούς και ισχυρό κοινοβούλιο προσανατολισμένο στην κατεύθυνση της ναυτικής κυριαρχίας.

Η κυριαρχία αυτή απαιτούσε όλο και μεγαλύτερα ποσά. Ο Αγγλο-Ισπανικός Πόλεμος (1585-1604 μ.Χ.) κόστισε στην Αγγλία 1.5 εκατομμύρια λίρες, οι πολεμικές επιχειρήσεις της περιόδου 1648-1660 μ.Χ. 9 εκατομμύρια λίρες και αυτές της περιόδου 1684-1697 19 εκατομμύρια λίρες. Αντίστοιχα, η κατασκευή ενός πλοίου της γραμμής κόστιζε 2500 λίρες το 1588 και 13000 λίρες έναν αιώνα αργότερα. Το Αγγλικό ναυτικό απασχολούσε 16000 άνδρες το 1588 και 45000 εκατό χρόνια μετά. Στον αντίποδα λιγότερο του 10 % των Γαλλικών πολεμικών δαπανών στις εμπόλεμες περιόδους 1689-1697 και 1702-1714 ήταν αφιερωμένες σε ανάγκες του Γαλλικού ναυτικού, ενώ η Αγγλία αφιέρωνε στο ναυτικό της πάνω από ένα τρίτο των αντίστοιχων δαπανών της. Συνάμα, το 1760 η Γαλλία αφιέρωσε στο ναυτικό της το τέταρτο των δαπανών που αφιέρωσε στο στρατό ξηράς της. Συνεπώς, μόνο μια δύναμη με επαρκές

φοροεισπρακτικό σύστημα και απουσία χερσαίων περισπασμών, όπως η Αγγλία, μπορούσε να εξασφαλίσει τον έλεγχο των θαλασσών.⁴⁵

Παρά τις προαναφερθείσες ολλανδικές ήττες στη θάλασσα το σύνολο του ναυτεμπορίου μεταξύ Γαλλίας και Βόρειας Ευρώπης και το μεγαλύτερο μέρος του αντίστοιχου αγγλικού εμπορίου συνέχισε να διακινείται από Ολλανδούς μεταφορείς ως το τέλος του 17^{ου} αιώνα. Τον 18^ο, όμως, αιώνα υποσκελίστηκαν από τους άγγλους μεταφορείς όταν αυτοί απελευθερώθηκαν από τους περιορισμούς των μεγάλων εταιριών και καθιερώθηκαν ως εξαγωγείς επεξεργασμένου υφάσματος κάθε τύπου και ποιότητας σε πολλά μέρη του κόσμου.

Η Αγγλία χρειάστηκε επίσης να πολεμήσει συχνά τη Γαλλία μεταξύ του 1689 και του 1763 μ.Χ. όχι για τη μορφή του οικονομικού συστήματος (μερκαντιλιστικό ή φιλελεύθερο), αλλά για την επέκταση του ισχύοντος μερκαντιλιστικού συστήματος. Η αρχή έγινε με την ανάκαμψη του Γαλλικού Ναυτικού που επιμελήθηκε ο Καρδινάλιος Ρισελιέ μετά τη διάλυσή του από τους μακρούς εμφυλίους πολέμους που μάστιξαν τη Γαλλία κατά το 16ο αιώνα. Το Ναυτικό του Ρισελιέ χρησιμοποιήθηκε εναντίον της Ισπανίας κατά τη διάρκεια του τριακονταετούς πολέμου (1618-1648) σημειώνοντας την πρώτη σύγκρουση ιστιοφόρων πολεμικών στόλων στη Μεσόγειο. Η ενδυνάμωση του Γαλλικού Ναυτικού κορυφώθηκε μεταξύ του 1661 και του 1675 όταν ο Γάλλος υπουργός Κολμπέρ έδωσε έμφαση στη ναυτική και ναυτιλιακή ανάπτυξη της Γαλλίας έναντι της Αγγλίας και της Ολλανδίας. Προς την κατεύθυνση αυτή, κατασκευάστηκαν 133 πλοία της γραμμής, 30 γαλέρες, 25 φρεγάτες και ικανός αριθμός πυρπολικών και μεταγωγικών, καθιστώντας το Γαλλικό ναυτικό μεγαλύτερο του Αγγλικού. Συνάμα, η Βρέστη, το Ροσφόρ και η Τουλώνα αναπτύχθηκαν σε βάσεις του γαλλικού ναυτικού, πολλά μικρότερα λιμάνια βελτιώθηκαν, προστατευτικοί νόμοι θεσπίστηκαν και εμπορικές εταιρείες ιδρύθηκαν. Στη δεκαετία του 1680 οι Γάλλοι ανέπτυξαν και πλοία βόμβες με στόχο την επίθεση εναντίον επάκτιων οχυρώσεων και πυροβολαρχιών.

Η ναυτική, εξοπλιστική προσπάθεια της Γαλλίας της έδωσε τη νίκη στη Μεσόγειο εναντίον της Ισπανίας και της Ολλανδίας το 1676, μεταξύ όμως του 1688 και του 1697 συγκρούστηκε στις θάλασσες με τους Ολλανδούς και τους Άγγλους. Τότε κλήθηκε η Γαλλία να παντρέψει την ανάγκη της χρηματοδότησης του μεγαλύτερου Ευρωπαϊκού στρατού, της μαζικής κατασκευής χερσαίων οχυρώσεων και της ανάπτυξης ναυτικής ισχύος. Αναπόδραστα έδωσε προτεραιότητα στην ανάπτυξη χερσαίας ισχύος, οπότε και η ναυτική της στρατηγική στόχευσε στην ανάσχεση της Βρετανικής ναυτικής ισχύος έως την επίτευξη των χερσαίων στόχων της Γαλλίας. Για αυτό και η Γαλλική ναυτική πολιτική μετέπεσε από την αποκλειστική ανάπτυξη ενός κρατικού στόλου πλοίων της γραμμής, που θα απέβλεπε στην επέκταση των γαλλικών εδαφών και των γαλλικών εμπορικών συμφερόντων, στην παράλληλη ανάπτυξη ενός ιδιωτικά χρηματοδοτούμενου καταδρομικού στόλου που θα έπληττε τα Αγγλικά εμπορικά συμφέροντα. Τα πλοία του ιδιωτικού, καταδρομικού στόλου των Γάλλων παρέχονταν και εξοπλιζόνταν από τους κρατικούς ναυστάθμους, το κράτος δε στρατολογούσε και εκπαίδευε στρατιωτικά τα πληρώματά τους. Οι καταδρομείς αυτοί συνεργάζονταν στενά με το Γαλλικό πολεμικό ναυτικό και επιτίθενταν σε Αγγλικές κυρίως νηοπομπές με σκοπό να σκορπίσουν τα πλοία τους και να καταστούν αυτά εύκολη λεία για τους κουρσάρους.

Οι γαλλικές καταδρομές κατά του αγγλικού εμπορίου έπληξαν μεν την Αγγλία, αλλά η ανάπτυξη ασφαλιστικών αντίμετρων και η συνοδεία νηοπομπών από το βρετανικό ναυτικό μείωσαν σημαντικά τη ζημιά. Καταδείχθηκε έτσι ότι η καταδρομή του εμπορίου του αντιπάλου, όπως και η παράκτια άμυνα που στερεί τη δυνατότητα αντεπίθεσης λόγω της παρεπόμενης έλλειψης πόρων, δεν ευοδώνονται, συνήθως, καθώς τα ναυτικά που στοχεύουν, έστω και στον τοπικό ή πρόσκαιρο έλεγχο της θάλασσας, επιστρατεύουν, συνήθως, τους απαιτούμενους πόρους για να νικήσουν, αν η αξία της προσδοκώμενης νίκης δικαιολογεί κάτι τέτοιο.

⁴⁵ Cafruny, A., "Μερκαντιλισμός, Ελευθερία, Ιμπεριαλισμός", στο Χαρλαύτη, Τζ. (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αι.* (Στάχυ: Αθήνα, 2001), 524-30. Parry, "Η εξάπλωση των Ευρωπαίων στους Ωκεανούς", 85. Davis, "Η Άνοδος της Βρετανικής Ναυτιλίας. Η Διεύρυνση των Οριζόντων, 1560-1689", 154-55, 160, 162. Χαρλαύτη, Τζ. (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αι.* (Στάχυ: Αθήνα, 2001), 385, 521. Parker, *Cambridge Illustrated History of Warfare*, 124-30. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, 89. Tracy, "Technology and Weapons: 1300-1850", 103. Lambert, "Strategy", 50. Glete, *Warfare at Sea*, 146-47. Lambert, "Navies, Great Powers: British isles, 1500 to the Present", 689. Glete, J., "Navies, Great Powers: An Overview", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2, 682-83. Hughes, *Fleet Tactics*, 41. Till, *Maritime Strategy*, 96.

Ο πόλεμος της Ισπανικής Διαδοχής (1701-1713) που ακολούθησε αφορούσε την Ισπανική κληρονομιά και με τη συνθήκη της Ουτρέχτης η Αγγλία απέκτησε μεγάλο τμήμα του Καναδά, εμπορικούς σταθμούς στις Δυτικές Ινδίες το Γιβραλτάρ και τη Μινόρκα στη Μεσόγειο αλλά και το δικαίωμα διεξαγωγής σκλαβεμπορίου στην ισπανική Αμερική. Οι Ισπανικές αποικίες της Καραϊβικής περιήλθαν σταδιακά σε Βρετανούς, Γάλλους και Ολλανδούς και στην Αφρική ιδρύθηκαν Αγγλικοί και Ολλανδικοί εμπορικοί σταθμοί για τη διεξαγωγή σκλαβεμπορίου. Στην Ινδία, η αποδυναμωμένη αυτοκρατορία των Μογγόλων αποσυντέθηκε σε τοπαρχίες ενώ Άγγλοι και Γάλλοι διαγωνίζονταν για την επικράτησή τους στους εμπορικούς σταθμούς της ινδικής ακτογραμμής. Στο Λιβόρνο, στη Σμύρνη, στη Χίο και στην Κωνσταντινούπολη ιδρύθηκαν εμπορικοί σταθμοί της αγγλικής εταιρίας του Λεβάντε καθώς και Ολλανδών εμπόρων, το δια-οθωμανικό, όμως, εμπόριο διατηρήθηκε σε γαλλικά χέρια.

Βασιζόμενο στη δημοσιονομική αποτελεσματικότητα του Αγγλικού κράτους, αλλά και στη δυνατότητα των ιστοφόρων πλοίων να παραμένουν στη θάλασσα για μακρά χρονικά διαστήματα λόγω της αιολικής ενέργειας και της ευρύχωρης αποθήκευσης των απαιτούμενων προμηθειών τους, το Αγγλικό ναυτικό ανέλαβε τη διακοπή των θαλασσιών επικοινωνιών των αντιπάλων του στους πολέμους της περιόδου 1748-1763. Επιπρόσθετα, πραγματοποίησε κατ' επανάληψη αμφίβιες, ναυτικές επιχειρήσεις στη Γαλλική ακτογραμμή σε αντιπερισπασμό των γαλλικών χερσαίων δυνάμεων αλλά και για να καταστρέψει μονάδες και υλικοτεχνικές υποδομές του Γαλλικού εμπορικού και πολεμικού ναυτικού. Οι επιχειρήσεις αυτές δεν υπήρξαν πάντα επιτυχείς, κάποτε δε το κόστος τους ήταν μεγάλο, λόγω τεχνικών ή διοικητικών προβλημάτων. Παρ' όλα αυτά κατέδειξαν τη δυνατότητα του Αγγλικού ναυτικού να επιτυγχάνει την υπερκέραση της Γαλλίας, να μεταφέρει τον πόλεμο σε νέα θέατρα επιχειρήσεων, να στρατολογεί συμμάχους και να πλήττει τα γαλλικά συμφέροντα. Με τη βελτίωση της ναυτικής τεχνολογίας η πραγματοποίηση ναυτικών αποκλεισμών έγινε σταδιακά ευχερής με το κόστος της να είναι καταστροφικό για τους αντιπάλους της Αγγλίας, Γάλλους και Ισπανούς. Ταίριαζε όμως στην περιορισμένη στοχοθεσία των πολέμων του δέκατου όγδοου αιώνα.

Ειδικότερα, στον επταετή πόλεμο, (1756-1763), η Αγγλία και Πρωσία πολέμησαν εναντίον της Γαλλίας, της Αυστρίας, της Ρωσίας, της Σουηδίας, της Ισπανίας και Γερμανών ηγεμόνων, στην Ευρώπη, στις Ινδίες και στη Βόρεια Αμερική. Οι χερσαίες γαλλικές νίκες έμειναν χωρίς αντίκρισμα λόγω της αγγλικής κυριαρχίας των θαλασσών. Μια κυριαρχία που χάρισε τη νίκη στην Αγγλία με αποτέλεσμα το σύνολο της ακτογραμμής της Βόρειας Αμερικής μέχρι τον Κόλπο τον Μεξικού και η επαρχία της Βεγγάλης να περιέλθουν στον Αγγλικό έλεγχο.

Την επαύριο του πολέμου αυτού οι Λατίνοι αντίπαλοι της Αγγλικής ναυτικής ισχύος συνειδητοποίησαν την ανεπάρκεια της καταδρομής να πλήξει την Αγγλική πολεμική μηχανή και οικονομία και επαναπροσανατολίστηκαν στην κατεύθυνση της επίτευξης του ελέγχου της θάλασσας καθελκύνοντας ικανό αριθμό πλοίων της γραμμής. Το μεγάλο εισόδημα από τους Γαλλικούς ιχθυότοπους του Βορείου Ατλαντικού και των Γαλλικών νησιών της Καραϊβικής που παρήγαγαν ζάχαρη αξιοποιήθηκε προς τούτο. Η προκύψασα αριθμητική υπεροχή του Γαλλικού και του Ισπανικού ναυτικού έναντι του Βρετανικού, οι επιτυχίες των σπουδαίων Γάλλων ναυάρχων Grasse και Suffren στο Chesapeake Bay και στον κόλπο της Βεγγάλης κατά τη διάρκεια της Αμερικανικής Επανάστασης και η απροθυμία πολλών στελεχών του Αγγλικού Ναυτικού να πολεμήσουν εναντίον των Αμερικανών επαναστατών υπονόμωσε τη Βρετανική ναυτική προσπάθεια.

Η πείσιμονα επαναστατική προσπάθεια των Αμερικανών αντανάκλούσε την έντονη δυσφορία τους εναντίον της μεγάλης οικονομικής ζημίας που υφίσταντο από τους Νόμους της Ναυσιπλοΐας. Η Αμερικανική εμμονή στο στόχο της Ανεξαρτησίας από τους Άγγλους, η απόφαση της Γαλλίας να μην ανοίξει δεύτερο μέτωπο στη Γερμανία και η μη αξιοποίηση της δοκιμασμένης αγγλικής στρατηγικής -που περιλάμβανε την εξαπόλυση προληπτικού πλήγματος εναντίον του αντιπάλου, την έγκαιρη επιστράτευση και τις άμεσες επιθετικές ενέργειες εναντίον του- δυσχέρανε ακόμα περισσότερο τον Αγγλικό ναυτικό αγώνα. Τέλος, η Αγγλική εμμονή να αποκλειστεί ναυτικά η Γαλλία έστρεψε εναντίον της σημαίνουσες δυνάμεις της Ηπειρωτικής Ευρώπης.

Η αριθμητική κατωτερότητα του Αγγλικού ναυτικού κατά τον Πόλεμο της Αμερικανικής ανεξαρτησίας δεν του επέτρεψε τελικά να αποκλείσει την αντίπαλη ακτογραμμή με αποτέλεσμα η Αγγλία να χάσει τις 13 Αμερικανικές πολιτείες. Η απώλεια αυτή έστρεψε το Αγγλικό ενδιαφέρον στη μακρινή και δυσπρόσιτη Αυστραλία, που είχε

ανακαλυφθεί λίγα χρόνια νωρίτερα από τις εξερευνητικές αποστολές του Κάπτεν Κουκ. Εκεί ιδρύθηκε βρετανική αποικία το 1788.

Το Αγγλικό Ναυτικό μπόρεσε πάντως να διακόψει τις θαλάσσιες επικοινωνίες της Γαλλίας και των συμμάχων της κατά τους Ναπολεόντειους πολέμους (1792-1814), να καταλάβει πολλές από τις αποικίες τους και να συμβάλει στον περαιτέρω πλουτισμό της Αγγλίας ανοίγοντας νέους εμπορικούς δρόμους για αυτή στη Νότια Αμερική και στη Βαλτική. Το έργο του αυτό διευκολύνθηκε από την οικονομική κρίση της Γαλλίας κατά τη δεκαετία του 1780, από τη μεγάλη αναστάτωση που προκάλεσε η Γαλλική Επανάσταση στο ναυτιλιακό τομέα της Γαλλίας και από τη μετανάστευση των μισών περίπου αξιωματικών του Γαλλικού πολεμικού ναυτικού μετά την έναρξή της.

Ο Ηπειρωτικός Αποκλεισμός, η θέσπιση της υποχρεωτικής ναυτολόγησης από το Ναπολέοντα, η ανάπτυξη του λιμένος του Χερβούργου, η ναυπήγηση μεγάλου αριθμού νέων μονάδων του Γαλλικού πολεμικού ναυτικού και, κυρίως, ο κλονισμός της Αγγλικής ναυλαγοράς από τις Γαλλικές καταδρομές δεν μπόρεσαν να βγάλουν τη Γαλλία από τη δύσκολη θέση στην οποία περιήλθε λόγω της ποιοτικής και ποσοτικής υποστελέχωσης του Γαλλικού στόλου και της ναυτικής ιδιοφυΐας του Άγγλου στόλαρχου Οράτιου Νέλσονα. Τελικά, η οικονομική ζημιά που επέφερε η δράση του Αγγλικού ναυτικού στη Γαλλοκρατούμενη Ευρώπη και η χρονική επιμήκυνση του πολέμου -που οφείλονταν στην ικανότητα του Ναπολέοντα να διαλύει τις ηπειρωτικές συμμαχίες της Αγγλίας, αλλά και στην Αγγλική απροθυμία ανάπτυξης εύαριθμων χερσαίων δυνάμεων εναντίον της Γαλλίας για οικονομικούς και κοινωνικούς λόγους- εξάντλησε οικονομικά τη Γαλλία. Οδήγησε επίσης στην ήττα της όταν η Αγγλία αξιοποίησε τα ρήγματα που προέκυψαν στις Γαλλικές συμμαχίες μετά το 1812 μ.Χ.

Την επαύριο των Ναπολεόντειων πολέμων η Γαλλία συνεργάστηκε με την Αγγλική θαλασσοκρατορία στην Βόρεια Αφρική το 1816 και στη Ναυμαχία του Ναυαρίνου το 1827 μ.Χ. Στη δεκαετία του 1830 προσπάθησε να ανακτήσει την επιρροή της στην Ανατολική Μεσόγειο στηρίζοντας το Μεχμέτ Αλή της Αιγύπτου εναντίον του Οθωμανού Σουλτάνου. Η προσπάθεια αυτή δεν ευοδώθηκε λόγω της στήριξης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας από τη Ρωσία και την Αγγλία. Έκτοτε και μέχρι και τον Κριμαϊκό Πόλεμο (1854-1856) που συμπίπτει με το τέλος της εποχής της ιστιοφορίας η Γαλλία συνεργάστηκε με την Αγγλία ώστε να ανασχεθεί η Ρωσική εξάπλωση στην Εγγύς Ανατολή.⁴⁶

Παράλληλα με την εδραίωση της Αγγλικής θαλασσοκρατορίας στα τέλη της εποχής της ιστιοφορίας, αναδείχθηκε κι ο ρωσικός παράγοντας που έμελλε να αμφισβητήσει κατ' επανάληψη την Αγγλοσαξονική ναυτική κυριαρχία στο σύγχρονο κόσμο. Ο 17^{ος} και ο 18^{ος} αιώνας αποτέλεσαν την περίοδο κατά την οποία τα δύο σημαντικά κράτη της ευρωπαϊκής περιφέρειας, η Ρωσία και η Αγγλία, αναδείχθηκαν σε υπερδυνάμεις, εκμεταλλευόμενα τις συνεχείς πολεμικές αναμετρήσεις των αυτοκρατοριών του ευρωπαϊκού πυρήνα (Γαλλίας, Αυστρίας, κτλ.).⁴⁷ Η αύξηση της γεωπολιτικής βαρύτητας της Αγγλίας και της Ρωσίας εκφράστηκε κυρίως με την εδαφική τους επέκταση προς ωκεάνιες ακτογραμμές, της Ρωσίας στον Βόρειο Ειρηνικό και της Αγγλίας στον Ινδικό και τον νότιο Ειρηνικό. Προς το τέλος της περιόδου αυτής έλαβε χώρα και η ρωσική επέκταση στη Μαύρη Θάλασσα μια επέκταση όμως που δεν ανταγωνιζόταν τη Βρετανία την εποχή της μεγάλης της αναμέτρησης με τη Γαλλία. Επιπλέον το αξιοσημείωτο μέγεθος του Ρωσικού εμπορίου με την Αγγλία, που κάλυπτε το στρατηγικά επικίνδυνο έλλειμμα της Αγγλίας σε ναυπηγική ξυλεία, συνέβαλλε στη εδραίωση στρατηγικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών.⁴⁸

Με αγγλική λοιπόν στήριξη και σκοτσέζους αξιωματικούς ρωσικός στόλος υπό τον ναύαρχο Ορλόφ εγκατέστησε ναυτική βάση στο Ναυαρίνο το 1770 μ.Χ. στο πλαίσιο του Ρωσοτουρκικού πολέμου του 1768-1774 μ.Χ. Το 1774 μ.Χ. ο Ρωσικός στόλος κατέστρεψε με πυρπολικά τον Τουρκικό στόλο στη ναυμαχία του Τσεσμέ και προσπάθησε

⁴⁶ Howard, M., *War in European History* (Oxford University Press: New York, 2009), 51. Lambert, "Navies, Great Powers: British isles, 1500 to the Present", 689. Lambert, "Strategy", 49, 51-52. James, A., "Navies, Great Powers: France, 1660 to the Present", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2, 701-703. Χαρλαύτη, Τζ. (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία*, 175-77. Cafruny, "Μερκαντισμός, Ελευθερία, Ιμπεριαλισμός", 529-30. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, 89. Kennedy, P., *The Rise and Fall of British Naval Mastery* (Allen Lane: London, 1976), 131, 133. Harding, *The Evolution of the Sailing navy*, 135-142. Hughes, *Fleet Tactics*, 48, 52. Stavrianos, L. S., *The Balkans since 1453* (C. Hurst & Co: London, 2001), 228.

