

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ
ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

Περιεχόμενα

Αντί Προλόγου - Ελλάδα-Θάλασσα-Ναυτική Παράδοση	3
Κεφάλαιο 1. Θεωρητικοί Χερσαίως, Ναυτικής και Αεροπορικής Ισχύος	6
Κεφάλαιο 2. Η εξέλιξη της Ναυτικής Τεχνολογίας κατά την εποχή του Ιμπεριαλισμού	10
Κεφάλαιο 3. Επισκόπηση της Ελληνικής Ναυτικής Ιστορίας, 1821-1944	17
Κεφάλαιο 4. Ο Διεθνής Περιορισμός των Ναυτικών Εξοπλισμών, 1919-1924	34
Κεφάλαιο 5. Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος κατά θάλασσα	44
Κεφάλαιο 6. Μεταπολεμική Ναυτική Ιστορία	51
Κεφάλαιο 7. Στελεχιακό Δυναμικό	63
Κεφάλαιο 8. Ναυτική Ισχύς και Διεθνείς Σχέσεις	77

Ελλάδα-Θάλασσα-Ναυτική Παράδοση¹

Οι απαρχές της σχέσης του Έλληνα με τη θάλασσα πολλά οφείλουν στο γεωφυσικό περιβάλλον στο οποίο έζησε. Οι καθαροί ουρανοί της Μεσογείου, τα λίγα ισχυρά της ρεύματα και το ήπιο κλίμα της ανέκαθεν προσφέρονταν για την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Συνάμα, το πολυσχιδές των ελληνικών παραλίων, ο μεγάλος αριθμός των φυσικών λιμένων και η πολυνησία του ελληνικού χώρου προς την κατεύθυνση της Ασίας, της Δυτικής Ευρώπης και της Αφρικής διευκόλυναν την ανάδειξη της Ελλάδας σε κόμβο θαλάσσιων επικοινωνιών. Το άγιο τέλος και το ορεινό του ελληνικού εδάφους αλλά και ο κατακερματισμός του σε μικρές κοιλάδες δύσκολα προσβάσιμες από ξηράς αλλά με μέτωπο στη θάλασσα ενεθάρρυναν τις μεταναστευτικές τάσεις των Ελλήνων και συνέτειναν στην ανάδειξη της Ελλάδας σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Είναι γεγονός ότι η γεωγραφία επηρέασε σημαντικά τον τρόπο της ζωής των Ελλήνων θα αποτελούσε όμως ακραίο δείγμα ντετερμινισμού αν αποδίδονταν αποκλειστικά σε αυτή η έφεση του Ελληνισμού στη θάλασσα. Κι αυτό γιατί υπήρξαν και υπάρχουν αρκετοί λαοί παγκοσμίως που αγνόησαν τις ευκαιρίες που τους παρέχει η θαλάσσια γεωγραφία του χώρου τους με ευχερέστερο παράδειγμα τους γείτονες Τούρκους. Με αφετηρία τη διαπίστωση αυτή γίνεται κατανοητό ότι η ανάδειξη του Έλληνα στο διαχρονικότερο ναυτίλο της παγκόσμιας ιστορίας αποτελεί μάλλον συνδυασμό μιας σειράς παραγόντων παρά μονοσήμαντη επιταγή της γεωγραφίας του χώρου στον οποίο έζησε.

Ποιοι είναι όμως άραγε εκείνοι οι παράγοντες που, πέραν της γεωγραφίας, κράτησαν «εν πλω» τον Ελληνισμό τόσους αιώνες? Ανθολογώντας από ένα μεγάλο σχετικά αριθμό παραγόντων καταλήγουμε στους σημαντικότερους από αυτούς με αρχικό τον παράγοντα οικογένεια. Έχουν γραφεί πολλά, παλαιότερα αλλά και πρόσφατα, για την ώθηση που έδωσαν οι συγγενικοί δεσμοί στην ελληνική ναυτιλία, καθώς σε αντίθεση με το κυρίαρχο πρότυπο του διευθυντικού καπιταλισμού, μια δράκα ελληνικών οικογενειών διακρίνονται στις θάλασσες του κόσμου κατά τον ίδιο περίπου τρόπο που οι πρόγονοι τους κυριαρχούσαν θαλασσίως κατά την αρχαιότητα και το Μεσαίωνα. Η ελαστικότητα του λειτουργικού κόστους της οικογενειακής ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης, η αυτασφαλιστική της ικανότητα, η διαθεσιμότητα φθηνών οικογενειακών κεφαλαίων και η υψηλή παραγωγικότητα των συγγενών που εργάζονται σε αυτήν εξηγούν την περίοπτη θέση της παγκοσμίως. Μια θέση που κατακτήθηκε με σκληρούς αγώνες που ελάχιστα θα ήταν εφικτοί, αν δεν ένωναν τους συντελεστές της πλειονοψηφίας των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η αμοιβαία αγάπη, ο σεβασμός, η εμπιστοσύνη και η αυτοθυσία που απαντώνται μεταξύ των μελών κάθε παραδοσιακής ελληνικής οικογένειας.

Ένας ακόμη παράγοντας στον οποίο οφείλεται η μακράιωνη ναυτική παράδοση των Ελλήνων είναι αυτός της αίσθησης του μέτρου ιδιαίτερα όσον αφορά τις αμυντικές ανάγκες του Ελληνισμού. Πράγματι, η ελληνική ναυτική ιστορία βρήκε κατορθωμάτων ίσως γιατί της λείπουν, κατά κανόνα, οι μεγάλες αρμάδες. Η νίκη στη Σαλαμίνα, η κατάκτηση της Ανατολής από το Μέγα Αλέξανδρο, οι περισσότεροι αμυντικοί αγώνες των Βυζαντινών στη θάλασσα, οι ναυμάχοι του 21, ο στόλος του 12-13, η συμμετοχή του ελληνικού ναυτικού στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, όλες αυτές

¹ Το κείμενο αυτό πρωτοδημοσιεύτηκε ως Φωτάκης, Ζ., "Ελλάδα - Θάλασσα - Ναυτική Παράδοση", *Ναυτική Ελλάς*, Ιανουάριος 2009, 82-83.

οι περιπτώσεις μας υπενθυμίζουν ότι συνήθως πετυχαίναμε πολλά με λίγα μέσα. Και αυτό δεν συνέβη τυχαία, ούτε οφείλεται αποκλειστικά στον αδιαμφισβήτητο ηρωισμό των ελληνικών στόλων ανά τους αιώνες. Οφείλεται μάλλον στο ότι μπορεί τα μέσα μας να ήταν λίγα ήταν όμως κατά τέτοιο τρόπο σχεδιασμένα, ώστε να επαρκέσουν στις ιδιαιτερότητες των εκάστοτε αναμετρήσεων στις οποίες συμμετείχε το ελληνικό πολεμικό ναυτικό. Ευτυχώς για τον Ελληνισμό, η αλαζονεία και η ακόρεστη διάθεση για κυριαρχία που οδήγησε στο γιγαντισμό και την καταστροφή το ναυτικό του Ξέρξη, την Ισπανική Αρμάδα και το Γερμανικό Ναυτικό του Κάιζερ, για να αναφέρουμε μερικά μόνο χαρακτηριστικά παραδείγματα, δεν είχαν απήχηση στις τάξεις των επιτελών των ελληνικών στόλων ανά τους αιώνες.

Οι Έλληνες επιτελείς δεν διέπονταν μόνο από την αίσθηση του μέτρου στο σχεδιασμό της δομής των ελληνικών ναυτικών δυνάμεων. Διέθεταν επίσης και αξιοσημείωτη καινοτομία που εκφράστηκε, μεταξύ άλλων, μέσα από την υιοθέτηση της αθηναϊκής τριήρους, του υγρού πυρός, της πρώτης ατμοκίνητης μονάδας επιφανείας, του πρώτου υποβρυχίου και του πρώτου υδροπλάνου που χρησιμοποιήθηκαν σε πολεμικές επιχειρήσεις παγκοσμίως. Κι ήταν η καινοτομία των Ελλήνων επιτελών που μεγιστοποίησε τις περιορισμένες ναυτικές εξοπλιστικές δαπάνες των ελληνικών κρατικών σχημάτων ανά τους αιώνες.

Ένας ακόμα παράγοντας ο οποίος συνέβαλλε στη διαμόρφωση της μεγάλης ναυτικής παράδοσης του Ελληνισμού ήταν και ο επαγγελματισμός των στελεχών του Ελληνικού ναυτικού. Ειλικρινά, όσο κι αν ψάξει κανείς σε αγγλικά, γαλλικά, γερμανικά, αυστρο-ουγγρικά, αμερικανικά και ρωσικά αρχεία δεν πρόκειται να βρει παρά εγκωμιαστικά σχόλια για τους Έλληνες αξιωματικούς που μετεκπαιδεύθηκαν στις χώρες αυτές. Κι αν δεν χωρά αμφιβολία για τον επαγγελματισμό των Ελλήνων αξιωματικών το ίδιο ισχύει και για την επαγγελματική επάρκεια των πληρωμάτων του στόλου, που συνήθως προέρχονταν από τις τάξεις του Ελληνικού εμπορικού ναυτικού. Με το υψηλό τους αίσθημα ευθύνης, τις ναυτικές τους αρετές και την αξιοσημείωτη παραγωγικότητά τους τα πληρώματα αυτά συνέβαλλαν αποφασιστικά στο σύγχρονο αλλά και σε παλαιότερα ελληνικά ναυτιλιακά θαύματα και πρότευσαν διεθνώς σε θυσίες κατά τους δύο παγκοσμίους πολέμους του εικοστού αιώνα.

Το ελληνικό ναυτικό είναι το ναυτικό της θυσίας. Οι θάλασσες μας φιλοξενούν εκατόμβες θυμάτων, ανθρώπων που προσέφεραν τη ζωή τους στο βωμό της ελευθερίας του έθνους. Ο δεσποτισμός, στην ανατολική του κυρίως μορφή, υπήρξε ο μόνιμος εχθρός των ναυμάχων μας, ναυμάχων που αξίζει να σημειωθεί, συνέχιζαν τον αγώνα ακόμα και όταν όλα φαίνονταν να είναι χαμένα όπως στη Σαλαμίνα μετά την άλωση των Αθηνών από τους Πέρσες το 480 π.Χ. και στη Μέση Ανατολή μετά την κατάκτηση της Ελλάδας από τις δυνάμεις του Άξονα κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Το πνεύμα της αυτοθυσίας των στελεχών του ελληνικού ναυτικού στηρίζονταν σε μεγάλο βαθμό στη γνήσια μέριμνα για το Ναυτικό της Ελλαδικής κοινής γνώμης και των Ελλήνων ομογενών. Από τη διάθεση σε ναυτικούς εξοπλισμούς σημαντικού τμήματος των εσόδων του Αθηναϊκού Δήμου από τα μεταλλεία του Λαυρίου έως και το Λαχείο του Στόλου και τις δωρεές Ελλήνων ομογενών όπως αυτές του Αβέρωφ και του Βασσάνη, η ελληνική ναυτική ισχύς αποτέλεσε υπόθεση των Πανελλήνων. Η ύπαρξη αυτού του παράγοντα και η δυναμική του δράση ιδίως σε περιόδους που τα κρατικά οικονομικά ήταν άσχημα, όπως κατά την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα, ή και ανύπαρκτα, όπως κατά την έναρξη της επανάστασης του 1821, διασφάλισε την επιβίωση και την εξέλιξη της ναυτικής παράδοσης των Ελλήνων.

Ολοκληρώνοντας την αδρή αυτή αναδρομή στους κυριότερους παράγοντες στους οποίους οφείλεται η μεγάλη ελληνική ναυτική παράδοση σκόπιμο είναι να επισημανθεί ότι δεν αποτελεί σκονισμένο κειμήλιο του παρελθόντος αλλά

ζώσα πραγματικότητα σε όποια θάλασσα κυματίζει σήμερα η γαλανόλευκη. Αποτελεί επίσης, την αφετηρία από την οποία θα εξασφαλιστεί η μελλοντική προοπτική των Ελλήνων στη θάλασσα, σε μια εποχή που η οικονομική και η πολιτική σημασία των θαλάσσιων πόρων αναβαθμίζεται δραματικά. Κι αυτό γιατί η εκτιμώμενη συγκέντρωση πλέον των δύο τρίτων του παγκόσμιου πληθυσμού σε παραθαλάσσιες περιοχές έως το 2050, η αύξουσα απελευθέρωση του παγκόσμιου εμπορίου, η εντατικοποίηση της εκμετάλλευσης του θαλάσσιου χώρου για ενεργειακούς και άλλους πλουτοπαραγωγικούς λόγους, ο διαμορφούμενος πολυπολιτισμός του διεθνούς διακρατικού συστήματος και η κοσμογονία στη ναυτική αμυντική τεχνολογία, απαιτούν περισσότερο από ποτέ την εστίαση των ενδιαφέροντος και των προσπαθειών των Ελλήνων στη θάλασσα. Με την αρωγή λοιπόν των Πανελλήνων, τον επαγγελματισμό και την ευσυνειδησία των στελεχών του ελληνικού πολεμικού και του εμπορικού ναυτικού αλλά και την πρόθυμη συνδρομή των λειτουργών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι βέβαιο ότι η ελληνική πολιτική ηγεσία θα αναλάβει τις αναγκαίες πρωτοβουλίες στο γεωπολιτικό σταυροδρόμι στο οποίο βρισκόμαστε.

Κεφάλαιο 1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟΙ ΧΕΡΣΑΙΑΣ, ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΙΣΧΥΟΣ

Η ένοπλη ισχύς πραγματώνεται αποτελεσματικά και σε μακροπρόθεσμη προοπτική, όποτε αφομοιώνει λειτουργικά το ιστορικό της πλαίσιο αναστοχάζοντάς το στις προσεγγίσεις των κλασικών θεωρητικών της στρατηγικής. Στόχος λοιπόν του παρόντος κειμένου είναι να παράσχει μια αδρομερή περιγραφή των ευαγγελιστών της χερσαίας της ναυτικής και της αεροπορικής ισχύος που θα διευκολύνει την επισταμένη μελέτη του έργου τους.

Jomini

Αξιοποιώντας την εμπειρία του από τις υψηλές θέσεις που κατείχε στο Ναπολεόντειο στρατό² και τη συγγραφική σιγή του Ναπολέοντα, ο Jomini ερμήνευσε απλουστευτικά και πειστικά τη Ναπολεόντεια στρατηγική, εμμένοντας στο αμετάβλητο των αρχών του πολέμου.³ Ο Jomini έδωσε έμφαση στην προσβολή των επικοινωνιών και της διοικητικής μέριμνας του αντιπάλου μέσα από τον έλεγχο κεντρικών γεωγραφικών περιοχών και την έγκαιρη συγκέντρωση φίλων δυνάμεων εναντίον ενός, διηρημένου, κατά προτίμηση, αντιπάλου.⁴ Υποστηρίζοντας ότι το μεγαλείο του Ναπολέοντα δεν έγκειτο στην αξιοποίηση για στρατιωτικούς σκοπούς του δυναμισμού της Γαλλικής Επανάστασης, αλλά στην εφαρμογή μιας ορθής, εκ των πραγμάτων, στρατηγικής, τη διαχώρισε από το κοινωνικο-οικονομικό και το πολιτικό της πλαίσιο. Ο Ναπολέοντας, κατά τον Jomini, δεν εξέφρασε τη Γαλλική Επανάσταση, αλλά αποτέλεσε υπέρτατη μορφή ενός επαναλαμβανόμενου φαινομένου, αυτού του προικισμένου στρατιωτικού ηγέτη.

Η εκδοχή αυτή ήταν πολιτικά βολική και στρατιωτικά ελκυστική στην Ευρώπη της Παλινόρθωσης και του άκρατου συντηρητισμού, καθώς η θετικιστική έμφαση που απέδιδε σε κανόνες λήψης αποφάσεων και σε επιχειρησιακά αποτελέσματα μετέτρεπε τον πόλεμο σε ένα τεράστιο παιχνίδι σκάκι.⁵ Συνέτεινε επίσης στην αντικατάσταση των μαζικών στρατών επαναστατών των Ναπολεόντειων πολέμων από μικρούς επαγγελματικούς στρατούς που, κι αν ακόμα συγκρούονταν, οι συγκρούσεις αυτές διεξάγονταν για περιορισμένους στόχους, αναβιώνοντας έτσι το μοτίβο των πολέμων του 18^ο αιώνα.⁶

Η επιρροή πάντως του Jomini δεν εξαντλήθηκε στο 19^ο αιώνα. Οι 6 αρχές του Mahan, του οποίου ο πατέρας δίδασκε τις θεωρίες του Jomini στο West Point, και η έμφαση που απέδιδε ο Mahan στην κυριαρχία της θαλάσσης μέσω μαζικής επιθετικής ενέργειας εναντίον του αντιπάλου, τον καθιστούν το ναυτικό αντίστοιχο του Jomini.⁷

Επιπλέον, τόσο ο Jomini όσο κι ο Mahan και αργότερα ο Douhet έδωσαν έμφαση στη στρατιωτική οικονομία του στόχου. Πιο συγκεκριμένα, ο Jomini συνιστούσε την προσβολή του χώρου πίσω από το μέτωπο όπου η προμήθεια υλικού και οι γραμμές επικοινωνιών του αντιπάλου εξακτινώνονταν, ο Mahan πρόκρινε αντίστοιχα την προσβολή των λιμένων και του εμπορίου του αντιπάλου και ο Douhet απέδιδε έμφαση στο στρατηγικό βομβαρδισμό των μετόπισθεν του αντιπάλου που ήταν ακόμα πιο ευπαθή απ' ότι οι προαναφερθέντες στόχοι. Τέλος, η διδακτική προσέγγιση που χρησιμοποίησε ο Jomini πιθανότατα επηρέασε το ύφος που χρησιμοποίησε ο Liddel Hart εισηγούμενος την Έμμεση Στρατηγική.⁸

Clausewitz

Ο Clausewitz έζησε τους Ναπολεόντειους πολέμους ως αξιωματικός του Πρωσικού και του Ρωσικού στρατού θεωρούσε δε τον πόλεμο αναπόφευκτο και την επανάληψη του απλά θέμα χρόνου.⁹ Σε σχέση με τον Jomini είχε μεγαλύτερη

² Shy J., "Jomini", στο Paret P., Graig G., Gilbert F., *Makers of Modern Strategy. Machiavelli to the Nuclear Age* (Princeton N. J., 1986), 147-148.

³ Ο.π., 144, 178. Strachan H., *European Armies and the Conduct of War* (London, New York, 2005), 60.

⁴ Ο.π., 61-62.

⁵ Shy, "Jomini", 144, 162.

⁶ Strachan, *European Armies*, 68-70.

⁷ Shy, "Jomini", 179. Crowl Ph., "Alfred Thayer Mahan. The Naval Historian" στο Paret P., Graig G., Gilbert F., *Makers of Modern Strategy. Machiavelli to the Nuclear Age* (Princeton N. J.), 444, 450, 457, 461. Till, G. (ed.), *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (London, 1982), 30. Gat, A., *A History of the Military Thought. From the Enlightenment to the Cold War* (Oxford, 2001), 190.

⁸ Shy, "Jomini", 181-184.

⁹ Strachan, *European Armies*, 93.