⁴⁷ Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, xvii-xviii.

⁴⁸ Stavrianos, *The Balkans*, 226-27.

ανεπιτυχώς να εκβιάσει τα Δαρδανέλια. Ο πόλεμος αυτός περατώθηκε με τη συνομολόγηση της συμβιβαστικής συνθήκης του Κιουτσούκ Κainaρτζή το 1774 μ.Χ. Το 1780 μ.Χ., όμως, η Αυτοκράτειρα Αικατερίνη Μεγάλη της Ρωσίας υιοθέτησε πρόγραμμα ναυτικής μεγέθυνσης στη Βαλτική και στη Μαύρη θάλασσα, προσάρτησε την Κριμαία και ίδρυσε ναύσταθμο στην Σεβαστούπολη.

Η Τουρκία κήρυξε τον πόλεμο στη Ρωσία το 1787 μ.Χ. έναν πόλεμο, όμως, που έληξε νικηφόρος για το Ρωσικό ναυτικό την επόμενη χρονιά ενώ αντίθετα νικήθηκε από το Σουηδικό ναυτικό στη ναυμαχία του Σβενσκουντ το 1790 μ.Χ. Κατά τη διάρκεια των Ναπολεοντείων πολέμων το Ρωσικό ναυτικό γνώρισε επιτυχίες στο Αιγαίο και στη Βαλτική με αποτέλεσμα να προσαρτηθεί, μεταξύ άλλων, τη Φινλανδία από τη Σουηδία το 1815 μ.Χ. Την επαύριο των Ναπολεοντείων πολέμων το Ρωσικό ναυτικό αναδείχθηκε τρίτο σε εκτόπισμα παγκοσμίως μετά το Αγγλικό και το Γαλλικό ναυτικό, συμπολέμησε δε μαζί τους στη Ναυμαχία του Ναυαρίνου το 1827 μ.Χ. Το 1840 μ.Χ. το Ρωσικό πολεμικό ναυτικό ανήλθε στη δεύτερη θέση σε εκτόπισμα διεθνώς αντιστοιχώντας στα δύο τρίτα του Βρετανικού Ναυτικού. Η γεωγραφική του, όμως, διαίρεση και τα κατώτερα υλικά κατασκευής των μονάδων του μείωσαν, ως ένα βαθμό, την ισχύ του. Μια ισχύ, όμως, που επάρκεσε στο να εξασφαλίσει ευνοϊκό για τη Ρωσία καθεστώς για τα Στενά του Ελλησπόντου με τη Συνθήκη του Ουνσκιάρ Κελεσί (1833 μ.Χ) και του Συμφώνου του 1841 μ.Χ.⁴⁹

Ένα από τα σημαντικότερα ναυτικά επακόλουθα της Ρωσικής επέκτασης στη Μαύρη θάλασσα σε βάρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αλλά και της σύγχρονης Αυστριακής επέκτασης στα Βαλκάνια και στην Αδριατική σε βάρος και πάλι των Οθωμανών ήταν η προώθηση των ναυτεμπορικών συμφερόντων των αυτοκρατοριών αυτών μέσω και της παραχώρησης σχετικών προνομίων στους Έλληνες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Τα προνόμια αυτά, η κατάλυση της Βενετικής Δημοκρατίας και του κράτους των Ιπποτών της Μάλτας καθώς και η υποχώρηση του κυρίαρχου ως τότε Γαλλικού εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο κατά τους Ναπολεοντείους πολέμους προσέδωσαν σταδιακά στους Έλληνες σημαίνοντα ρόλο στις ναυτικές μεταφορές της Ανατολικής Μεσογείου μετά από αρκετούς αιώνες.⁵⁰

⁴⁹ Grove, E., "Navies, Great Powers: Russia and the Soviet Union, 1700 to the Present," *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 3, 3-5.

⁵⁰ Χαρλαύτη, Τζ., *Η ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20^{ος} αι.* (Νεφέλη: Αθήνα, 2001), 87. Χαρλαύτη, *Ιστορία και Ναυτιλία, 176-77*. Ασδραχάς, *Ελληνική Οικονομική Ιστορία*, 464-69.

ΜΕΡΟΣ Β

Ιστορία της Ιστιοφόρου Ελληνικής Πολεμικής Ναυτιλίας

ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Α. Η Ελληνική Ναυτιλία κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας

Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Α. Σημαντικές ενδείξεις ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας κατά την Τουρκοκρατία έχουμε:

1. Στα Ιόνια Νησιά που βρίσκονται πάνω στη βασική εμπορική αρτηρία «Ανατολής/Δύσης» και η οποία ελέγχονταν από τις Δυτικές Δυνάμεις οπότε και τα νησιά αυτά απολάμβαναν την προστασία των Δυνάμεων αυτών.
2. Στα Νησιά του Αιγαίου τα οποία βρίσκονταν στον άξονα Βορρά/Νότου, που αναφέρονταν στο ενδο-οθωμανικό εμπόριο, και για τη διευκόλυνση του οποίου είχαν παραχωρηθεί σ' αυτά σημαντικά προνόμια από το Οθωμανικό κράτος.

Β. Τρεις φάσεις χαρακτηρίζουν την ελληνική ναυτιλία κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας:

Α. Η πρώτη αντιστοιχεί στην περίοδο 1453-1581

Β. Η δεύτερη αντιστοιχεί στον 17^ο αιώνα

Γ. Και η τρίτη αντιστοιχεί στην περίοδο 18^ος αιώνας-1821

Α Φάση (1453-1581)

1. Εισαγωγικά Σχόλια

Σημειώνεται μεγάλη αύξηση του εμπορίου στην Οθωμανική Ανατολή. Αυτή προήλθε από:

Α. Την ειρήνευση των περιοχών αυτών και την ενοποίηση των αγορών τους.

Β. Τη δημιουργία μεγάλων Οθωμανικών αστικών κέντρων που τόνωσαν την καταναλωτική ζήτηση.

Γ. Την άνθηση του εξωτερικού εμπορίου που εξυπηρετούσε κυρίως τις μεγάλες ανάγκες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας σε «βιομηχανικά» προϊόντα της Δύσης.

2. Η Ελληνική παρουσία

2α. Οι Έλληνες ασχολούνται κυρίως με το ενδο-οθωμανικό και λιγότερο με το διεθνές εμπόριο (κυρίως στην περιοχή της Αδριατικής). Τα κυριότερα προϊόντα που μεταφέρει το ελληνόκτητο εμπορικό ναυτικό είναι :

i. Εξαγωγικό Εμπόριο

Α. Σιτηρά

Β. Αλάτι, παστά, λάδι, κρασί, τυρί, σταφίδα

ii. Εισαγωγικό Εμπόριο

Ελαφρά μάλλινα Φλωρεντίας, όπλα Μιλάνου, Ιταλικά κεραμικά κ.α

2.β. Ενδείξεις Ελληνικής Ναυτιλιακής Δράσης τα χρόνια εκείνα αποτελούν οι :

Α. Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις της Κωνσταντινούπολης.

Β. Οι Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις της Μαύρης Θάλασσας, του Αιγαίου και της Αγκώνας.

Γ. Η ύπαρξη σημαντικών στόλων στα νησιά του Ιονίου, των Κυκλάδων και του Ανατολικού Αιγαίου

Δ. Η πληθώρα Ελλήνων στελεχών σε ξένους εμπορικούς στόλους και ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες

Β Φάση

Α. Τη λεία του κούρσου αποτελούν τα πλοία, τα εμπορεύματα και τα πληρώματα αυτών. Παρατηρείται φθίνουσα πορεία του τελευταίου είδους κούρσου λόγω της σταθερής μείωσης της ανάγκης για σκλάβους εξαιτίας κυρίως της πρόωσης πολλών πλοίων όχι πια από κωπηλάτες αλλά από το ιστίο.

Β. Η Ελληνική Παρουσία

Θύματα αλλά και θύτες του κούρσου κάποιες φορές οι Έλληνες ναυτίλοι.

Γ. Φάση 18^{ος} αιώνας-1821

Κύριο χαρακτηριστικό της η ραγδαία άνοδος της Ελληνικής Ναυτιλίας

Λόγοι που οδήγησαν σ' αυτή:

Α. Λόγοι «Ειρήνης»

Α. Η Ειρήνευση Αυστρίας-Τουρκίας τόνωσε το εμπόριο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και συνετέλεσε στη δημιουργία ευρύτατου ελληνικού παροικιακού δικτύου.

Β. Η Βιομηχανική Επανάσταση συνετέλεσε επίσης στην άνθηση του εμπορίου.

Γ. Οι δυσκολίες των Άγγλων, των Γάλλων και των Ολλανδών να προωθήσουν τα προϊόντα τους στην Οθωμανική Ανατολή οδήγησε στη «στρατολόγηση» Ελλήνων και άλλων εμπόρων από τις μη μουσουλμανικές μειονότητες της οθωμανικής αυτοκρατορίας για το σκοπό αυτό.

Δ. Η ανάπτυξη της σιτοπαραγωγής στη Μαύρη Θάλασσα, που σταδιακά κατέστη ο σιτοβολώνας της Ευρώπης προκάλεσε την εμπλοκή των Ελλήνων στην θαλάσσια μεταφορά των σιτοφορτίων.

Β. Λόγοι «Πολέμου»

Α. Οι Ρωσο-Τουρκικοί Πόλεμοι άνοιξαν στον έξω κόσμο τη Μαύρη Θάλασσα, παρέχοντας στους Έλληνες το δικαίωμα να φέρουν ρωσική σημαία στα καράβια τους.

Βα. Οι Αγγλογαλλικοί πόλεμοι του 18^{ου} αιώνα έπληξαν τη μεσογειακή ναυτιλία της Αγγλίας και της Γαλλίας.

Ββ. Κατά τη διάρκειά τους εξαφανίστηκαν επίσης οι Βενετοί και οι Γενουάτες ανταγωνιστές των Ελλήνων ναυτίλων καθώς επίσης και ο πειρατικός κίνδυνος των Ιπποτών της Μάλτας.

Βγ. Οι Έλληνες ναυτίλοι κέρδισαν σημαντικά κεφάλαια από το λαθρεμπόριο που έκαναν εκμεταλλευόμενοι το ναυτικό αποκλεισμό της Γαλλοκρατούμενης Ευρώπης κατά τη διάρκεια των Ναπολεόντιων Πολέμων.

Βδ. Κέρδισαν επίσης και από κουρσάρικες επιδρομές που διεξήγαν σ' όλες σχεδόν τις πολεμικές αναμετρήσεις που έλαβαν χώρα στη Μεσόγειο κατά το 18^ο αιώνα.

Χρονικά και Γεωγραφικά Φανερώματα της Ακμής της Ελληνικής Ναυτιλίας

Α. Τα πρώτα 2/3 του 18^{ου} αιώνα τα Ιόνια Νησιά και τα λιμάνια της Δυτικής Ελλάδας παρουσίασαν ναυτιλιακή ακμή.

Β. Μεταξύ του 1770 και του 1821 παρατηρήθηκε «απογείωση» των εμπορικών στόλων των νησιών του Αιγαίου και ιδίως της Ύδρας, των Σπετσών και των Ψαρών. Όπως όμως η μεταεπαναστατική ιστορία της Ύδρας απέδειξε η ναυτιλιακή της ακμή ήταν πρόσκαιρη και συγκυριακή.

Η άνοδος πάντως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας τερματίστηκε με το τέλος των Ναπολεόντιων Πολέμων λόγω της γενικότερης οικονομικής κρίσης που έπληξε την Ευρώπη αλλά και της επαναδραστηριοποίησης των Δυτικών εμπορών στο χώρο της Μεσογείου. Η κρίση της ευμεγέθους ελληνικής ναυτιλίας διευκόλυνε την έκρηξη της Επανάστασης του 1821 κατά τον ίδιο τρόπο που ο συνδυασμός ισχυρών ελληνικών ναυτικών δυνάμεων και οικονομικών δυσκολιών διευκόλυναν την έκρηξη του Ελληνο-Τουρκικού Πολέμου του 1897 και του Πρώτου Βαλκανικού Πολέμου του 1912-1913.

B. Προεπαναστατικές Ναυτικές Επιχειρήσεις των Ελλήνων κατά των Τούρκων

1. Ο Λάμπρος Κατσώνης

A. Εισαγωγικά Σχόλια

A. Κατά τον Ρωσοτουρκικό πόλεμο του 1787-1792 οι Ρώσοι πολέμησαν τους Τούρκους στο Αιγαίο μόνο με καταδρομικά μιας και δε μπορούσαν να στείλουν εκεί στόλο λόγω των Αγγλικών κυρίως ενστάσεων.

B. Η Ρωσία δεν πέτυχε τον ξεσηκωμό των Ελλήνων λόγω της πικρής εμπειρίας των Ορλωφικών.

Γ. Ήδη από το 1786 δρούσε ως κουρσάρος στο Βόρειο Αιγαίο ο Ανδρούτσος.

Δ. Ο Κατσώνης εστάλη από την Αγία Πετρούπολη στο Αιγαίο με αποστολή την πραγματοποίηση καταδρομικών επιχειρήσεων κατά των Τούρκων.

B. Το ξεκίνημα της δράσης του Κατσώνη

Αγόρασε στην Τεργέστη, με τη συνδρομή των εκεί Ελλήνων, μια τρικάταρτη φρεγάδα Αμερικανικής κατασκευής που την ονόμασε Αθηνά της Άρκτου.

Πλέοντας προς την Ελλάδα προσέγγισε πρώτα τα Ηπειρωτικά παράλια και τα Επτάνησα όπου και στρατολόγησε πολλούς Επτανήσιους και Αρβανίτες.

Ακολούθησε περίπλους του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου κατά τη διάρκεια του οποίου αιχμαλώτισε και ενέταξε στο στόλο του 14 εχθρικά πλοία. Εφοδίασε τα πληρώματά του με έγγραφα καταδρομής και προνόησε για τη διοικητική μέριμνα του στολίσκου του, αν και η σχετική βοήθεια που δέχθηκε από τη Ρωσία ήταν μόνιμα ανεπαρκής.

Γ. Μείζονες συγκρούσεις του με τον Οθωμανικό Στόλο

Κάρπαθος Αύγουστος 1788- ήττα Τουρκικής μοίρας συνοδευόμενη με απώλειες 1000 περίπου ανδρών.

Ιούνιος 1789 σύγκρουση με 14 τουρκικά πλοία που αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν με μεγάλες ζημιές.

Μάρτιος-Απρίλιος 1790 με βάση την Κέα και προκεχωρημένες μονάδες στην Τένεδο εκτέλεσε επιδρομές σε τουρκικά πλοία και παράλια της Μικράς Ασίας. Επίσης εισέπραξε φόρους από ελληνικά νησιά με τρόπο που προκάλεσε μεγάλες αντιδράσεις. Οι νησιώτες, στην πλειοψηφία τους, δεν τον βοήθησαν.

Μάιος 1790 διήμερη ναυμαχία του Καφηρέα, στολίσκος 7 πλοίων του Κατσώνη σχεδόν αφανίστηκε κάτω από την πίεση συντριπτικά υπέρτερων, αριθμητικά δυνάμεων.

Μετά την ήττα του ο Κατσώνης ανασύνταξε σύντομα τις δυνάμεις του αποκτώντας νέο στολίσκο 24 πλοίων. Τα φιλόδοξα σχέδιά του δεν ευοδώθηκαν όμως, καθώς ο Ρωσοτουρκικός Πόλεμος τερματίστηκε τον Αύγουστο του 1791 και παρά την επιμονή του Κατσώνη για συνέχιση του πολέμου με την Τουρκία η ήττα του στο Πόρτο Καγιά (18/6/1792) σήμανε το τέλος των προσπαθειών του.

Δ. Γενική αποτίμηση του έργου και της προσωπικότητας του Κατσώνη

Ο Κατσώνης ήταν μεγάλος πολεμιστής μα μικρός πολιτικός. Με το παράδειγμά του όμως δίδαξε τους Έλληνες ότι λίγα ελαφρά πλοία μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τις ναυτικές δυνάμεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Z. Κλεφταρματολοί στη θάλασσα

Στο πλαίσιο του Ρωσοτουρκικού πολέμου του 1806-1807, στον οποίο οι Ρώσοι ήταν σύμμαχοι με τους Άγγλους, 1500 Μακεδόνες κατέλαβαν τη Σκιάθο και τη Σκόπελο και προσφέρθηκαν να υποστηρίξουν την αγγλική μοίρα που ναλουχούσε στο Αιγαίο με 10.000 άνδρες. Επίσης οι Υδραίοι προσφέρθηκαν να αρματώσουν 150 καράβια με 3000 άνδρες αλλά οι προτάσεις αυτές δεν έγιναν δεκτές από τους Άγγλους.

Οι Ρώσοι έστειλαν κι αυτοί μοίρα στο Αιγαίο με το ναυάρχο Σεσιάβιν η οποία δεν κατόρθωσε να κερδίσει την εμπιστοσύνη των Ελλήνων ιδιαίτερα δε μετά τον αποκλεισμό των Ελληνικών παραλίων που επιχείρησε με σκοπό να εμποδισθούν οι Έλληνες ναυτικοί από το να συνδράμουν την πολεμική προσπάθεια της Πύλης.

Υπήρξαν πάντως και Έλληνες που συνέδραμαν κατά θάλασσα τους Ρώσους. Οι σπουδαιότεροι αυτών ήταν οι Παπαβλαχάβας, Νικοτσάρας και Στάθας.

Η. Η Δύναμη του προεπαναστατικού Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού

Κατά τον Γάλλο Πρόξενο στη Θεσσαλονίκη Πουκεβίλ 26 ελληνικά νησιά και το Τρίκκερι με το Γαλαξείδι διέθεταν το 1813 615 πλοία χωρητικότητας μεταξύ 70 και 450 τόνων. Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων αυτών ήταν 153.850 τόνους και είχαν 17526 ναύτες και 5878 πυροβόλα. Η Ύδρα, οι Σπέτσες, τα Ψαρά και η Μύκονος διέθεταν αντίστοιχα 120, 60, 60, 22 καράβια. Στην ανωτέρω στατιστική δε συνυπολογίστηκαν τα πλοία των ελλήνων του Μεσολογγίου, του Ιονίου, της Πόλης και των μικρασιατικών πόλεων.

Αδιάφορο του πόση ήταν η δύναμη του ελληνικού στόλου ποτέ δεν κινητοποιήθηκαν ταυτόχρονα περισσότερο από 60-70 πλοία κατά τη διάρκεια της Επανάστασης του 1821, καθώς έλειπαν τα οικονομικά μέσα.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Η Ελληνική Ναυτική Ισχύς κατά τους Πολέμους της Γαλλικής Επανάστασης και τους Ναπολεόντειους Πολέμους, 1792-1815

Οι Ναπολεόντειοι πόλεμοι αποτελούν ορόσημο της ιστορίας των σύγχρονων χρόνων. Το να διακρίνει κανείς τις γεωπολιτικές από τις οικονομικές τους συνέπειες σε κρατικούς σχηματισμούς είναι μάλλον απλό, η μελέτη όμως της αντίστοιχης εμπειρίας ενός έθνους που στερείται κράτους, όπως το ελληνικό την εποχή εκείνη, είναι περισσότερο απαιτητική. Στόχος της παρούσας εισήγησης είναι να εξετάσει τον αντίκτυπο των ναπολεόντειων πολέμων στην ίδρυση του σύγχρονου ελληνικού κράτους εστιάζοντας στην εμπόλεμη ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, μιας και τα υλικά κέρδη της και η ναυτική της ισχύ αποδείχθηκαν καθοριστικά για τη χειραφέτηση του ελληνικού λαού από την οθωμανική κυριαρχία τη δεκαετία του 1820.