συνείδηση της πολυπλοκότητας και της ποικιλίας που είναι εγγενής στο δυναμικό χαρακτήρα της βίας. Στόχος του ήταν να αναδείξει αυτή την πολυπλοκότητα και να διευκρινίσει τη σχέση μεταξύ των παραγόντων που προκαλούν τον πόλεμο και επηρεάζουν την εξέλιξή του. Απέστεργε όμως της πρακτικής του Jomini να παράσχει συνταγές για την καλύτερη διεξαγωγή του πολέμου.¹⁰

Ανάλογα με τους στόχους που έχει κανείς στον πόλεμο, υποστήριζε ο Clausewitz, χρησιμοποιεί και τα αντίστοιχα μέσα.¹¹ Η φύση του πολέμου είναι διττή, είτε μπορεί να ζητήσει κανείς την απόλυτη νίκη επί του αντιπάλου είτε την λήψη περιορισμένων ανταλλαγμάτων απ' αυτόν. Η ανωτέρω θέση συνιστά ένα από τα δύο βασικά θέματα της θεωρίας του Clausewitz για τον πόλεμο με το δεύτερο να είναι η περίφημη τοποθέτησή του ότι «ο πόλεμος είναι η συνέχεια της πολιτικής με άλλα μέσα».¹²

Εκτός από τα δύο βασικά της θέματα η θεωρία του Clausewitz για τον πόλεμο περιέχει, μεταξύ άλλων, και τρία θεμελιώδη στοιχεία 1) την εγγενή βία του πολέμου η οποία δεν έχει λογικό όριο λόγω των ανθρωπινων παθών, κάτι που ενστερνίζεται ο Clausewitz εμφανώς επηρεασμένος από το σύγχρονό του ρεύμα του ρομαντισμού 2) τον κυρίαρχο ρόλο της ορθολογικής πολιτικής στη διαμόρφωση και στον έλεγχο της βίας, καθώς ο πόλεμος δεν αποτελεί μονομαχία μεταξύ δύο ανδρών αλλά κρατική δραστηριότητα που διέπεται, ως ένα βαθμό, από τη λογική 3) τον σημαντικό ρόλο της τύχης στην εξέλιξή του.¹³

Ως προς την πράξη του πολέμου ο Clausewitz εκφράστηκε υπέρ της άμυνας προέκρινε όμως τη σύναψη αποφασιστικών μαχών στις οποίες η νίκη θα διασφαλίζεται με την επίτευξη αριθμητικής υπεροχής στα αποφασιστικά σημεία του θεάτρου επιχειρήσεων σε ελαφριά αντίθεση με τον Jomini που προτιμούσε τον έλεγχο κεντρικών γεωγραφικών περιοχών. Επίσης η "τριβή", οι δυσκολίες δηλαδή που συναντά κάθε πολέμαρχος στην εφαρμογή και του πλέον καλοδουλεμένου σχεδίου μάχης, εμπόδιζε, κατά τον Clausewitz, την πραγμάτωση του "ολοκληρωτικού πολέμου".¹⁴

Παρά το αναμφίβολο βάθος που διέπει την προσέγγιση του Clausewitz, παρατηρούνται και αρκετές ατέλειες κι ελλείψεις σ' αυτή. Κατ' αρχήν ο Clausewitz πέθανε πριν την ολοκλήρωση του έργου του με αποτέλεσμα πολλά σημεία του να χρήζουν διευκρινήσεως. Επιπλέον, έκανε επιλεκτική χρήση ιστορικών παραδειγμάτων και δεν αναφέρθηκε στη θαλάσσια ισχύ, όπως ο Jomini στο έργο του. Τέλος, ο Clausewitz απέδωσε μεγάλη σημασία στο ηθικό του στρατεύματος¹⁵ δεν προβληματίστηκε όμως ιδιαίτερα για την επίδραση της τεχνολογίας στον πόλεμο ούτε για την οικονομική επιστράτευση.¹⁶

Αν η τρομακτική εξέλιξη των οπλικών συστημάτων που ακολούθησε το θάνατό του συνδυαστεί με την προτίμησή του στη σύναψη αποφασιστικών μαχών, μια προτίμηση που ενστερνίστηκαν οι σημαντικότεροι στρατοί της Εποχής του Ιμπεριαλισμού, εύκολα καταλαβαίνει κανείς πως οδηγήθηκε η ανθρωπότητα στο αδιέξοδο του Α Παγκοσμίου Πολέμου, στην Έμμεση Στρατηγική του Liddel Hart, του Guderian και άλλων κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, αλλά και στην πυρηνική αποτροπή του μεταπολεμικού κόσμου.¹⁷

Corbett

Τόσο ο Corbett, που, αν και νομικός, ασχολήθηκε αποκλειστικά με τη μελέτη της ναυτικής ισχύος, όσο και ο Mahan, που υπήρξε αξιωματικός του Αμερικανικού Ναυτικού, προσπάθησαν να εξηγήσουν πως μια μικρή χώρα με ασθενή στρατό όπως η Αγγλία μπόρεσε να προσαρτήσσει τις πλέον επίζηλες περιοχές του πλανήτη σε βάρος ισχυρών χερσαίων

¹⁰ Shy, "Jomini", 178-179

¹¹ Strachan, *European Armies*, 94

¹² Στο ίδιο.

¹³ Howard M., "The influence of Clausewitz", στο Howard M., Paret P., *On War* (Princeton NJ, 1984), 28.

¹⁴ Strachan, *European Armies*, 95-97.

¹⁵ *Journal of Contemporary Services* (1982), 87.

¹⁶ Strachan, *European Armies*, 95. Shy, "Jomini", 179. Paret P., "Clausewitz" in Paret P., Graig G., Gilbert F., *Makers of Modern Strategy. Machiavelli to the Nuclear Age* (Princeton, N. J., 1986), 208.

¹⁷ Shy, "Jomini", 180-181.

δυνάμεων.¹⁸ Κι ο Corbett και ο Mahan αντέδρασαν στην αντίληψη των αξιωματικών της εποχής τους ότι λόγω της προόδου της τεχνολογίας δεν υπήρχαν μόνιμες αρχές ναυτικού πολέμου.¹⁹ Σε αντίθεση όμως με τον Mahan ο Corbett ανέδειξε και τους περιορισμούς της θαλάσσιας ισχύος, ότι δηλαδή χωρίς τον εύτακτο συνδυασμό της με στρατιωτική και διπλωματική πίεση δεν μπορεί να επιτύχει πολλά από μόνη της, εκτός εάν χρησιμοποιηθεί στο πλαίσιο περιορισμένων πολέμων όπως στην κατάληψη των αποικιών ενός χερσαίου, κυρίως, αντιπάλου - μια μορφή πολέμου που ανέδειξε θεωρητικά ο Clausewitz στο όγδοο βιβλίο του *Περί Πολέμου*. Συνήθως δηλαδή απαιτούνται, κατά τον Corbett, συνδυασμένες επιχειρήσεις για την ευόδωση γενικότερων στόχων στον τομέα της ασφάλειας.²⁰

Μια ακόμα πρωτότυπη συνεισφορά της στρατηγικής σκέψης του Corbett που επιβεβαιώθηκε από την εξέλιξη του Α Παγκοσμίου Πολέμου ήταν ότι για την θαλάσσια κυριαρχία δεν ήταν προαπαιτούμενη η σύναψη αποφασιστικής ναυμαχίας, στο βαθμό που μπορούσε ο εκάστοτε πολεμικός στόλος να δρα ανενόχλητα στη θάλασσα και να διαιρεί τις δυνάμεις του απασχολώντας τις σε καταδρομικές ή άλλες επιχειρήσεις -βασιζόμενος στην ευελιξία και στη σχετική ευκολία συγκέντρωσής τους στο αποφασιστικό θέατρο των ναυτικών επιχειρήσεων.²¹ Ο Corbett πίστευε επίσης δικαιολογημένα στην αποτελεσματικότητα του ναυτικού αποκλεισμού υποτίμησε όμως τη δυνατότητα της παρενόχλησης του εμπορίου του αντιπάλου, αν και αναγνώρισε τη χρησιμότητά του, γιατί θεωρούσε ότι η ατμοκίνηση ευνοούσε τους θαλάσσιους μεταφορείς και όχι τους διώκτες τους και γιατί του φαινόταν ηθικά και νομικά αδιανόητο το ενδεχόμενο εξαπόλυσης υποβρυχιακού πολέμου που θα οδηγούσε σε άτυανδρες βυθίσεις εμπορικών πλοίων. Υπερεκτίμησε επίσης τη δυνατότητα πραγματοποίησης καταδρομικών επιχειρήσεων, καθώς αγνοούσε την αύξουσα αποτελεσματικότητα της παράκτιας άμυνας και των ύφαλων όπλων. Τέλος, αν και πεπεισμένος για τη χρησιμότητα της νηοπομπής την περίοδο της ιστιοφορίας, θεωρούσε ότι μια σειρά από πρακτικές δυσκολίες όπως η αδυναμία απόκρυψής της την εποχή της ατμήλατης ναυτιλίας καθιστούσαν δυσχερή την εκ νέου υιοθέτηση της νηοπομπής έναντι του υποβρυχιακού κινδύνου.²²

Στο μεταψυχροπολεμικό κόσμο η κυριαρχία της θαλάσσης σύμφωνα με τον ορισμό του Corbett και ο περιορισμένος πόλεμος είναι ξανά επίκαιροι.²³

Mahan

Την εποχή που έγραψε τα έργα του ο Mahan πολλοί άνθρωποι από ποικίλους δρόμους της γνώσης αναζητούσαν επιστημονικές ερμηνείες για την ανθρώπινη συμπεριφορά (Buckle, Darwin, Reynolds, Burkhardt, Nietzsche, κ.α). Την ίδια ακριβώς περίοδο υπήρχαν ενάριθμες προσωπικότητες και αντίπερα του Ατλαντικού όπως ο Άγγλος ναύαρχος Beresford κι ο Άγγλος πολιτικός Churchill που μοιράζονταν την πεποίθηση ότι η Βρετανία και οι Η.Π.Α. ήταν συνδεδεμένες μεταξύ τους με κοινή καταγωγή και τύχη. Ο Mahan συμμεριζόταν τη στενή σχέση μεταξύ των δύο Αγγλοσαξονικών γιγάντων και η δική του ερμηνεία για την ανθρώπινη συμπεριφορά ήταν μείγμα της βαθιάς χριστιανικής του πίστης που επέτρεπε τον πόλεμο ως αναγκαίο κακό. Η σκέψη του διέπονταν επίσης από παραδοσιακό ρεαλισμό αναφορικά με την άναρχη κατάσταση του διεθνούς συστήματος και την ατέλεια της ανθρώπινης φύσης, καθώς και από Κοινωνικό Δαρβινισμό.²⁴

Η ενασχόληση του με τη Ναυτική Ιστορία υπήρξε καρπός ευτυχών συμπτώσεων²⁵ και το έργο του εξέφρασε σχετικές θέσεις που ναι μεν είχαν αναπτυχθεί από παλιά δεν είχαν όμως καρποφορήσει λόγω της ενασχόλησης της Αμερικανικής κοινωνίας και πολιτείας με την εσωτερική ανάπτυξη της χώρας.²⁶ Ο Mahan προσπάθησε να αναδείξει τον ρόλο της προσωπικότητας στη ναυτική ιστορία και να εξυμνήσει τις παραδοσιακές αξίες της τιμής, του θάρρους και της

¹⁸ Crowl Ph., "Alfred Thayer Mahan", 451. Till, G. (ed.), *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (London, 1982), 2.

¹⁹ Till, *Seapower*, 40. Strachan, H. *The Direction of War: Contemporary Strategy in Historical Perspective* (Cambridge, 2013), 172.

²⁰ Strachan, *European Armies*, 94. Till, *Seapower*, 40-41. Corbett, J. *Some Principles of Maritime Strategy* (Newport R.I., 1988), xxv.

²¹ Gat, *A History of Military Thought*, 221, 488-489. Till, *Seapower*, 41.

²² Gat, *A History of Military Thought*, 204, 223. Till, *Seapower*, 42-43.

²³ Goldrick J. Hattendorf J. (ed.), *Mahan is not enough : the proceedings of a conference on the works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond* (Newport R.I., 1993), 264.

²⁴ Crowl Ph., "Alfred Thayer Mahan", 459. Gat, *A History of the Military Thought*, 468. Hattendorf, J. (ed.) *The Influence of history on Mahan: the proceedings of a conference marking the centenary of Alfred Thayer Mahan's The influence of sea power upon history, 1660-1783* (Newport, R.I., 1991), 14, 133, 138, 158.

²⁵ Gat, *A History of Military Thought*, 445-446, 449-450.

²⁶ Till, *Maritime Strategy and the Nuclear Age*, 32-33.

προσφοράς στην πατρίδα. Επιπλέον, επιχείρησε, ίσως κάπως απλουστευτικά, να τονίσει τη σημασία της ναυτικής ισχύος για την υλική και την αμυντική ισχυροποίηση των κρατών που τη διαθέτουν.²⁷ Το θεωρητικό του πλαίσιο προήλθε από το Jomini, αποδίδοντας ιδιαίτερη έμφαση στον έλεγχο στρατηγικών περιοχών και προκρίνοντας τη σύναψη αποφασιστικών ναυμαχιών για την εξασφάλιση της κυριαρχίας της θάλασσας και όχι την παρενόχληση του εμπορίου του αντιπάλου που, ούτως ή άλλως, θα απέρρευε από την καταστροφή του πολεμικού του στόλου.²⁸ Η Ναυτική ισχύς ενός κράτους προσδιορίζεται, σύμφωνα με τον Mahan, από έξι στοιχεία, τη γεωγραφική του θέση, τη γεωμορφολογία του, το μέγεθος της επικράτειάς του, τον πληθυσμό του, την ιδιοπροσωπία του λαού του και την ταυτότητα της κυβέρνησής του.²⁹ Ο Mahan διέκρινε επίσης τρεις αλληλένδετους κύκλους που συνιστούν τη ναυτική ισχύ των κρατών, το εμπορικό ναυτικό, τις αποικίες και τους σταθμούς στο εξωτερικό ενός κράτος, καθώς και το πολεμικό του ναυτικό.³⁰

Αν και σημαντικό ποσοστό του έργου του δεν επιβεβαιώθηκε από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, το έργο αυτό διευκόλυνε σημαντικά τη διεθνή κούρσα ναυτικών εξοπλισμών που χαρακτήρισε την πρώτη εικοσαετία του 20^{ου} αιώνα. Υπ' αυτήν την έννοια, ο Mahan υπήρξε περισσότερο ιστορικός παρά ιστορικός ή θεωρητικός τη στρατηγικής.³¹ Επηρέασε επίσης σημαντικά την Αμερικανική ναυτική στρατηγική μέχρι και το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο μα υποχώρησε η επιρροή του κατά το μεγαλύτερο διάστημα του Ψυχρού Πολέμου λόγω της πολιτικής κυρίως χρήσης της θαλάσσιας ισχύος για την οποία ούτε αυτός ούτε και ο Corbett έγραψαν κάτι.³² Επανήλθε στην επικαιρότητα κατά την τελευταία δεκαετία του Ψυχρού Πολέμου, όταν επιδιωκόμενος στόχος της Αμερικανικής Maritime Strategy ήταν η σύναψη αποφασιστικής ναυμαχίας με το Σοβιετικό ναυτικό κατά το πρότυπο της ναυμαχίας του Midway. Μεταψυχροπολεμικά όμως, η επικαιρότητα του έργου του έχει σαφώς υποχωρήσει λόγω των περισσότερο πολιτικών απαιτήσεων στο πεδίο της ναυτικής ισχύος.³³

Douhet

Ο Douhet υπήρξε αξιωματικός του Ιταλικού στρατού και από πολύ νωρίς κατέστη υπέρμαχος της νεοφανούς αεροπορικής ισχύος. Η θεωρία αεροπορικής ισχύος που σταδιακά ανέπτυξε έγκειται στα εξής, κυρίως, σημεία: 1) ο σύγχρονος πόλεμος δεν επιτρέπει τη διάκριση σε μαχόμενους και άμαχους πολίτες, καθώς αποτελεί ολοκληρωτικό πόλεμο μεταξύ εθνών 2) επιτυχείς επιθέσεις από δυνάμεις επιφανείας δεν είναι εφικτές, αντιθέτως μπορούν να οδηγήσουν σε αιματοχυσίες ανάλογες με αυτές του Α Παγκοσμίου Πολέμου 3) τα πλεονεκτήματα της ταχύτητας και της πτήσης στην τρισδιάστατη εναέρια αρένα του πολέμου καθιστούν αδύνατη τη λήψη αμυντικών μέτρων εναντίον επιθετικής ενέργειας από αέρος 4) γι' αυτό το λόγο πρέπει η αεροπορία να είναι προετοιμασμένη να εξαπολύσει βομβαρδισμούς σε πληθυσμιακά, κυβερνητικά και βιομηχανικά κέντρα του αντιπάλου στο ξεκίνημα του πολέμου, να χτυπήσει δηλαδή νωρίς και πρώτη. Συνεπώς χρειαζόταν, κατά τον Douhet, μια ανεξάρτητη αεροπορία με βομβαρδιστικά μεγάλου βεληνεκούς και άμεσης επιχειρησιακής ετοιμότητας.

Η σημασία του να χτυπήσει κανείς πρώτος πιστεύονταν ότι θα είχε ψυχολογικές συνέπειες σε αμάχους που δεν θα ήταν ψυχολογικά προετοιμασμένοι όπως οι μάχιμοι. Οι συνέπειες δε αυτές μπορούσαν να οδηγήσουν σε σύντμηση του πολέμου και σε αποφυγή ανθρωποφαγών. Ο Douhet όμως υποτίμησε τη δυνατότητα αντιαεροπορικής άμυνας λόγω της μη ύπαρξης του ραντάρ, όταν εισηγήθηκε τη θεωρία του. Πάντως, κανείς δε γνωρίζει, αν θα επιβεβαιώνονταν οι προβλέψεις του, σε περίπτωση που είχαν χρησιμοποιηθεί βόμβες χημικών στο Β Παγκόσμιο Πόλεμο, σύμφωνα με τις σχετικές προτάσεις του.³⁴ Το έργο του δεν αναγνωρίστηκε στην πατρίδα του όσο θα έπρεπε, ενώ στον υπόλοιπο κόσμο έγινε ευρύτερα γνωστό μετά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο.³⁵

²⁷ Crowl Ph., "Alfred Thayer Mahan", 450-451, 454.

²⁸ Ο.π., 459.

²⁹ Crowl Ph., "Alfred Thayer Mahan", 463.

³⁰ Hattendorf, *The Influence of history on Mahan*, 21.

³¹ Till, *Maritime Strategy and the Nuclear Age*, 33.

³² Hattendorf J., *The evolution of the U.S. Navy's maritime strategy, 1977-1986* (Newport Rhode Island, 2004), 4

³³ Goldrick, Hattendorf, *Mahan is not enough*, 264.

³⁴ MacIsaac D., "Voices from the Central Blue. The Airpower theorists", στο Paret P., Graig G., Gilbert F., *Makers of Modern Strategy. Machiavelli to the Nuclear Age* (Princeton, N. J., 1986), 630.

³⁵ Buckley J., *Air Power in the Age of Total War* (London, 1999), 76.

Κεφάλαιο 2. Η εξέλιξη της Ναυτικής Τεχνολογίας κατά την εποχή του Ιμπεριαλισμού³⁶

Η εξέλιξη της ναυτικής τεχνολογίας κατά τον μακρύ 19ο αιώνα και ιδιαίτερα κατά την εποχή του Ιμπεριαλισμού (1878-1918) είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη του θωρηκτού πλοίου. Σε γενικές γραμμές στα τέλη του 19ου αιώνα ο όρος θωρηκτό παρέπεμπε σε ένα τύπο πλοίου με εκτόπισμα άνω των 10.000 τόνων, με εξαιρετικά βαρύ θώρακα – πάνω από 9 ίντσες – και οπλισμό με (τέσσερα συνήθως, την εποχή αυτή) πυροβόλα των 10, 11, 12, 13 ή 13,5 ιντσών.³⁷

Η ανάπτυξη του θωρηκτού υπήρξε άμεσο αποτέλεσμα της Βιομηχανικής Επανάστασης. Έως το δεύτερο μισό του 19ου αι. κυριαρχούσαν τα ξύλινα πλοία (με κάποια πλέον δυνατότητα ατμοκίνησης). Το 1860 εμφανίστηκε το πρώτο μεταλλικό σκάφος, το HMS *Warrior*.³⁸ Ακολούθησε η περιάλειπη σύγκρουση μεταξύ «ironclads» κατά τον αμερικανικό Εμφύλιο Πόλεμο, καθώς και μια εικοσαετία σχεδιαστικών πειραματισμών, κατά την οποία εμφανίστηκαν πολλά σχέδια μεταλλικών πλοίων, τα περισσότερα από τα οποία αποδείχθηκαν εντελώς αποτυχημένα. Η σταθεροποίηση του νέου τύπου – ουσιαστικά η εμφάνιση του καθαυτού «θωρηκτού» – επήλθε στη δεκαετία του 1880, πρώτα με τη ναυπήγηση των δύο βρετανικών HMS *Nile* και HMS *Trafalgar*. Καμπή υπήρξε η υιοθέτηση από τη Βρετανία, το 1889, του Two Power Standard, που όριζε ότι το Βασιλικό Ναυτικό θα όφειλε να διαθέτει ισχύ επαρκή για να επικρατήσει σε ταυτόχρονο πόλεμο με τα δύο αμέσως μικρότερα ναυτικά – στην πράξη, τότε, αυτό σήμαινε έναν πόλεμο ταυτόχρονα με την Γαλλία και τη Ρωσία. Το Two Power Standard συνοδεύθηκε από τη ναυπήγηση των οκτώ θωρηκτών της κλάσης *Royal Sovereign* βάσει της Naval Defence Act. Τα *Royal Sovereigns* σταθεροποίησαν οριστικά την μορφή του θωρηκτού, που έμελλε να μείνει περίπου ίδια έως το 1905-06. Επρόκειτο πλέον για σκάφη μεγαλύτερα των 10.000 τόνων, οπλισμένα με τέσσερα βαριά πυροβόλα (σε διπλούς πυργίσκους, έναν στην πλώρη και έναν στην πρύμνη), καθώς και με πλειάδα «μέσων» πυροβόλων (κυρίως των 6 ιντσών) και μικρότερων. Η πληρέστερη μορφή του θωρηκτού αυτής της εποχής είναι η κλάση των *Majestics* του 1894.³⁹

Η εμφάνιση του θωρηκτού, πάντως, δεν υπήρξε η μόνη σημαντική εξέλιξη και θεωρητική/δογματική αναζήτηση αυτής της εποχής. Στη δεκαετία του 1880, λόγω ακριβώς της μειονεκτικής τους θέσης έναντι της Βρετανίας, οι Γάλλοι ανέπτυξαν μια νέα θεωρητική προσέγγιση, την λεγόμενη *jeune école*, που έδινε την έμφασή της σε μικρότερα (αλλά και ταχύτερα, χαλύβδινα μεν αλλά μη θωρακισμένα) καταδρομικά, καθώς και στα νέα τορπιλοβόλα, με στόχο να επιφέρει πλήγματα στο βρετανικό θαλάσσιο εμπόριο (*guerre de course*). Σύμφωνα με περισσότερο εκλεπτυσμένες ερμηνείες, η *jeune école* δεν αποσκοπούσε κατ' ανάγκην στο να «πεινάσει» τους Βρετανούς, αλλά στο να αποσταθεροποιήσει την οικονομία τους, προκαλώντας μεγάλη ανασφάλεια στο θαλάσσιο εμπόριο και ανεβάζοντας σε μη διατηρήσιμα ύψη τα ασφάλιστρα των εμπορικών πλοίων και των φορτίων τους· αυτό θα αρκούσε για να επιφέρει μοιραίο πλήγμα στην βρετανική οικονομία.⁴⁰ Αν και η *jeune école* ξεπεράστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1890 (έχοντας πάντως προκαλέσει στο ναυτικό όλων των Μεγάλων Δυνάμεων σοβαρές θεωρητικές ανησυχίες), η εμφάνιση, τότε ακριβώς, του

³⁶ Το κείμενο αυτό αποτελεί απόσπασμα του Χατζηβασιλείου, Ε., "Βιομηχανική Επανάσταση και Ναυτική ισχύς, 1880-1914", *Περίπλους Ναυτικής Ιστορίας*, 78 (2012), 27-30.