Οι ναυτικές επιχειρήσεις των Ναπολεόντειων Πολέμων ξεκίνησαν με τη σύμπληξη, το 1793, του Πρώτου Συνασπισμού εναντίον της Γαλλίας από τη Μεγάλη Βρετανία και τα περισσότερα κράτη της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης. Η βρετανική κυβέρνηση αποφάσισε να αναβιώσει την περιφερειακή στρατηγική που είχε εφαρμόσει ο Πιτ ο πρεσβύτερος κατά τον Επταετή Πόλεμο, προκειμένου να μεγιστοποιήσει την κινητικότητα και τον αιφνιδιασμό που μπορούσε να παράσχει η βρετανική ναυτική ισχύς εναντίον των Γάλλων.⁵¹ Η στρατηγική αυτή απαιτούσε, μεταξύ άλλων, έναν αρκετά αλλά όχι υπερβολικά στενό αποκλεισμό του γαλλικού στόλου, με στόχο να στραγγαλισθεί το Γαλλικό θαλάσσιο εμπόριο και να δελεαστεί ο γαλλικός πολεμικός στόλος να εξέλθει προς ναυμαχία στην ανοικτή θάλασσα.⁵² Η αποτελεσματικότητα αυτής της στρατηγικής που εφαρμόστηκε, κατά κανόνα, ως τη ναυμαχία του Τραφάλγκαρ τον Οκτώβριο του 1805, δεν ήταν η αναμενόμενη για ποικίλους λόγους. Κατ' αρχήν, ο Λόρδος Χόου, ο βρετανός στόλαρχος και, ως ένα βαθμό, κι ο διάδοχός του Λόρδος Nelson, δεν επέδειξαν την αναγκαία εμμονή στην επιβολή της.⁵³ Επιπλέον, το έργο τους δεν βοηθήθηκε από τον περιορισμένο αριθμό των Βρετανικών καταδρομικών και τη χαμηλή επίδοση ορισμένων βρετανικών ναυτικών μονάδων, των οποίων τα στενά αμπάρια δεν μπορούσαν να αποθηκεύσουν επαρκή εφόδια για πλόες απαιτούμενης διάρκειας είκοσι και πλέον εβδομάδων.⁵⁴ Οι φουρτούνες, οι δυσμενείς άνεμοι, και οι γαλλικές καταδρομές που ακολούθησαν τη ναυμαχία της 1 Ιουνίου του 1794, δυσχέραναν επίσης το ναυτικό αποκλεισμό των γαλλοκρατούμενων παραλίων από το Βρετανικό Βασιλικό Ναυτικό.⁵⁵

Η μερική επιτυχία του Βρετανικού ναυτικού αποκλεισμού κατά τα δώδεκα πρώτα χρόνια των ναπολεόντειων πολέμων, οδήγησε σε έλλειψη τροφίμων και πρώτων υλών στη Γαλλία και τη γειτονία της, μια έλλειψη που εντάθηκε από την πολιτική αναστάτωση που προήλθε από τη Γαλλική Επανάσταση και από την κλιμακούμενη πολεμική προσπάθεια του στρατού του Ναπολέοντα.⁵⁶ Το έλλειμμα αυτό της Γαλλίας σε υλικούς πόρους τελικά καλύφθηκε, σε μικρό αλλά αξιοσημείωτο βαθμό, από την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Η ουσιαστική ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα των νεότερων χρόνων είχε μόνο λίγες δεκαετίες ζωής όταν ξεκίνησε η Γαλλική Επανάσταση. Πριν από αυτή, το ελληνικό εμπορικό ναυτικό είχε εστιάσει τις δραστηριότητές του στην Ανατολική Μεσόγειο, ανταγωνιζόμενο την κυρίαρχη ναυτιλιακή θέση της Γαλλίας στη θάλασσα αυτή.⁵⁷ Αξιοποιώντας όμως τη μεγάλη πτώση της γαλλικής ναυτιλίας στη Μεσόγειο, λόγω του βρετανικού ναυτικού

⁵¹ Potter, E.B. & Nimitz, C.H., *Seapower a Naval History* (Prentice Hall: Englewood Cliff, N.J., 1960), σελ. 109

⁵² Reynolds, C.G., *Command of the Sea: The History and Strategy of Maritime Empires* (Morrow: New York, 1974), σελ. 305

⁵³ Ο.π., σελ. 293. Rodger, N.A.M., *The Command of the Ocean; a Naval History of Britain, 1649-1815* (Allen Lane & National Maritime Museum: London, 2004), σελ. 529

⁵⁴ Rodger, *The Command of the Ocean*, σελ. 422

⁵⁵ Ο.π., σελ. 529. Reynolds, *Command of the Sea*, σελ. 294. Harding, R., *The Evolution of the sailing navy, 1509-1815*, (Macmillan Press: London, 1995), σελ. 138

⁵⁶ Γεωργίου, Ι., *Επισιτισμός Γαλλίας υπό Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (1789-1815)*, (Αθήνα, 1969), σελ. 15-16

⁵⁷ Αλεξανδρή, Κ. Α., *Η Αναβίωση της Θαλασσίας μας Δυνάμεως κατά την Τουρκοκρατία* (Έκδοση Ιστορικής Υπηρεσίας Βασιλικού Ναυτικού: Αθήνα, 1960), σελ. 152-153

αποκλεισμού, το άνοιγμα της Μαύρης Θάλασσας και την αυξανόμενη εξάρτηση της Δυτικής Ευρώπης από το σιτάρι των παραλίων της,⁵⁸ καθώς και την αποδυνάμωση της ενετικής, της γαλιαντικής⁵⁹ και της Μαλτέζικης ναυτιλίας, όταν τα αντίστοιχα κράτη κατακτήθηκαν από τα στρατεύματα του Ναπολέοντα στην δεκαετία του 1790,⁶⁰ Έλληνες ναυτικοί από το νησί της Ύδρας και, σε μικρότερο βαθμό, από τα νησιά των Σπετσών και των Ψαρών⁶¹ εισήγαγαν λαθραία σιτηρά στη νότια Γαλλία και τη γαλλοκρατούμενη Ιταλία.⁶² Το λαθρεμπόριο αυτό διευκολύνθηκε από την ύψωση σημαίων ευκαιρίας (αγγλικών, ρωσικών, του Βασιλείου των Δύο Σικελιών, κ.λπ.) στα ελληνικά πλοία,⁶³ από τη συχνή συνενοχή σ' αυτό των οθωμανικών αρχών,⁶⁴ τη νέα, θετική ναυτιλιακή πολιτική που είχε θεσπίσει ο Σελήμ ΙΙΙ για όσα πλοία έφεραν την Οθωμανική σημαία,⁶⁵ καθώς και από την ευκολία με την οποία τα μεσαιού μεγέθους, ελαφρά, ταχέα και καλά κυβερνώμενα ελληνικά πλοία έσπαζαν το βρετανικό ναυτικό αποκλεισμό. Το ελληνικό λαθρεμπόριο διευκολύνθηκε επίσης από τις γαλλικές αρχές αλλά και από γάλλους πολίτες που παρείχαν γενναϊόδωρη αμοιβή στους Έλληνες ναυτίλους για τους κινδύνους που αυτοί πρόθυμα αναλάμβαναν.⁶⁶

Η αλήθεια βέβαια είναι ότι η ελληνική ναυτιλιακή συμμετοχή στον εφοδιασμό της Γαλλικής πολεμικής προσπάθειας δεν ήταν χωρίς κόστος για την Ελληνική ναυτιλία. Παρά τις αδυναμίες του βρετανικού ναυτικού αποκλεισμού, ο Nelson, και άλλοι βρετανοί ναυτικοί χτένισαν τη Μεσόγειο και συνέλαβαν έναν αρκετά μεγάλο αριθμό Ελλήνων λαθρεμπόρων⁶⁷ που αφέθηκαν αργότερα ελεύθεροι, είτε μετά από παρέμβαση της Υψηλής Πύλης είτε λόγω της επίκλησης της ρωσικής προστασίας από τους Έλληνες.⁶⁸ Επίσης, επιβλήθηκαν βαριά πρόστιμα σε αρκετούς Έλληνες πλοιοκτήτες, όταν οι βρετανικές αρχές της Μάλτας εντόπισαν εικονικές πωλήσεις ελληνικών πλοίων σε ντόπιους εμπόρους, στην προσπάθεια των Ελλήνων πλοιοκτητών να αποκτήσουν βρετανική προστασία.⁶⁹ Τέλος, ορισμένοι Έλληνες λαθρέμποροι συνελήφθηκαν από πειρατές και φυλακίστηκαν επί μακρόν στη Μπαρμπαριά, καθώς η δραματική μείωση του εμπορίου της Βορειοδυτικής Αφρικής με τη Γαλλία και η καταστροφή του τάγματος των Ιωαννίτων ιπποτών της Μάλτας από το Ναπολέοντα το 1798, οδήγησαν σε μεγάλη έξαρση της Βερβερινής, πειρατικής δραστηριότητας.⁷⁰

Οι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την κερδοφορία του ελληνικού εμπορικού ναυτικού πριν από την εφαρμογή του Ηπειρωτικού Συστήματος το 1806 είναι, δυστυχώς, ατελείς, αν και το σημαντικό της ύψος είναι αναμφίβολο. Από την άλλη πλευρά, η αντίστοιχη κερδοφορία της ελληνικής ναυτιλίας κατά την τελευταία επταετία (1807 - 1814) των

⁵⁸ Charlaftis, G., THE 'EASTERN INVASION' Greeks in the Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth centuries, στο Fusaro, M., Heywood, C., Omri, M.S. (eds.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, London: I.B. Tauris, 2009), σελ. 224

⁵⁹ Ειδικότερα, η εμποροναυτική σχέση που αναπτύχθηκε εκείνα τα χρόνια μεταξύ της Γένοβας και των Ελλήνων του Αιγαίου διευκόλυνε τη διείσδυση των τελευταίων στις ισπανικές θαλάσσιες μεταφορές, καθώς η Γένοβα κατείχε παραδοσιακά σημαντικό ρόλο στη διεκπεραίωση αυτών των μεταφορών. Charlaftis, THE 'EASTERN INVASION', σελ. 240

⁶⁰ Σίμψας, Μ., *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων* (Γενικό Επιτελείο Ναυτικού: τομ. 3, Αθήνα, 1982) σελ. 204.

⁶¹ Κρεμμυδάς, Β. *Ελληνική Ναυτιλία, 1776-1835* (Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδας: Αθήνα, 1985) σελ. 147-148

⁶² Λεονταρίτης, Γ., *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850)* (Ε.Μ.Ν.Ε. – ΜΝΗΜΩΝ : Αθήνα, 1987), σελ. 52. Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας*, σελ. 16, 19, 21, 23, 42. Gelina Harlaftis and Sophia Laiou, "Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820: The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet" in Mark Mazower (ed.), *Networks of Power in Modern Greece*, Hurst 2008, σελ. 6-7, 9, 28

⁶³ Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας*, σελ. 87. Κωνσταντινίδης, Γρ. *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται, 1800-1830. Εισαγωγή εις την Ιστορίαν των Ναυτικών Επιχειρήσεων του Αγώνος* (Εκδοση Ιστορικής Υπηρεσίας Βασιλικού Ναυτικού: Αθήνα, 1954) σελ. 57, 62, 67. Χαρλαύτη, Τζ., *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας (16^{ος} -20^{ος} αιώνας)* (Νεφέλη : Αθήνα, 2001), σελ. 81

⁶⁴ Αλεξανδρής, *Η Αναβίωσις*, σελ. 228. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας*, σελ. 76.

⁶⁵ Harlaftis & Laiou, "Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping", σελ. 17-30

⁶⁶ Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας*, σελ. 31, 62, 67, 87. Αλεξανδρής, *Η Αναβίωσις*, σελ. 249

⁶⁷ Αδαμοπούλου, Κ. & Πρασά, Α., *Ανδρέας Μιαούλης (1769-1835). Από την υπόδουλη ως την ελεύθερη Ελλάδα* (Εστία: Αθήνα, 2003) σελ. 138

⁶⁸ Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται*, σελ. 62

⁶⁹ Ο.π., σελ. 67. Αδαμοπούλου, Πρασά, *Ανδρέας Μιαούλης*, σελ. 168-169

⁷⁰ Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας*, σελ. 53. Harlaftis & Laiou, "Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping", σελ.

ναπολεόντειων πολέμων υπήρξε ακόμα υψηλότερη, ξεπερνώντας μερικές φορές το 100% της πραγματικής αξίας των υπό διαμετακόμιση εμπορευμάτων.⁷¹ Η τεράστια αυτή αύξηση των κερδών της ελληνικής ναυτιλίας αντικατόπτριζε την εντατικοποίηση του Βρετανικού ναυτικού αποκλεισμού των Γαλλοκρατούμενων παραλίων της Ηπειρωτικής Ευρώπης αλλά και την απαγόρευση των Βρετανικών εισαγωγών από τους Γάλλους στην Ηπειρωτική Ευρώπη.

Πιο συγκεκριμένα, το Ναπολεόντειο διάταγμα του Βερολίνου διακήρυξε το Νοέμβριο του 1806 τον αποκλεισμό των Βρετανικών νήσων, απαγόρευσε τον κατάπλου Βρετανικών πλοίων σε Γαλλοκρατούμενα λιμάνια και διέταξε την κατάσχεση όλων των βρετανικής προελεύσεως προϊόντων. Ως αντίποινα, η Βρετανική κυβέρνηση θέσπισε τον Ιανουάριο του 1807 την απαγόρευση των εμπορικών συναλλαγών των πλοίων που έφεραν σημαίες ουδέτερων κρατών με λιμάνια που παρέμεναν κλειστά σε βρετανικά πλοία. Λίγους μήνες αργότερα, τον Νοέμβριο του 1807, διακηρύχθηκε επίσης ότι όλα τα γαλλοκρατούμενα λιμάνια θα υφίσταντο νέο βρετανικό ναυτικό αποκλεισμό. Αυτή τη φορά μάλιστα ο βρετανικός αποκλεισμός υπήρξε πολύ πιο στενός δεδομένου ότι δεν υπήρχε μεγάλος γαλλικός πολεμικός στόλος μετά τη ναυμαχία του Trafalgar (1805) που θα ήταν σκόπιμο να δελεασθεί να εξέλθει προς ναυμαχία στην ανοικτή θάλασσα.⁷² Επιπλέον, τα περισσότερα από τα προαναφερθέντα προβληματικά πλοία του Βρετανικού πολεμικού ναυτικού είχαν πια αντικατασταθεί με καλύτερες ναυτικές μονάδες, ενώ ο αριθμός των Αγγλικών καταδρομικών είχε τριπλασιαστεί σε σχέση με τον αντίστοιχο του 1793, ενισχύοντας έτσι την αποτελεσματικότητα του βρετανικού ναυτικού αποκλεισμού.⁷³

Μετά από αυτές τις εξελίξεις τα εμπορικά ναυτικά της Ύδρας, των Σπετσών και των Ψαρών αύξησαν, όπως ήδη αναφέρθηκε, την κερδοφορία τους αξιοποιώντας διάφορες μεθόδους και ευκαιρίες η προφανέστερη των οποίων υπήρξε και πάλι το λαθρεμπόριο, καθώς, η δραστηριότητα αυτή, έφερε ακόμα μεγαλύτερο κίνδυνο για όσους την αναλάμβαναν. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το ελληνικό λαθρεμπόριο σιτηρών στην Ισπανία μετά τη γαλλική εισβολή στη χώρα αυτή το 1808 και η μεταγραφή ελληνικών πλοίων στο ισπανικό νηολόγιο, μέσω εικονικών πωλήσεων σε ντόπιους επιχειρηματίες, διέυρνε τη συμμετοχή των Ελλήνων του Αιγαίου στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Ευρώπης και Λατινικής Αμερικής.⁷⁴

Μια εξίσου σημαντική ευκαιρία για το ελληνικό εμπορικό ναυτικό προέκυψε από την χαλάρωση του βρετανικού μερκαντιλισμού. Πιο συγκεκριμένα, η Βρετανική κυβέρνηση εγκατέλειψε τις «Πράξεις Ναυτιλίας» και την αντίστοιχη πρακτική του Βρετανικού Ναυαρχείου. Αντί δηλαδή να ελέγχει αυστηρά τα έγγραφα και την ιδιοκτησία των ξένων εμπορικών πλοίων και φορτίων, και να περιορίζει την εξυπηρέτηση του βρετανικού εμπορίου σε βρετανικά μόνο σκάφη, αποδέχτηκε ότι πολλά από τα είδη του εμπορίου που ήθελε να διατηρηθούν, μπορούσαν να διεξάγονται πια μόνο λαθραία. Θεώρησε επίσης ότι ο μόνος παράγοντας που θα έπρεπε να λαμβάνετε σοβαρά υπ' όψιν στο εμπόλεμο θαλάσσιο εμπόριο ήταν ο προορισμός του πλοίου και όχι η κυριότητά του, πραγματική ή φαινομενική. Όλα λοιπόν τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, μπορούσαν να εμπορεύονται στις θάλασσες που ήλεγχε ο Βρετανικός στόλος εφόσον έπλεαν σε βρετανική νηοπομπή για το σύνολο του ταξιδιού, εξασφαλίζοντας έτσι ότι ταξίδευαν προς ή από ένα βρετανικό ή φιλικό προς τη Βρετανία λιμάνι. Τα Βρετανικά λιμάνια και οι Βρετανικές νηοπομπές γέμισαν τότε με ξένης ιδιοκτησίας και επάνδρωσης πλοία που είχαν υψωμένες σημαίες ουδέτερων ή και εχθρικών ακόμα κρατών προς την Αγγλία.⁷⁵ Η εξέλιξη αυτή ωφέλησε μικρές ναυτιλιακές εταιρείες, όπως τις ελληνικές, σε βάρος των γιγάντων,

⁷¹ Αλεξανδρής, *Η Αναβίωσις*, σελ. 296

⁷² Potter & Nimitz, *Seapower*, σελ. 168, 170

⁷³ Rodger, *The Command of the Ocean*, σελ. 422, 482

⁷⁴ Αλεξανδρής, *Η Αναβίωσις*, σελ. 248. Κραντονέλλη, Α. *Ελληνική Πειρατεία και Κούρσος: τον ΙΗ αιώνα και μέχρι την Ελληνική Επανάσταση* (Εστία: Αθήνα, 1998), σελ. 276-278. Charlaftis, *THE 'EASTERN INVASION'*, σελ. 240-241

⁷⁵ Rodger, *The Command of the Ocean*, σελ. 559

βρετανικών, μερκαντιστικών ναυτιλιακών εταιρειών που διατηρούσαν μέχρι τότε μονοπωλιακή σχεδόν θέση στο θαλάσσιο εμπόριο της Βρετανικής αυτοκρατορίας.⁷⁶

Στον απόηχο του Βερολινείου διατάγματος αλλά και της Πράξης του Αμερικανικού Εμπάργκο εναντίον της Βρετανικής ναυτιλίας που θεσπίστηκε το 1807⁷⁷ η σύγχρονη επέκταση του βρετανικού εμπορίου στην Οθωμανική Αυτοκρατορία σηματοδότησε μια προσωρινή αναπροσαρμογή των βρετανικών εμπορικών ρευμάτων, προσφέροντας συνάμα μια πρόσθετη ευκαιρία στην ελληνική ναυτιλία. Έχοντας χάσει τις αγορές της στη Βόρειο Αμερική και την Ευρώπη η Βρετανία προσπάθησε να προμηθεύσει την Οθωμανική Αυτοκρατορία με τα βιομηχανικά προϊόντα που δεν μπορούσαν πλέον να εισάγουν οι Τούρκοι από τη Γαλλία και την Πρωσία, τους παραδοσιακούς βιοτεχνικούς τους προμηθευτές. Σε αυτό η Βρετανία σημείωσε μεγάλη επιτυχία και εξασφάλισε επίσης εύκολη πρόσβαση σε οθωμανικές πρώτες ύλες, όπως το βαμβάκι που ήταν πολύ σημαντικό για τη βρετανική κλωστοϋφαντουργία.⁷⁸ Ήταν τότε που η Θεσσαλονίκη και άλλα λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας χρησίμευσαν, μεταξύ άλλων, ως πύλες για τα βρετανικά αγαθά που προορίζονταν για τη Γερμανία και την Κεντρική Ευρώπη, μειώνοντας έτσι περαιτέρω την αποτελεσματικότητα του Βερολινείου Διατάγματος.⁷⁹ Η σύγχρονη δημιουργία ικανού αριθμού ελληνικών εμπορικών οίκων σε βρετανικούς λιμένες επιβεβαίωσε τη δυναμική συμμετοχή των Οθωμανών Ελλήνων στις αγγλο-τουρκικές εμπορικές και ναυτιλιακές σχέσεις.⁸⁰

Τα υλικά κέρδη που απέκομισε το ελληνικό εμπορικό ναυτικό από τους Ναπολεόντειους πολέμους, αν και υπήρξαν σημαντικά, θα ήταν πάντως παροδικού ενδιαφέροντος, εάν δεν είχαν επανεπενδυθεί στη ναυτιλία και, σε μικρότερο βαθμό, στη ναυτασφάλιση και στον χρηματοπιστωτικό τομέα.⁸¹ Ενδεικτικά αναφέρεται ότι λίγο πριν το ξέσπασμα της Γαλλικής Επανάστασης το ελληνικό εμπορικό ναυτικό είχε 400 πλοία σύμφωνα με την πλέον αξιόπιστη σχετική μελέτη. Προς το τέλος των Ναπολεόντειων πολέμων ο αριθμός των ελληνικών πλοίων είχε αυξηθεί σε 615 με συνολικό εκτόπισμα 153.580 τόνων. Τα πλοία αυτά έφεραν 5878 πυροβόλα όλων των τύπων και των μεγεθών και απασχολούσαν 37.526 άνδρες. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι, αν τα πλοία των νησιών του Ιονίου, του Μεσολογγίου, και μερικών ακόμα ελληνικών ναυτοτόπων είχαν συμπεριληφθεί στη μνημονευθείσα μελέτη, οι ανωτέρω αριθμοί θα ήταν ακόμα μεγαλύτεροι.⁸²

Η Ελληνική ναυτιλία δεν απέβη μόνο αριθμητικά ισχυρότερη κατά το τέλος των ναπολεόντειων πολέμων. Ήταν επίσης αρτιότερα ναυπηγημένη. Μετά την αρχική προμήθεια πλοίων αλλοδαπής κατασκευής από εύπορους Έλληνες πλοιοκτήτες, οι ελληνικοί αρσανάδες προσάρμοσαν τα ξένα μοντέλα στις τοπικές ανάγκες.⁸³ Μια σειρά από παράγοντες όπως οι τεχνικές απαιτήσεις της διάσπασης του αγγλικού ναυτικού αποκλεισμού από τα ελληνικά πλοία, το σχετικά περιορισμένο διαθέσιμο κεφάλαιο των περισσότερων Ελλήνων πλοιοκτητών, η Οθωμανική αμφισβόλη σχετικά με το εύρος της επέκτασης του ελληνικού εμπορικού στόλου, καθώς και οι μικρές αποστάσεις των ελληνικών θαλασσών οδήγησαν στην κατασκευή μεσαίου μεγέθους ελληνικών πλοίων που ήταν ελαφρά και ταχεία. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ο 400 τόνων πάρωνας έγινε ο συνήθης τύπος πλοίου της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας τα χρόνια εκείνα, του οποίου τα δύο ελαφρά και ψηλά κατάρτια ενίσχυαν την ταχύτητα και την ευελιξία του.⁸⁴

⁷⁶ Μάξιμος, Σ., *Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό κατά τον 18^ο αιώνα* (Στοχαστής: Αθήνα, 1976) σελ. 21

⁷⁷ Rodger, *The Command of the Ocean*, σελ. 552

⁷⁸ Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, σελ. 53-54

⁷⁹ Kennedy, P.M., *The Rise and Fall of British Naval Mastery* (Allen Lane: London, 1976), p. 143. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, τομ. 3, σελ. 204

⁸⁰ Αλεξανδρής, *Η Αναβίωσις*, σελ. 215. Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας*, σελ. 87-88

⁸¹ Κραντονέλλη, *Ελληνική Πειρατεία και Κούρσος*, σελ. 282. Αλεξανδρής, *Η Αναβίωσις*, σελ. 203

⁸² Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, σελ. 58-61

⁸³ Αλεξανδρής, *Η Αναβίωσις*, σελ. 246-247

⁸⁴ Ο.π., σελ. 217, 220-221. Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας*, σελ. 52. Μάξιμος, Σ., *Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό*, σελ. 22. Harlaftis & Laiou, "Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping", σελ. 30

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν ενισχύθηκε, όμως, μόνο σε άψυχο υλικό κατά τους Ναπολεόντιους πολέμους. Οι αξιωματικοί και οι ναύτες των Ελληνικών παρώνων εξελίχθηκαν επίσης σε βετεράνους θαλασσομάχους, καθώς επανειλημμένα ενεπλάκησαν σε αιμαχίες κατά των πειρατών της Μπαρμπαριάς, των Ιπποτών της Μάλτας και ναυτικών μονάδων και κουρσάρων από τη Βρετανία, τη Γαλλία και την Οθωμανική Αυτοκρατορία.⁸⁵ Η ναυτική εκπαίδευση των αξιωματικών και πληρωμάτων του ελληνικού εμπορικού στόλου επηρεάστηκε επίσης από τη στρατολόγηση ενός σημαντικού αριθμού των στο Οθωμανικό και, σε μικρότερο βαθμό, στο βρετανικό, στο γαλλικό και στο ρωσικό πολεμικό ναυτικό.⁸⁶ Επιπλέον, ένα μικρό αλλά όχι ασήμαντο μέρος των ελληνικών πληρωμάτων συμμετείχε σε κουρσάρικες επιχειρήσεις, αποκτώντας έτσι πρόσθετες γνώσεις σχετικά με τις διαστάσεις και τις απαιτήσεις του πολέμου στη θάλασσα.⁸⁷

Το πιο σημαντικό πάντως ήταν ότι, η χαλύβδινη κι ευάριθμη αυτή ελληνική ναυτική δύναμη που σχηματίστηκε κατά τη διάρκεια των Ναπολεόντειων πολέμων, εξοικειώθηκε από νωρίς με το φιλελευθερισμό της Γαλλικής Επανάστασης, τον οποίο και διέδωσε με επιτυχία στους Έλληνες του εσωτερικού και του εξωτερικού.⁸⁸ Και όταν η Ελληνική Επανάσταση του 1821 έλαβε χώρα, οι έλληνες ναυτικοί πολέμησαν αποτελεσματικά κατά των συνδυασμένων οθωμανικών και αιγυπτιακών ναυτικών δυνάμεων, έως ότου ιδρύθηκε το ανεξάρτητο ελληνικό κράτος στις αρχές της δεκαετίας του 1830.⁸⁹

Εν κατακλείδι, οι Ναπολεόντειοι πόλεμοι έδωσαν στην Ελλάδα τα ναυτικά όπλα, τους άνδρες, τα χρήματα, και το επαναστατικό λεξιλόγιο που διευκόλυναν την έναρξη της ελληνικής επανάστασης του 1821 κατά των Τούρκων. Χωρίς αυτά, το μακρόχρονο ελληνικό επαναστατικό πνεύμα εναντίον της οθωμανικής κυριαρχίας θα είχε πιθανότατα συνεχιστεί. Η αποτελεσματικότητά του, όμως, είναι άδηλη και ίσως η απελευθέρωση της χώρας μας να μην είχε συντελεστεί τότε.

⁸⁵ Αλεξανδρής, Κ.Α., *Το Ναυτικόν του Υπέρ της Ανεξαρτησίας Αγώνος 1921-1829 και η δράσις των Πυρπολικών* (Σύλλογος προς Διάδοσιν Ωφέλιμων Βιβλίων: Αθήνα, 1968), σελ. 19-23. Charlaftis, THE 'EASTERN INVASION', σελ. 241-242

⁸⁶ Αλεξανδρής, *Η Αναβίωσις*, σελ. 282-283. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, τομ. 3, σελ. 268. Rodger, *The Command of the Ocean*, σελ. 498

⁸⁷ Αλεξανδρής, *Η Αναβίωσις*, σελ. 267. Κραντονέλλη, *Ελληνική Πειρατεία και Κούρσος*, σελ. 305

⁸⁸ Γεωργίου, *Επισιτισμός Γαλλίας*, σελ. 20. Λαιμός, Α., *Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων* (τομ. 1, Αθήνα, 1969), σελ. 100. Παπασωτηρίου, Χ., *Ο Αγώνας για την Ελληνική Ανεξαρτησία: Πολιτική και Στρατηγική των Ελλήνων και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας 1821-1832* (ΙΔΙΣ –ΣΙΔΕΡΗΣ: Αθήνα, 1997), σελ. 59

⁸⁹ Επιπλέον των προαναφερθέντων έργων των Αλεξανδρή, Σίμψα και Κωνσταντινίδη βλέπε και Fotakis, Z., "Sea Power and the Establishment of the Modern Greek State, 1821-1829" στο Harlaftis, G. (επιμ.) *Following the Nereids : Sea routes and maritime business, 16th-20th centuries* (Kerkyra: Athens, 2006), σελ. 217-222. Βλέπε επίσης Anderson, R.C., *Naval Wars in the Levant, 1559-1853* (Liverpool University Press: Liverpool, 1952), σελ. 482-549

ΕΝΟΤΗΤΑ 3.

Α. Η Ναυτική Ισχύς και η συμβολή της στην Ελληνική Ανεξαρτησία, 1821-1830.

Η Ναυτική Ισχύς υπήρξε ανέκαθεν σημαντική για την επιβίωση και την ενδυνάμωση του Ελληνισμού. Στόχος του παρόντος κειμένου είναι να διευκρινίσει τη συμβολή της ελληνικής ναυτικής ισχύος στην ευόδωση του Επαναστατικού Αγώνα (1821-1830) και να αναδείξει τις διαχρονικές προεκτάσεις της συμβολής αυτής.

Η Επανάσταση του 1821 δεν υπήρξε ούτε η πρώτη ούτε η πιο εκτεταμένη επαναστατική προσπάθεια του τουρκοκρατούμενου ελληνισμού. Αντίθετα περί τα 40 επαναστατικά κινήματα έλαβαν χώρα κατά την Τουρκοκρατία που αγκάλιασαν κάποτε και τις δύο όχθες του Αιγαίου.⁹⁰ Η Επανάσταση του 1821 δεν ευνοήθηκε επίσης από την Ευρωπαϊκή διπλωματία, όπως είχε συμβεί με παλαιότερες επαναστάσεις των Ελλήνων. Αν και πολεμήθηκε σκληρά από την επίσημη Ευρώπη κατά τα πρώτα κρίσιμα χρόνια της κατόρθωσε να επικρατήσει και να αναδειχθεί ως η πλέον μακρόχρονη στη νεότερη Ευρωπαϊκή ιστορία, απασχολώντας τη διπλωματία των Μεγάλων Δυνάμεων όσο καμία άλλη τους τελευταίους δύο αιώνες.⁹¹

Πως άραγε επιτεύχθηκε αυτός ο άθλος κάτω από τόσο δυσμενείς συνθήκες; Οι συντελεστές της Ελληνικής νίκης υπήρξαν πολλοί, αβίαστα όμως προβάλλει η συμβολή της ελληνικής ναυτικής ισχύος στο επίτευγμα αυτό. Μια ναυτική ισχύς που δεν ήταν διαθέσιμη στους σκλαβωμένους Έλληνες στους παλιότερους αγώνες τους εναντίον της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, καθώς το εμπορικό ναυτικό των Τουρκοκρατούμενων Ελλήνων αναπτύχθηκε ισχυρά μόνο μετά τη Συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774) και τους πολέμους που ακολούθησαν τη Γαλλική Επανάσταση (1789-1814).⁹²

Η Ελλάδα του 1821, όπως και κάθε χώρα 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.⁹³ Επιπλέον το έντονο γεωγραφικό της ανάγλυφο και οι πολλές της κλεισούρες καθιστούσαν εξαιρετικά κοπιώδη, δαπανηρή, αργή και ριψοκίνδυνη την προώθηση ανδρών, πολεμοφοδίων, φαρμάκων και τροφίμων στα πολιορκούμενα τουρκικά κάστρα των παραλίων της Πελοποννήσου. Τα κάστρα αυτά βρισκόνταν σε άγονα εδάφη και συνδέονταν με την ενδοχώρα μέσω ενός υποτυπώδους και κατά το πλείστον ημιορείνου οδικού δικτύου κάτι που επέτεινε την απομόνωση και την εξάρτησή τους από την εξωτερική βοήθεια. Η μόνη ουσιαστικά ατραπός διοικητικής μέριμνας που διέθεταν οι Τούρκοι ήταν η θαλάσσια, αυτή όμως περιορίστηκε αποτελεσματικά από το ελληνικό ναυτικό κατά το δεκαετή απελευθερωτικό αγώνα με αποτέλεσμα την παράδοση στους Έλληνες των περισσότερων Πελοποννησιακών κάστρων και την ήττα των τουρκικών στρατιών που προσπάθησαν να καταλύσουν τον επαναστατικό πυρήνα της Πελοποννήσου έως το 1825.

Η στρατηγική χρησιμότητα του Ελληνικού ναυτικού του 21 δεν εξαντλήθηκε όμως στην επιτυχημένη παρενόχληση των θαλασσιών επικοινωνιών του αντιπάλου. Εξασφάλισε επίσης τον απρόσκοπτο ανεφοδιασμό των Ελλήνων επαναστατών και διευκόλυε τη σύναψη δανείων με παράγοντες του εξωτερικού, καθώς η εμπορική πίστη των επαναστατημένων Ελλήνων συνέχισε να υφίσταται λόγω της απρόσκοπτης στήριξής τους από τις ελληνικές παροικίες και τα φιλελληνικά κοιμιάτα της Ευρώπης.⁹⁴ Συνάμα επλήγησαν τα οικονομικά συμφέροντα των Μεγάλων Δυνάμεων

⁹⁰ Για τα προεπαναστατικά κινήματα δες Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τομ. 10 (Αθήνα, 1974), σελ. 311-312, 322-333 και Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τομ. 11 (Αθήνα, 1975), σελ. 64-97.

⁹¹ Μια ευσύνοπτη παρουσίαση της ιστορίας της Ελληνικής Επανάστασης του 1821 βρίσκεται στην Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τομ. 12 (Αθήνα, 1975) και στον Anderson M.S., *The Eastern Question, 1774-1923* (New York, 1966), σελ. 53-76.

⁹² Stavrianos, L.S., *The Balkans Since 1453* (London, 2001), σελ. 274-276. Σίμψας Μ., *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού*, τομ. 3 (Αθήνα, 1982) σελ. 204. Ασδραχάς, Σπ., *Ελληνική Οικονομική Ιστορία. 1Ε-1Θ αιώνας* (Αθήνα, 2003), σελ. 496-499.

⁹³ Strachan, H., *European Armies and the Conduct of War* (London and New York, 1983), σελ. 10.

⁹⁴ Stavrianos, *The Balkans since 1453*, σελ. 15-16. Lampe, J.R. and Jackson, M.B., *Balkan Economic History, 1550-1950: from imperial borderlands to developing nations* (Bloomington Ind., c. 1982), σελ. 167. Αλεξανδρής, Κ. Α., *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις*

από την πειρατεία στην οποία επιδόθηκαν οι Έλληνες για να καλυφθούν οι δυσθεώρητες οικονομικά ανάγκες του Αγώνα, αλλά και από τις Τουρκικές αυθαιρεσίες που εμπόδισαν πλήθος Ελληνικών πλοίων να μεταφέρουν Ρωσικά δημητριακά στις αγορές της Ευρώπης.⁹⁵ Η σοβαρή αυτή οικονομική βλάβη των Ευρωπαίων συνέβαλε σημαντικά στη μεταστροφή της πολιτικής τους υπέρ των Ελλήνων στο δεύτερο μισό της Ελληνικής Επανάστασης.⁹⁶

Ήταν όμως άραγε τόσο εύκολο να αναδειχθεί το ελληνικό ναυτικό στρατηγικά αποφασιστικό για την ευόδωση του Επαναστατικού Αγώνα; Κάθε άλλο. Το Ελληνικό επαναστατικό ναυτικό του 21 ήταν κατ' ουσία ένα εμπορικό ναυτικό και δεν διέθετε αρκετά από τα απολύτως αναγκαία στοιχεία που χαρακτηρίζουν έναν πολεμικό στόλο στις ημέρες μας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η πειθαρχία στις τάξεις του ήταν αρκετά χαμηλή λόγω της συγγένειας και της συμπλοιοκτησίας που συνέδεε τα μέλη του. Επιπλέον τα πλοία του ανήκαν σε ιδιώτες και η κίνησή τους εξαρτάτο από την περιορισμένη διαθεσιμότητα ιδιωτικής χρηματοδότησης, κάτι που δυσχέραινε την πολεμική τους αξιοποίηση. Η έλλειψη τέλος αποτελεσματικής κεντρικής διοίκησης στο Ελληνικό επαναστατικό ναυτικό δε βοήθησε την αποστολή του, αν και η ύπαρξη κεντρικής διοίκησης δεν ήταν πάντα απαραίτητη, όπως είχε αποδείξει η πολυσχιδής διοικητική διαίρεση του ολλανδικού ναυτικού κατά το 17^ο αιώνα.⁹⁷

Στον αντίποδα, και παρά την ακαμψία και το παρωχημένο πνεύμα αρκετών ναυτικών θεσμών της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, ο Τουρκικός στόλος αποτελούσε κλασικό παράδειγμα κρατικής πολεμικής μηχανής που διοικούνταν κεντρικά για αυτό και δεν αντιμετώπιζε τους οικονομικούς ή άλλους περιορισμούς που αντιμετώπιζε το Ελληνικό ναυτικό. Συνάμα, οι Αιγύπτιοι σύμμαχοί του ακολουθούσαν Γαλλικά πρότυπα που τους κατέστησαν αξιόμαχους. Αν στη θεσμική ανωτερότητα του Τουρκο-Αιγυπτιακού στόλου προστεθεί και η συντριπτική του υπεροχή σε βλητική ισχύ, θωράκιση και αριθμό μονάδων έναντι του ελληνικού επαναστατικού ναυτικού οι ελληνικές ναυτικές επιτυχίες της Επανάστασης του 1821 φαντάζουν ανεξήγητες.⁹⁸ Εκτός βέβαια εάν συνυπολογιστούν η τακτική, παράτολμη δεινότητα των ελλήνων ναυμάχων και η τεχνολογική τους καινοτομία. Στην ευσύνοπτη εξέταση των παραγόντων αυτών στρεφόμαστε.

Κρίνοντας από την ισχύ του Τουρκικού Στόλου, την αιχμή του οποίου αποτελούσαν 24 πλοία της γραμμής,⁹⁹ η Τουρκική τακτική όφειλε να συνίσταται σε επίθεση με πυροβολικό από αποφασιστική απόσταση, η οποία θα ήταν μεγαλύτερη για τους Τούρκους λόγω της μεγάλης υπεροχής του διαμετρήματος των Τουρκικών πυροβόλων έναντι των αντίστοιχων Ελληνικών. Επομένως το λογικότερο για αυτούς θα ήταν να επιζητήσουν μάχη εκ παρατάξεως χρησιμοποιώντας το πυροβολικό τους προς επίτευξη σοβαρών βλαβών επί των Ελληνικών πλοίων, κατόπιν δε να επιχειρήσουν εμβολές, για τις οποίες τα ψηλά τους πλοία και οι πολυάριθμοι και εξασκημένοι στρατιώτες τους αποτελούσαν ιδανικά εργαλεία.¹⁰⁰

του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος, 1821-1829 (Αθήνα, 1930), σελ. 149-150. de la Gravire, J., *Ιστορία του υπέρ ανεξαρτησίας των Ελλήνων αγώνος: κυρίως υπέρ του Ναυτικού* (Αθήνα, 1894), σελ. 124. Σίμψας, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού*, σελ. Σίμψας, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού*, σελ. 9, 14-15.

⁹⁵ Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, σελ. 135-136, 143. Σίμψας, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού*, σελ. 309-10. Jelavich, B., *Russia's Balkan entanglements, 1806-1914* (Cambridge, 1993), σελ. 57, 66. Sparo, O. και Asoura, G., *Η Απελευθέρωση της Ελλάδας και η Ρωσία, 1821-1829*, (Warszawa: Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, 1982), σελ. 87-91, 130-31, 158. Gravire, *Ιστορία του υπέρ ανεξαρτησίας των Ελλήνων αγώνος*, σελ. 184-194. Χαρλαύτη, Τζ., *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος-20ος αιώνας* (Αθήνα, 2001), σελ. 80. Swartz, P., *U.S.-Greek Naval Relations Begin: Antipiracy Operations in the Aegean Sea* (Washington D.C., 2003), σελ. 2-4.

⁹⁶ Βάρφης, Κ., *Το Ελληνικό Ναυτικό κατά την Καποδιστριακή Περίοδο* (Αθήνα, 1985), σελ. 69-70. Παπασωτηρίου, Χ., *Ο Αγώνας για την Ελληνική Ανεξαρτησία. Πολιτική και Στρατηγική των Ελλήνων κατά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας* (Αθήνα, 2006), σελ. 139. Anderson R.C., *Naval Wars in the Levant, 1559-1853* (Liverpool, 1952), σελ. 508, 536.

⁹⁷ Σίμψας, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού* σελ. 163, 177, 215-23, 234-235, 327-336. Rodger, N.A.M. "Considerations on writing a general naval history", in Hattendorf, J.B. (επιμ.), *Doing Naval History, Essays toward Improvement* (Newport R.I., 1995), σελ. 121.

⁹⁸ Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, σελ. 4, 10-11. Σίμψας, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού*, σελ. 265-66. Παπασωτηρίου, Χ., *Ο Αγώνας για την Ελληνική Ανεξαρτησία*, σελ. 172.

⁹⁹ Σίμψας, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού* σελ. 259.

¹⁰⁰ Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, σελ. 19.

Για τη σύναψη ναυμαχίας εκ παρατάξεως οι Τούρκοι υιοθέτησαν τη γραμμή παραγωγής. Η τακτική αυτή των Τούρκων δεν καρποφόρησε όμως λόγω της οργανωτικής δυσκαμψίας του οθωμανικού στόλου και των τεράστιων κενών στη στελέχωσή του που προέκυψαν από την απόταξη των ελληνικών πληρωμάτων του στο ξεκίνημα της Επανάστασης του 21¹⁰¹ και του απορραφισμού του από επιτελικά στελέχη με την ανατίναξη της τουρκικής ναυαρχίδας στη Χίο το 1822 από τον Κανάρη.¹⁰² Σύνάμα, η τακτική δεινότητα, η μεγάλη ταχύτητα και η ελκυστική ικανότητα των ελληνικών πλοίων,¹⁰³ καθώς και η γενικότερη αδυναμία της γραμμής παραγωγής να οδηγήσει σε αποφασιστικά αποτελέσματα, όπως είχε φανεί σε 16 ναυμαχίες του βρετανικού ναυτικού μεταξύ του 1692 και του 1782, στέρησαν τους Τούρκους από τη νίκη στη θάλασσα.¹⁰⁴ Εξ ίσου σημαντικοί πάντως λόγοι για τους οποίους δεν ευοδώθηκε η Τουρκική ναυτική προσπάθεια αποτέλεσαν η τεχνολογική καινοτομία και το ηθικό πλεονέκτημα των Ελλήνων ναυμάχων.