³⁷ Για τη δυσκολία ορισμού του θωρηκτού, και για τα βασικά χαρακτηριστικά του – για τα οποία πάντως δεν υπάρχει συναίνεση στη διεθνή βιβλιογραφία – βλ. και τη συζήτηση στο Ευάνθης Χατζηβασιλείου, «Βρετανική ναυτική ισχύς στη Μεσόγειο, 1882-1945: μία βιβλιογραφική αναζήτηση στο ζήτημα της στρατηγικής αξίας της Κύπρου», *Επιστημονική Επετηρίς της Κυπριακής Εταιρείας Ιστορικών σπουδών*, 8 (2008), σσ. 187-209.

³⁸ Για την «ironclad revolution», βλ. μεταξύ άλλων, Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare, 1815-1914* (London and New York: Routledge, 2001), σσ. 73-77

³⁹ Για την εμφάνιση του μοντέρνου θωρηκτού βλ. Marder, *The Anatomy of British Sea Power*, σσ. 105-143· H. P. Willmott, *Battleship* (London: Cassell, 2002), σσ. 13-14· Sondhaus, *Naval Warfare*, σσ. 160-162 και 168· Paul Kennedy, *The Realities behind Diplomacy: Background Influences on British External Policy, 1865-1980* (London: Fontana, 1981), σσ. 32-36, 82-90, 110-117.

⁴⁰ Για την *jeune école* και τους οικονομικούς της στόχους, βλ. Marder, *The Anatomy of British Sea Power*, σσ. 86-91· Sondhaus, *Naval Warfare*, σσ. 139-144.

νέου τύπου, των «θωρακισμένων καταδρομικών» (croisier-cuirassé, armoured cruisers), των οποίων η κατασκευή έγινε εφικτή ακριβώς λόγω της τεχνολογικής προόδου, απέβλεπε στη διενέργεια ενός πιο συστηματικού guerre de course: την καταστροφή του εμπορίου των βρετανικών νήσων και στην διακοπή της τροφοδοσίας τους. Τα θωρακισμένα καταδρομικά δεν ήταν πλοία που θα μετείχαν στη γραμμή της μάχης: αποσκοπούσαν να καταστρέψουν τα εμπορικά πλοία του εχθρού. Κατασκευάζονταν σύμφωνα με την αρχή «ταχύτερα από κάθε ισχυρότερο, και ισχυρότερα από κάθε ταχύτερο». Τα τελευταία θωρακισμένα καταδρομικά, με ρόλο κυρίως τη διενέργεια ενός guerre de course, ήταν τα πολυθρύλητα γερμανικά «θωρηκτά τσέπη» του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, που απρόσμενα αναβίωσαν τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου στη δεκαετία του 1930. Ωστόσο, οι στόλοι των Μεγάλων Δυνάμεων επέμειναν στην κεντρική σημασία των πλοίων γραμμής, δηλαδή των θωρηκτών, τα οποία και μόνον θεωρούνταν ικανά να επιτύχουν αποφασιστική υπεροχή στον θαλάσσιο αγώνα.

Η αίσθηση της «σταθερότητας» που δημιουργείται από την παρατήρηση του γενικού σχεδιαγράμματος του θωρηκτού κατά την περίοδο 1890-1905 είναι, εν μέρει τουλάχιστον, επιφανειακή. Το θωρηκτό καλείτο να ενσωματώσει μια πλειάδα ραγδαίων τεχνολογικών εξελίξεων, που εκδηλώνονταν πιο γρήγορα από ό,τι το ναυτικό δόγμα μπορούσε να ενσωματώσει. Παρά το γεγονός ότι η εξωτερική μορφή των θωρηκτών παρέμενε ίδια, τα επιμέρους στοιχεία τους – αλλά κρίσιμα επιμέρους στοιχεία – μεταβάλλονταν δραματικά. Εξ άλλου πολλές από αυτές τις τεχνολογικές καινοτομίες είχαν ήδη προκαλέσει την ίδια την εμφάνιση του θωρηκτού. Ενδεικτικά παραδείγματα προσφέρουν η εισαγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στα σκάφη από το 1874, των ταχυβόλων «μέσων» πυροβόλων το 1883, η εμφάνιση των λεβήτων υψηλής πίεσης για μεγαλύτερες ταχύτητες, η μέθοδος Μπεσσέμερ για την παραγωγή χάλυβα, η εισαγωγή πυρίτιδας υψηλής εκρηκτικής ισχύος (high explosives, HE) το 1890, η πρώτη χρήση υδατοστεγών διαμερισμάτων στα πλοία το 1895 για να αντιμετωπιστεί η αυξανόμενη απειλή της τορπίλης. Όπως συνήθως συμβαίνει στις κούρσες εξοπλισμών, η εμφάνιση μιας μεγαλύτερης αμυντικής δυνατότητας (π.χ. του νέου χάλυβα) αντιμετωπιζόταν με την αύξηση των επιθετικών δυνατοτήτων (καλύτερα εκρηκτικά ή διατρητικά βλήματα, καλύτερα συστήματα σκόπευσης κλπ), αλλά και το αντίθετο: κάθε βελτίωση των επιθετικών δυνατοτήτων έδινε κίνητρα για να αυξηθεί η προστασία των σκαφών. Μαινόταν, έτσι, μια μεγάλη «μάχη» μεταξύ επιθετικών και αμυντικών δυνατοτήτων των πλοίων. Στις καινοτομίες αυτές θα πρέπει να συγκαταλεχθεί η πρώτη χρήση στροβίλων (τουρμπίνες), που προς το παρόν χρησιμοποιούνταν όχι σε πολεμικά πλοία, αλλά σε υπερωκεάνια που έσπαζαν το ένα μετά το άλλο τα ρεκόρ ταχύτητας – εξ ου και το άγχος να σημειωθεί παρόμοιο ρεκόρ ταχύτητας στο πρώτο ταξίδι του *Τιτανικού* με το γνωστό αποτέλεσμα.

Με άλλα λόγια, στις αρχές του 20ού αι. ήταν τόσο πολλές οι καινοτομίες, που οδηγούσαν σε σύγχυση. Εξ άλλου, μετά τους Ναπολεόντειους Πολέμους, είχε γίνει μόνον μια μεγάλη ναυμαχία, της Λίσα το 1866 μεταξύ Αυστριακών και Ιταλών, όταν η εξέλιξη ήταν ακόμη ανώριμη (μάλιστα στη Λίσα έγινε και εμβολισμός πλοίου από αντίπαλο!).⁴¹ Οι ναυμαχίες του ισπανοαμερικανικού πολέμου δεν αποτέλεσαν αναμετρήσεις μεταξύ σύγχρονων θωρηκτών, και δεν μπορούσαν επίσης να οδηγήσουν σε ασφαλή συμπεράσματα. Οι αξιωματικοί των στόλων δεν είχαν τρόπο να ενσωματώσουν τις νέες τεχνολογίες στο δόγμα τους. Έτσι, στις αρχές του 20ού αι., θεωρείτο ότι η μελλοντική ναυμαχία θα διεξαγόταν σε κοντινές αποστάσεις, περί τα δύο με πέντε χιλιόμετρα, όπου θα λάμβανε χώρα μια – κυριολεκτικά – συμπλοκή σκαφών.⁴² Στις αποστάσεις αυτές, το στοιχείο που θα έπαιζε ρόλο θα ήταν η γρήγορη βολή. Γι' αυτό, τα θωρηκτά αυτής της εποχής δεν έδιναν έμφαση τόσο πολύ στα μεγάλα πυροβόλα των 10, 11, 12 ή 13 ιντσών, που βάλλουν αργά. Τέτοια είχαν μόνον τέσσερα. Αντίθετα, ήταν εξοπλισμένα με μια πλειάδα μικρότερου διαμετρήματος πυροβόλων –

⁴¹ Βλ. ενδεικτικά την ανάλυση στο William Oliver Stevens και Allan Westcott, *Sea Power: histoire de la puissance maritime de l'antiquité à nos jours* (Paris: Payot, 1937), σσ. 320-328.

⁴² Marder, *The Anatomy of British Sea Power*, σσ. 123-124.

συνήθως 6 ιντσών, και φυσικά τα γερμανικά με το θρυλικό πυροβόλο των 5.9 – που είχαν δυνατότητα μεγάλης ταχυβολίας (από τη δεκαετία του 1900, τα βρετανικά θωρηκτά έφεραν και πυροβόλα των 9,2 ιντσών, για να αντιμετωπίσουν το νέο, ανθεκτικότερο χάλυβα των εργοστασίων Krupp). Η ιδέα ήταν ότι σε μια τέτοια μάχη, θα πρέπει να εξαπολύσεις εναντίον του εχθρού έναν καταγισμό πυρός με ό,τι έχεις – γιατί ακόμη και τα μικρά πυροβόλα θα μπορούν να τον φτάσουν – σε ένα μελέ, όπου το πλοίο σου έχει στην ουσία μπει μέσα στην εχθρική παράταξη, και κάθε πυροβόλο σκοπεύει και βάλει ανεξάρτητα από τα άλλα. Ρίχνεις ό,τι μπορείς, όσο πιο γρήγορα μπορείς.

Τότε όμως, το 1905-06, θα γίνει η λεγόμενη «big gun revolution» του μεγαλοφυή, αλλά και ιδιόρρυθμου, πρώτου λόρδου της Θάλασσας – αρχηγού του βρετανικού Βασιλικού Ναυτικού –, Sir John («Jack») Fisher. Ο Fisher, που προηγουμένως διοικούσε τον Στόλο της Μεσογείου, ανησυχούσε ιδιαίτερα από τις αυξανόμενες επιθετικές δυνατότητες των μικρότερων πλοίων, και ιδίως του νεοεμφανιζόμενου τύπου του τορπιλοβόλου και του αντιτορπιλικού, που οπλισμένα με τις νέες τορπίλες (μεγαλύτερης ακρίβειας και με μεγαλύτερη ακτίνα δράσης), θα μπορούσαν να εξοντώσουν τα πολύτιμα μεγάλα θωρηκτά του. Εάν η μάχη δινόταν σε αποστάσεις των 2-5 χιλιομέτρων, τα μικρά ταχέα αντιτορπιλικά θα έφθαναν εύκολα κοντά στα μεγάλα δυσκίνητα θωρηκτά και θα μπορούσαν να τα βυθίσουν. Γι' αυτό ο Fisher, στη Μεσόγειο, διενεργούσε ασκήσεις μάχης από 5-7 χιλιόμετρα. Ήδη όμως, όταν ανέλαβε την ηγεσία του Βρετανικού Ναυτικού, αποφάσισε να αλλάξει την ίδια τη σύλληψη της ναυτικής μάχης, και να αυξήσει τόσο πολύ τις αποστάσεις, ώστε τα τορπιλοβόλα πλοία του εχθρού να μην μπορούν να τον φθάσουν. Επιπλέον, ο Fisher ενσωμάτωνε την παραδοσιακή επιθετική ιδεολογία του Βασιλικού Ναυτικού. Επιζητούσε δηλαδή να επιφέρει πλήγματα εξόντωσης στον αντίπαλο, όχι απλώς ζημιές. Έτσι, τα μικρά ή μέσα ταχυβόλα πυροβόλα δεν του ήταν αρκετά: ήθελε να βασίζεται στα βαρέα πυροβόλα, τα ικανά να διαλύσουν τον εχθρό. Θεωρούσε, επίσης, ότι οι μεγαλύτερες ταχύτητες θα μπορούσαν να προσφέρουν αυξημένη προστασία και αυξημένες δυνατότητες παρέμβασης του βαρέος στόλου του. Τέλος, ο Fisher επιζήτησε μεθόδους για να πετύχει μεγαλύτερη ετοιμότητα του στόλου, καθώς και την απόσυρση πολλών παλαιών πλοίων του («too weak to fight and too slow to run away»), ώστε να εξοικονομήσει οικονομικούς πόρους και πληρώματα για την εφαρμογή του μεγάλου προγράμματός του. Το αποτέλεσμα ήταν η μεγαλύτερη καινοτομία εκείνης της εποχής στον τομέα της ναυτικής ισχύος.⁴³

Οι καινοτομίες του Φίσερ συγκεντρώθηκαν σε ένα πλοίο, το περίφημο HMS *Dreadnought*, το οποίο σηματοδότησε κυριολεκτικά μια νέα γενιά. Μάλιστα, έδωσε το όνομά του σε έναν ολόκληρο τύπο θωρηκτών: έκτοτε, όλα τα πλοία που ακολούθησαν (και ενσωμάτωναν τις αλλαγές που έφερε το *Dreadnought* στη ναυτική μάχη) ονομάζονται «ντρέντνωτς» και τα προγενέστερα ονομάζονται «προντρέντνωτς».

Οι αλλαγές αυτές έγιναν εφικτές, και πάλι, με την εφαρμογή μεγάλων τεχνολογικών καινοτομιών. Η σημαντικότερη αφορούσε το γεγονός ότι το HMS *Dreadnought* ήταν εξοπλισμένο αποκλειστικά με μεγάλα πυροβόλα, των 12 ιντσών, αλλά σε έναν ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό.⁴⁴ Τα πυροβόλα αυτά δεν θα έβαλαν το καθένα χωριστά σε μικρή απόσταση, αλλά όλα μαζί, σε «ομοβροντία», και όχι σε μικρή απόσταση, αλλά στα 10 χιλιόμετρα. Για να επιτευχθεί ακριβής βολή σε μεγάλη απόσταση, το κάθε πυροβόλο δεν μπορούσε να σκοπεύει μόνον του: θα έπρεπε να λαμβάνει οδηγίες από ένα κεντρικό σημείο – τον «έλεγχο πυρός» – δηλαδή ένα παρατηρητήριο το οποίο θα έλεγε που έπεσε η προηγούμενη βολή και θα έγινε οδηγίες για την προσαρμογή της. Η ανάπτυξη τέτοιου συστήματος ελέγχου πυρός έγινε με τη σειρά της εφικτή χάρη στις νέες τεχνολογικές δυνατότητες, που επέτρεπαν την ανάπτυξη συστημάτων ενδοεπικοινωνίας μέσα στο πλοίο. Για να λειτουργήσει το σύστημα, ωστόσο, έπρεπε το πλοίο να είναι εξοπλισμένο αποκλειστικά με βαριά πυροβόλα

⁴³ Η προσωπικότητα του Fisher αποτελεί ένα από τα επίκεντρα της σχετικής μελέτης, και έχει προκαλέσει σημαντικές διαφωνίες στη βιβλιογραφία. Θετικός προς τον ναύαρχο είναι ο Marder, *The Anatomy of British Sea Power*, σσ. 483-495.

⁴⁴ Η ιδέα ενός θωρηκτού εξοπλισμένου με ένα διαμέτρημα βαρέων πυροβόλων συζητήθηκε, επίσης, στην Ιαπωνία και τις ΗΠΑ, αλλά εφαρμόστηκε πρώτα από τον Fisher στη Βρετανία.

του ιδίου διαμετρήματος: η χρήση πυροβόλων με πολλά και διαφορετικά διαμετρήματα συνεπαγόταν ότι κάθε βλήμα θα είχε διαφορετικό βάρος και τροχιά, και επομένως δεν μπορούσε να γίνει υπολογισμός τροχιάς και να δοθούν οι σχετικές οδηγίες. Επιπρόσθετα, το HMS *Dreadnought* ήταν εξοπλισμένο με τουρμπίνες, και επομένως ικανό να επιτύχει μεγαλύτερες ταχύτητες και να τις διατηρήσει για μεγαλύτερο χρόνο από τα ό,τι τα παλαιότερα πλοία εξοπλισμένα με μηχανές παλινδρόμησης. Με άλλα λόγια, το HMS *Dreadnought* ήταν ένα πλοίο που θα πολεμούσε με οκτώ (αντί για τέσσερα) βαριά πυροβόλα, από μεγαλύτερες αποστάσεις στις οποίες τα παλαιά πλοία δεν μπορούσαν να το χτυπήσουν, και θα κινείτο με πολύ μεγαλύτερες ταχύτητες και για μεγαλύτερο χρόνο.⁴⁵ Αξίζει να σημειωθεί ότι η έμφαση στο βαρύ πυροβολικό επιβεβαιώθηκε καθώς κατασκευαζόταν το HMS *Dreadnought*, κατά τη διάρκεια του ρωσοϊαπωνικού πολέμου (το 1904-05), στον οποίο αποδείχθηκε ότι τα βαρέα πυροβόλα – και επίσης η τορπιλική επίθεση – ήταν οι πλέον πρόσφοροι τρόποι για να επιτευχθεί μοιραία ζημιά στον εχθρό.⁴⁶

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί μια ακόμη σχεδιαστική ιδιοτυπία του HMS *Dreadnought*, η οποία όμως αποκαλύπτει ένα ζήτημα θεμελιώδους νοοτροπίας (και ιδεολογίας) του Βασιλικού Ναυτικού. Στο εμπρόσθιο τμήμα του σκάφους, και πλάγια, τοποθετήθηκαν δύο διπλοί πυργίσκοι με πυροβόλα των 12 ιντσών, ο καθένας από τους οποίους μπορούσε να βάλει μόνον από τη μία πλευρά του σκάφους. Έτσι, το πλοίο θα μαχόταν με πλευρικές ομοβροντίες των οκτώ βαρέων πυροβόλων από κάθε πλευρά, ενώ συνολικά ήταν εξοπλισμένο με δέκα τέτοια πυροβόλα. Εκ πρώτης όψεως, τούτο συνεπαγόταν μια «σπατάλη» πυροβόλων, εφόσον οι δύο πλευρικοί πυργίσκοι μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν μόνον σε μια πλευρά ο καθένας. Δεν θα ήταν ορθολογικότερο να τοποθετηθεί ένας διπλός πυργίσκος στο κέντρο του σκάφους, ικανός να βάλει και προς τις δύο πλευρές; Η απάντηση σε τούτο το ερώτημα θα πρέπει να είναι αρνητική. Η τοποθέτηση των δύο πλευρικών πυργίσκων είχε και μια πρόσθετη λειτουργία, η οποία αποκαλύπτει και στοιχεία της ίδιας της ιδεολογίας του Βασιλικού Ναυτικού: ο καθένας από αυτούς τους πυργίσκους μπορούσε μεν να βάλει μόνον σε μία πλευρά του σκάφους, αλλά μπορούσαν και οι δύο να βάλουν εμπρός του. Τούτο, σε συνδυασμό με τον πρωραίο διπλό πυργίσκο, επέτρεπε στο HMS *Dreadnought* να βάλει με έξι πυροβόλα όταν καταδίωκε τον εχθρό, και επομένως έστρεφε εναντίον του την πλώρη του (end-on fire). Επηρεασμένο από την παράδοση του Νέλσονα και την ανάγκη να σχεδιάσει μια μάχη εξόντωσης του εχθρού, το Βασιλικό Ναυτικό (και επίσης ο ίδιος ο Fisher) ήθελαν ένα σκάφος το οποίο, αφού θα νικούσε τον εχθρό σε μια μεγάλη ναυμαχία (με πλευρικά πυρά), κατόπιν θα τον καταδίωκε για να τον εκμηδενίσει. Η καταδίωξη και εξόντωση του εχθρού ήταν, σύμφωνα με την νοοτροπία του Βασιλικού Ναυτικού, η φυσική αποστολή του βρετανικού στόλου, και γι' αυτό έκαναν την «σπατάλη» τούτη, της πρόβλεψης δηλαδή πρόσθετων πυροβόλων ικανών να βάλουν εμπρός. Πρόκειται για ένα στοιχείο της ιδεολογίας του Βασιλικού Ναυτικού (αλλά και του βρετανικού κοινού), που – κατά τρόπο ειρωνικό – θα συμβάλει στην κατήφεια με την οποία η Βρετανία θα υποδεχθεί το αποτέλεσμα της ναυμαχίας της Γιουτλάνδης στις 31 Μαΐου-1 Ιουνίου 1916, όπου ο Μέγας Στόλος δεν θα εξοντώσει τον γερμανικό Στόλο Ανοικτής Θαλάσσης, όπως οι Βρετανοί πολίτες ανέμεναν να κάνει... Έτσι, η αίσθηση μιας μεγάλης νίκης, χάθηκε μέσα στο πρόβλημα των εντυπώσεων.

Το HMS *Dreadnought*, πάντως, δεν ήταν η μόνη καινοτομία του Fisher. Πάντοτε πεπεισμένος για την ανάγκη βαρέων σκαφών, ικανών να αναπτύξουν μεγάλες ταχύτητες, ο πρώτος λόρδος της Θάλασσας εγκαινίασε και έναν νέο τύπο πολεμικού πλοίου, αυτό που αργότερα ονομάστηκε καταδρομικό μάχης (battle cruiser). Ο νέος τύπος ήταν

⁴⁵ Για την κατασκευή του HMS *Dreadnought*, βλ. από την πλουσιότερη σχετική βιβλιογραφία, Marder, *The Anatomy of British Sea Power*, σσ. 515-534· Sondhaus, *Naval Warfare*, σσ. 199-202· Sumida, *In Defence of Naval Supremacy*, σσ. 37-51 (ο συγγραφέας δίνει επίσης έμφαση στο ζήτημα του ελέγχου πυρός)· Nicholas A. Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution* (Columbia: University of South Carolina Press, 2002).

⁴⁶ Stevens και Westcott, *Sea Power*, σσ. 356-374· Willmott, *Battleship*, σσ. 24-28 και 37· Sondhaus, *Naval Warfare*, σσ. 187-192.

εξοπλισμένος αποκλειστικά με βαρέα πυροβόλα (των 12 ιντσών αρχικά), αν και έφερε θωράκιση καταδρομικών. Εξοπλισμένα με στροβίλους και ικανά να αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες (25 κόμβων), τα νέα σκάφη προορίζονταν να αντιμετωπίσουν την απειλή του *guerre de course* από τα θωρακισμένα καταδρομικά του εχθρού, αλλά και να προσφέρουν επιθετική αναγνώριση στον κύριο στόλο μάχης. Σύμφωνα με τη σύγχρονη έρευνα, το καταδρομικό μάχης ήταν ο τύπος που προτιμούσε ο ίδιος ο Fisher έναντι και αυτού του θωρηκτού.⁴⁷ Πολύ βαρύτερα εξοπλισμένα, ταχύτερα και το ίδιο προστατευμένα όπως και τα θωρακισμένα καταδρομικά, τα νέα βρετανικά καταδρομικά μάχης εκπλήρωσαν τον ρόλο τους το 1914, όταν τα HMS *Invincible* και HMS *Inflexible* κατέστρεψαν την γερμανική Μοίρα Ανατολικής Ασίας στη ναυμαχία των Φόκλαντ. Ωστόσο, τρία από αυτά ανατινάχθηκαν κατά τη διάρκεια της ναυμαχίας της Γιουτλάνδης, σκορπίζοντας πένθος και απογοήτευση στο βρετανικό κοινό, και διαψεύδοντας την πεποίθηση του Fisher ότι η ταχύτητα προσέφερε προστασία.

Δεν είναι εφικτό, σε ένα σύντομο άρθρο, να εκτεθεί αναλυτικά η εξέλιξη των νέων σκαφών – των «ντρέντωτ» – μετά την εμφάνιση του «γενάρχη» τους, το 1906. Ας σημειωθεί απλώς ότι η εξέλιξη αυτή υπήρξε ραγδαία, και σύντομα άρχισε η κατασκευή των λεγόμενων «υπερντρέντωτ», δηλαδή σκαφών με πολύ μεγαλύτερες δυνατότητες και του αρχικού. Κορύφωση, έως την έναρξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, ήταν η σχεδίαση της βρετανικής κλάσης των *Queen Elizabeth*, εκτοπίσματος σχεδόν 28.000 τόνων, εξοπλισμένων με οκτώ πυροβόλα των 15 ιντσών, και με πετρελαιοκινητήρες. Στο επίπεδο των καταδρομικών μάχης, κομβική ήταν η εμφάνιση των γερμανικών *Moltke* και των ιαπωνικών *Kongo*. Στη βρετανική πλευρά, ξεχωρίζει το HMS *Tiger*, της κλάσης *Lion* (των λεγόμενων «splendid cats»). Έως το 1912-13, τα καταδρομικά μάχης είχαν πλέον γίνει μεγαλύτερα σε εκτόπισμα από τα κλασικά θωρηκτά: αν και διέθεταν μικρότερη θωράκιση, είχαν μεγαλύτερο μήκος, καθώς για να επιτευχθούν οι πέντε περισσότεροι κόμβοι των *Lions* του 1913, τα σκάφη χρειαζόνταν πολλαπλάσιους λέβητες, σε σύγκριση με αυτούς που απαιτούνταν για ένα θωρηκτό.⁴⁸

Η τρομακτικής κλίμακας αλλαγή που έφεραν τα ντρέντωτς σε σύγκριση με τα προντρέντωτς μπορεί να καταδειχθεί από μια σειρά απλών συγκρίσεων. Πρώτα, στο επίπεδο της ισχύος του πυροβολικού τους. Με δεδομένη τη γνωστή σχέση $E=m \cdot c$ [η ενέργεια προκύπτει από το γινόμενο της μάζας επί το τετράγωνο της ταχύτητας], είναι φανερό ότι η μάζα και το βάρος της ομοβροντίας παίζει έναν κρίσιμο ρόλο. Το βάρος αυτό πολλαπλασιάστηκε (έγινε σχεδόν τετραπλάσιο) μετά τις μεταρρυθμίσεις του Fisher. Αντίστοιχα, εκτινάχθηκαν στα ύψη το εκτόπισμα, το πλήρωμα, το κόστος.

Βάρος ομοβροντίας

Ετος	Κλάση	Βάρος ομοβροντίας (λίβρες)
1894	Majestic	4x250=1000
1906	Dreadnought	8x300=2400
1913	Queen Elizabeth	8x450+3600

Πηγή: πίνακας «British Naval Ordnance» στο *Jane's Fighting Ships of World War I*, σ. 29.

⁴⁷ Marder, *The Anatomy of British Sea Power*, σσ. 534-535· Sumida, *In Defence of Naval Supremacy*, σσ. 51-69 και 158-163.

⁴⁸ Από την πλούσια σχετική βιβλιογραφία, βλ. κυρίως, Arthur Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow: The Road to War, 1904-1914* (London: Oxford University Press, 1961)· Sumida, *In Defence of Naval Supremacy*, σσ. 146-287· Sondhaus, *Naval Warfare*, σσ. 202-217.

Εκτόπισμα

Έτος	Κλάση	Εκτόπισμα (τόνοι)
1894	Majestic (Βρετ.)	14.900
1903	King Edward (Βρετ.)	16.350
1906	Dreadnought (Βρετ.)	17.900
1911	King George V (Βρετ.)	22.500
1913	Queen Elizabeth (Βρετ.)	27.500
1913	Tiger (Βρετ.)	28.500
1917	New Mexico (ΗΠΑ)	32.000
1916	Ise (Ιαπωνία)	31.200
1920	Hood (Βρετ.)	45.000

Πηγή: *Jane's Fighting Ships of World War I*, σσ. 36-49, 133, 164.

Πλήρωμα

Έτος	Κλάση	Ανδρες
1894	Majestic	757
1906	Dreadnought	862
1913	Queen Elizabeth	1016
1913	Tiger	1185

Πηγή: *Jane's Fighting Ships of World War I*, σσ. 36-49

Κόστος

Έτος	Κλάση	Κόστος (στερλίνες)
1894	Majestic	1.000.000
1898	Duncan	1.000.000
1906	Lord Nelson	1.500.000
1906	Dreadnought	1.800.000
1911	King George V	2.000.000
1913	Queen Elizabeth	2.500.000
1913	Tiger	2.600.000

Πηγή: *Jane's Fighting Ships of World War I*, σσ. 36-49

Ο τρόπος μάχης επίσης άλλαξε. Προτιμάτο αυτή η τακτική που έμεινε γνωστή ως το «σταύρωμα του ταυ» (the crossing of the T). Στην τακτική αυτή, επικρατεί ο στόλος Α, που καταφέρνει να τοποθετηθεί οριζόντια, (στον ρόλο της οριζόντιας γραμμής του γράμματος ταυ), με τον αντίπαλο (στόλο Β) να παίζει τον ρόλο της κάθετης γραμμής. Και τούτο επειδή σε αυτή την περίπτωση, ο στόλος Α μπορεί να βάλει πλευρικά, με το σύνολο των πυροβόλων του, εναντίον του Β, ο οποίος

μπορεί να απαντήσει μόνον με τα εμπρόσθια πυροβόλα των εμπρόσθιων (μόνον) σκαφών του. Το «σταύρωμα του ταυ» σήμαινε για τον στόλο που θα το υποστεί πλήρη ήττα. Τέτοιες περιπτώσεις ανέκρουσαν σχετικά λίγες: π.χ. στην ολιγόλεπτη σύγκρουση των στόλων μάχης στην ναυμαχία της Γιουτλάνδης στις 31 Μαΐου 1916, όταν ο Jellicoe σταύρωσε το ταυ του Scheer (και αμέσως οι Γερμανοί ανέκρουσαν πρύμνη και υποχώρησαν). Το κλασικότερο παράδειγμα προσφέρθηκε στην χρονικά τελευταία μάχη μεταξύ θωρηκτών, στα στενά του Σουριγκάο (κατά τη διάρκεια της ναυμαχίας της Λέυτε), τον Οκτώβριο του 1944, όταν ο Oldendorf σταύρωσε το ταυ του Νισιμούρα: έξι αμερικανικά θωρηκτά, με προκάλυψη βαρέων καταδρομικών και τορπιλικών σκαφών, είχαν τοποθετηθεί οριζόντια στα στενά του Σουριγκάο, ενώ τα δύο ιαπωνικά θωρηκτά έρχονταν κάθετα προς το μέρος τους, με αποτέλεσμα την πλήρη καταστροφή τους. Τέλος, οι αποστάσεις επίσης μεγιστοποιήθηκαν πέραν των αρχικών υπολογισμών του Fisher για 10 περίπου χιλιόμετρα: τον Νοέμβριο του 1914, στη ναυμαχία των Φώκλαντ, το HMS *Inflexible* άρχισε να βάλλει εναντίον των γερμανικών θωρακισμένων καταδρομικών από τα 15 χιλιόμετρα, ενώ τον Ιανουάριο του 1915, στη ναυμαχία του Ντόγκερ Μπανκ, η ναυαρχίδα των βρετανικών καταδρομικών μάχης, το θρυλικό *Lion* του Beatty, άνοιξε πυρ εναντίον των γερμανικών πλοίων από την (θεωρούμενη έως τότε, απίθανη) απόσταση των 20 περίπου χιλιομέτρων.⁴⁹

Όλα τούτα, από την άλλη πλευρά, καταδεικνύουν τον ραγδαίο χαρακτήρα των εξελίξεων στα χρόνια αυτά. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα παλαιά ξύλινα πλοία είχαν – κατά ειρωνικό τρόπο – μεγάλη διάρκεια ζωής: το θρυλικό HMS *Victory* του Νέλσονα ήταν ένα σκάφος 40 ετών την ημέρα της ναυμαχίας του Τραφάλγκαρ, και είχε άλλα 20 χρόνια ζωής. Τα ξύλινα ιστιοφόρα δεν καθίσταντο εύκολα πεπαλαιωμένα, επειδή ακριβώς η τεχνολογική εξέλιξη, τότε, δεν ήταν τόσο ραγδαία. Αντίθετα, η μακροβιότητα των πλοίων εξαφανίζεται με την Βιομηχανική Επανάσταση, καθώς ξεπερνούνταν από τις τεχνολογικές εξελίξεις με τρομερούς ρυθμούς. Στις αρχές του 20ού αι., πλοία των 10 ετών, των οποίων η κατασκευή έπαιρνε 3 χρόνια και κόστιζαν ένα εκατομμύριο στερλίνες και περισσότερο, θεωρούνταν πλέον αρχαία ιστορία. Το HMS *Majestic* του 1894 ήταν ασήμαντο μπροστά στο HMS *Dreadnought* του 1906. Αλλά – στοιχείο ειρωνικό – ήδη το 1916, δηλαδή 10 μόλις χρόνια από την κατασκευή του, το HMS *Dreadnought* τοποθετήθηκε εκτός του στόλου μάχης, επικεφαλής των παλαιών θωρηκτών της κλάσης *King Edward*, τα οποία το ίδιο είχε καταστήσει ξεπερασμένα! Δέκα χρόνια μετά την επανάσταση που έχει φέρει στην ναυτική τεχνολογία, το ίδιο το HMS *Dreadnought* ήταν πλέον πεπαλαιωμένο και θεωρείτο ανίκανο να σταθεί στη γραμμή της μάχης...

⁴⁹ Willmott, *Battleship*, σσ. 61 και 67.

Κεφάλαιο 3. Επισκόπηση της Ελληνικής Ναυτικής Ιστορίας από τον Αγώνα της Ανεξαρτησίας έως και το τέλος του Β Παγκοσμίου Πολέμου⁵⁰

Στόχος του παρόντος κειμένου είναι να σκιαγραφήσει αδρομερώς το διεθνές πλαίσιο μέσα στο οποίο διαμορφώθηκε η ελληνική εθνική στρατηγική, αλλά και το πως αυτή υπηρετήθηκε από τη ναυτική σημασία του ελληνικού γεωγραφικού χώρου καθώς και τη δομή δυνάμεως, την οργάνωση και την επιχειρησιακή απόδοση του ελληνικού πολεμικού ναυτικού μεταξύ του 1821 και του 1944.

I. Η Ελληνική Ναυτική Ισχύς από την Επανάσταση του 1821 ως τη Μεγάλη Ανατολική Κρίση του 1875-1878

Το πρωινό της 25^{ης} Μαρτίου 1821 ξεκίνησε ο αγώνας της ανεξαρτησίας του νεότερου Ελληνισμού. Ένας αγώνας που κάθε άλλο παρά εύκολος προοιωνίζονταν. Στα τετρακόσια περίπου χρόνια της Τουρκοκρατίας πολλά επαναστατικά κινήματα έλαβαν χώρα στον Ελληνικό κόσμο αρκετά δε από αυτά έτυχαν και περιορισμένης υποστήριξης από χριστιανικές δυνάμεις της Ευρώπης. Παρά όμως την υποστήριξη αυτή, αλλά και τη γενναιότητα που επέδειξαν αρκετοί από τους υπόδουλους Έλληνες τα αποτελέσματα των επαναστάσεων αυτών υπήρξαν ατυχή.⁵¹

Στο ξεκίνημα της Επανάστασης του 1821 το «Συνέδριο της Ευρώπης», το Διευθυντήριο αυτό των Δυνάμεων του status quo στο οποίο συμμετείχαν η Αγγλία, η Γαλλία, η Αυστρία, η Πρωσία και η Ρωσία, αντιστεκόταν σθεναρά σε κάθε απελευθερωτικό κίνημα. Μολοταύτα, και παρ' όλους τους εμφυλίους που ανέκυψαν μεταξύ των επαναστατημένων ελλήνων, η Ελληνική Επανάσταση άντεξε, κράτησε έξι ολόκληρα χρόνια και στο τέλος ανάγκασε τις Μεγάλες Δυνάμεις να επέμβουν για να σταματήσουν τη μακρά αυτή αιματοχυσία.

Δεν ήταν μικρό αυτό το κατόρθωμα. Αντιθέτως, από το 1800 και μετά πολλά εθνικοαπελευθερωτικά κινήματα έλαβαν χώρα στη Ευρώπη κανένα όμως δεν κράτησε και δεν απασχόλησε τόσο τις Μεγάλες Δυνάμεις όσο η Ελληνική Επανάσταση του 1821.⁵² Η μεγάλη αυτή ελληνική επιτυχία οφείλονταν σε σημαντικό βαθμό στη γενναιότητα και την αυτοθυσία των ελλήνων επαναστατών. Οφείλονταν, όμως, και στο γεγονός ότι οι Έλληνες διέθεταν, για πρώτη φορά μετά από 40 περίπου επαναστάσεις τους εναντίον των Τούρκων, έναν ευάριθμο εμπορικό στόλο που μετατράπηκε σε πολεμικό για τις ανάγκες της Επανάστασης. Δεδομένου ότι η θαλάσσια οδός ήταν η μόνη αποτελεσματική πηγή ανεφοδιασμού για εισβολείς στη Νότια Ελλάδα κατά τους προβιομηχανικούς χρόνους το ελληνικό ναυτικό προσέφερε μεγάλες υπηρεσίες στον Αγώνα παρενοχλώντας συστηματικά και διακόπτοντας αποτελεσματικά τις τουρκικές επικοινωνίες υπό την εμπνευσμένη ηγεσία του Ανδρέα Μιαούλη και την συμβολή του Κανάρη, του Σαχτούρη και πλειάδας άλλων ναυμάχων. Όπως, άλλωστε, απέδειξε η αδυναμία του ελληνικού ναυτικού να αποσοβήσει το προγεφύρωμα που εγκατέστησε ο Ιμπραήμ στην Πελοπόννησο στις αρχές του 1825, χωρίς τη δράση του ελληνικού

⁵⁰Το άρθρο αυτό αποτελεί, κατά κύριο λόγο επικαιροποιημένη σύζευξη των Φωτάκης, Ζ., «Η Ναυτική Σημασία του Ελληνικού Γεωγραφικού Χώρου και Στόλου για την Ασφάλεια και τη Συνέχεια του Ελληνισμού 1000 π.Χ.- 2011 μ.Χ.», *Ναυσίβιος Χώρα*, 4 (2012), 214-232 και Φωτάκης, Ζ., «Ο Ελληνικός Ναυτικός Αγώνας 1940-1944: το Ιστορικό Πλαίσιο, οι Σταθμοί κι οι Συνιστώσες του», *Ναυτική Επιθεώρηση*, 574 (2010), 45-57.

⁵¹ Για τα προεπαναστατικά κινήματα δεξ Χασιώτης, Ι., «Πολεμικές συγκρούσεις στον Ελληνικό Χώρο και η Συμμετοχή των Ελλήνων», στο Χριστόπουλος Γ. & Μπάστιας Ι., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Ο Ελληνισμός υπό Ξένη Κυριαρχία, Τουρκοκρατία - Λατινοκρατία* (περίοδος 1453-1669) (Αθήνα 1974), 311-12, και Παπαδόπουλος, Στ., «Επαναστατικές ζυμώσεις και ανταρσίες των Ελλήνων κατά τα τέλη του 16ου και τις αρχές του 17ου αιώνα», στο Χριστόπουλος Γ. & Μπάστιας Ι., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Ο Ελληνισμός υπό Ξένη Κυριαρχία, Τουρκοκρατία - Λατινοκρατία* (περίοδος 1453-1669), 322-33 και Παπαδόπουλος, Στ., «Η Ελληνική Επανάσταση του 1770 και ο αντίκτυπός της στις Ελληνικές χώρες» στο Χριστόπουλος Γ. & Μπάστιας Ι., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Ο Ελληνισμός υπό Ξένη Κυριαρχία, Τουρκοκρατία - Λατινοκρατία* (περίοδος 1669-1821), 58-85. Βακαλόπουλος, Α., «Ο Ρωσοτουρκικός πόλεμος του 1787-1792 και οι Έλληνες. Οι Αγώνες των Σουλιωτών και η δράση του Λάμπρου Κατσώνη», στο Χριστόπουλος Γ. & Μπάστιας Ι., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Ο Ελληνισμός υπό Ξένη Κυριαρχία, Τουρκοκρατία - Λατινοκρατία* (περίοδος 1669-1821), 86-97.