Έχοντας συνειδητοποιήσει από πολύ νωρίς την αριθμητική και βλητική κατωτερότητα του στόλου τους, οι Έλληνες υιοθέτησαν το φαινομενικά παρωχημένο όπλο του πυρπολικού μετά και από σχετικές συμβουλές του Ρώσου φιλέλληνα Ιβάν Αφανασίεβ. Το όπλο αυτό απέδωσε απρόσμενα καλά, μετά την επιτάχυνση των μηχανισμών ανάφλεξης και διάδοσης του πυρός σε αυτό,¹⁰⁵ αλλά και την επάνδρωσή του από "ημίθεους" σαν τον Κανάρη που υπερέβησαν σε γενναιότητα τους στεριανούς συναγωνιστές τους σύμφωνα με τον στρατηγό Μακρυγιάννη.¹⁰⁶ Προς το τέλος βέβαια του 1824 ο Τουρκοαιγυπτιακός στόλος ελάφρυνε τη δομή της δυνάμεώς του και ανέπτυξε αντίμετρα που μείωσαν δραστικά την αποτελεσματικότητα του πυρπολικού, πάλι όμως η τεχνολογική καινοτομία των Ελλήνων έδωσε λύση έναντι της Τουρκικής ναυτικής πρόκλησης.¹⁰⁷

Αφού εξετάστηκε τότε η πρόταση Γάλλων φιλελλήνων να ενταχθεί στον ελληνικό στόλο ένας πρώιμος τύπος υποβρυχίου τελικά ακολουθήθηκαν οι συμβουλές του Βρετανού φιλέλληνα Hastings και του ομοεθνή του ναυάρχου Κόχραν¹⁰⁸ που επιχειρηματολόγησαν υπέρ της αγοράς ατμοκίνητης πολεμικής μοίρας της οποίας η αυτονομία κίνησης και τα καινοφανή βλήματα με γόμωση πιθανόν να έκριναν το ναυτικό Αγώνα υπέρ των Ελλήνων.¹⁰⁹ Με την ενέργειά του αυτή το ελληνικό επαναστατικό ναυτικό βρέθηκε στην παγκόσμια ναυτική πρωτοπορία, καθώς μόνο η βρετανική Εταιρεία των Ανατολικών Ινδιών είχε χρησιμοποιήσει ατμόπλοιο σε ναυτική επιχείρηση στη Βιρμανία λίγους μόλις μήνες πριν. Μια σειρά πάντως από τεχνικά, οικονομικά και πολιτικά ζητήματα εμπόδισαν την επαναστατημένη Ελλάδα να αποκτήσει την ατμοκίνητη μοίρα στην οποία τόσα όνειρα και πόρους επένδυσε μεταξύ του 1825 και του 1827.¹¹⁰ Παρόλ' αυτά η επιτυχημένη δράση του ελληνικού ατμόπλοιου Καρτερία, που βύθισε εννέα Τουρκικά πολεμικά πλοία μόνο στη ναυμαχία της Ιτέας βοήθησε τον Αγώνα και εγκαινίασε μια νέα εποχή στην παγκόσμια ναυτική ιστορία, αυτή της μηχανοκίνητης πρόωσης.¹¹¹

¹⁰¹ Σίμψας, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού*, σελ. 259-61; Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, σελ. 16-18. Λίσμανης, Α., *Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του Εικοσιένα* (Αθήνα, 2007), σελ. 281.

¹⁰² Anderson, *Naval Wars in the Levant*, σελ. 487.

¹⁰³ Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, σελ. 2-3, 20.

¹⁰⁴ Leonard W. Cowie, *Lord Nelson 1758-1805: a bibliography* (Westport CT, 1990), σελ. 28.

¹⁰⁵ Τρύφων Κωνσταντινίδης, "Τα πυρπολικά και αι παραδοξολογίαι των Φιλελλήνων", *Ναυτική Επιθεώρησης*, no. 211 (1948) 313-315. Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, σελ. 20, 54.

¹⁰⁶ Λίσμανης, Α., *Υδραίοι Πρόδρομοι και Ναυμάχοι του Εικοσιένα* (Αθήνα, 2007).

¹⁰⁷ Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος* (Αθήνα 1976), σελ. 20, 52, 102, 141. Σίμψας, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού*, τομ. 3 (Αθήνα 2006), σελ. 248. Τρύφων Κωνσταντινίδης, "Το Σκάνδαλον του Λονδίνου, τα Εθνικά Ατμοκίνητα και η υπόθεσις των εν Αμερική φρεγατών, 1825-1828", *Ναυτική Επιθεώρησης*, 222 (1950), σελ. 126.

¹⁰⁸ William St. Clair, *That Greece might still be free* (London 1972), σελ. 297, 307-308. Κωνσταντινίδης, *Το Σκάνδαλον του Λονδίνου*, *Ναυτική Επιθεώρησης* 223 (1950), σελ. 239, 247-270. Ιωάννης Φακίδης, *Ο Αντιναύαρχος Κόχραν και η δράση του στην Ελληνική Επανάσταση* (Αθήνα, 1999), σελ. 31, 33. The intention of Cochrane to arm the Greek steamships with heavy guns is disputed in Ράδος Κ., *Ο Hastings και το έργο του εν Ελλάδι*, *Ναυτική Επιθεώρησης*, (1928), σελ. 33.

¹⁰⁹ Κωνσταντινίδης, "Το Σκάνδαλον του Λονδίνου", σελ. 247-255. Τρύφων Κωνσταντινίδης, "Το Αρχαίο Αστιακό παρά την εν Αθήναις Αγγλική Αρχαιολογική Σχολή", *Ναυτική Επιθεώρησης*, 216 (1949), σελ. 167-168, 176-197. Ράδος Κ., *Ο Hastings και το έργο του εν Ελλάδι*, σελ. 22-31. Ράδος Κ., *Frank Abney Hastings (Έγγραφα και Σημειώσεις περί του έργου αυτού εν Ελλάδι)* (Αθήνα, 1917), σελ. 19, 24-29, 107-116.

¹¹⁰ Ibid. St. Clair, *That Greece might still be free*, σελ. 307-310, 313.

¹¹¹ Paizis-Paradellis C., *Hellenic Warships, 1829-2001* (Αθήνα, 2002), σελ. 89-90. Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, σελ. 157. Παλούμπης, Ι., "Τεχνικές και Τακτικές καινοτομίες που υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά από το

Η τελική ευόδωση του επαναστατικού αγώνα κινδύνευσε, ως γνωστό, από το προγεφύρωμα που εγκατέστησε ο Ιμπραήμ στην Πελοπόννησο αξιοποιώντας τη δυνατότητα σε χειμερινούς πλόες που του πρόσφερε το μεγάλο σχετικά εκτόπισμα των πλοίων του.¹¹² Τελικά όμως η Επανάσταση σώθηκε με τη ναυμαχία του Ναυαρίνου, την τελευταία μεγάλη ναυμαχία της εποχής της ιστιοφορίας που θυμίζει σε πολλά τη ναυμαχία στα Σύβοτα του 432 π.Χ.¹¹³ Μια ναυμαχία που δόθηκε επτά χρόνια μετά την έναρξη της ελληνικής επανάστασης, μιας σύγκρουσης που επιμηκύνθηκε από τη δράση του ελληνικού ναυτικού, επιβεβαιώνοντας έτσι το μοτίβο της παγκόσμιας ιστορίας σύμφωνα με το οποίο διαρκούν πολύ οι συγκρούσεις ναυτικών κυρίως δυνάμεων όπως η Ελλάδα με χερσαίες κυρίως δυνάμεις όπως η Τουρκία.¹¹⁴ Και διαρκούν πολύ, καθώς στις περιπτώσεις της Ελληνικής Επανάστασης του 1821 και της Αμερικάνικης Επανάστασης του 1775-1783, όπως και σε πολλές άλλες αντίστοιχες περιπτώσεις, η μακρά διαμφισβήτηση της κυριαρχίας της θάλασσας αναδεικνύει νικητή τον πλέον ανθεκτικό από τους αντιπάλους κατά τον Corbett.¹¹⁵

Συνοψίζοντας, η ελληνική ναυτική δράση κατά την Επανάσταση του 1821 επιβεβαιώνει ότι το υψηλό ηθικό, η ναυτική δεινότητα και η τεχνολογική καινοτομία του ελληνικού πολεμικού ναυτικού -συνεπικουρούμενη από τη γεωγραφική και την κλιματολογική ιδιομορφία του Ελλαδικού χώρου- επιτρέπει την επιτυχή αντιμετώπιση πολύ ισχυρότερων αντίπαλων ναυτικών δυνάμεων. Όσο λοιπόν οι ελληνικές ναυτικές δυνάμεις διατηρούν το ποιοτικό τους πλεονέκτημα, η όποια επιβουλή είναι αντιμετώπισιμη.

Β. Επιχειρησιακό Αδιέξοδο και Τεχνολογική Καινοτομία – Η περίπτωση των Πυρπολικών Κατά τον Αγώνα της Ελληνικής Ανεξαρτησίας, 1821-1830¹¹⁶

Η Επανάσταση του 1821 αποτελεί ορόσημο του τρισχιλιετούς βίου του Ελληνισμού. Το προκείμενο πόνημα του Ναυάρχου Αλεξανδρή είναι ιδιαίτερο σημαντικό καθώς συμβάλει στην κατανόηση του μηχανισμού της τελικής επιτυχίας της μακραίωνης προσπάθειας των Ελλήνων να απελευθερωθούν από τον Οθωμανικό ζυγό.¹¹⁷

Πράγματι, στις παραμονές της έναρξης του Αγώνα της Ανεξαρτησίας, ο Ελληνισμός της Ανατολικής Μεσογείου είχε δημογραφικά διπλασιαστεί σε σχέση με το 1715 ενώ η ναυτική ισχύς του και η κεφαλαιακή συγκρότησή του είχαν επίσης πολλαπλασιαστεί. Επιπρόσθετα, χιλιάδες Έλληνες είχαν στρατιωτικά εκπαιδευτεί υπηρετώντας ως μισθοφόροι των Γάλλων, των Άγγλων και των Ρώσων κατά τους Ρωσο-Τουρκικούς και τους Ναπολεόντειους Πολέμους του 18ου και των αρχών του 19^{ου} αιώνα.¹¹⁸ Η δυναμική του ελληνικού παράγοντα ανακόπηκε προσωρινά την επαύριο των Ναπολεόντειων Πολέμων λόγω της πτώσης της κερδοφορίας της ελληνικής ναυτιλίας, όπως μας πληροφορεί ο Αλεξανδρής στο προκείμενο πόνημα.¹¹⁹ Η πτώση αυτή υπήρξε τόσο θεαματική που ώθησε αρκετούς Έλληνες ναυτικούς να επιδιώξουν την απασχόλησή τους στο Οθωμανικό πολεμικό ναυτικό, ενισχύοντας έτσι την τάση που ήθελε το ναυτικό αυτό να στελεχώνεται σε σημαντικό βαθμό με ελληνικά κατώτερα πληρώματα.¹²⁰

Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό", *Περίπλους Ναυτικής Ιστορίας* 77 (2011), σελ. 16. Σίμψας, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού*, σελ. 290-298. Ράδος, *Frank Abney Hastings*, σελ. 50-58, 100-102. Ράδος, *Ο Hastings και το έργο του*, σελ. 51-57. Για την επίδραση των καινοτομιών του Hastings στο Βρετανικό Βασιλικό Ναυτικό βλέπε Rados, *Frank Abney Hastings*, σελ. 92-93.

¹¹² Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, σελ. 160. Σίμψας, *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού*, σελ. 264. Anderson, *Naval Wars in the Levant*, σελ. 499.

¹¹³ Anderson, *Naval Wars in the Levant*, σελ. 523-533. Rodgers, W. L., *Greek and Roman Naval Warfare* (United States Naval Institute: Annapolis, 1937), σελ. 125.

¹¹⁴ Gray, C., *The Leverage of Sea Power* (New York, 1992).

¹¹⁵ Gat, A., *A History of the Military Thought. From the Enlightenment to the Cold War* (Oxford, 2001), σελ. 488.

¹¹⁶ Το κείμενο αυτό αποτελεί την εισαγωγή που εκπόνησε ο Δρ. Φωτάκης για την επανέκδοση του κλασικού έργου Αλεξανδρή, Κ., *Το Ναυτικό του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος του 1821-1829 και η δράσις των πυρπολικών* (Σύλλογος προς Διάδοσιν Ωφέλιμων Βιβλίων, Αθήνα, 2021).

¹¹⁷ Αλεξανδρής, Κ., *Η Αναβίωσις της Θαλασσίας μας Δυνάμεως κατά την Τουρκοκρατίαν* (Υπηρεσία Ιστορίας Βασιλικού Ναυτικού, Αθήνα, 1960), 32-33.

¹¹⁸ Stavrianos, L.S., *The Balkans since 1500* (Rinehart & Company, Inc., New York, 1958), 281-282.

¹¹⁹ Αλεξανδρής, Κ., *Το Ναυτικό του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος του 1821-1829 και η δράσις των πυρπολικών* (Σύλλογος προς Διάδοσιν Ωφέλιμων Βιβλίων, Αθήνα, 2021), 39.

¹²⁰ Αλεξανδρής, *Η Αναβίωσις της Θαλασσίας μας Δυνάμεως*, 330. Αλεξανδρής, Κ., *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος 1821-29* (Εκδόσεις Ν. Επιθεωρήσεως, Αθήνα, 1930), 4-6.

Η αυξημένη στελέχωση του Οθωμανικού Ναυτικού από ελληνικά πληρώματα οδήγησε τη Φιλική Εταιρεία, στην υιοθέτηση της ιδέας της πυρπόλησης του Οθωμανικού στόλου στο ορμητήριο του, στην Κωνσταντινούπολη. Η ιδέα αυτή δεν πραγματοποιήθηκε τελικά λόγω της απόταξης της πλειοψηφίας των ελλήνων ναυτικών από τον Οθωμανικό στόλο και τη σφαγή αρκετών εξ αυτών την επαύριο της έναρξης του Αγώνα, όπως αναφέρει ο Αλεξανδρής.¹²¹

Ακόμα κι αν είχε λάβει χώρα η πυρπόληση του Οθωμανικού Στόλου από τους Έλληνες ναύτες του το 1821, η Οθωμανική ναυτική ισχύς θα ανέκαμπτε μάλλον σύντομα, όπως είχε συμβεί μετά την πυρπόληση του Οθωμανικού Στόλου στη ναυμαχία του Τσεσμέ το 1770 και όπως συνέβη μετά τη μεγάλη πυρκαγιά της Κωνσταντινούπολης (1823) που κατέστρεψε σημαντικό τμήμα του πυροβολικού του Οθωμανικού Στόλου. Όπως εύστοχα σημειώνει ο Αλεξανδρής, ο οθωμανικός στόλος υποστηριζόταν από ένα δίκτυο ναυπηγικών εγκαταστάσεων που αξιοποιούσε αποτελεσματικά την οθωμανική αφθονία φθηνών πρώτων υλών για τη ναυπήγηση πολεμικών πλοίων. Διέθετε επίσης, τους στόλους των υποτελών ηγεμόνων της Αιγύπτου, της Αλγερίας και της Τυνησίας, ως στρατηγική εφεδρεία. Κατείχε δηλαδή ο Οθωμανικός στόλος βάθος υλικού που καθιστούσε δυνατή την υπέρβαση σημαντικών απωλειών που κατά καιρούς αυτός υφίστατο.¹²²

Η αποτελεσματική προάσπιση της Οθωμανικής ναυτικής ισχύος την άνοιξη του 1821 δεν απέδωσε τα αναμενόμενα για πολιτικούς και ψυχολογικούς λόγους, αλλά και για λόγους ναυτικής στρατηγικής. Η έναρξη της Ελληνικής Επανάστασης τον Μάρτιο του 1821 συνέπεσε σκόπιμα με ένα δυσανάλογα μεγάλο αριθμό πολιτικών περισπασμών που αντιμετώπισε τότε η Οθωμανική αυτοκρατορία, τη στιγμή που η κατάπτωση του σώματος των γενιτσάρων είχε καταστεί τροχοπέδη στην προάσπιση της εδαφικής της ακεραιότητας. Η καθυπόταξη του Αλή Πασά των Ιωαννίνων και του Πασά της Πτολεμαΐδας, οι στασιαστικές τάσεις των Δρούζων, ο πόλεμος μεταξύ της Περσίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (1821-1823), η επανάσταση των Ελλήνων στη Μολδοβλαχία και η απειλητική στάση της Ρωσίας ανάγκασαν την Πύλη να διαιρέσει τις δυνάμεις της,¹²³ κάτι που διευκόλυνε το έργο των χερσαίων δυνάμεων των ελλήνων επαναστατών που δεν υπερέβαιναν τις τριάντα χιλιάδες άνδρες.¹²⁴ Επίσης, η Φιλική Εταιρεία, όχι μόνο είχε μεταφέρει με χαρακτηριστική αυτοπεποίθηση την έδρα της από την Οδησό στην Κωνσταντινούπολη το 1818,¹²⁵ αλλά κατάφερε να πείσει τους Έλληνες το 1821 ότι πλησίαζε η μέρα της καθόδου του Ρωσικού στόλου στο Αιγαίο.¹²⁶

Η Οθωμανική Αυτοκρατορία δεν ανέλαβε την πρωτοβουλία στο πεδίο της ναυτικής στρατηγικής, αλλά περιορίστηκε σε αμυντικού χαρακτήρα παρεμβάσεις κατά την πρώτη τριετία του Αγώνα. Τον Απρίλιο του 1821, η Υψηλή Πύλη διέταξε τον Οθωμανικό στόλο να μετασταθμεύσει στην Τραπεζούντα, φοβούμενη Ρωσική επέμβαση υπέρ των Ελλήνων.¹²⁷ Η διακοπή των διπλωματικών σχέσεων της Ρωσικής με την Οθωμανική Αυτοκρατορία μεταξύ του Αυγούστου του 1821 και του Φεβρουαρίου του 1824, ενίσχυσε τη Ρωσοφοβία των Οθωμανών ιθυνόντων και περιόρισε τις ναυτικές δυνάμεις που μπορούσαν να διατεθούν εναντίον των Ελλήνων Επαναστατών.¹²⁸ Επιπλέον, για την εκκαθάριση του Οθωμανικού στόλου από τα ελληνικά πληρώματά του και για την «έκ τῶν ἐνότων συμπλήρωσι τῶν τεραστίων κενῶν μὲ τὰ διάφορα «κατακάθια» τῶν λιμένων τῆς Μεσογείου ἐπέρασαν δύο μῆνες. Κατὰ τὸ διάστημα δὲ αὐτὸ κατέστη δυνατὴ ἡ ἐπέκτασις τῆς ἐπαναστατικῆς φλογὸς εἰς ὅλας τὰς νήσους καὶ τὰς παραλίους

¹²¹ Σίμψας, Μ.Μ., *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων Χρόνια του ζόφου – Αντρωτικός Πόλεμος* (Υ.Ι.Ν., Αθήνα, 1982), 208. Αλεξανδρής, *Το Ναυτικό του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 50.

¹²² Αλεξανδρής, *Το Ναυτικό του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 45-46. Σίμψας, Μ.Μ., *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων Αντρωτικός Πόλεμος: Τα Γεγονότα*, (Υ.Ι.Ν., Αθήνα, 1982), 35.

¹²³ Stavrianos, L.S., *The World since 1500. A Global History* (Prentice-Hall, Englewood Cliffs N.J., 1971), 307. Stavrianos, *The Balkans since 1500*, 282-283. Κωνσταντινίδης, Τρ., *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται 1800-1830 Εισαγωγή εις την Ιστορίαν των Ναυτικών Επιχειρήσεων του Αγώνος* (Ιστορική Υπηρεσία Βασιλικού Ναυτικού, Αθήνα, 1954), 372.

¹²⁴ Ed., Jurien de la Graviere, *Ιστορία του Αγώνα των Ελλήνων για την Ανεξαρτησία, 1821-1833, κυρίως του Ναυτικού* (Μπάϋρον, Αθήνα, 1988), 80.

¹²⁵ Παπασωτηρίου, Χ., *Ο Αγώνας για την Ελληνική Ανεξαρτησία. Πολιτική και Στρατηγική των Ελλήνων και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, 1821-1832* (Σιδέρης, Αθήνα, 1996), 59.

¹²⁶ Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται 1800-1830*, 404.

¹²⁷ Σίμψας, *Χρόνια του ζόφου – Αντρωτικός Πόλεμος*, 263.

¹²⁸ Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται 1800-1830*, 373. Jelavich, B., *Russia's Balkan Entanglements, 1806-1914* (Cambridge University Press, Cambridge, 1991), 72.

πόλεις του Αιγαίου»¹²⁹, όπως εύστοχα παρατηρεί ο Αλεξανδρής. Επισημαίνει δε εξίσου εύστοχα ότι «Κατά περίεργον ιστορικήν σύμπτωσην, ή αὐτή παρατηρήθη ἀδράνεια, ἂν καί εἰς ἄλλους ὀφειλομένη λόγους, κατὰ τὸ πρῶτον δίμηνον τοῦ Α΄ Βαλκανικοῦ πολέμου, ἥς ἐπωφελήθη ὁ ναύαρχος Π. Κουντουριώτης διὰ τὴν κατάληψιν τῶν νήσων τοῦ Αἰγαίου.»¹³⁰ Κινούμενη μακροϊστορικά η ναυτική σκέψη του Αλεξανδρή, αποδίδει στην αδράνεια της Οθωμανικής Ναυτικής Ισχύος το 1821 και το 1912 τη διευκόλυνση της επίτευξης της απελευθέρωσης της Ελλάδας το 1821 και την πραγματοποίησή της κατά προσέγγισης εθνικής ολοκλήρωσής της το 1912.

Μετά την επανασταλέωσή του με κατώτερα πληρώματα, ο Οθωμανικός στόλος εμφανίστηκε στο Αιγαίο τον Μάιο του 1821. Την τριετία που ακολούθησε, διακατεχόμενος από «χερσαΐαζ» ἀντιλήψεις ἔθεσε ως ἄμεσο αντικειμενικό στόχο του «τὸν ἀπὸ θαλάσσης ἐφοδιασμὸν τῶν παραλίων φρουρίων Ναυπλίου, Μονεμβασίας, Μεθώνης, Κορώνης καὶ Πατρῶν, ἅτινα ἐπολιορκοῦντο ἀπὸ ξηρᾶς καὶ θαλάσσης παρὰ τῶν Ἐπαναστατῶν.... χωρὶς καθόλου νὰ ἀσχοληθῆ εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς μετὰ τὴν ἐξουδετέρωσιν τῶν ναυτικῶν βάσεων καὶ τὴν καταστροφὴν τῆς ναυτικῆς δυνάμεως τῶν Ἐπαναστατῶν.»¹³¹ Ο Οθωμανικός Στόλος παρέμεινε προσηλωμένος στην αποστολή αυτή, η υλική του όμως ανωτερότητα ἔναντι του ελληλικού στόλου διευκόλυνε τὴν ἀνάληψη επιθετικῶν χαρακτήρα επιχειρήσεων κατὰ χερσαίων στόχων, ὅπως τὴν καταστροφὴν τοῦ Γαλαξιδίου το 1821 καὶ τῆς Χίου το ἐπόμενο ἔτος.¹³²

Ἡ ναυτικὴ δράση τῶν Οθωμανῶν οριοθετήθηκε ἀπὸ τις σχετικὰ περιορισμένες δυνατότητες τοῦ ναυτικοῦ πυροβολικοῦ τῆς εποχῆς ἐκείνης καὶ ἀπὸ τὴν δυσκολία τῆς «γραμμῆς παραγωγῆς» νὰ ἀποδώσει ἀποφασιστικὰ ἀποτελέσματα ἐξαιτίας τῶν ἐγγενῶν δυσκολιῶν ἐλέγχου καὶ διαχείρισης τῆς μακρᾶς -συνήθως- γραμμῆς μάχης.¹³³ Περιορίστηκε ἀκόμη ἀπὸ τὸν διοικητικὸ συγκεντρωτισμὸ που χαρακτήριζε τὸν οθωμανικὸ στόλο.¹³⁴ Μολοταῦτα, ἡ ὑπεροχὴ πυρὸς μεταξὺ τῶν φρεγατῶν καὶ τῶν μικρότερων ναυτικῶν μονάδων ὑπερέβαινε κατὰ πολὺ τὴν ἀναλογία τοῦ 2:1,¹³⁵ δημιουργώντας ἀγεφύρωτο χάσμα μεταξὺ τῆς πυροβολικῆς ἰσχύος τοῦ οθωμανικοῦ καὶ τοῦ ελληλικοῦ στόλου, καθὼς οἱ Οθωμανοὶ διέθεταν 17 πλοία τῆς γραμμῆς, ἀρκετὲς φρεγάτες καὶ δεκάδες μικρότερες μονάδες ἐνῶ οἱ Ἕλληνες εἶχαν ἐλάχιστες μόνο κορβέτες καὶ δεκάδες ἄρνες που κατὰ κανόνα εἶχαν δέκα, μικροῦ διαμετρήματος πυροβόλα.¹³⁶ Οἱ Οθωμανοὶ ὑπεεῖχαν ἐπίσης τῶν Ἑλλήνων σε δυνατότητες ἐμβολῆς, που ἀντιστοιχοῦσαν διεθνῶς στο ἥμισυ περίπου τῶν ἀπωλειῶν ναυτικῶν μονάδων σε ναυμαχία,¹³⁷ λόγω τῶν σημαντικῶν ὑψηλότερων πλοίων τους καὶ τῆς πολεμικῆς ικανότητος τῶν Τούρκων στρατιωτῶν που ἐπέβαιναν σε αὐτά.¹³⁸

Ἡ ἐλάχιστη πυροβολικὴ ἰσχὺ τοῦ ελληλικοῦ στόλου περιορίστηκε περαιτέρω ἀπὸ τὴν ἀδυναμία τῶν Ἑλλήνων νὰ ἐξελιχθῶν σε καλοὺς ναυτικούς πυροβολητὲς, παρὰ τις σχετικὲς προσπάθειες τοῦ Hastings καὶ τοῦ Κόμητα τοῦ Μανιπουελοῦ.¹³⁹ Το ἀποτέλεσμα ἦταν νὰ σπαταλοῦνται συχνὰ πυρομαχικά καὶ νὰ σημειῶνεται ναυτικὰ ατυχήματα ἀπὸ φίλια πυρὰ στον ελληλικὸ στόλο.¹⁴⁰ Ἡ πυροβολικὴ ἰσχὺ τοῦ ελληλικοῦ ναυτικοῦ ἀκολούθησε ἐπίσης τὴν κάμψη τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ελληλικῶν ναυτικῶν μονάδων που συμμετείχαν σε επιχειρήσεις ἐναντίον τοῦ οθωμανικοῦ στόλου μετὰ το 1824. Ἡ κακοδιαχείριση τῶν περιορισμένων πόρων που διέθεταν οἱ κυβερνήσεις τῆς ἐπαναστατημένης Ἑλλάδας, εἶχε ὡς ἀποτέλεσμα τὸ μέγιστο μέρος τῶν δαπανῶν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀγῶνα νὰ προέλθει ἀπὸ πεπερασμένους,

¹²⁹ Αλεξανδρής, *Το Ναυτικὸ τοῦ ὑπὲρ Ἀνεξαρτησίας Ἀγῶνος*, 50-51.

¹³⁰ *Ο.π.*, 59.

¹³¹ *Ο.π.*, 59-60.

¹³² *Ο.π.*, 62. Σφυρόερας, Β., «Σταθεροποίηση τῆς Ἐπαναστάσεως 1822-1823» στο Συλλογικὸ ἔργο *Ἱστορία τοῦ ελληλικοῦ ἔθνους. Ἡ ελλητικὴ ἐπανάσταση καὶ ἡ ἰδρυση τοῦ ελληλικοῦ κράτους (1821-1832)* (Ἐκδοτικὴ Ἀθηνῶν, Ἀθήνα, 1975), 244-246.

¹³³ Hughes, W.P., *Fleet Tactics*, (U.S. Naval Institute, Newport RI, 1986), 43, 47-48. Leonard W. Cowie, *Lord Nelson 1758-1805: a bibliography* (Greenwood, Westport CT, 1990), 28.

¹³⁴ Αλεξανδρής, *Το Ναυτικὸ τοῦ ὑπὲρ Ἀνεξαρτησίας Ἀγῶνος*, 48.

¹³⁵ Hughes, *Fleet Tactics*, 42.

¹³⁶ Αλεξανδρής, *Αἱ Ναυτικαὶ Επιχειρήσεις τοῦ ὑπὲρ Ἀνεξαρτησίας Ἀγῶνος*, 2.

¹³⁷ Hughes, *Fleet Tactics*, 43.

¹³⁸ Αλεξανδρής, *Αἱ Ναυτικαὶ Επιχειρήσεις τοῦ ὑπὲρ Ἀνεξαρτησίας Ἀγῶνος*, 6.

¹³⁹ Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπετάνιοι καὶ Συντροφοναῦται 1800-1830*, 437.

¹⁴⁰ *Ο.π.*, 439.

ιδιωτικούς πόρους που δεν άντεξαν επί πολύ τη χρηματοδότηση των ελληνικών ναυτικών επιχειρήσεων, όπως εύστοχα παρατηρεί ο Αλεξανδρής.¹⁴¹

Τα «σιταγωγιά» των Ελλήνων του 1821 πιστώνονται πάντως από τον Αλεξανδρή με την ομαλή μετάβασή τους στο καθεστώς των ναυτικών μονάδων, όπως αυτή τεκμαίρεται από τον διπλασιασμό των εν ειρήνη πληρωμάτων τους, και από την παρεπόμενη ανακατανομή και επαύξηση των πολεμικών λειτουργιών των μελών τους.¹⁴² Επισημαίνει δε εύστοχα ο Αλεξανδρής ότι ο διπλασιασμός αυτός υπήρξε δημοφιλής, καθώς μείωσε δραστικά τη ναυτιλιακή ανεργία των προεπαναστατικών χρόνων.¹⁴³

Η γενικότερη πάντως περιγραφή του προφίλ και της δράσης του ελληνικού στόλου της Επανάστασης του 1821 από τον Αλεξανδρή θυμίζει πολύ το προφίλ και τη δράση του Αγγλικού στόλου στο ξεκίνημα του πρώτου Αγγλο-ολλανδικού πολέμου, όπως εύστοχα παρατίθενται από τον πρύτανη της ναυτικής τακτικής, Wayne Hughes: «Ships were polyglots of size, shape, and sailing qualities, and captains, who doubled as tradesmen, were undisciplined in formation sailing. At the outset there were too many ships and there was too little control. Flight of the enemy from the field was the measure of victory, not the number of ships sunk or captured».¹⁴⁴ Η αδυναμία επίτευξης στρατηγικής νίκης κατά τις πρώτες τρεις ναυμαχίες του Πρώτου Αγγλο-ολλανδικού πολέμου οφείλονταν επίσης στο γεγονός ότι «the ships began the war as armed merchantmen, with captains patriotic and piratical but not naval».¹⁴⁵

Αντίστοιχη ήταν η έλξη της πειρατείας στους Έλληνες ναυτικούς του 1821, όπως για μια ακόμη φορά επισημαίνει εύστοχα ο Αλεξανδρής.¹⁴⁶ Τόσο δε μεγάλη ήταν η έλξη της λαφυραγωγίας που κατέληγε, ενίοτε, σε εγκατάλειψη ναυμαχιών από ελληνικές ναυτικές μονάδες και σε έντονες φιλονικίες μεταξύ των Ελλήνων για την κατανομή των λαφύρων.¹⁴⁷ Το κουρσάρικο πνεύμα που χαρακτήριζε σεβαστό μέρος των Ελλήνων ναυμάχων του 1821 είχε βαθιές ιστορικές καταβολές,¹⁴⁸ οφελώντας, ως ένα βαθμό, τον Αγώνα καθώς διατάραξε το διεθνές εμπόριο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, ζημιώνοντας την πολεμική προσπάθειά της. Ώθησε επίσης, έμμεσα αλλά αποτελεσματικά, τις Μεγάλες Δυνάμεις της Ευρώπης να παρέμβουν στην ελληνική υπόθεση καθώς το εμπόριο τους υπέστη σημαντική ζημία από την ελληνική πειρατεία.¹⁴⁹

Το αγγλικό ναυτικό κατά τον Πρώτο Αγγλο-ολλανδικό πόλεμο και το ελληνικό ναυτικό κατά την Επανάσταση του 1821 υπερέβησαν τελικά τα θέλητρα της πειρατείας και επένδυσαν στην καινοτομία για την εξασφάλιση της νίκης. Το αγγλικό ναυτικό εισήγαγε την οργανωτική καινοτομία της γραμμής μάχης στη ναυτική τακτική, ενώ το ελληνικό ναυτικό έδωσε νέα πνοή ζωής σε ένα πανάρχαιο ελληνικό όπλο, το πυρπολικό.¹⁵⁰ Η γραμμή μάχης παρέσχε καλύτερο συντονισμό και ευταξία στους Άγγλους ναυτικούς, που δεν μπορούσαν διαφορετικά να μεγιστοποιήσουν τις βλητικές ικανότητες του στόλου τους.¹⁵¹ Το πυρπολικό παρέσχε στους Έλληνες ναυτικούς τη δύναμη πυρός που τόσο τους έλειπε, χωρίς φόβο από το κατά κανόνα άστοχο οθωμανικό ναυτικό πυροβολικό.¹⁵²

¹⁴¹ Αλεξανδρής, *Το Ναυτικό του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 56-57.

¹⁴² *Ο.π.*, 26.

¹⁴³ *Ο.π.*, 40.

¹⁴⁴ Hughes, *Fleet Tactics*, 46.

¹⁴⁵ *Ο.π.*, 46.

¹⁴⁶ Αλεξανδρής, *Το Ναυτικό του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 40.

¹⁴⁷ Σίμψας, *Χρόνια του ζόφου – Αντρωτικός Πόλεμος*, 235.

¹⁴⁸ Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται 1800-1830*, 18-29.

¹⁴⁹ Βάρφης, Κ., *Το Ελληνικό Ναυτικό κατά την Καποδιστριακή Περίοδο* (Σύλλογος προς Διάδοσιν Ωφελίμων Βιβλίων, Αθήνα, 1985), 69-84. Παπασωτηρίου, *Ο Αγώνας για την Ελληνική Ανεξαρτησία*, 138-139. Anderson R.C., *Naval Wars in the Levant, 1559-1853* (Princeton University Press, Princeton, 1952), 508, 536. Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 143-145. Σίμψας, *Χρόνια του ζόφου – Αντρωτικός Πόλεμος*, 309-18. Jelavich, *Russia's Balkan entanglements*, 57, 66. Sparo, O., Asoura, G., *Η Απελευθέρωση της Ελλάδας και η Ρωσία, 1821-1829* (Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa, 1982), 87-91, 130-31, 158. Graviere, *Ιστορία του υπέρ ανεξαρτησίας των Ελλήνων αγώνος*, 184-194. Χαρλαύτη, Τζ., *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος-20ος αιώνας* (Νεφέλη, Αθήνα, 2001), 80. Swartz, P., *U.S.-Greek Naval Relations Begin: Antipiracy Operations in the Aegean Sea* (Washington D.C., 2003), 2-4.

¹⁵⁰ Αλεξανδρής, *Το Ναυτικό του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 74.

¹⁵¹ Hughes, *Fleet Tactics*, 46.

¹⁵² Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται 1800-1830*, 424.

Η ανάδειξη του ρόλου του πυρπολικού στο Ναυτικό Αγώνα αποτελεί την κυριότερη προσφορά του προκείμενου πονήματος του Αλεξανδρή. Παραπληρώνοντας τις σχετικές πληροφορίες που περιέχονται στο *magnus opus* του Κωνσταντινίδη και στηριζόμενος σε ικανό αριθμό συγγραμμάτων, ελληνικών και ξένων, ο Αλεξανδρής παραθέτει την πλήρη αδυναμία του ελληνικού στόλου να πλήξει τον οθωμανικό την 23^η Μαΐου του 1821 που αποτέλεσε και την αφορμή της υιοθέτησης του πυρπολικού από τους Έλληνες.¹⁵³ Παρουσιάζει επίσης τους συντελεστές της υιοθέτησης του πυρπολικού, κάνοντας ιδιαίτερη μνεία στους Ψαριανούς, που είχαν πρωταγωνιστήσει στη χρήση πυρπολικών στη ναυμαχία του Τσεσμέ το 1770.¹⁵⁴ Επεξηγεί τις τεχνικές βελτιώσεις που επήλθαν στη μετασκευή παρώνων σε πυρπολικά (χρήση του καμφορέλαιου και του πετρελαίου στις εμπρηστικές ουσίες που χρησιμοποιούνταν σε αυτά και επιτάχυνση των μηχανισμών ανάφλεξης και διάδοσης του πυρός στο εσωτερικό τους)¹⁵⁵ παράσχει δε και τον κατά προσέγγιση αριθμό (100) των πυρπολικών που διέθετε το Ελληνικό ναυτικό προς χρήση κατά τη δεκαετία του 1820.¹⁵⁶ Παραθέτει ακόμη ενδεικτικά στοιχεία που καταδεικνύουν την καταστροφική αποτελεσματικότητα του πυρπολικού στα χέρια των ελλήνων πυρπολητών, αλλά και τη βαθμιαία αύξηση του αριθμού των πυρπολικών που χρειάζονταν για την επίτευξη του ιδίου καταστροφικού αποτελέσματος.¹⁵⁷

Μεγάλο επίσης ενδιαφέρον παρουσιάζει η περιγραφή της εσωτερικής αρχιτεκτονικής του πυρπολικού από τον Αλεξανδρή, αλλά και του τρόπου της τακτικής αξιοποίησής του από τον Μιαούλη που προσομοιάζει με την κατοπινή αξιοποίηση των αντιτορπιλικών από τους πολεμικούς στόλους. Χρησιμοποίησε δηλαδή ο Μιαούλης το πυρπολικό όχι μόνο ως εργαλείο αιφνιδιασμού του αντιπάλου στο πλαίσιο νυκτερινών προσβολών, που συστηματικά αποφεύγαν οι Οθωμανοί, αλλά και σε ημερινές ναυμαχίες στις οποίες αξιοποιήθηκε το προπέτασμα καπνού που δημιουργούσε η μαύρη πυρίτιδα των ελληνικών πυροβόλων.¹⁵⁸ Μέσα από την περιγραφή των κυριότερων ελληνο-τουρκικών ναυμαχιών στις οποίες διαδραμάτισε το πυρπολικό σημαίνοντα ρόλο, μια περιγραφή που καλύπτει τη μισή περίπου έκταση του προκείμενου πονήματος, καθίσταται σαφές ότι ο ελληνικός στόλος συνοδευόταν πάντα από πυρπολικά μετά τη Ναυμαχία του Άθωνα (1823)¹⁵⁹ καθώς αυτά παρείχαν όχι μόνο επιθετικές, αλλά και αμυντικές δυνατότητες στους Έλληνες. Όποτε ο ελληνικός στόλος δεν μπορούσε να αξιοποιήσει την υπεροχή του σε ταχύτητα και ελιγμούς έναντι του οθωμανικού στόλου, λόγω άπνοιας ή αδυναμίας χειρισμού του για την απόκτηση της προσήνεμου θέσης, τα πυρπολικά απέτρεπαν καίρια πλήγματα του αντιπάλου επί του ελληνικού στόλου. Το ίδιο ακριβώς συνέβη και όποτε ο ελληνικός στόλος κλήθηκε να ναυμαχήσει επ' αγκύρα με τον αντίπαλο για να εμποδίσει αποβατική ενέργειά του, για να ανεφοδιάσει φίλιες δυνάμεις, για να διασώσει πρόσφυγες και για να πραγματοποιήσει αμφίβιες επιχειρήσεις¹⁶⁰ στις οποίες οι Ψαριανοί, οι Κάσιοι και άλλοι Έλληνες είχαν μακρά παράδοση.¹⁶¹

Το προκείμενο έργο στέφει χρονολογικά την κατάληξη του πλούσιου συγγραφικού έργου του Ναυάρχου Αλεξανδρή. Ενός αξιωματικού που δεν υπήρξε απλά sailor-scholar, όπως ικανός αριθμός συγχρόνων του στον Δυτικό κόσμο,¹⁶² αλλά αποτελεί τον «Παπαρρηγόπουλο» της τρισχιλιετούς ναυτικής ιστορίας του Ελληνισμού. Υπερέχει δε, από μια άποψη, του Παπαρρηγόπουλου καθώς ο Αλεξανδρής, όπως και ο Θουκυδίδης, είχε την τιμή να πολεμήσει κατ' επανάληψη στα ίδια ακριβώς μέρη στα οποία έδρασαν οι πρωταγωνιστές της εργογραφίας του.¹⁶³ Στον ευρύ καμβά

¹⁵³ Αλεξανδρής, *Το Ναυτικό του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 64-65.

¹⁵⁴ *Ο.π.*, 83-85.

¹⁵⁵ *Ο.π.*, 90. Κωνσταντινίδης, Τρ., «Τα πυρπολικά και αι παραδοξολογία των Φιλελλήνων», *Ναυτική Επιθεώρησης*, 211, (1948) 313-315. Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 20.

¹⁵⁶ Αλεξανδρής, *Το Ναυτικό του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 147.

¹⁵⁷ *Ο.π.*, 143, 174.

¹⁵⁸ *Ο.π.*, 67, 75-82, 90-92, 97-103. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται 1800-1830*, 427.

¹⁵⁹ Σίμψας, *Χρόνια του ζόφου – Αντρωτικός Πόλεμος*, 247.

¹⁶⁰ Κωνσταντινίδης, *Καράβια, Καπετάνιοι και Συντροφοναύται 1800-1830*, 418-419.

¹⁶¹ *Ο.π.*, 514, 517, Αλεξανδρής, *Το Ναυτικό του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 145. Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 179.

¹⁶² Μια ευσύνοπτη επισκόπηση της εξέλιξης της ναυτικής ιστορικής και στρατηγικής σκέψης μπορεί να βρει κανείς στο Till, G., (επιμ.) *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (Macmillan, London, 1982).

¹⁶³ Πέραν των ήδη μνημονευθέντων ιστορικών πονημάτων και της εκτενέστατης σχετικής αρθρογραφίας του Αλεξανδρή ξεχωρίζουν επίσης τα ακόλουθα πονήματά του. Αλεξανδρής Κ., *Η Θαλασσία Δύναμις εις την Ιστορία της Αρχαίας Ελλάδος* (Υπηρεσία Ιστορίας Βασιλικού Ναυτικού, Αθήνα, 1950). Αλεξανδρής Κ., *Η Θαλασσία Δύναμις εις την Ιστορίαν της Βυζαντινής*

της ιστοριογραφικής πέννας του Αλεξανδρή, το προκείμενο πόνημα κατέχει ξεχωριστή θέση καθώς δεν αποτελεί ένα ακόμα έργο σύνθεσης, αλλά μια περιπτωσιολογική μελέτη που δεν φέρει ιδεολογικές προϋποθέσεις. Ο Graviere μπορεί να εντόπισε στη δράση των πυρπολικών του 21 επιχειρήματα υπέρ της Jeune Ecole,¹⁶⁴ μιας ναυτικής σχολής σκέψης που ευαγγελιζόταν την κατίσχυση των ελαφρών επί των βαρέων ναυτικών μονάδων στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, αντανακλώντας παλαιότερες ναυτικές οπτικές της μερκαντιστικής Γαλλίας.¹⁶⁵ Ο Αλεξανδρής όμως, ενδιαφέρεται περισσότερο να αναδείξει ένα αξίωμα της παγκόσμιας ναυτικής ιστορίας: ότι δηλαδή κράτη μικρά και με περιορισμένους πόρους, όπως η επαναστατημένη Ελλάδα του 1821, είναι πιο ανοικτά στην υιοθέτηση καινοτόμων ναυτικών λύσεων, καθώς μόνο έτσι μπορεί να υπάρξει ελπίδα υπέρβασης των δυσανάλογα μεγάλων προκλήσεων που καλούνται αυτά να αντιμετωπίσουν.¹⁶⁶ Συχνά δε, οι καινοτόμες αυτές λύσεις αποτελούν εντόπια τεχνολογική εμπειρία αναπροσαρμοσμένη στις νέες συνθήκες, όπως το πυρπολικό του 1821.

Το διαχρονικό αυτό μήνυμα του προκείμενου πονήματος και η δόκιμη ιστορική τεκμηρίωσή του το καθιστούν κλασσικό, κόσμημα αλλά και εργαλείο στη βιβλιοθήκη κάθε σκεπτόμενου πολίτη. Αποτελεί ιστοριογραφικό φάρο της ναυτικής ιστορίας μας, δείχνει το δρόμο που, δυστυχώς, ελάχιστοι έλληνες ιστορικοί και ναυτικοί συγγραφείς έχουν βαδίσει έκτοτε.