⁵² Μια ευσύννοπη παρουσίαση της ιστορίας της Ελληνικής Επανάστασης του 1821 βρίσκεται στο Χριστόπουλος Γ. & Μπάστιας Ι., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Η Ελληνική Επανάσταση και η Ίδρυση του Ελληνικού κράτους (1821-1832)* (Αθήνα 1975). Βλ. επίσης Anderson, M.S., *The Eastern Question, 1774-1923*, (New York 1966), 53-76.

ναυτικού, θα είχε από νωρίς κατακλυσθεί η επαναστατημένη Ελλάδα από Τουρκο-αιγυπτιακά στρατεύματα, και η Επανάσταση του 1821, θα είχε τη μοίρα των ελληνικών επαναστατικών κινημάτων που προηγήθηκαν αυτής.⁵³

Η αδυναμία των Ελλήνων να άρουν το Τουρκο-αιγυπτιακό προγεφύρωμα στην Πελοπόννησο επιχειρήθηκε να θεραπευθεί, κατόπιν και της συμβουλής φιλελλήνων Βρετανών αξιωματικών του πολεμικού ναυτικού Άστιγξ και Κόχραν, με την αγορά ατμοκίνητης μοίρας από την Ελλάδα. Κυριότερο πλοίο αυτής της μοίρας, που έμεινε ημιτελής για πολιτικο-οικονομικούς λόγους, ήταν το ατμοκίνητο Καρτερία το οποίο υπήρξε το δεύτερο ατμήλατο διεθνώς που ναυμάχησε και το οποίο καινοτόμησε έναντι των συγχρόνων του φέροντας μικρό αριθμό βαρύτατων και ισχυρότατων πυροβόλων που έβαλαν για πρώτη φορά εκρηκτικά βλήματα τύπου Παίξανς.⁵⁴

Το τέλος της Επανάστασης δεν έφερε πάντως την εκπλήρωση των εθνικών πόθων. Μπορεί η Πελοπόννησος, η Στερεά Ελλάδα και οι Κυκλάδες να απελευθερώθηκαν, τα δύο τρίτα όμως του Ελληνισμού παρέμειναν υπό Οθωμανική κυριαρχία. Φυσικό ήταν το νεοσύστατο Ελληνικό κράτος να ενδιαφερθεί από νωρίς για την τύχη αυτών των πληθυσμών. Τα πρώτα όμως πενήντα χρόνια μετά την απελευθέρωση η ελληνική αλυτρωτική πολιτική συνάντησε μεγάλη αντίδραση από τη θαλασσοκράτειρα Αγγλία που υποστήριζε τη διατήρηση της εδαφικής ακεραιότητας της Τουρκίας. Κι αυτό γιατί οι Άγγλοι θεωρούσαν την Οθωμανική Αυτοκρατορία ως ασφαλιστική δικλείδα, που συνέβαλλε στην αποτροπή της καθόδου της Ρωσίας στη Μεσόγειο. Μια κάθοδος, που αν τότε συνέβαινε, απειλούσε να διακόψει τη συντομότερη γραμμή των θαλασσιών επικοινωνιών της Αγγλίας με την αυτοκρατορία της στις Ινδίες.⁵⁵

Μετά τη δολοφονία του Καποδίστρια (1831) και την ανάρρηση του Όθωνα στον ελληνικό θρόνο (1832) ο νέος βασιλιάς, ωθούμενος και από τις κρίσεις του Ανατολικού Ζητήματος του 1833 και του 1839-1841, υιοθέτησε πολιτική ναυτικής μεγέθυνσης με την κατασκευή δώδεκα κανονιοφόρων και μιας κορβέτας στον ναύσταθμο του Πόρου. Η δεκαετία του 1840 όμως σηματοδότησε την αναστολή της ελληνικής ναυτικής μεγέθυνσης μετά και την εμφαντική εμμονή της πλειοψηφίας των Μεγάλων Δυνάμεων στην ακεραιότητα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας κατά τις πρόσφατες κρίσεις του Ανατολικού Ζητήματος.⁵⁶ Την επαύριο του Κριμαϊκού Πολέμου και σε μια προσπάθεια να αναπληρωθούν οι απώλειες που προκάλεσε στο ελληνικό ναυτικό η ρωσόφιλη στάση της Ελληνικής κυβέρνησης, αγοράστηκαν έξι ατμοημιολίες, που ήταν και τα πρώτα σιδερένια, ελικοκίνητα πλοία που εντάχθηκαν στον ελληνικό στόλο ακολουθώντας την εξέλιξη της τεχνολογίας και τα διδάγματα του πολέμου αυτού.⁵⁷ Μετά την ανάρρηση του Γεωργίου Α στο θρόνο της Ελλάδας το 1862 και μέχρι και τον Ρωσο-Τουρκικό Πόλεμο του 1877-1878 το Ελληνικό Ναυτικό απέκτησε μερικά ακόμα πλοία με κυριότερα τα *Βασιλεύς Γεώργιος*, *Βασίλισσα Όλγα*, *Μπουμπουλίνα* και έξι τορπιλοβόλα.⁵⁸ Γεγονός

⁵³ Σίμψας, Μ., Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων, τόμος 3, (Αθήνα 2006), 203-62, & τομ. 4, 1-101. Αλεξανδρής, Κ. Α., *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος, 1821-1829* (Αθήνα 1930). De la Graviere, J., *Ιστορία του υπέρ ανεξαρτησίας των Ελλήνων αγώνος: κυρίως υπέρ του Ναυτικού* (Αθήνα 1894). Anderson R.C., *Naval Wars in the Levant, 1559-1853* (Liverpool 1952), 482-549. Strachan, H., *European Armies and the Conduct of War* (London and New York 1983), 10.

⁵⁴ St. Clair, W., *That Greece might still be free* (London 1972), 296, 307-10. Paizis-Paradellis, C., *Hellenic Warships, 1829-2001* (Athens 2002), 89. Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του Υπέρ Ανεξαρτησίας Αγώνος*, 157. Παλούμπης, Ι. «Τεχνικές και Τακτικές Καινοτομίες που υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά από το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό», *Περίπλους Ναυτικής Ιστορίας*, 77 (2011), 16.

⁵⁵ Reed, C. V., *The British Naval Missions at Constantinople, 1908-1914* (D.Phil. Oxford 1995), 4-7; Driault, E., Lhèritier, M., *Histoire diplomatique de la Grèce de 1821 à nos jours*, vol. 2 (Paris 1926), 309-16, 328-60, 388-417. Σφυρόερας, Β., «Κυβέρνηση Κωνσταντίνου Κανάρη», στο Χριστόπουλος Γ. & Μπάστιας Ι., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Νεώτερος Ελληνισμός από 1833 ως 1881* (Αθήνα 1977), 137-41. Παπαδόπουλος, Στ., «Κυβέρνηση Δημητρίου Βούλγαρη», στο Χριστόπουλος Γ. & Μπάστιας Ι., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Νεώτερος Ελληνισμός από 1833 ως 1881*, 165. Μοσχονάς, Ν., «Το Ιόνιο Κράτος» στο Χριστόπουλος Γ. & Μπάστιας Ι., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Νεώτερος Ελληνισμός από 1833 ως 1881*, 217. The National Archives (T.N.A.), ADM. 116/3098, Admiralty War Staff Memorandum, 28 Οκτωβρίου 1912.

⁵⁶ Fotakis, Z., *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919*, (London & New York 2005), 4. Σουρβίνος, Κ., «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού, 1824-1989», *Ναυτική Επιθεώρηση*, 459 (1989), 206. Φωκάς, Δ., *Χρονικά του Ελληνικού Ναυτικού, 1833-1873* (Αθήνα 1923), 19-20, 30-37.

⁵⁷ Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», 206. Φωκάς, *Χρονικά του Ελληνικού Ναυτικού*, 130-44. Tracy, N., «Technology and Weapons: 1300-1850», *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4 (Oxford, 2007), 105.

⁵⁸ Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», 206-07. Φωκάς, *Χρονικά του Ελληνικού Ναυτικού*, 249-55, 270-82.

πάντως είναι ότι η ελληνική πολιτεία δεν ανέπτυξε ισχυρό πολεμικό ναυτικό την πρώτη πεντηκονταετία του ανεξάρτητου βίου της, προσαρμόζοντας τη ναυτική πολιτική της στην αντίζηση διεθνή συγκυρία.⁵⁹

II. Η Ελληνική Ναυτική Ισχύς την Εποχή του Ιμπεριαλισμού και κατά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο (1879-1918)

Το δυσμενές διεθνές πλαίσιο της πρώτης πεντηκονταετίας της ελληνικής ανεξαρτησίας ανατράπηκε με το Ρωσο-Τουρκικό Πόλεμο του 1877-1878, την απομάκρυνση των Μεγάλων Δυνάμεων από το δόγμα του σεβασμού της εδαφικής ακεραιότητας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και την παρεπόμενη ανεξαρτητοποίηση και άλλων, πέραν της Ελλάδας, Βαλκανικών κρατών. Έχοντας υπόψη το αξιόμαχο των στρατευμάτων των νεοσύστατων Βαλκανικών χωρών και τα ασθενή στρατηγικώς νέα σύνορα της Τουρκίας στα Βαλκάνια οι κυβερνήσεις Τρικούπη συνέλαβαν ένα απλό όσο και εύστοχο σχέδιο που ενέπνευσε την ελληνική στρατηγική μέχρι τους Βαλκανικούς Πολέμους. Το σχέδιο αυτό, σε γενικές γραμμές, προέβλεπε την ανάπτυξη ικανού πολεμικού στόλου που θα διέκοπτε τις Τουρκικές θαλάσσιες επικοινωνίες και θα επιτάχυνε την ολοκλήρωση της ελληνικής επιστράτευσης. Με την επίτευξη των δύο αυτών στόχων η κυβέρνηση Τρικούπη ανέμενε ότι σε ενδεχόμενο ελληνο-τουρκικό πόλεμο ο αρχικά υπέρτερος αριθμητικά ελληνικός στρατός θα προήλανε στην Ήπειρο και τη Μακεδονία και θα μπορούσε να αντισταθεί αποτελεσματικά στις τουρκικές αντεπιθέσεις για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αν αυτό συνέβαινε η πιθανότητα Σερβο-Βουλγαρικής επέμβασης θα καθίστατο πιθανότατα και η προοπτική ήττας της Τουρκίας βεβαία⁶⁰, καθόσον τόσο ο Τρικούπης όσο και αργότερα ο Βενιζέλος προσέβλεπαν σε Βαλκανική Συνεννόηση εναντίον της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.⁶¹

Για την εφαρμογή του ναυτικού σκέλους της στρατηγικής αυτής ο ελληνικός ναύσταθμος μεταφέρθηκε στη Σαλαμίνα το 1878. Η εγγύτητα του νέου ναυστάθμου στον Πειραιά, εξασφάλισε τις υπηρεσίες ικανού αριθμού αρίστων τεχνιτών.⁶² Μετακλήθηκε επίσης στην Ελλάδα το 1884 Γαλλική Ναυτική Αποστολή που συνέβαλε στη θεαματική βελτίωση της ελληνικής ναυτικής παιδείας. Εισήχθη επίσης η εθελούσια κατάταξη στο Πολεμικό Ναυτικό, άξιων στελεχών του ελληνικού εμπορικού ναυτικού καθώς και η οργάνωση του σώματος των μηχανικών που κάλυψαν τα ως τότε μεγάλα κενά στην επάνδρωσή του και επέτρεψαν το δεκαπλασιασμό της ισχύος του τα αμέσως επόμενα χρόνια.⁶³

Πράγματι, ο ελληνικός στόλος ενισχύθηκε αρχικά με πληθώρα ελαφρών μονάδων, καθώς ελήφθη υπόψη η αυξανόμενη αποτελεσματικότητα της τορπίλης, η στασιμότητα των πυροβολικών τεχνικών και η προτίμηση του Βασιλέως Γεωργίου προς τις ελαφρές μονάδες. Οι ελαφρές μονάδες που αγοράστηκαν τότε ήταν το τορπιλοβόλο *Κανάρης*, το περίφημο καταδρομικό *Μιαούλης*, οι ατμοβαρίδες *Αμβρακία* και *Άκτιον*, τρεις τορπιλοθετίδες, δεκαεπτά ακόμα τορπιλοβόλα, έξι κανονιοφόροι, τέσσερις ατμομυοδρόμονες, τρεις ατμομηολίες και ένα υποβρύχιο σουηδικής κατασκευής, αφού είχαν προηγηθεί πειράματα με ελληνικά υβρίδια όπως αυτό της Γρυπάρας. Από τα μέσα όμως της δεκαετίας του 1880 και μετά η ανάπτυξη ταχύτερων τεχνικών πυροβολικής, η εισαγωγή των ταχυβόλων μετρίου διαμετρήματος και των αντιτορπιλικών έδωσαν νέα ζωή στον τύπο του θωρηκτού οπότε και προκρίθηκε η προμήθεια θωρηκτών μονάδων και συγκεκριμένα τριών θωρηκτών τρίτης τάξης, των *Υδρα*, *Σπέτσες* και *Ψαρά*.⁶⁴ Τα θωρηκτά αυτά και οι κανονιοφόροι του ελληνικού στόλου, προορίζονταν, μεταξύ άλλων, για την υποστήριξη αποβατικών ενεργειών στο Αιγαίο Πέλαγος και

⁵⁹ Η πληρέστερη χρονογραφία που αναφέρεται στη στασιμότητα του ελληνικού ναυτικού την περίοδο αυτή είναι η Φωκάς, Δ., *Χρονικά του Ελληνικού Ναυτικού, 1833-1873* (Αθήνα 1923).

⁶⁰ Yasamee, F.A.K., "Abdülhamid II and the Ottoman Defence Problem", *Diplomacy and Statecraft*, 4:1 (1993), 23. Γεννάδιος, Αρχείο Δραγούμη, Φάκελος 7/1, Further Correspondence respecting the Affairs of Greece, Λονδίνο, Ιούνιος 1886, Telegram no. 21, Rumbold προς Salisbury, Αθήνα, 9 Ιανουαρίου 1886. T.N.A. F.O. 32/599, Haggard προς Rosebery, Αθήνα, 18 Φεβρουαρίου 1888. T.N.A., F.O. 32/607, Monson προς Salisbury, Αθήνα, 6 Ιουνίου 1889. Λεβίδης, Ν. *Ιστορία του Ελληνοτουρκικού Πολέμου* (Αθήνα 1899), 42, 67, 72. Αργυρόπουλος, Π., *Το Ναυτικό Πρόγραμμα της Ελλάδος*, (Αθήνα 1907) 181-90. Πουρνάρας Δ., *Χαρίλαος Τρικούπης: η ζωή και το έργο του* τομ. 2 (Αθήνα c. 1976), 141-42, 158-61. Αναφορικά με την προσδοκία της επιμηκύνσεως του Πολέμου βλ. Γεννάδειος, Αρχείο Δραγούμη, Φάκελος 152, Brialmont-Memoire sur la defense de la Grèce, 25 Μαρτίου 1883 & Δ.Ι.Σ., Φάκελος 1705, Έκθεσις υπό Χατζηγιάννη, Επιτελείο Στρατιάς Θεσσαλίας, 17 Φεβρουαρίου 1897.

⁶¹ Φλεριανού, *Χαρίλαος Τρικούπης*, 276. Σβολόπουλος, Κ., *Ελευθέριος Βενιζέλος. 12 Μελετήματα* (Αθήνα 1999), 64.

⁶² Τσαπράζης, Ν. *Ο Πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας* (Αθήνα 1991), 57-96.

⁶³ Βοβολίνης, Σ. & Βοβολίνης, Κ., *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, τόμ. Γ (Αθήνα 1958-1963), 203, 207.

⁶⁴ Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, 8-9. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», 207-208. Ζέπος, Δ., *Η Ιστορία των Υποβρυχίων και οι Έλληνες, Ναυτική Επιθεώρησης*, 231 (1952), 178-79, 188. Massouras, T. & Katopodis, Th., *Hellenic Submarines*, vol. 1, (Pireaus, 2010), 86, 92-94. Paizis-Paradellis, *Hellenic Warships*, 133.

εναντίον των Δαρδανελίων.⁶⁵ Την ίδια λογική εξυπηρετούσε, ακολουθώντας το Ρωσικό και άλλα διεθνή πρότυπα, η ανάπτυξη της ναυτιλιακής εταιρείας *Εθνική Ατμοπλοία* που έδρευε στη Σύρο.⁶⁶ Οι αποβάσεις, όμως, που τελικά πραγματοποιήθηκαν κατά τον πόλεμο του 1897 δεν υπήρξαν επιτυχείς λόγω της αριθμητικής και ποιοτικής ανεπάρκειας των πρόχειρα οργανωμένων ελληνικών ναυτικών αγημάτων.⁶⁷ Αντίστοιχα περιορισμένη και ελάχιστα επιτυχής υπήρξε και η πρώτη προσπάθεια ίδρυσης παρακτίου αμύνης στο ελληνικό κράτος κατά τη δεκαετία του 1880.⁶⁸

Η ενδυνάμωση της ελληνικής ναυτικής ισχύος επί Τρικούπη δεν απέδωσε κατά την κρίση της Ανατολικής Ρωμυλίας 1885-1886, καθώς η Ελλάδα υπέστη ναυτικό αποκλεισμό από τις Μεγάλες Δυνάμεις ώστε να αποτραπεί ελληνικός ναυτικός πόλεμος κατά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που θα έπληττε τα εμπορικά τους συμφέροντα.⁶⁹ Η ενδυνάμωση αυτή κλιμακώθηκε μετά την άρση του ναυτικού αυτού αποκλεισμού και στηρίχθηκε σε γαλλικά δάνεια και τεχνονγνωσία που παρασχέθηκαν ώστε να αντισταθμιστεί η μείωση της Μεσογειακής ισχύος της Γαλλίας που ακολούθησε την Ιταλική Ενοποίηση του 1860 και την Αγγλική κατοχή της Αιγύπτου το 1882. Ήλπιζαν, δηλαδή, οι Γάλλοι ότι η ελληνική θωρηκτική μοίρα θα μπορούσε να ναυμαχήσει εναντίον της κύριας θωρηκτικής μοίρας του Αυστρο-ουγγρικού στόλου.⁷⁰ Το ναυτικό λοιπόν του Τρικούπη προοριζόταν από τον ίδιο και από τους Γάλλους όχι μόνο για αποβάσεις αλλά και για την καταναυμάχηση του αντιπάλου, Τούρκου ή Αυστριακού, εφαρμόζοντας τα διδάγματα του Mahan λίγο πριν διατυπωθούν από τον ίδιο στα περιώνυμα βιβλία του.

Η ναυτική κοσμογονία στην Ελλάδα της δεκαετίας του 1880 δεν είχε, όμως, ανάλογη συνέχεια. Αντίθετα, η σύμπτυξη της Γαλλορωσικής συμμαχίας το 1894 κατέστησε περιττή τη ναυτική στήριξη της Γαλλίας στην Ελλάδα που αναγκάστηκε να πτωχεύσει το 1893, μη έχοντας πια ευχερή πρόσβαση στη γαλλική χρηματαγορά. Μια τετραετία αργότερα, ενθαρρυσμένη από την αντιτουρκική πολιτική της Αγγλίας κατά τη διάρκεια της Μεγάλης Ανατολικής Κρίσης του 1895-1897 και προσπαθώντας να βοηθήσει τους Κρήτες Επαναστάτες, η Ελλάδα αποδύθηκε στον ατυχή πόλεμο του 1897. Κατά τη σύντομη διάρκεια των εχθροπραξιών ο Τουρκικός στόλος δεν πρόβαλε από τα Στενά παραχωρώντας έτσι την κυριαρχία των θαλασσών στον ελληνικό στόλο⁷¹ και επιβεβαιώνοντας τον Corbett που υποστήριζε ότι η καταναυμάχηση του αντιπάλου δεν αποτελεί ικανή και αναγκαία συνθήκη της κυριαρχίας των θαλασσών.⁷²

Το ελληνικό πολεμικό ναυτικό δεν διέθετε ακόμη τότε Γενικό Επιτελείο οπότε και δεν είχε λεπτομερή σχέδια ναυμαχίας, ούτε είχε επιμεληθεί της συνάσκησης των βαρέων με τις ελαφρές μονάδες του καθώς και την πυροβολική εκγύμνασή τους.⁷³ Επιπλέον δίστασε να πλήξει τις παραλίες πόλεις της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που κατοικούνταν από ελληνικούς, κυρίως, πληθυσμούς.⁷⁴ Το αποτέλεσμα ήταν ότι η Ελληνική κυριαρχία των θαλασσών κατά τον πόλεμο του 1897 δεν παρήγαγε αποτελέσματα ανάλογα αυτών που πέτυχε η αντίστοιχη κυριαρχία κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους.