Γ. Οι φάσεις του Ναυτικού Αγώνα του 1821

A. 1821-1824

Λόγω της απόταξης μεγάλου αριθμού ελλήνων που υπηρετούσαν στον Τουρκικό στόλο οι Τούρκοι αιφνιδιάστηκαν κατά θάλασσα και εν πολλοίς αδράνησαν τα πρώτα τρία χρόνια του Αγώνα. Παρ' όλα αυτά δεν απεφεύχθη η καταστροφή του Γαλαξειδίου (1821) και της Χίου (1822) από τον Τουρκικό Στόλο. Η Ελληνική απάντηση δεν άργησε να δοθεί. Η ανατίναξη της Ναυαρχίδας του Καρά Αλή (1822) επέφερε σοβαρό πλήγμα στο κύρος και την επιτελική στελέχωση του Τουρκικού Ναυτικού. Οι επιτυχίες των ελληνικών πυρπολικών κατέδειξαν την τεχνική ευρηματικότητα και τη ναυτοσύνη των Ελλήνων καθώς έδωσαν, έστω και πρόσκαιρα, νέα ζωή στο «παρωχημένο» από το 18^ο αιώνα όπλο του πυρπολικού. Ενίσχυσαν επίσης την επιχειρηματολογία υπέρ «των ελαφρών μονάδων», ένα από τα κυρίαρχα θέματα στη διαμόρφωση της δομής δυνάμεως του ελληνικού ναυτικού έως τις μέρες μας. Έχοντας σε σημαντικό βαθμό αφομοιώσει τα διδάγματα του ναυτικού πολέμου στο Αιγαίο οι Τούρκοι δραστηριοποιήθηκαν το 1824 και συγκρότησαν στόλο από ελαφρύτερα πλοία (φρεγάτες αντί βαρέων δίκροτων) που ήταν ταχύτερα και λιγότερο υποκείμενα στον κίνδυνο πυρπολικής επιθέσεως. Με τον στόλο αυτό και σε συνεργασία με τους Αιγυπτίους κατέστρεψαν την Κάσο και τα Ψαρά έως το τέλος του έτους. Ο ελληνικός έλεγχος των Στενών και της νοτιοανατολικής Μεσογείου υπέστη μεγάλο πλήγμα.

B. 1825-1827

Οι ελληνικές πολιτικές έριδες, οι οικονομικές δυσκολίες και η επιτεινόμενη έλλειψη οργανώσεως και πειθαρχίας του Ελληνικού στόλου, οφειλόμενη στις ιστορικές του καταβολές (συντροφοναύται, τρινήσιος στόλος), υπονόμισαν την ισχύ του. Ο συμμαχικός στους Τούρκους και καθοδηγούμενος από Γάλλους συμβούλους Αιγυπτιακός στόλος εκμεταλλεύθηκε το συγκριτικό του πλεονέκτημα στους χειμερινούς πλόες και εγκατέστησε προγεφύρωμα στην Πελοπόννησο (Ιανουάριος 1825). Παρά την τακτική επιτυχία του ελληνικού στόλου στις ναυμαχίες του Γέροντα, της Σάμου και του Ηρακλείου το εχθρικό προγεφύρωμα διευρύνθηκε και συνέβαλε στην Τουρκική ανακατάληψη της

Αυτοκρατορίας (Υπηρεσία Ιστορίας Βασιλικού Ναυτικού, Αθήνα, 1957). Αλεξανδρής Κ., *Το Ναυτικόν μας κατά την Πολεμική Περίοδο 1941-1945* (Αετός, Αθήνα, 1952).

¹⁶⁴ Αλεξανδρής, *Η Αναβίωσις της Θαλασσίας μας Δυνάμεως κατά την Τουρκοκρατίαν*, 363.

¹⁶⁵ Σχετικά με τη σχολή αυτή ναυτικής σκέψης βλέπε, μεταξύ άλλων, το Røksund, A., *The Jeune École, the Strategy of the Weak* (Brill, Leiden, 2007).

¹⁶⁶ Pugh, Ph., *The Cost of Sea Power. The Influence of Money on Naval Affairs from 1815 to the Present Day* (Conway Maritime Press, London, 1986) 4.

πεδινής Πελοποννήσου. Επιβεβαιώθηκε έτσι η άποψη ότι οι νικηφόρες ναυμαχίες έχουν συχνά μικρή αξία αν δε συνοδεύονται από την καταστροφή του αντίπαλου στόλου. Ανάλογη ελληνική εμπειρία θα υπάρξει και κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους του 1912-1913. Συνειδητοποιήθηκε επίσης από τους Έλληνες ότι η καταστροφή του αντίπαλου στόλου μπορούσε να επιτευχθεί μόνο από πλοία της γραμμής οπότε και σημαντικό τμήμα των «Αγγλικών Δανείων» διατέθηκε για την αγορά αντίστοιχων μονάδων. Η τεχνογνωσία των φιλελλήνων (Άστιγξ) συνέβαλε σημαντικά σ' αυτή την κατεύθυνση.

Γ. 1827-1829

Το Διεθνές Πλαίσιο

Η σταδιακή στροφή των Μεγάλων Δυνάμεων υπέρ των ελληνικών δικαίων: λόγοι οικονομικοί (διατάραξη αγγλικού και ρωσικού εμπορίου στη Μεσόγειο), ισορροπίας δυνάμεως (Αγγλο-Ρωσικός ανταγωνισμός στην Εγγύς Ανατολή) και ανθρωπιστικοί στους οποίους οφείλονταν αυτή η μεταστροφή. Ο φιλελληνισμός των Δυνάμεων επισφραγίστηκε με τη συντριβή του Τουρκο-Αιγυπτιακού στόλου στο Ναυαρίνο (1827) και το Ρωσο-Τουρκικό Πόλεμο του 1828-1829. Περιορισμένα τα όρια, οι πόροι και οι δυνατότητες του νεοσύστατου ελληνικού κράτους.

Γ. Η Ναυτική Πολιτική Καποδίστρια

Η πολιτική αυτή έγκειτο στην:

A. Εξαγορά από το κράτος πολλών πλοίων ιδιωτών και στη συγκρότηση του πρώτου ελληνικού κρατικού πολεμικού στόλου. Ακολούθως ιδρύθηκε και κεντρικός ναύσταθμος στον Πόρο.

B. Διαίρεση του στόλου σε τέσσερις μοίρες και αποστολή αυτών:

Μοίρα Αιγαίου-αποκλεισμός Χίου, αντιμετώπιση πειρατείας στις Βόρειες Σποράδες. Μοίρα Μεσσηνίας- αποκλεισμός Πελοποννήσου και Πρεβέζης.

Μοίρα Ευβοϊκού-αποκλεισμός Αττικής, Ευβοίας και Δαρδανελίων.

Μοίρα Κορινθιακού-Αποκλεισμός Ναυπάκτου και Μεσολογγίου.

Τα πολιτικά και οικονομικά συμφέροντα των νησιωτών και ιδίως των Υδραίων θίχθηκαν από την συγκρότηση Εθνικού Στόλου από τον Καποδίστρια. Η αντίδραση τους κορυφώθηκε με τη «Στάση του Πόρου» (Μάιος 1831) η οποία προλείανε το έδαφος για τη δολοφονία του Έλληνα Κυβερνήτη (Σεπτέμβριος 1831).

Δ. Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ¹⁶⁷

Το Σύνταγμα της Επιδαύρου όρισε τρία βασικά όργανα. Το Βουλευτικόν από 33 μέλη, το Εκτελεστικόν και το Δικαστικόν. Το Εκτελεστικόν αποτελούνταν από 8 Μίνιστρους τυπικά, ο εγωισμός όμως και η φιλοπρωτία εμπόδισαν την ανάδειξη προσώπου κοινής εμπιστοσύνης για το Μινιστέριον των Ναυτικών οπότε και διορίσθηκε τριμελής Επιτροπή Μίνιστρων επί των Ναυτικών που αποτελούνταν από τρία πρόσωπα, ένα δηλαδή από κάθε νησί (Υδρα, Σπέτσες, Ψαρρά). Κατά παρόμοιο τρόπο ορίσθηκε στις 23 Μαρτίου 1823 το Μινιστέριον των Πολεμικών από έναν Πελοποννήσιο, έναν Στερεοελλαδίτη κι έναν Μανιάτη.

Δεν είχε και σπουδαία δικαιοδοσία, η επιτροπή των Μίνιστρων επί των Ναυτικών. Μεταβίβαζε προς τη μία ή την άλλη κατεύθυνση προς τον Αρχιγραμματέα της Επικρατείας ή προς τα Κοινοτικά συμβούλια και τις βουλές, αιτήσεις, αναφορές ή εντολές και οδηγίες. Ανάλογο προς τη δικαιοδοσία της ήταν και το προσωπικό της: ένας γραμματέας, δύο υπογραμματείς και ένας πρωτοκολλιστής. Προφανώς το Μινιστέριο βρισκόταν σε αδυναμία να επιβάλει ή έστω παρακολουθήσει τα ναυτικά τεκταινόμενα.

Στην ουσία την διοίκηση των ναυτικών πραγμάτων την ασκούσαν τα κοινοτικά συμβούλια των τριών ναυτικών νησιών (Υδρας, Σπέτσες, Ψαρρών) και μάλιστα το καθένα χωριστά. Αυτά όριζαν το σκοπό κάθε ναυτικής επιχείρησης και τον αριθμό των πλοίων που θα μετείχαν και φρόντιζαν για τον εξοπλισμό τους, τον εφοδιασμό και τη χρηματοδότηση των πληρωμάτων τους.

Όμως τα κοινοτικά συμβούλια ήταν απλώς μια επιτροπή από προκρίτους και τα καράβια δεν ανήκαν ούτε στην Κοινότητα ούτε και στην Κεντρική Διοίκηση αλλά ανήκαν σε ιδιώτες. Το μεγάλο πρόβλημα όμως δεν ήταν το προσωπικό ή τα καράβια, ζήτημα χρημάτων υπήρχε. Υπό τις συνθήκες αυτές διαμορφώθηκε μια κατάσταση από τα ίδια τα πράγματα. Οι πρόκριτοι της Υδρας, με επικεφαλής το Λάζαρο Κουντουριώτη, απέκτησαν το προβάδισμα στη διεύθυνση και τη διοίκηση του Αγώνα γιατί διέθεταν περισσότερα καράβια και άνδρες και προπάντων περισσότερα χρήματα. Έτσι η διοίκηση των ναυτικών πραγμάτων πέρασε ουσιαστικά στα χέρια των Υδραίων.

Αυτούς μόνο αναγνώριζαν οι τοπικές εφορείες των νησιών. Σ' αυτούς απευθύνονταν από τα νησιά ή την ηπειρωτική Ελλάδα για να ζητήσουν πλοία, την αποστολή υλικών ή κάποια άλλη συνδρομή. Και στους Υδραίους κατά κύριο λόγο προκρίτους απευθυνόταν κατά κανόνα η Κεντρική Διοίκηση προκειμένου να παραγγείλει μια επιχείρηση να δώσει οδηγίες να προβεί σε παραινήσεις.

Στην ουσιαστική διοίκηση του ναυτικού αγώνα συμμετείχαν με δευτερεύοντα ρόλο τα Ψαρά και οι Σπέτσες. Η συμβολή τους πάντως ήταν πολύτιμη, καθώς μόνοι τους οι Υδραίοι δεν θα μπορούσαν να τα βγάλουν πέρα. Για τη διεύθυνση των ναυτικών επιχειρήσεων οι πρόκριτοι της Υδρας συνεννοούντο με αλληλογραφία με τους ομοτίμους των στα δύο άλλα νησιά και σπάνια με προσωπική συνάντηση των αντιπροσώπων τους. Πολλά μέτρα λαμβάνονταν από κοινού και πολλά σχέδια καταστρώθηκαν με κοινή αποδοχή. Για απόλυτο όμως συντονισμό και για ενιαία διεύθυνση του Αγώνα ούτε λόγος να γίνεται.

Κάθε νησί είχε το ναύαρχο του και οι τρεις ναύαρχοι ήταν ισότιμοι: Έτσι οι Σπέτσες του Γκίκα Τσούπα ή του Αναστ. Ανδρούτσου και από το 1824 του αδελφού του Γιώργου, τα Ψαρά του Νικολή Αποστολή και η Υδρα του Γιακουμάκη Τομπάζη. Το 1822 η Υδρα έστειλε τρεις ομοτίμους αρχηγούς του Υδραϊκού στόλου τον Μιαούλη, τον Λαλεχό και τον Ιωάννη Βούλγαρη. Δεν είχαν κατορθώσει οι Υδραίοι να δαμάσουν τον δαίμονα της φιλοπρωτίας.

Υπήρχαν πάντα διχογνωμίες μεταξύ των ναυάρχων και ο εγωισμός δυσχέραινε τις σχέσεις τους μέχρι που έφτασε ο ναύαρχος Κόχραν και έθεσε σ' αυτές τέρμα, αναλαμβάνοντας πάσα αρχή στη θάλασσα και εξουσία. Εξαιρεση αποτελεί ο Ανδρέας Μιαούλης ο οποίος ουδέποτε διορίστηκε με τους τύπους αρχηγός αλλά τον επέβαλε η ηγετική φυσιογνωμία του, το αδάμαστο θάρρος και η σύνεσή του.

¹⁶⁷ Συλλογή των κυριότερων σημείων του Σίμψα, Γ τόμος, σελ. 215-228

Αλλά μήπως εκτελούσαν οι ναύαρχοι ή μοίραρχοι πιστά εκείνα στα οποία με ελεύθερη βούληση συμφώνησαν; Και συνέβαινε οι ναύτες να μην ακούν τους καπετανέους, οι καπετανέοι τους μοιράρχους κι εκείνοι να μη συμμορφώνονται με τα συμφωνημένα.

Έλειπε λοιπόν ο συντονισμός από τα τρία νησιά αλλά μήπως οι αποφάσεις της Ύδρας, που αποτελούσε το αρχηγείο του ναυτικού αγώνα, ήταν οι καλύτερες δυνατές? Τις αποφάσεις έπαιρναν οι Ύδραίοι πρόκριτοι και ουσιαστικά ο Λάζαρος Κουντουριώτης. Εφ' όσον η Ύδρα ήταν το ναυαρχείο θα έπρεπε να διαθέτει ένα στοιχειώδες ναυτικό επιτελείο το οποίο σε κάθε επιχείρηση να ορίζει τους στόχους, τον αριθμό των πλοίων και το χρόνο. Από το συμβούλιο όμως των προκρίτων της Ύδρας έλειπαν τελείως οι τεχνικοί και τις αποφάσεις τις έπαιρναν οι πρόκριτοι, χωρίς να διαθέτουν τη σχετική προετοιμασία, ή ακριβή γνώση. Έτσι εκδίδονταν διαταγές ανεφάρμοστες και κάποτε επιζήμιες για τον αγώνα. Τούτο βέβαια δεν σημαίνει πως έλειπαν φωτεινές κατευθύνσεις.

Πέρα όμως από τα σφάλματα η δίκαιη διοίκηση ήταν κάτι για το οποίο δε θα μπορούσαν να σεμνύνονται οι Ύδραίοι. Υπήρχε στο σημείο αυτό θέμα γοήτρου και συμφερόντος. Ο Υψηλάντης ανέθεσε στην Ύδρα τη φροντίδα και το δικαίωμα για την είσπραξη εισφορών από τα νησιά για τη συντήρηση των Ύδραϊκών και των Σπετσιώτικων караβιών. Και πολλά μεν νησιά (εκτός από την Άνδρο και τη Μύκονο) δυστροπούσαν ή αρνήθηκαν, ενώ από το άλλο μέρος η Ύδρα επεδίωξε να αποκτήσει εξουσία πάνω τους και ανεξέλεγκτη τη διαχείριση των εισφορών τους.

Τακτικές Συνέπειες της Κοινής Διοίκησης

Οι Έλληνες ήταν τακτικά πάντα επιθετικοί παίρνοντας πρωτοβουλία με τόλμη και σύνεση. Δεν αποχωρούσαν παρά μόνο όταν συναντούσαν συντριπτική υπεροχή του αντιπάλου. Και τότε φρόντιζαν να τον τραβήξουν σε στενές ζώνες θαλάσσης όπου θα αδυνατούσε να χρησιμοποιήσει τη συνολική του δύναμη. Παρ' όλα αυτά η στρατηγική τους ήταν περιστασιακή.

Η Ναυτική Διοίκηση από το 1824 και μετά

Από το 1824-1825 τα πράγματα άλλαξαν. Το δημόσιο ταμείο απέκτησε πόρους και μάλιστα κάποτε σε σχετική περίσσεια, από τα χρήματα του αγγλικού δανείου, τις εισφορές των φιλελληνικών κοιμημάτων και τα καταφθάνοντα υλικά και εφόδια. Έτσι η κεντρική Διοίκηση ήταν σε θέση να επηρεάζει τις διοικήσεις των ναυτικών νησιών και να ανακαλύπτει τις τυχόν αυθαιρεσίες της Ύδρας. Και στην περίπτωση όμως αυτή οι επιχειρησιακές οδηγίες στο στόλο δίνονταν από τις διοικήσεις των νησιών.

Σημαντική μεταβολή στη διαρθρωτική υφή της ναυτικής ηγεσίας σημειώθηκε το 1827 με τον ερχομό του Άγγλου ναυάρχου Κόχραν οπότε καταργήθηκε κάθε διοικητική εξουσία των νησιών και περιήρθε σε αυτόν. Σύμβουλό του είχε τη Ναυτική Επιτροπή στην οποία μετείχαν αρχικά οι Έλληνες ναύαρχοι Ανδρέας Μιαούλης και Εμμανουήλ Τομπάζης, αλλά και άλλοι όταν οι ανωτέρω απουσίαζαν. Αργότερα ορίστηκαν ως μέλη της και ο μέχρι τότε αρμόδιος για τα οικονομικά Λουδοβίκος Γκος που ονομάζεται Επιμελητής του Στόλου, ο Συνταγματάρχης Χέιντεκ, ο Κέρινγκ και ο Γάλλος γιατρός Μπαλύ. Έφυγε τότε η επιτροπή αυτή από την Ύδρα λόγω του αφόρητου παρεμβατισμού των Ύδραίων και μεταφέρθηκε στον Πόρο.

Μόλις έφυγε ο Κόχραν και μάλιστα ξαφνικά η Ναυτική Επιτροπή μετονομάστηκε σε επιτροπή επί των Ναυτικών Υποθέσεων και ανέλαβε ουσιαστικά δικαιώματα ναυαρχείου. Μέλη της τώρα ήταν οι Γκος, Εμ. Τομπάζης, και ο Σκότος πλοίαρχος Γεώργιος Τόμας. Πρόσφερε πολύτιμες υπηρεσίες μέχρις ότου καταργήθηκε από τον Καποδίστρια το Φεβρουάριο του 1828.

Την 23 Ιανουαρίου 1828 συγκρότησε ο Καποδίστριας Πολεμικό Συμβούλιο για την επιτελική σχεδίαση και την κατεύθυνση του πολέμου. Πρόεδρος ο Καποδίστριας και μέλη οι αρχηγοί του στρατού και του ναυτικού. Μπορούσαν να μετέχουν στρατηγοί ή ναύαρχοι όταν η παρουσία τους φαινόταν χρήσιμοι.

Στη θέση της Επιτροπής Ναυτικών Υποθέσεων ο Καποδίστριας όρισε μια τριμελή Επιτροπή Προσωρινών Διευθυντών των Ναυτικών που υπάγονταν στον υπουργό. Μέλη της επιτροπής αυτής το Μάρτιο του 1828 ήταν ο Εμ. Τομπάζης, πλοίαρχο Φρανκ Αστικς και ο Λουδοβίκο Γκος. Είχε αρμοδιότητες ναυαρχείου και τεχνικού συμβούλου του Καποδίστρια.

Με το ΛΔ Ψήφισμα της 8^{ης} Σεπτεμβρίου 1829 συστάθηκαν 6 Υπουργεία μεταξύ των οποίων το φροντιστήριο επί των Στρατιωτικών και του Πολεμικού Ναυτικού. Οι Υπουργοί λέγονταν Γραμματείς της Κυβέρνησης. Ένα μήνα αργότερα καταργήθηκε το Φροντιστήριο και οι αρμοδιότητές του ανατέθηκαν σε Γραμματεία της Κυβερνήσεως υπό τον τίτλο Γραμματεὺς του Επί των Στρατιωτικών και Ναυτικών Υπουργείου. Αυτή η οργάνωση ίσχυσε μέχρι την 1^η Απριλίου 1830 οπότε διαιρέθηκε σε δύο χωριστές Γραμματείες επί των Στρατιωτικών και επί των Ναυτικών.

Τον Οκτώβριο του 1828 ιδρύθηκε στον Πόρο Ναυτική Υπηρεσία του εν Πόρω Ναυστάθμου ή απλώς ναυτική Υπηρεσία. Η Υπηρεσία αυτή έζησε τέσσερα χρόνια μέχρι τον Ιούνιο του 1833 οπότε συγκροτήθηκε επί Όθωνος Διευθυντήριο επί των Ναυτικών που είχε διττή υπόσταση Ναυαρχείου και Διοικήσεως Ναυστάθμου. Μ' αυτήν την ονομασία επέζησε μέχρι το 1849 οπότε ονομάστηκε Ναυτικόν Διευθυντήριο περιορίσθηκε μόνο στα θέματα του Ναυστάθμου ο οποίος όμως είχε ευρείες αρμοδιότητες. Και διήρκησε το Ναυτικό Διευθυντήριο ως θεσμός μέχρι το 1884.