Την επαύριο του πολέμου του 1897 η Ελληνική κυβέρνηση αντιστάθηκε επιτυχώς στις πιέσεις που δέχθηκε για να παραδώσει ή να πουλήσει τον πολεμικό της στόλο, αναγκάστηκε, όμως, να υποκύψει σε ασφυκτικό Διεθνή Οικονομικό Έλεγχο που απαίτησε την εξόφληση του 100% του ελληνικού χρέους σε χρυσό, τη στιγμή που ο αντίστοιχος διακανονισμός του Οθωμανικού χρέους είχε οριστεί στο 50% και η πληρωμή των πολεμικών αποζημιώσεων που επιβλήθηκαν στους ηττημένους του Α Παγκοσμίου Πολέμου ορίστηκε σε χαρτονόμισμα. Η ηττημένη δηλαδή Ελλάδα κλήθηκε να πληρώσει αναλογικά πολύ περισσότερα από τη χρεοκοπημένη το 1875 Τουρκία, αλλά και από τη Γερμανία και τις σύμμαχούς της που προξένησαν τεράστιες ζημιές στην Ευρώπη κατά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο. Το επαχθές αυτό χρεοστάσιο οδήγησε στο ναυτικό σχεδόν αφοπλισμό της χώρας μας την πρώτη δεκαετία μετά τον πόλεμο του 1897, κάτι

⁶⁵ Βοβολίνης, *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, 206. Νικόδημος, Κ., *Σκέψεις περί συστάσεως Εθνικού Στόλου και περί Ναυτικής Δυνάμεως της Ελλάδας* (Αθήνα 1869), 35-36.

⁶⁶ Ράδος, Κ., *Τα καταδρομικά της Κεντρικής Υπέρ των Κρητών Επιτροπής εν τω Αγώνι του 1866-1868* (Αθήνα 1896), 31. Καρδάσης, Β., *Από του ιστίου εις τον αιμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία 1858-1914* (Αθήνα 1993), 63.

⁶⁷ Καλομενόπουλος, Ν.Θ., *Περί μεταφοράς στρατευμάτων δια θαλάσσης και περί αποβάσεων* (Αθήνα 1899), 10. Αργυρόπουλος, Π., *Το Ναυτικόν της Ελλάδος Πρόγραμμα* (Αθήνα 1907), 309.

⁶⁸ Βοβολίνης, *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, 203, 213. Καλομενόπουλος, *Περί μεταφοράς στρατευμάτων δια θαλάσσης*, 15.

⁶⁹ ΤΝΑ, F.O. 32/571, Rumbold προς Salisbury, Αθήνα, 9 Ιανουαρίου 1886 & Salisbury προς Mallet, Λονδίνο, 18 Ιανουαρίου 1886.

⁷⁰ Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, 7-9.

⁷¹ Στο ίδιο, 12-15.

⁷² Gat, A., *A History of Military Thought. From the Enlightenment to the Cold War* (Oxford 2001), 221, 488-89.

⁷³ Αρχείο Θεοφανίδη, Σημειώσεις για τον Πόλεμο του 1897.

⁷⁴ Τσουκαλάς, Λ., *Η Ελλάς και η Ναυτική αυτής Δύναμις* (Αθήνα 1909), 35.

που οφείλονταν και στην απουσία θετικού ναυτικού ενδιαφέροντος για την Ελλάδα από τις Μεγάλες Ναυτικές Δυνάμεις.⁷⁵

Ο ατυχής ελληνο-τουρκικός Πόλεμος του 1897 και η μη αξιοποίηση, για πολιτικούς λόγους, της δυνατότητας του ελληνικού στόλου να παρενοχλήσει την επιστράτευση του τουρκικού στρατού κατά τον πόλεμο αυτό, μείωσαν την αξία του πολεμικού ναυτικού στα μάτια πολλών Ελλήνων της εποχής. Τη δωδεκαετία που ακολούθησε εντάθηκε η πόλωση στον κόσμο και στην Εγγύς Ανατολή, το Τουρκικό Ναυτικό επεκτάθηκε σημαντικά, ενώ το Ελληνικό Ναυτικό αποτέλεσε για καιρό «σημείο αντιλεγόμενο» στον ελληνικό τύπο και στα fora της εποχής. Οι Έλληνες, λόγω της ασθενούς διπλωματικής και οικονομικής τους θέσης μετά την πτώχευση του 1893, προβληματίζονταν τόσο μεταξύ της προτεραιότητας ανάπτυξης του στρατού ή του στόλου, όσο και μεταξύ της υιοθέτησης ναυτικού συγκροτημένου από ελαφρές μονάδες ή άλλου βασιζόμενου σε μοίρα θωρηκτών. Η Διεθνής εμπειρία (μυστικοί πρόοδοι των ύφαλων όπλων στην Αγγλία και Γαλλία), η γεωστρατηγική ιδιαιτερότητα της ελληνικής περίπτωσης (βάση της ελληνικής επιστράτευσης ήταν η θαλάσσια οδός, η παραμυθία αλλά και η σωτηρία των υπόδουλων ομογενών ήταν εφικτή μόνο μέσω της ναυτικής ισχύος), το ιστορικό προηγούμενο της επιτυχούς χρήσης παρωχημένων ναυτικών όπλων (πυρπολικών) κατά τον Αγώνα της Ελληνικής Ανεξαρτησίας, αλλά και οι μέτριες επιδόσεις των Τούρκων σε τορπιλικές επιχειρήσεις την προηγούμενη εικοσιπενταετία (1877-1910), συνέκλιναν στο συμπέρασμα ότι το θωρηκτό διατηρούσε την αξιοπιστία του στις ελληνικές θάλασσες παρά την αδιαμφισβήτητη τεχνική και τακτική πρόοδο που είχε συντελεσθεί στη χρήση της τορπίλης. Η καταστροφικότερη κατά μονάδα χρόνου δράση της ναυτικής έναντι της χερσαίας ισχύος και η σκοπιμότητα ανάπτυξης ναυστάθμου που θα μπορούσε να φιλοξενήσει στην Ελλάδα στόλους Μεγάλων Δυνάμεων συνηγόρησαν επίσης στην εκ νέου ανάπτυξη της ελληνικής ναυτικής ισχύος. Προς την κατεύθυνση αυτή ιδρύθηκε το Ταμείο του Εθνικού Στόλου (1900), το Λαχείο του Εθνικού Στόλου (1904), το Γ.Ε.Ν. (1907) και ενισχύθηκε ο ελληνικός στόλος με οκτώ αντιτορπιτικά.⁷⁶

Στις παραμονές των Βαλκανικών Πολέμων η ραγδαία άνοδος της Γερμανικής ναυτικής απειλής στη Βόρεια Θάλασσα και η αντίστοιχη απειλή από το Ιταλικό και το Αυστριακό ναυτικό στη Μεσόγειο οδήγησαν την Αγγλία και τη Γαλλία στο να συμβάλλουν εκ νέου, οικονομικά και τεχνικά, στην ελληνική ναυτική ανάκαμψη. Ενώ, όμως, η ελληνική ναυτική γνώμη και η Ρωσία συνηγορούσαν στην απόκτηση ισχυρής θωρηκτής μοίρας από το ελληνικό ναυτικό, η Αγγλία και η Γαλλία πρότειναν στην Ελλάδα να αποκτήσει αποκλειστικά ελαφρό στόλο που θα ήταν ισχυρότερος από τον αντίστοιχο της Αυστρο-ουγγαρίας, καθώς έλειπαν από τις Αγγλογαλλικές ναυτικές δυνάμεις της Μεσογείου ελαφρές μονάδες και όχι dreadnought ή θωρηκτά καταδρομικά.

Η πρόταση αυτή βρήκε σύμφωνο τον τότε ηγέτη της χώρας μας Ελευθέριο Βενιζέλο που για λόγους οικονομικούς, αλλά και για να διασφαλίσει τη ναυτική συνεργασία της χώρας μας με την Αντάντ έθεσε ως στόχο του την ανάπτυξη ενός κατά βάση ελαφρού ελληνικού στόλου κατά το πρότυπο των Σκανδιναβικών ναυτικών. Επιχείρησε επίσης να αποκτήσει λίγες θωρηκτές μονάδες επιθυμώντας να εξασφαλίσει δυνατότητα προβολής ναυτικής ισχύος αντίστοιχης με αυτής που είχε η χώρα επί Τρικούπη. Κυριότερο παράδειγμα της τάσης αυτής ήταν η ένταξη στον ελληνικό στόλο του θωρακισμένου καταδρομικού Γεώργιος Αβέρωφ που ικανοποίησε τις παραινέσεις για μεγάλη ταχύτητα και ένταση πυρός, φωτισμένων αξιωματικών της εποχής όπως του Λυκούργου Τσουκαλά, του Μιχαήλ Γούδα και του Σοφοκλή Δούσμανη. Καθώς, όμως, ο Βενιζέλος προσπάθησε να συγκεράσει δύο εκ διαμέτρου αντίθετες ναυτικές πολιτικές σε ελάχιστο και, εν πολλοίς, εμπόλεμο χρονικό διάστημα το αποτέλεσμα ήταν να αφιερωθεί ένα πολύ μεγάλο ποσό για την αγορά ναυτικών μονάδων κατασκευασμένων σε πέντε χώρες που θα έφεραν ναυτικά πυροβόλα εικοσιοκτώ διαμετρημάτων και παραγωγής οκτώ διαφορετικών εταιρειών. Παρήγγειλε επίσης υλικό ασυρμάτου από τρεις εταιρείες, μια καταπληκτική ποικιλία ηλεκτρολογικού υλικού καθώς και τορπίλες και από τις πέντε σχετικές εταιρείες που υπήρχαν τότε στον κόσμο. Με λίγα λόγια παραγγέλθηκε ένα μουσείο ναυτικής τεχνολογίας του οποίου η αξιοποίηση και συντήρηση θα ήταν πολυδάπανη,

⁷⁵ The National Archives (T.N.A.), F.O. 32/687, Egerton προς Salisbury, Αθήνα, 7 Μαΐου 1897. Lhèritier, *Hellénisme et Germanisme*, 410-11, 473. Levandis, L., *The Greek foreign debt and the Great Powers, 1821-1898* (New York 1944), 112 Ανδρεάδης, Α., *Έργα*, том. 2 (Αθήνα 1938) 505-07.

⁷⁶ Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, 14-18. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», 209-10. Τσουκαλάς, *Η Ελλάς και η Ναυτική αυτής Δύναμις*, 40.

αν το μεγαλύτερο μέρος των παραγγελιών αυτών δεν ακυρωνόταν λόγω της έκρηξης του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου.⁷⁷

Παρά πάντως τα προαναφερθέντα προβλήματα στη δομή δυνάμεως του ελληνικού πολεμικού ναυτικού της δεκαετίας του 1910 η επιχειρησιακή του απόδοση υπήρξε αξιοσημείωτη, ίσως γιατί ο Βενιζέλος άνοιξε το πολεμικό ναυτικό, όπως και ο Τρικούπης, σε επαγγελματίες οπλίτες που προέρχονταν από το εμπορικό ναυτικό και άλλα ναυτικά επαγγέλματα. Η παρεπόμενη υψηλή απόδοση των στελεχών του ελληνικού στόλου, κλιμακώθηκε στις δύο ελληνοτουρκικές ναυμαχίες του Πρώτου Βαλκανικού Πολέμου που οδήγησαν στην απελευθέρωση των νησιών του Αιγαίου, της Ηπείρου και της Μακεδονίας. Καταδείχθηκε, επίσης, τότε η ζημία που υπέστησαν οι τούρκοι από τη διακοπή των θαλασσιών τους επικοινωνιών από τον Ελληνικό στόλο.⁷⁸ Συνάμα, η ταχεία και επιτυχής μεταφορά Βουλγαρικού στρατού από τη Θεσσαλονίκη στην Αλεξανδρούπολη και σερβικού στρατού από τη Θεσσαλονίκη στο Σαν Τζιοβάνι της Αλβανίας υπό την προστασία ελληνικών πολεμικών πλοίων, παρείχε μεγάλες υπηρεσίες στο συμμαχικό αγώνα.⁷⁹ Μολοταύτα ο στόλαρχος Κουντουριώτης και ο Αρχιεπιστολέας του ελληνικού στόλου και κυβερνήτης του Αβέρωφ Σοφοκλής Δούσμανης επεσήμαναν περιπτώσεις ελλιπούς συντονισμού σε συνδυασμένες επιχειρήσεις και έλλειψης πρωτοβουλίας για τις οποίες ελήφθησαν μέτρα.⁸⁰

Με όση όμως επιτυχία και αν πολέμησε το ελληνικό ναυτικό υπό την εμπνευσμένη ηγεσία του Παύλου Κουντουριώτη κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους, όση διπλωματική ευστροφία και αν επέδειξε ο τότε κυβερνήτης της χώρας μας Ελευθέριος Βενιζέλος τα εδαφικά κέρδη του πολέμου ίσως να μην κατακυρώνονταν στην Ελλάδα αν τόσο η Αγγλία όσο και η Γερμανία δεν επιθυμούσαν τη χρήση του γεωγραφικού χώρου της Ελλάδας για την εξασφάλιση της κυριαρχίας της κεντρικής και της ανατολικής Μεσογείου. Σε μια εποχή που ο ναυτικός ανταγωνισμός μεταξύ Αγγλίας και Γερμανίας είχε κορυφωθεί, σε μια περίοδο που η κυριαρχία της Μεσογείου από τον Αγγλο-γαλλικό στόλο απειλούνταν από τους συμμαχικούς στη Γερμανία στόλους της Ιταλίας και της Αυστρίας η χρήση των ελληνικών λιμένων σε καιρό πολέμου, ιδιαίτερα αυτών των Ιονίων Νήσων, ήταν εύλογα επιθυμητή και από τους δύο συνασπισμούς.⁸¹ Ως αποτέλεσμα η πλειοψηφία των Μεγάλων Δυνάμεων τήρησε θετική στάση έναντι των περισσότερων ελληνικών διεκδικήσεων, η Ελλάδα διπλασιάστηκε στα 1913 και ένα σημαντικό βήμα προς την πραγμάτωση της Μεγάλης Ιδέας συντελέστηκε.⁸²

Την επαύριο των Βαλκανικών Πολέμων ο Τουρκικός αναθεωρητισμός επέβαλε στην Ελλάδα την αγορά δύο Αμερικάνικων προντρέντωτ, του *Κιλκίς* και της *Λήμνου*, ενός ευδρόμου καταδρομικού, της *Ελλης*, και την παραγγελία δύο ντρέντωτ και πολλών άλλων μονάδων που τελικά δεν παραδόθηκαν στον ελληνικό στόλο, λόγω της έκρηξης του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και της επιθυμίας των Ελλήνων ιθυνόντων να αξιοποιήσουν την εμπειρία του πολέμου πριν αγοράσουν νέο ναυτικό.⁸³ Παρά όμως τον Εθνικό Διχασμό που ακολούθησε, το πρόσκαιρο φλερτ της βασιλικής παράταξης με την ιδέα της ένταξης στον ελληνικό στόλο υποβρυχίων που θα χρησιμοποιούνταν εναντίον των στόλων της Αντάντ και την κατάληψη του ελληνικού ναυστάθμου και στόλου από τους Γάλλους στα 1916-1917, ο στόχος της απελευθέρωσης του συνόλου των Ελλήνων πλησίασε στην επίτευξή του.⁸⁴

⁷⁷ Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, 8-9, 25-28, 35-41. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», 207-08.

Τσουκαλάς, *Η Ελλάς και η Ναυτική αυτής Δύναμις*, 113. Σκριπ, *Ιστορία του Ναυτικού Πολέμου 1912-1913* (Αθήνα 1914), 12.

⁷⁸ Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, 45-51, 73-74.

⁷⁹ St Antony's College, Oxford, Stavridis MSS, Ημερολογιακή εγγραφή 21 Ιανουαρίου 1914.

⁸⁰ Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, 126-127. Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο (Ε.Λ.Ι.Α.), Αρχείο Δούσμανη, Φάκελος 6.5.

⁸¹ Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, 51-66.

⁸² Ενδεικτικά αναφέρουμε τα εξής έργα: Lagoe, R., *Greece and the Great Powers: the Question of the Aegean Islands, 1912-1914* (Ph.D. Ohio University 1976). Kaldis, W.P., "Background for Conflict: Greece, Turkey, and the Aegean Islands, 1912-1914", *The Journal of Modern History*, 51: 2 (1978), D1119-D1146. Gardikas-Katsiadakis, H., *Greece and the Balkan Imbroglia* (Athens 1996), 152-57, 166-67, 214-18, 247-68. Helmreich E.K., *The Diplomacy of the Balkan Wars* (Cambridge MA 1938), 331-40, 418-42. Λούλος, Κ., *Η Γερμανική Πολιτική στην Ελλάδα, 1897-1914* (Αθήνα 1990), 147-53, 168-71, 184-99, 213-27. Crampton, R.J., *The Hollow Détente; Anglo-German Relations in the Balkans 1911-1914* (London 1980), 75-166.

⁸³ Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, 83-97. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», 213.

⁸⁴ Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, 119-34.

III. Η Ελληνική Ναυτική Ισχύς κατά το Μεσοπόλεμο 1919-1939

Οι σημαντικές υπηρεσίες που προσέφερε στους συμμάχους η χρήση των ελληνικών λιμένων κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, η πανθομολογούμενη άριστη επίδοση του ελληνικού στόλου στη συνοδεία νηοπομπών,⁸⁵ στον ανθυποβρυχιακό πόλεμο και σε ναυτικούς αποκλεισμούς και επιθέσεις εναντίον Βουλγαρικών και Οθωμανικών παράλιων -προϊόν, ως ένα βαθμό, της οργανωτικής και εκπαιδευτικής δραστηριότητας διαδοχικών Αγγλικών ναυτικών αποστολών στο Ελληνικό Ναυτικό- καθώς και η σημαντική συνεισφορά του ελληνικού εμπορικού ναυτικού στην υπηρεσία των συμμάχων, συνέβαλαν στην απόδοση της Θράκης και της Ιωνίας στην Ελλάδα με τη Συνθήκη των Σεβρών.⁸⁶ Στο ίδιο αποτέλεσμα συνέβαλε η πρόθεση της Βρετανίας να ιδρυθούν στη θέση της «αναξιόπιστης και δύσκολα ελεγχόμενης Τουρκίας» μια σειρά ανεξάρτητων εθνών-κρατών τα οποία ελπίζονταν ότι θα διακρίνονταν για τη σταθερότητα και τα φιλικά προς την Αγγλία αισθήματά τους. Η Αγγλική πολιτική στόχευσε επίσης να περιορίσει μέσα από περαιτέρω διαπραγματεύσεις τις απαιτήσεις της Γαλλίας και της Ιταλίας που απέρρεαν από τις συμφωνίες Sykes-Picot (1916) και St Jean de Maurienne (1917).⁸⁷ Χρήσιμο συμπαραστάτη σε αυτό βρήκε τον Ελευθέριο Βενιζέλο ο οποίος και υποσχέθηκε ότι «κάθε ναυτική βάση ή λιμάνι που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας ή πρόκειται να περιέλθει σ' αυτήν θα βρίσκεται πάντα στην απόλυτη διάθεση της Μεγάλης Βρετανίας».⁸⁸ Ο Βενιζέλος προσκάλεσε επίσης νέα Αγγλική ναυτική αποστολή⁸⁹ και το Βρετανικό Ναυαρχείο έστειλε ένα πολύ καλό κλιμάκιο αξιωματικών υπό τον διακεκριμένο αρχιπλοίαρχο Kelly καθώς θεωρήθηκε σκόπιμο «το ελληνικό ναυτικό να γίνει σχεδόν αναπόσπαστο τμήμα του Βρετανικού στόλου στη Μεσόγειο».⁹⁰

Κατά τη διετή θητεία της στην Ελλάδα, η αποστολή Kelly εργάστηκε μεθοδικά για την αναδιοργάνωση και εκπαιδευτική ανάταξη του ελληνικού πολεμικού ναυτικού και επιχειρηματολόγησε υπέρ της ανάπτυξης της δομής δυνάμεώς του με βάση ελαφρές μονάδες, ναυπηγημένες στην Αγγλία. Προώθησε επίσης την ίδρυση μεγάλου ναυστάθμου στον Σκαρμαμαγκά αξιοποιήσιμου και από το Αγγλικό Ναυτικό. Συμπερασματικά, η άποψη του Kelly ότι «είναι αμφίβολο εάν υπάρχει έστω και ένα αντικείμενο που αφορά την εκπαίδευση και ανάπτυξη του Ναυτικού εν καιρώ ειρήνης για το οποίο να μην καταρτίστηκε και να μην αρχειοθετήθηκε μια ολοκληρωμένη μελέτη»⁹¹ απέδωσε με ακρίβεια την έκταση της δραστηριότητας της αποστολής του, μια δραστηριότητα που συνεχίστηκε και από τη διάδοχό της, τη ναυτική αποστολή Smith, χωρίς όμως θεαματικά αποτελέσματα λόγω της οικονομικής αιμορραγίας της Ελλάδας κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής Εκστρατείας και της Καταστροφής που ακολούθησε. Το ελληνικό, πάντως, ναυτικό πολλά προσέφερε κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής εκστρατείας με το να ανεφοδιάζει τον ελληνικό στρατό και να αστυνομεύει τα τουρκικά παράλια. Ακόμα δε μεγαλύτερα κακά αποσόβησε την ώρα της Μικρασιατικής Καταστροφής.⁹²

Το πέρας της Μικρασιατικής Εκστρατείας βρήκε την Ελλάδα εξασθενημένη και αναγκασμένη να δώσει προτεραιότητα στην εσωτερική ανασύνταξη και στην αποκατάσταση των προσφύγων. Η όξυνση των Ελληνοτουρκικών διαφορών όμως σχετικά με την εφαρμογή της Συνθήκης της Λωζάνης (1923) εμπόδιζε την εσωτερική ανασύνταξη και επέβαλε στην Ελλάδα αυξημένους ναυτικούς εξοπλισμούς. Δεδομένης της αδιαφορίας με την οποία αντιμετώπιζαν τα προβλήματα της χώρας μας η Αγγλία και η Γαλλία, λόγω της σχετικής ισχυροποίησής τους στη Μεσόγειο μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, οι κυβερνήσεις Μιχαλακόπουλου και Βενιζέλου προσέγγισαν την Ιταλία του Μουσολίνι (1928-1932) που ενδιαφερόταν να αναβαθμίσει τη θέση της στην Ανατολική Μεσόγειο εκείνη την εποχή. Η προσέγγιση αυτή έβγαλε τη χώρα μας από τη διεθνή απομόνωση και τη μονομερή εξάρτησή της από τους Αγγλογάλλους, συνετέλεσε στην επίλυση πολλών προβλημάτων της με την Ιταλία, τη Γιουγκοσλαβία και την Τουρκία και απομάκρυνε τον κίνδυνο ελληνικής εμπλοκής σε πιθανή παγκόσμια σύρραξη.

⁸⁵ Στο ίδιο, 142.

⁸⁶ St Antony's College, Oxford, Stavridis MSS, Φάκελος 12, 695.

⁸⁷ Macfie, A.L., *The Straits Question, 1908-1936* (Thessaloniki 1993), 8.

⁸⁸ T.N.A., F.O. 286/702, Memorandum-Naval bases in Greek territory, 2 Φεβρουαρίου 1919.

⁸⁹ Greenwich Maritime Museum Brown MSS, BRO/14, Wemyss προς Brown, 17 Φεβρουαρίου 1919.

⁹⁰ Greenwich Maritime Museum, Kelly MSS, KEL/28, Wemyss προς Kelly, 17 Φεβρουαρίου 1919.

⁹¹ Ο.π., Kelly προς Granville, Αθήνα, 6 Οκτωβρίου 1921, παρ. 15.

⁹² Fotakis, Z., "The Kelly Naval Mission to Greece, 1919-1921", *Byzantine and Modern Greek Studies*, 2:30 (2006), 185-99. Φωτάκης, Ζ., «Η Βρετανική Ναυτική Αποστολή Smith και το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, Οκτώβριος 1921-Απρίλιος 1923. Η συντεταγμένη απομείωση της Ελληνικής Ναυτικής Ισχύος στο ξεκίνημα του Μεσοπολέμου», *Διεθνές Συμπόσιο, 1914-1924, τα χρόνια των ανατροπών, Ευρώπη και Ελλάδα* (Αθήνα 2017), 227-39.

Πριν όμως επέλθει η εξομάλυνση των Ελληνοτουρκικών σχέσεων με την υπογραφή Συμφώνου Φιλίας, Ουδετερότητας και Διαιτησίας μεταξύ των δύο χωρών αλλά και Ναυτικού Πρωτοκόλλου Περιορισμού των Εξοπλισμών το 1930,⁹³ μιας ελληνικής ιδέας που υβριδικά χρονολογείται από την εποχή της υπογραφής της συνθήκης της Λωζάνης,⁹⁴ καταβλήθηκε φιλότιμη προσπάθεια για την ανάπτυξη του Ελληνικού Ναυτικού. Στο πλαίσιο αυτό, η ναυτική εκπαίδευση των υποπλοιάρχων και των ανθυποπλοιάρχων επεκτάθηκε σε όλες τις ειδικότητες (Πυροβολικού, Τορπιλών, Συνεννοήσεως, Ναυτιλίας, Υποβρυχίων) και αντίστοιχα επεκτάθηκε και η εκπαίδευση των υπαξιωματικών σε όλους τους βαθμούς και τους κλάδους μετά το 1915. Ιδρύθηκαν επίσης η Ναυτική Ακαδημία Πολέμου, η Σχολή Υποβρυχίων και η κατεύθυνση μηχανικών στη Σχολή Δοκίμων και στη Σχολή Υπαξιωματικών.⁹⁵ Προσπάθεια έγινε ακόμα για τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση αρκετών κτηριακών εγκαταστάσεων του ελληνικού πολεμικού ναυτικού.

Στο ζήτημα της δομής δυνάμεως του ελληνικού στόλου σημειώθηκε το 1923 επάνοδος στη σκοπιμότητα της απόκτησης θωρηκτής μοίρας που θα διασφάλιζε την ελληνική κυριαρχία στο Αιγαίο.⁹⁶ Μια σκοπιμότητα, όμως, που αν κι αντανάκλουσε την παγκόσμια ναυτική ορθοδοξία αμφισβητήθηκε για οικονομικούς και τεχνικούς λόγους από αρκετούς έλληνες αξιωματικούς και από τον Άγγλο ναύαρχο Webb που κλήθηκε το 1924 από την ελληνική κυβέρνηση για να γνωμοδοτήσει σχετικά με την ανασυγκρότηση του ελληνικού πολεμικού ναυτικού.⁹⁷ Στο τέλος της δεκαετίας του 1920 επικράτησε η ναυτική πολιτική Βενιζέλου, που, αγνοώντας τις εκκλήσεις για πρόσκτηση θωρηκτών τσέπης⁹⁸ και ακολουθώντας το πόρισμα Webb και τη στρατηγική θεωρία Καστέξ περί επίτευξης μερικότερης/τοπικής κυριαρχίας για την προστασία των θαλασσιών μεταφορών της ελληνικής επιστράτευσης, προσανατολίστηκε στην πρόκτηση για το ελληνικό ναυτικό ελαφρών μονάδων και ναυτικής αεροπορίας παρά την απειλή που αποτελούσε για την Ελληνική κυριαρχία στο Αιγαίο το επιτυχώς μετασκευασμένο Τουρκικό θωρηκτό καταδρομικό *Γιαβούζ*, το πρώην Γερμανικό *Γκαίμπεν*.⁹⁹ Ένα πλοίο που αναμένονταν ότι θα προσπαθούσε να επιβραδύνει την από θαλάσσης ελληνική επιστράτευση αντισταθμίζοντας έτσι τη χρονική υστέρηση της τουρκικής επιστράτευσης έναντι της ελληνικής.¹⁰⁰ Ένα πλοίο που ναι μεν εκτιμάτο ότι το πλεονέκτημα στην ταχύτητά του δεν μπορούσε να αντισταθμιστεί από τη μειονεξία του σε θωράκιση και βαρύ πυροβολικό σε σχέση με το Σαλαμίς, πλην όμως και το Σαλαμίς θα ήταν πανάκριβο και ευάλωτο στη ναυτική αεροπορία και τις ελαφρές μονάδες του αντιπάλου.¹⁰¹ Η επιλογή αυτή αντανάκλουσε επίσης την οικονομική φειδώ που διέκρινε τον Βενιζέλο, αλλά και την απουσία πια αλτρωτισμού στην πολιτική του που καθιστούσε περιττή την προβολή ελληνικής ναυτικής ισχύος, πέραν αυτής από τον ελληνικό υποβρυχιακό βραχίονα και τα ελληνικά αντιτορπιλικά ανοικτής θαλάσσης.¹⁰² Η απόφαση πάντως αυτή του Βενιζέλου τον αποξένωσε από τον Κουντουριώτη και πιθανότατα οδήγησε στην πρόωρη παραίτηση του τελευταίου από την προεδρία της Ελληνικής Δημοκρατίας.¹⁰³

Στην πενταετία που ακολούθησε την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάνης ο ελληνικός στόλος ενισχύθηκε με έξι υποβρύχια, δύο τορπιλακάτους, δύο ναρκοθετίδες, ένα εκπαιδευτικό πλοίο κι ένα πλοίο συνεργείο. Επιπλέον, τα αντιτορπιλικά *Αετός*, *Ιέραξ*, *Πάνθηρ* και *Λέων* στάλθηκαν στην Αγγλία για να εκσυγχρονιστούν ενώ τα *Αβέρωφ* και *Έλλη* στάλθηκαν για τον ίδιο λόγο στη Γαλλία.¹⁰⁴ Επί Βενιζέλου ο ελληνικός στόλος ενισχύθηκε, για πολιτικούς κυρίως λόγους, και με τέσσερα Ιταλικά αντιτορπιλικά τύπου Dardo. Αυτά ήταν στα χαρτιά φθηνά και ποιοτικά αποδείχθηκαν

⁹³ Σβολόπουλος, Κ., *Η Ελληνική Εξωτερική Πολιτική, 1900-1945* (Αθήνα, 1993), 184-25.

⁹⁴ Αρχείο Υπουργείου Εξωτερικών (ΥΠ.ΕΞ.), Φάκελος, 1923-8/5, Βούλγαρης προς Υπουργείο Εξωτερικών, Αθήνα, 20 Ιουλίου 1923.

⁹⁵ Ίδρυμα Μπενάκη, Αρχείο Βενιζέλου, Φάκελος 93, Έγγραφο 148.

⁹⁶ ΥΠ.ΕΞ., Φάκελος 1923-8/5, Κοινωνία των Εθνών, Έκθεση Επιτροπής για τον περιορισμό των εξοπλισμών, τοποθέτηση Γονατά, 17 Μαΐου 1923.

⁹⁷ Fotakis, Z., "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", *Ναυσίβιος Χώρα*, 3 (2010), 3, 9-12.

⁹⁸ T.N.A., F.O. 371/14379, C9206 Ramsay προς Sargent, Αθήνα, 6 Δεκεμβρίου 1930. Ο Γερουσιαστής και απόστρατος αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού Γκίνης υποστήριζε την αγορά τριών θωρηκτών τσέπης από την Ελλάδα. Εφημερίς των Συζητήσεων της Βουλής (Ε.Σ.Β.) Τρίτη Σύνοδος, Συνεδρία 111, 6 Ιουλίου 1931, ομιλία Γκίνη, 1442. Παπαδημητρίου, Χρ., "Αφοπλισμός και Ναυπηγήσεις", *Ναυτική Επιθεώρησης*, 113 (1932), 21-22.

⁹⁹ Φωτάκης, Ζ., «Η ναυτική ισχύς στη Στρατηγική του Βενιζέλου, 1910-1932», *Ναυσίβιος Χώρα*, 4 (2012), 235-36.

¹⁰⁰ Ε.Σ.Β., Περίοδος Β Σύνοδος Γ, Συνεδρίασις 42, 24 Φεβρουαρίου 1930, ομιλία Κονδύλη, 770.

¹⁰¹ Ίδρυμα Μπενάκη, Αρχείο Βενιζέλου, Φάκελος 87, Μαλικόπουλος προς Βενιζέλο, 17 Οκτωβρίου 1928, & Φάκελος 89, Υπόμνημα Κολιαλέξη προς Βενιζέλο 7 Ιουνίου 1929.

¹⁰² ΥΠ.ΕΞ., Φάκελος 1932-A18, Γενικό Επιτελείο Ναυτικού προς Υπουργείο Ναυτικών, 11 Δεκεμβρίου 1932.

¹⁰³ A.C.M., 1BB7/147, Compte Redu de Renseignements 2, 8 Φεβρουαρίου 1930.

¹⁰⁴ Fotakis, "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", 1-37. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», 213-214.

όμως κακής ποιότητας όπως και εκείνα που αγόρασε την ίδια εποχή η Τουρκία από την ίδια πηγή.¹⁰⁵ Οι αγορές αυτές κατέστησαν τον ελληνικό ελαφρό στόλο, μεγαλύτερο και νεότερο του τουρκικού κάτι που ευνοούσε την Ελλάδα και που παγιώθηκε με το προαναφερθέν πρωτόκολλο του 1930.¹⁰⁶

Την τελευταία προπολεμική δεκαετία η πόλωση στην Ευρώπη και στον κόσμο κορυφώθηκε. Η Παγκόσμια Οικονομική Ύφεση του 1929 οδήγησε στην άνοδο ολοκληρωτικών καθεστώτων στη Γερμανία και αλλού. Τα καθεστάτα αυτά, παίρνοντας αφορμή από την οικονομική κρίση και τη θεαματική αύξηση του προστατευτισμού, επιχειρηματολόγησαν υπέρ της κατάκτησης «ζωτικών χώρων» για τους λαούς των οποίων ηγούνταν. Η κατάκτηση της Μαντσουρίας από την Ιαπωνία το 1931 ενθάρρυνε τον Χίτλερ να αποδεσμεύσει τη Γερμανία από τους περιορισμούς των Συνθηκών της Ειρήνης (1933-35), να ανακαταλάβει τη Ρηνανία (1936), να προσαρτήσει την Αυστρία (1938) και στη συνέχεια να προχωρήσει στην κατάληψη της Τσεχοσλοβακίας (1938), της Πολωνίας (1939), της Γαλλίας (1940) κ.λπ.

Αντίστοιχη πορεία διέγραψε και η Ιταλία λόγω, κυρίως, της αναβάθμισης του γεωπολιτικού της δυναμικού την επαύριον του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Η Ιταλία του 1920 και των πρώτων μεταπολεμικών χρόνων αποτελούσε, φαινομενικά, τη μεγάλη «χαμένη» στο στρατόπεδο των νικητών, καθώς απέτυχε να δρέψει σημαντικά αποικιακά οφέλη, όπως η Αγγλία και η Γαλλία. Η αποτυχία όμως αυτή αντισταθμίστηκε με τη μεταπολεμική χάραξη των βορείων συνόρων της με τα οποία δέσποσε η Ιταλία των πανίσχυρων αμυντικά κορυφογραμμών των Ιταλικών Άλπεων, οπότε και απομακρύνθηκε ο κίνδυνος της από βορρά επιτυχούς εχθρικής εισβολής στην Ιταλική χερσόνησο. Η Ιταλία βρισκόταν επίσης στο κέντρο της Μεσογείου οπότε και μπορούσε να δεσμεύσει υπέρτερες συμμαχικές δυνάμεις σε καιρό πολέμου. Επιπλέον, η σημαντική οικονομική και δημογραφική εξασθένηση της Γαλλίας και της Γερμανίας από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο απομάκρυνε το ενδεχόμενο σοβαρής απειλής της Ιταλίας από τις δύο αυτές δυνάμεις. Συνάμα, η εδαφική επέκταση της Βρετανικής αυτοκρατορίας στην Ανατολική Μεσόγειο, η σχετική της οικονομική και ναυτική παρακμή αλλά και η Ιαπωνική απειλή κατά των Βρετανικών Ινδιών και των Αντιπόδων προσέδωσαν στα μάτια των Άγγλων ιθυνόντων ιδιαίτερη βαρύτητα στον κίνδυνο που αντιπροσώπευαν για τα Βρετανικά συμφέροντα οι ισχυρές, Ιταλικές, αεροναυτικές δυνάμεις. Τέλος, η κατάρρευση της Αυστρο-ουγγρικής, της Ρωσικής και της Οθωμανικής αυτοκρατορίας δημιούργησε κενό ισχύος στην Κεντρική Ευρώπη και τα Βαλκάνια που από νωρίς προσέλκυσε το ιταλικό ενδιαφέρον.¹⁰⁷

Ο προσανατολισμός της Ιταλικής πολιτικής προς τη Χερσόνησο του Αίμου δεν ήταν όμως μόνο ζήτημα νέων ευκαιριών και ανασκευής παλαιότερων αποτυχιών. Ήταν και θέμα ασφάλειας του Ιταλικού μητροπολιτικού εδάφους καθώς οι ελληνικοί λιμένες μπορούσαν να φανούν χρήσιμοι στον Αγγλικό στόλο σε περίπτωση Αγγλο-Ιταλικής συρράξεως στη Μεσόγειο, μετά την Αιθιοπική κρίση του 1935-1936,¹⁰⁸ μια σύρραξη που γίνονταν ολοένα πιθανότερη δεδομένης της επιθυμίας του Ιταλού Δικτάτορα να αποκτήσει η χώρα του απρόσκοπτη πρόσβαση στους ωκεανούς.¹⁰⁹ Στον απόηχο της κρίσης αυτής ο κυβερνήτης της Ελλάδας Ιωάννης Μεταξάς υιοθέτησε πολιτική ίσων αποστάσεων έναντι της Αγγλίας και της Ιταλίας,¹¹⁰ μια σειρά όμως από δυσμενείς διπλωματικές εξελίξεις όπως η Συνθήκη του

¹⁰⁵ Fotakis, "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", 24-25.

¹⁰⁶ Ίδρυμα Μπενάκη, Αρχείο Βενιζέλου, Φάκελος 286, Πρωσία, «Τα μεγάλα προβλήματα της Ελλάδας. Το Ναυτικόν Ζήτημα», Αθήνα, 12 Μαρτίου 1931. P.R.O., F.O. 371/19513, Memorandum reviewing strength of Turco-Greek naval strength, 9 Ιανουαρίου 1935.

¹⁰⁷ Stavrianos, L.S., *The World since 1500. A Global History* (Englewood Cliffs N.J. 1966), 526-50, 456. Kennedy P., *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000* (New York 1987), 292-93, 298-303, 310-12, 316. Kennedy, P., *The Rise and Fall of British Naval Mastery* (London 1976) 267-98. Pratt, L.R., Pratt, *East of Malta, West Of Suez. Britain's Mediterranean Crisis 1936-1939* (Cambridge 1975), 86, 167-68. Sullivan, B.R., "The strategy of the decisive weight: Italy 1882-1922", στο Williamson, M., MacGregor, K., and Bernstein, A. (eds.), *The Making of Strategy: Rulers, States, and War* (Cambridge 1994), 345-46. Marder, A., "The Royal Navy and the Ethiopian Crisis of 1935-36", *The American Historical Review*, 75:5 (1970), 1327-56. Quartaro, R., "Imperial Defence in the Mediterranean on the Eve of the Ethiopian Crisis (July-October 1935)" *The Historical Journal*, 20:1 (1977), 185-200. Σχετικά με τη θέση και την εξέλιξη του πολεμικού ναυτικού στη φασιστική Ιταλία βλ. Mallet, R., *The Italian Navy and Fascist Expansionism, 1935-1940* (Portland Ore 1998). Για αντίστοιχη, αν και σημαντικά μικρότερη, αναφορά στην προπολεμική ιταλική αεροπορία βλ. Sadkovich, J.J., "The Development of the Italian Air Force Prior to World War II", *Military Affairs*, 51:3 (1987), 128-36. Γενιά Αρχεία του Κράτους (Γ.Α.Κ.), Αρχείο Μεταξά, Φάκελος 88, Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, Μελέτη 45, Εκτίμησης της καταστάσεως κατά την αρχική φάσιν του πολέμου, 4.

¹⁰⁸ Borejsz, J.W., "Greece and the Balkan Policy of Fascist Italy, 1936-1940" *Journal of the Hellenic Diaspora*, 13:1-2 (1986), 58.

¹⁰⁹ Budden, M. J., *British policy towards Fascist Italy in the early stages of the Second World War* (Ph.D. University of London 1999), 20.

¹¹⁰ Barros, *Britain, Greece and the Politics of Sanctions: Ethiopia 1935-1936*, (New Jersey 1982), 186, 189, 205-06, 215-16.