Ανεφοδιασμός-Βάσεις

Με την αρχή κιόλας του ξεσηκωμού έσπευσαν οι πρόκριτοι των τριών νησιών να συγκεντρώσουν εφόδια, μπαρούτι και κανόνια. Και τούτο με κάθε τρόπο. Τα αγόραζαν, τα επέτασαν από εκείνους που έτυχε να τα διαθέτουν, τα άρπαζαν με επιδρομή όπου μπορούσαν. Έκαναν επί τούτο επιχειρήσεις στη θάλασσα, όπου κυριεύαν εχθρικά πλοία ή αγόραζαν από ξένα εμπορικά το φορτίο τους και μάλιστα σε τιμή αυξημένη. Ζητούσαν τέλος αποστολές τροφίμων από τους Έλληνες της Τεργέστης, του Λιβόρνου και της Μασσαλίας, μιας και ο δρόμος προς τον Εύξεινο είχε κλείσει. Ειδικότερα οι Ψαριανοί έκαναν συστηματικές αρπαγές στα μικρασιατικά παράλια συγκεντρώνοντας σημαντικές ποσότητες τροφίμων.

Τα ελληνικά καράβια που ταξίδευαν στο εξωτερικό πήραν διαταγή να γυρίσουν και να παραδώσουν το φορτίο τους στην Ύδρα. Στην αρχή του Αγώνα και στη φάση της κινητοποιήσεως του στόλου, τα κοινά των τριών νησιών υποχρέωσαν τα πλοία τους που έφεραν ξένα σημαία να υψώσουν την ελληνική και να γραφούν στα χαρτιά της καγκελαρίας στην οποία και να καταβάλουν τα σχετικά δικαιώματα. Μάλιστα οι Ύδραίοι προχώρησαν πιο πέρα. Έβγαλαν προκήρυξη με την οποία δήλωσαν ότι τα πλοία που θα παράκουαν θα θεωρούνταν πειρατικά τα δε πληρώματά τους θα σκλαβώνονταν και θα δούλευαν στις ντάπιες της Ύδρας.

Η αγορά πολεμικών ειδών στο εξωτερικό παρουσίαζε ορισμένες δυσκολίες. Τούτου λόγου χάρη συνέβαινε με τις αγγλικές κτήσεις, για το λόγο ότι, τυπικά τουλάχιστο, η αγγλική κυβέρνηση τηρούσε ουδετερότητα στον ελληνικό αγώνα. Εν τούτοις η Ανώτατη Διοίκηση του Αγγλικού Ναυτικού της Μεσογείου που έδρευε στη Μάλτα, επέτρεψε από την αρχή την αγορά εκεί πολεμικών ειδών από τα ελληνικά πλοία που στέλνονταν γι' αυτό το σκοπό.

Το 1825 επαναλαμβάνοντας η Αγγλική κυβέρνηση τη δήλωση περί ουδετερότητας στο διεξαγόμενο αγώνα, εξέδωσε το Enlisted Bill δηλαδή νόμο, με τον οποίο απαγόρευε την πώληση πολεμικού υλικού στους εμπολέμους. Μέτρο βέβαια δυσάρεστο από την πλευρά του εφοδιασμού χρήσιμο όμως και σημαντικό γιατί επιβεβαίωσε τη θέση της Αγγλίας, η οποία είχε παύσει να θεωρεί πειρατές τους επαναστατημένους Έλληνες και τους αναγνώριζε ως εμπολέμους. Πάντως ο νόμος αυτός ίσχυσε μόνο μέχρι τέλους Μαρτίου 1826 οπότε και καταργήθηκε η απαγόρευση. Όσο παρατεινόταν ο πόλεμος ρήμαζε η χώρα, η παραγωγή μειωνόταν ή ήταν ανύπαρκτη. Και τότε όλοι κατέφευγαν στα νησιά, ζητώντας όχι μόνο καράβια για την προστασία τους αλλά σιτάρι και τρόφιμα για την επιβίωσή τους. Ο δρόμος της Μαύρης Θάλασσας είχε κλείσει και νέκρωσε το εμπόριο που τρέφει και πλουτίζει.

Τα πληρώματα εγκατέλειπαν τη θέση τους όχι μόνο για καθυστέρηση πληρωμής αλλά και όταν έλειπαν τα μέσα διατροφής. Οι Υδραίοι ήταν δυσοικονόμητοι και καλομαθημένοι με παράδοση ευημερίας. Είχαν πάντα δίκιο οι Πελοποννήσιοι και οι Στερεοελλαδίτες να ζητούν τα πάντα από την Ύδρα; Ήταν εξοργιστικό να βλέπει κανείς τη χώρα γεμάτη κοπάδια και τους άνθρωποι να πεινάνε. Το μεγαλύτερο μέρος των κοπαδιών ανήκαν στους Τούρκους και πέρασαν στα χέρια των προεστών. Είτε επειδή είχαν δύναμη και επιρροή εξαιτίας του πλούτου τους, είτε επειδή δεν τολμούσε κανείς να αντιταχθεί διότι ο Υψηλάντης ήταν ανίσχυρος, όλες οι προσπάθειες του να εξασφαλισθεί η επιμελητεία έπεσαν στο κενό.

Τα πράγματα βέβαια άλλαξαν από το 1824 όταν η σύσταση και ενεργοποίηση των φιλελληνικών κοιμημάτων μετέτρεψε την εύνοια και τις συμπάθειες της Ευρώπης σε ποικίλα φορτία, αγαθά και πολεμικά είδη. Η βοήθεια αυτή για τους πάσχοντες μολονότι δεν έγινε σε ορισμένες περιπτώσεις η καλύτερη δυνατή διαχείρισή της. Η εξασφάλιση και προστασία των εφοδίων αποτελούσε πολλές φορές καθαρώς πολεμική προσπάθεια. Επιχειρησιακή κίνηση και μάλιστα δυσχερή για τον Έλληνα ναύαρχο Μιαούλη αποτελούσε η μεταφορά πολεμοφοδίων, όπως βγαίνει από τα αρχεία.

Ως προς τις επισκευές και τη συντήρηση των πλοίων η ιδιωτική πρωτοβουλία είχε ήδη δημιουργήσει από τον καιρό της σκλαβιάς τις αναγκαίες ευκολίες, καρνάγια και εργαστήρια σε προφυλαγμένα από τους επικρατούντες ανέμους μέρη. Τα μέρη αυτά ήταν στην κυριολεξία τους βάσεις, από τις οποίες δεν έλειπαν οι αποθήκες για τα τρόφιμα και τα υλικά του πολέμου, οι φούρνοι για την ετοιμασία του ψωμιού, ή για το παξιμάδι και τα καμίνια, όπου κατεργάζονταν το μέταλλο για όλες των караβιών τις χρείες.

Τέτοιες βάσεις υπήρχαν κατά κύριον λόγο στις Σπέτσες, τα Ψαρρά και την Ύδρα, στη μακρινή Κάσο καθώς και στ' άλλα νησιά ή λιμάνια που είχαν αναπτύξει ναυτιλιακή δραστηριότητα. Καθώς σταμάτησε το εμπόριο κι η πολεμική κίνηση των караβιών περιορίστηκε μόνο στα τρία ναυτικά νησιά και την Κάσο, είναι λογικό να υποθέσουμε ότι τα άλλα καράβια έπεσαν σε μαρασμό. Όπως και ότι δημιουργήθηκαν καινούρια αγκυροβόλια, ανάλογα με τις ανάγκες των επιχειρήσεων.

Το σύστημα αυτό, στο οποίο η λογιστική υποστήριξη δηλαδή ο εφοδιασμός και οι επισκευές του μαχόμενου στόλου στηριζόταν στην ιδιωτική πρωτοβουλία φυσικό ήταν να αλλάξει από την ώρα που κατέπλευσαν στην Ελλάδα τα πρώτα εθνικά πλοία, Καρτερία και Ελλάδα. Χρειάστηκε να δημιουργηθεί τότε μια κρατική βάση ανεφοδιασμού και συντηρήσεως που να λειτουργεί με έξοδα του δημοσίου και με όργανα της διοικήσεως.

Τούτο έγινε τον Ιανουάριο του 1827 όταν έφθασε στην Ελλάδα ο Ελβετός γιατρός Γκος μ' ένα φορτίο προμήθειες, τροφές, υλικά και πολεμοφόδια. Τις ξεφόρτωσε στην Ύδρα όπου έγινε και το πρώτο εθνικό κέντρο εφοδιασμού. Τη διαχείριση του κέντρου ανέλαβε η Ναυτική Επιτροπή και δύο μήνες μετά μετεγκαταστάθηκε στον Πόρο, όπου υπήρχε ασφαλέστερο λιμάνι και για να είναι μακριά από τον αφόρητο παρεμβατισμό των Υδραίων που ζητούσαν τη μερίδα του Λέοντος.

Η Ναυτική Επιτροπή κατασκεύασε στον Πόρο αποθήκες, νεώριο, φούρνους για παξιμάδι και το ψωμί και φαρμακείο με φαρμακευτικό υλικό, σταλμένο από τη Μασσαλία. Στις αποθήκες έβαλε όπλα, πυροβόλα, σφαίρες, σχοινιά, ιστία, άγκυρες, ξύλα, μακαράδες, κ.α. Οργάνωσε τη στρατολογία των πληρωμάτων και άρχισε να επισκευάζει τα πλοία και να κατασκευάζει καινούρια μικρά βοηθητικά. Επίσης ανέλαβε την προετοιμασία για την περίθαλψη των πληρωμάτων και τη φροντίδα για την απελευθέρωση των αιχμαλώτων. Όλες αυτές οι αποθήκες και υπηρεσίες λειτουργούσαν μέσα σε ιδιωτικά οικήματα ή σε πρόχειρες κατασκευές. Τότε κατασκευάστηκε και μια ναυπηγική εσχάρα στη θέση όπου και σήμερα λέγεται νεώριο.

Ε. Οι Αδυναμίες του Ανδρέας Μιαούλη ως εφαλτήριο της Επαναστατικής Δράσης του

Δρ. Ζήσης Φωτάκης, Λέκτορας Ναυτικής Ιστορίας στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων

Όταν μου ζητήθηκε να παραθέσω ευσύννοπα σε ημερίδα του ΓΕΝ τις αδυναμίες του Ανδρέα Μιαούλη αισθάνθηκα άβολα. Κι αυτό γιατί ο ήρωας Μιαούλης απασχόλησε με τη δράση του τον πατέρα της Γαλλικής ναυτικής στρατηγικής σκέψης, ναύαρχο Ζουριέν ντε λα Γκραβιέρ και τον επιφανή άγγλο ναυτικό ιστορικό Romola Anderson.¹⁶⁸ Επιπλέον, ο Ανδρέας Μιαούλης υπήρξε πρότυπο του Μεσολογγίτη βαφτισιμιού του, του Χαρίλαου Τρικούπη, που μέσα σε λίγα χρόνια δεκαπλασίασε τον ελληνικό στόλο σύμφωνα με τον αναμορφωτή της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων Ηλία Κανελλόπουλο.¹⁶⁹ Πράγματι, μόνο επί Τρικούπη η Ελλάδα διέθετε ναυτική υπεροπλία έναντι της Τουρκίας, όπως παραδέχτηκε ο Ελευθέριος Βενιζέλος.¹⁷⁰

Το να εστιάσει λοιπόν κανείς στις αδυναμίες του Μιαούλη φαίνεται ιστορική αδικία, εκτός εάν τις προσεγγίσει μέσα από την καίρια διαπίστωση του Winston Churchill για τον Ελληνικό εθνικό χαρακτήρα. "The Greeks" σημείωσε ο Άγγλος ηγέτης το 1925 "are an intelligent, vivacious, sensitive, spirited and courageous people... but they have the qualities of their defects".¹⁷¹ Οι Έλληνες, υποστήριξε εύστοχα ο Churchill, έχουν αρετές που δεν θα είχαν, αν έλειπαν κάποια από τα ελαττώματα του εθνικού τους χαρακτήρα. Αυτή λοιπόν η θέση θα γίνει προσπάθεια να επιβεβαιωθεί ότι ισχύει και στην περίπτωση του Ανδρέα Μιαούλη.

Ο Μιαούλης γεννήθηκε το 1769, καταμεσίς των Ορλωφικών.¹⁷² Οι παιδικές μνήμες δύσκολα ξεθωριάζουν κι ο Μιαούλης κατέστη έκτοτε επιφυλακτικός προς τη Ρωσία.¹⁷³ Δεν είναι τυχαίο, άλλωστε, πως 60 χρόνια μετά κατηγορούσε τον Καποδίστρια ως "Ρώσον και τύραννον".¹⁷⁴ Το πάθος που ήγειραν οι δύο αυτές έννοιες μέσα του τον οδήγησε στην πυρπόληση της φρεγάτας *Ελλάς* το 1831. Η αδυναμία του, όμως, αυτή είχε και θετικό πρόσημο καθώς εξέφραζε την προσήλωσή του στη συνταγματική, δημοκρατική τάξη.¹⁷⁵

Ο Μιαούλης υπήρξε επίσης απρόθυμος να αποκτήσει επιστημονική γνώση παρά τις σχετικές πιέσεις της οικογένειάς του.¹⁷⁶ Από πολύ μικρός, όμως, ακολούθησε τη θαλάσσια τέχνη, με αποτέλεσμα να θαυμαστεί για την ναυτική του δεξιοτεχνία που άγγιζε την παράτολμη τελειότητα και για την απaráμιλλη ικανότητά του στους χειρισμούς, τους ελιγμούς και την προπαρασκευή των πυρπολικών προσβολών.¹⁷⁷ Το επιθετικό και υπερβολικά ανήσυχο πνεύμα του, καθώς και ο ατίθασος χαρακτήρας του αιφνιδίαζαν τους Τούρκους, και έσπρωχναν τον Μιαούλη σε ριψοκίνδυνες μα επιτυχημένες αποφάσεις.¹⁷⁸

Γρήγορα επίσης ξεχώρισε ο αντισυμβατικός χαρακτήρας του κατοπινού υδραίου ναυάρχου. Ο Ανδρέας Μιαούλης δεν υπήρξε ο τυπικός νεαρός Υδραίος που ανδρώνεται μέσα στην οικογενειακή ναυτική επιχείρηση και περιμένει να του αποδοθεί επιχειρηματική αυτονομία από τον πατριάρχη πατέρα. Αντίθετα, εγκατάλειψε την οικογενειακή επιχείρηση στα 11 του χρόνια και επιδόθηκε στην πειρατεία, ορμώμενος από την αγάπη της περιπέτειας και του εύκολου

¹⁶⁸ De la Graviere, J., *Ιστορία του αγώνα των Ελλήνων για την Ανεξαρτησία 1821-1830, κυρίως του Ναυτικού 2* έκδοση (Μπάϊρον: Αθήνα, 1988). Anderson, R.C., *Naval Wars in the Levant, 1559-1853* (Liverpool University Press: Liverpool, 1952), σελ. 484-549.

¹⁶⁹ Βοβολίνης, Σ. & Βοβολίνης, Κ., *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, τόμ. Γ, (Βιομηχανική Επιθεώρηση: Αθήνα, 1958-1963), σελ. 207.

¹⁷⁰ Εφημερίδα Συζητήσεων της Βουλής, Περίοδος Β Σύνοδος Β, Τόμος Α, Συνεδρίαση 37, 14 Φεβρουαρίου 1930. Αγόρευση Βενιζέλου Ε., σελ. 645.

¹⁷¹ Churchill College Cambridge, Churchill MSS, Char 8/258, σελ. 79.

¹⁷² Αδαμοπούλου-Παύλου, Κ., Πρασσά, Α., *Ανδρέας Μιαούλης [1769-1835] Από την υπόδουλη στην ελεύθερη Ελλάδα* (Βιβλιοπωλείο της Εστίας: Αθήνα, 2003), σελ. 100-101.

¹⁷³ Μελάς, Σπ., *Ο ναύαρχος Μιαούλης, βιογραφία* (Σαλιβέρος: Αθήνα, 1932), σελ. 147, 174.

¹⁷⁴ Σταμέλος, Δ., *Ανδρέας Μιαούλης. Έπος και Τραγωδία* (Εστία: Αθήνα, 2003), σελ. 277.

¹⁷⁵ Βάρφης, Κ., *Πόρος 1831. Το Κίνημα, οι Πρωταγωνιστές* (Φυλλιπότης: Αθήνα, 1986).

¹⁷⁶ Αδαμοπούλου-Παύλου & Πρασσά, *Ανδρέας Μιαούλης*, σελ. 101.

¹⁷⁷ Κωνσταντινίδης, Τ., *Καράβια, καπετάνιοι και συντροφοναύται 1800-1830* (Υ.Ι.Β.Ν. : Αθήνα, 1954) σελ. 414.

¹⁷⁸ Ερανιστής, "Δύο μορφές του Ναυτικού στον Αγώνα της Ανεξαρτησίας" *Ναυτική Επιθεώρηση*, 422 (1983), σελ. 3.

κέρδους. Είναι χαρακτηριστικό ότι ακόμα κι όταν επανέκαμψε σε συμβατικές επιχειρηματικές νόρμες, δεν κατέθετε τα κέρδη του στο οικογενειακό ταμείο, ενώ ιδιοποιήθηκε προσωρινά και οικογενειακούς πόρους.¹⁷⁹

Οι αρνητικές, αυτές συμπεριφορές είχαν, πάντως, θετικό αποτέλεσμα. Η πρώιμη γνωριμία του με την πειρατεία και την καταδρομή του πρόσφεραν πολύτιμη πολεμική εμπειρία, εθνικό φρόνημα μέσω της θρυλούμενης επαφής του με τον Λάμπρο Κατσώνη, αλλά και τη γνώση πειρατικών τεχνασμάτων που τον βοήθησαν να εξοντώσει την πειρατεία στα ελληνικά νερά στο τέλος της επανάστασης του 1821.¹⁸⁰ Απέκτησε, επίσης σεβαστή περιουσία που επεκτάθηκε γεωμετρικά λόγω της προαναφερθείσας, ατομικιστικής προσέγγισης του Μιαούλη στη συσσώρευση πλούτου. Πλούτου, που τελικά πρόσφερε απλόχερα στην υπηρεσία της πατρίδας κατά τον Αγώνα της Ελληνικής Ανεξαρτησίας.¹⁸¹

Ο Μιαούλης, υπήρξε επίσης τόσο ισχυρογνώμων, που ο πολύπειρος Λάζαρος Κουντουριώτης δεν συνάντησε ποτέ του άλλον σαν κι αυτόν. Η ισχυρογνωμοσύνη του Μιαούλη συνέβαλε προεπαναστατικά στο ναυάγιο της πολυτελούς κορβέτας του *Αχιλλέας* και δυσχέρανε σημαντικά τη συνεργασία του με τον Άστιγγα και άλλους φιλέλληνες, όποτε αυτοί του πρότειναν τεχνολογικές καινοτομίες για τον ελληνικό ναυτικό αγώνα.¹⁸² Το ίδιο όμως πείσμα τον ψύχωνε και κατά την Επανάσταση του 21.

Ο πολιτικός συντηρητισμός του Μιαούλη, υπήρξε μια ακόμα σταθερά του βίου του που ενδεικτικά εκφράσθηκε, κατά την παρουσία των Ρώσων στα ελληνικά νερά το 1807, κατά την απροθυμία του να οργανωθεί στη Φιλική Εταιρεία και να συμμετάσχει στην Επανάσταση ως το τέλος περίπου του 1821 και κατά τη στήριξη που παρείχε στο Οθωνικό καθεστώς. Αναμφίβολα, ο συντηρητισμός του Μιαούλη δεν συνέβαλε στην εμβάθυνση των ελευθεριών των ελλήνων, στήριξε όμως την εξ ίσου αναγκαία κοινωνική σταθερότητα της προβιομηχανικής Ύδρας αλλά και την πολιτειακή σταθεροποίηση του νεοπαγούς ελληνικού βασιλείου.¹⁸³

Τα προβλήματα υγείας που αντιμετώπιζε ο Μιαούλης οφείλονταν, ως ένα βαθμό, στο υπερβολικό κάπνισμα και στην οινοποσία του, τον βοήθησαν, όμως, να αναδειχτεί αρχηγός του ελληνικού στόλου. Λόγω της ποδάγρας που τον ταλαιπωρούσε συγκαλούνταν πάντα στο καράβι του τα ελληνικά ναυτικά συμβούλια, η δε υπερπροσπάθεια του γηραιού και ασθενούς Μιαούλη ενέπνευσε τα πληρώματα του ελληνικού στόλου, καθιστώντας τον αδιαφιλονίκητο ηγέτη της Ελληνικής Επανάστασης κατά θάλασσα.¹⁸⁴

Συμπερασματικά, ο Ανδρέας Μιαούλης είχε αρκετές αδυναμίες που αποτέλεσαν, όμως, εφαλτήριο για την επαναστατική του δράση. Αδυναμίες που πιθανόν να σκίαζαν την ηγετική του προσωπικότητα, αν δεν εμβαπτιζονταν στα ιδανικά της ελευθερίας και του πατριωτισμού.

¹⁷⁹ Αδαμοπούλου-Παύλου & Πρασσά, *Ανδρέας Μιαούλης*, σελ. 83, 103-106.

¹⁸⁰ Ο.π., σελ. 108-109. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, καπετάνιοι και συντροφοναύται*, σελ. 542.

¹⁸¹ Αδαμοπούλου-Παύλου, & Πρασσά, *Ανδρέας Μιαούλης*, σελ. 144, 248.

¹⁸² Αλεξανδρής, Κ. Α., *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος, 1821-1829* (Υ.Ι.Ν. : Αθήνα, 1930), σελ. 42-43. Αδαμοπούλου-Παύλου & Πρασσά, *Ανδρέας Μιαούλης*, σελ. 135, 144, 240-241. Κωνσταντινίδης, *Καράβια, καπετάνιοι και συντροφοναύται*, σελ. 189, 333. Σταμέλος, *Ανδρέας Μιαούλης*, σελ. 165.

¹⁸³ Αδαμοπούλου-Παύλου & Πρασσά, *Ανδρέας Μιαούλης*, σελ. 194, 248. Σταμέλος, *Ανδρέας Μιαούλης*, σελ. 350.

¹⁸⁴ Αδαμοπούλου-Παύλου & Πρασσά, *Ανδρέας Μιαούλης*, σελ. 241, 248, 256.