Μοντρέ και η επαναστρατικοποίηση των Δαρδανελλίων το 1936, τα Σύμφωνα Φιλίας της Γιουγκοσλαβίας με την Ιταλία και τη Βουλγαρία το 1937 και ο επανεξοπλισμός της Βουλγαρίας με τη Συμφωνία της Θεσσαλονίκης το 1938¹¹¹ οδήγησαν την Κυβέρνηση Μεταξά στην επιδίωξη στενότερων σχέσεων με την Αγγλία με σκοπό τη διασφάλιση της εδαφικής ακεραιότητας της Ελλάδας.¹¹² Τελικά, η αγγλόφιλη κατεύθυνση της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής από το 1938 και μετά, η κατάρρευση της γραμμής Μαζινό, καθώς και οι εσφαλμένες εκτιμήσεις του Μουσολίνι αναφορικά με τις Γερμανικές και τις Σοβιετικές επιδιώξεις στον ευρύτερο χώρο των Βαλκανίων το 1940 οδήγησαν,¹¹³ εν πολλοίς, στην Ιταλική επίθεση εναντίον της Ελλάδας τον Οκτώβριο του ίδιου έτους.

Η Ελλάδα εισήλθε στην παγκόσμια σύρραξη κάτω από ιδιαίτερα δυσμενείς συνθήκες. Με ωπές ακόμα τις πληγές από τη Μικρασιατική καταστροφή και ανοιχτό, εν μέρει, το πρόβλημα της αποκατάστασης των προσφύγων είχε επίσης να αντιμετωπίσει την παγκόσμια οικονομική κρίση το χτύπημα της οποίας υπήρξε ιδιαίτερη βαρύ, καθώς το υπερχρεωμένο ελληνικό κράτος πτώχευσε για μία ακόμη φορά (1932)¹¹⁴ και οι ελληνικές εξαγωγές σημείωσαν κάθετη πτώση, λόγω του ότι τα τέσσερα πέμπτα τους ήταν σταφίδες και καπνός, προϊόντα ημιπολυτελείας την εποχή εκείνη.¹¹⁵ Η πλειοψηφία των Ελλήνων υποσιτίζονταν¹¹⁶ και η προετοιμασία της προάσπισης των εθνικών εδαφών απαιτούσε συγκλονιστική οικονομικά προσπάθεια σύμφωνα με απόρρητη έκθεση του αρχιστράτηγου Παπάγου προς τον Έλληνα κυβερνήτη.¹¹⁷ Η συνθλιπτική στενωπός που αντιμετώπιζε η ελληνική οικονομία, η σύγχρονη νομισματική αστάθεια, η υπερφορολόγηση των ελλήνων πολιτών,¹¹⁸ το τεράστιο δημοσιονομικό κόστος από τις αμυντικές δαπάνες¹¹⁹ οι υπερβολικές παρεμβάσεις του Υπουργείου των Οικονομικών στο Υπουργείο Ναυτικών αλλά και η μη εκτέλεση των διαρθρωτικών αλλαγών που προέβλεπε η οικονομική βάση του ναυτικού προγράμματος που θεσπίστηκε από το κοινοβούλιο τον Απρίλιο 1931 επηρέασε και τη δομή δυνάμεως του ελληνικού ναυτικού¹²⁰ που την κρίσιμη προπολεμική τετραετία ενισχύθηκε μόνο με 2 σύγχρονα αντιτορπιτικά, τέσσερα αλιευτικά και ένα πετρελαιοφόρο.¹²¹ Παρά επίσης, τις χρόνιες διαπραγματεύσεις με αυστριακά, ιταλικά, αγγλικά, αμερικανικά και ιαπωνικά ναυπηγεία, τη σχετικά μικρή ναυπηγική πείρα των ελληνικών ναυτικών αρχών και την πιεστική ανάγκη του πενόμενου ελληνικού κράτους να περιστείλει, έστω και λίγο, τη σημαντική εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό για ναυτικούς εξοπλισμούς, η ίδρυση και λειτουργία των ναυπηγείων Σκαραμαγκά δεν πρόλαβε να ολοκληρωθεί πριν την έναρξη του ελληνο-ιταλικού πολέμου.¹²²

¹¹¹ Schreiber, G., Stegemann, B., Vogel, D. (eds.), *Germany and the Second World War: The Mediterranean, South-east Europe, and North Africa 1939-1941* (Oxford 1995), 373, 375. Στην επαναπροσέγγιση της Γιουγκοσλαβίας με την Ιταλία και τη Βουλγαρία είχε συμβάλει, άθελά της, και η Ελλάδα με τη δήλωση (6 Μαΐου 1936) του πρωθυπουργού Μεταξά σύμφωνα με την οποία η Ελλάδα θα αναλάμβανε πολεμική δράση σε εκπλήρωση των υποχρεώσεών της στα πλαίσια του Βαλκανικού Συμφώνου εφόσον δεν μετείχε όμως Μεγάλη Δύναμη (π.χ. Ιταλία) σε Βαλκανική σύρραξη. Βλ. Σβολόπουλος, *Η Ελληνική Εξωτερική Πολιτική, 1900-1945*, 246-47.

¹¹² Vogel, et.al., *Germany and the Second World War*, 373.

¹¹³ Κολιόπουλος, Ι., «Ο Εξωτερικός Παράγοντας» στο Χριστόπουλος Γ. & Μπάστιας Ι., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους: Νεώτερος Ελληνισμός 1913-1941* (Αθήνα 1978), 401-02. Cliadakis, H. "Neutrality and War in Italian Policy, 1939-1940", *Journal of Contemporary History*, 9:3 (1974), 185-88.

¹¹⁴ Ευσύνοπτη αναφορά στην εξέλιξη του Προσφυγικού Ζητήματος περιέχεται στο Βερέμης, Α., «Η οικονομία από το 1923 ως το 1926» & Βεργόπουλος, Κ., «Η Ελληνική οικονομία από το 1926 ως το 1935», στο Χριστόπουλος Γ. & Μπάστιας Ι., *Νεώτερος Ελληνισμός 1913-1941*, 301-02 και 328-331 αντίστοιχα. Παντελάκης, Ν., *Δημόσια Δάνεια* (Αθήνα 1995), 71-80.

¹¹⁵ Higham, R., & Veremis, Th., *Aspects of Greece 1936-1940: The Metaxas Dictatorship* (Athens 1993), 116.

¹¹⁶ Γ.Α.Κ., Αρχείο Μεταξά, Φάκελος, 107, Έκθεσις των Συμπερασμάτων του Συμβουλίου Επιστρατεύσεως της Διοικήσεως Πρωτεύουσας, 28 Ιουλίου 1939, 3.

¹¹⁷ Γ.Α.Κ., Αρχείο Μεταξά, Φάκελος, 120, Παπάγος προς Μεταξά, 10 Φεβρουαρίου 1939, 1.

¹¹⁸ Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Κακουλίδη, Έκθεσις της επί των Οικονομικών Επιτροπής της Γερουσίας επί του ειδικού Προϋπολογισμού των Εξόδων του Υπουργείου των Ναυτικών 1934, 9.

¹¹⁹ Ε.Σ.Β., Περίοδος Α Σύνοδος Α, Συνεδρίασις 12, 20 Δεκεμβρίου 1926, Ομιλία Κακουλίδη, 219.

¹²⁰ Γ.Α.Κ. Αρχείο Μεταξά, Φάκελος 121, Συνοπτικόν Υπόμνημα Επί του Ναυτικού Προγράμματος, Πρακτικόν Ανωτάτου Ναυτικού Συμβουλίου και Εισηγητική Έκθεσις, Ιανουάριος 1935. Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού (Υ.Ι.Ν), Αρχείο Καββαδία, Φάκελος 2, Πολεμική Έκθεσις Α, Προπαρασκευή του Ναυτικού και η Ιταλική Επίθεσις, 1918-1941, 9.

¹²¹ Φωκάς, Δ., *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού κατά τον Πόλεμον 1940-1944*, τομ. Α, (Αθήνα 1953), 24-25.

¹²² Τ.Ν.Α., ADM 116/4200, Waterlow to Halifax, Αθήνα, 25 Ιανουαρίου 1939, enclosing Packer προς Waterlow, 24 Ιανουαρίου 1939. A.C.M., 1BB7/148, Compte Redu de Renseignements 11, 17 Αυγούστου 1931. A.C.M., 1BB7/148, Compte Redu de Renseignements 17, 9 Νοεμβρίου 1931. Υ.Ι.Ν., Αρχείο Καββαδία, Φάκελος 2, Πολεμική Έκθεσις Α, 21. Fotakis, Z., "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", 15.

Γενικότερα και παρά τις σχετικές προς τούτο προτροπές και ελπίδες δεν αναπτύχθηκε ναύσταθμος ικανός να χρησιμεύσει σε στόλο μεγάλης δύναμης, λόγω και της σχετικής αδιαφορίας της Αγγλίας.¹²³

Η ελληνική ναυτική μεγέθυνση περιορίστηκε επίσης τα χρόνια εκείνα, λόγω της πολιτικής αστάθειας της χώρας μας,¹²⁴ της αβεβαιότητας που προκαλούσε σε αυτήν η Μεσογειακή πολιτική της Αγγλίας¹²⁵ και λόγω της επαμφοτερίζουσας στάσης της ελληνικής ναυτικής κοινής γνώμης σχετικά με τη σκοπιμότητα συγκρότησης στόλου με βάση θωρηκτές, ελαφρές ή ελαφρότερες μονάδες. Η διάκριση μεταξύ ελαφρών ή ελαφρότερων μονάδων αφορούσε κυρίως τα αντιτορπιλικά ανοικτής θαλάσσης που διέθεταν σχετικά ισχυρό πυροβολικό, μεγάλη ταχύτητα, περισσότερες ναυτικές αρετές σε βάθος χρόνου, άρα και μεγαλύτερη συμμαχική χρησιμότητα έναντι των μικρότερων, φθινοτέρων και λιγότερο ταχέων αντιτορπιλικών που ήταν κατάλληλα να καλύψουν, κυρίως, τις ελληνικές θάλασσες.¹²⁶

Το επικαιροποιημένο ναυτικό πρόγραμμα του Οκτωβρίου του 1934 συνέχιζε να προβλέπει ελαφρό κυρίως στόλο και διέφερε, κυρίως, από αυτό του 1931 στο ότι προέβλεπε την πρόσκτηση λιγότερων μονάδων μιας και η υπογραφή του Ελληνο-τουρκικού συμφώνου το 1933 είχε αυξήσει την ελληνική ναυτική ασφάλεια.¹²⁷ Παρόλ' αυτά, το 1935 σημειώθηκαν εκ νέου προσπάθειες υπέρ μιας ναυτικής δομής δυνάμει βασισμένης σε θωρηκτές μονάδες,¹²⁸ προσπάθειες που πιθανόν να προήλθαν από τον κίνδυνο που διέτρεξε η πρωτεύουσα από το Αβέρωφ κατά το κίνημα της 1ης Μαρτίου 1935 αν δεν είχε εμποδισθεί η δράση του από την παρουσία αγγλικών πολεμικών στον Πειραιά.¹²⁹ Οι προσπάθειες αυτές επίσης αντανάκλωνταν σε πολύ ασθενέστερη μορφή στην αντικατάσταση των δύο αντιτορπιλικών αρχηγίδων που προβλέπονταν στο πρόγραμμα του 1931 από εύδρομο καταδρομικό στο πρόγραμμα του 1934.¹³⁰ Η προσπάθεια απόκτησης θωρηκτού επαναλήφθηκε στις αρχές του 1939, όταν κατόπιν εισηγήσεως του ΑΓΕΝ ναύαρχου Σακελλαρίου,¹³¹ ζητήθηκε η παροχή βρετανικών πιστώσεων¹³² για την κατασκευή στην Αγγλία ενός υβριδικού θωρακισμένου καταδρομικού 18.000 τόνων, που θα έφερε ως κύριο οπλισμό 6-10 κανόνια των 12 ιντσών και θα είχε ταχύτητα 33-34 κόμβων.¹³³ Κι αυτό παρά το γεγονός ότι πριν ένα τρίμηνο είχε ζητήσει ο Μεταξάς να αγοραστούν στην Αγγλία πυροβόλα για την παράκτια άμυνα και ελαφρές μονάδες.¹³⁴ Σε σχετικές συνεντεύξεις του με τον Άγγλο Ναυτικό ακόλουθο Packer ο ναύαρχος Σακελλαρίου δικαιολόγησε τη δραστική αυτή αλλαγή της ελληνικής ναυτικής πολιτικής επικαλούμενος τη χρησιμότητα ενός ελληνικού θωρακισμένου καταδρομικού στο Βόρειο Αιγαίο,¹³⁵ για τη διασφάλιση του ανεφοδιασμού της Ελλάδας από τη Μαύρη Θάλασσα σε καιρό πολέμου¹³⁶ και την παρενόχληση του Ιταλικού θαλάσσιου εμπορίου με τις χώρες της θάλασσας αυτής, ιδιαίτερα δε με τη Ρουμανία, το πετρέλαιο της οποίας κάλυπτε το

¹²³ Ε.Α.Ι.Α., Αρχείο Κακουλίδη, Έκθεσις της επί των Οικονομικών Επιτροπής της Γερουσίας επί του ειδικού Προϋπολογισμού των Εξόδων του Υπουργείου των Ναυτικών 1934, 9.

¹²⁴ Μεζεβίρης, Γ., *Τέσσαρες Δεκαετηρίδες εις την Υπηρεσίαν του Β. Ναυτικού* (Αθήνα 1971), 128-31, 157-60. Πετρόπουλος, Ν., *Αναμνήσεις ενός Παλιού Ναυτικού*, τόμ. 1 (Αθήνα 1962), 22-29.

¹²⁵ Γ.Α.Κ., Αρχείο Μεταξά, Φάκελος 88, Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, Μελέτη 45, Εκτίμησις της καταστάσεως κατά την αρχικήν φάσιν του πολέμου.

¹²⁶ Αλεξανδρής, Κ., «Μικρά ή Μεγάλα Αντιτορπιλικά», *Ναυτική Επιθεώρησις*, 128 (1934), 271-72. Αλεξανδρής, Κ., «Μικρά ή Μεγάλα Αντιτορπιλικά», *Ναυτική Επιθεώρησις*, 130 (1934), 18-19. Καναβαριώτης, Σ., «Ζητήματα επί της παραγγελίας των νέων αντιτορπιλικών», *Ναυτική Επιθεώρησις*, 129 (1934), 450-54. Μεζεβίρης, Γ., «Η παραγγελία των νέων αντιτορπιλικών», 131 (1934), 160-63. Αγγελής, Π., «Μεγάλα Αντιτορπιλικά», *Ναυτική Επιθεώρησις*, 131 (1934), 194.

¹²⁷ Γ.Α.Κ. Αρχείο Μεταξά, Φάκελος 121, Συνοπτικόν Υπόμνημα Επί του Ναυτικού Προγράμματος, Πρακτικόν Ανωτάτου Ναυτικού Συμβουλίου και Εισηγητική Έκθεσις, Ιανουάριος 1935 και συνημμένο νόμο 6269 της 31^{ης} Αυγούστου 1934 «Περί εκτελέσεως Ναυτικού Προγράμματος». Τ.Ν.Α., FO 371/16775, "Turco-Greek pact. Agreement Signed", *The Times*, 15 Σεπτεμβρίου 1933.

¹²⁸ Fotakis, Z., "Greek Naval Policy and the Great Powers, 1931 to 1940", *Journal for Maritime Research*, 13:1 (2011), 57.

¹²⁹ Α.Κ.Μ., 1BB7/169, Comptes Rendus de Renseignements 4, Αθήνα, 8 Απριλίου 1935. Τ.Ν.Α., F.O. 371/19506, Waterlow προς Foreign Office, Αθήνα, 12 Απριλίου 1935, 12-13.

¹³⁰ Πετρόπουλος, *Αναμνήσεις*, 29-30. Δεσποτόπουλος, Α., *Η Πολεμική Προπαρασκευή της Ελλάδος 1923-1940* (Αθήνα 1998), 180.

¹³¹ Τ.Ν.Α., ADM 116/4200, Packenham προς Admiralty, Αθήνα 12 Ιανουαρίου 1939.

¹³² Ο.π., Waterlow προς Foreign Office, Αθήνα, 16 Ιανουαρίου 1939.

¹³³ Ο.π., Συνημμένα στο 106/24/39 Medhurst, Ross, Packer προς Waterlow, Αθήνα 24 Ιανουαρίου 1939 και Packer προς Waterlow, Αθήνα 24 Ιανουαρίου 1939. Σχόλιο Goodall στο MO 7712/38, 10 Φεβρουαρίου 1939.

¹³⁴ Τ.Ν.Α., ADM 116/3949, Waterlow προς Foreign Office, Αθήνα, 16 Οκτωβρίου 1938. Σχετικά με άλλες χαμένες ευκαιρίες ενίσχυσης του ελληνικού στόλου με ελαφρές μονάδες κατά την περίοδο 1937-1939 βλέπε Δεσποτόπουλος, *Η Πολεμική Προπαρασκευή της Ελλάδος*, 181-82.

¹³⁵ Τ.Ν.Α., ADM 116/4200, Συνημμένο στο 106/24/39 Packer προς Waterlow, Αθήνα, 24 Ιανουαρίου 1939. Churchill College, Αρχείο Packer, Φάκελος PCKR 1/11, Εγγραφή Παρασκευής 20 Ιανουαρίου 1939.

¹³⁶ Γ.Α.Κ., Αρχείο Μεταξά, Φάκελος 85, Έκθεσις επί των επιθετικών ενεργειών της Μεραρχίας εις περιοχίν Σερρών-Δράμας, 25 Μαΐου 1937, 9.

¼ των σχετικών Ιταλικών αναγκών.¹³⁷ Παρά όμως την υποστήριξη των ελληνικών θέσεων από τον Άγγλο ναυτικό ακόλουθο¹³⁸ τελικά δεν έγιναν αυτές δεκτές από τη Βρετανική κυβέρνηση εξαιτίας του μεγάλου κόστους του προτεινόμενου θωρηκτού, του μακρού χρόνου που θα απαιτούσε η κατασκευή του αλλά και της πιθανότητας να προκληθεί εξαιτίας του μια μικρο-κούρσα ναυτικών εξοπλισμών.¹³⁹ Επιπλέον, η πιθανότητα κλεισίματος των Στενών από την αγγλόφιλη Τουρκία σε περίπτωση Ιταλο-βρετανικού πολέμου πιθανόν να συνέβαλε στην απόρριψη της επιχειρηματολογίας Σακελλαρίου από τους Άγγλους ιθύνοντες¹⁴⁰

Στα χρόνια που ακολούθησαν μέχρι το πέρας του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, η ελληνική ηγεσία συμβιβάστηκε με τις ελαφρές μονάδες που τις διέθεσαν κατά καιρούς οι Αγγλοσάξονες σύμμαχοί της.¹⁴¹ Όποτε όμως διαφάνηκε ευκαιρία πρόσκτησης βαρέων μονάδων στον ελληνικό στόλο, όπως στις αρχές του 1941 όταν οι Αμερικανοί ψήφισαν το νόμο «περί δανεισμού και εκμισθώσεων»¹⁴² και το φθινόπωρο του 1943 μετά την παράδοση του Ιταλικού στόλου στους συμμάχους,¹⁴³ επανήλθε το αίτημα της ενισχύσεως του Ελληνικού ναυτικού με θωρηκτές μονάδες. Η μη ενίσχυση πάντως του ελληνικού στόλου με ικανό αριθμό νέων μονάδων πριν τον πόλεμο και ιδιαίτερα τορπιλακάτων, που τόσο χρήσιμες απεδείχθησαν στη Δαλματία και στη ναυμαχία του Λέιτε, η έλλειψη υπαξιοματικών μηχανικών και η γενικότερη έλλειψη στελεχών μετά το κίνημα της 1^{ης} Μαρτίου 1935,¹⁴⁴ η λιτότητα που επέβαλε το Υπουργείο Ναυτικών στην κατανάλωση καυσίμων και πυρομαχικών, στη συντήρηση των πλοίων αλλά και στη διατήρηση αποθεμάτων ανταλλακτικών¹⁴⁵ και οι χαμηλοί μισθοί του προσωπικού λόγω και της υπερπληθώρας στελεχών σε τομείς μη χρήσιμους για την υπηρεσία¹⁴⁶ συνέβαλαν στην περιορισμένη εκγύμναση του στόλου, στην αντιμετώπιση εφοδιαστικών δυσκολιών και, πιθανότατα, στην πραγματοποίηση κάποιων λαθών κατά τις πρώτες εβδομάδες του Ελληνο-ιταλικού πολέμου και στην εμφάνιση άλλων προβλημάτων αργότερα.¹⁴⁷

Παρά πάντως τις δυσμενείς αυτές προπολεμικές εξελίξεις, που επιτεινόνταν από την προτεραιότητα που η ελληνική κυβέρνηση απέδιδε στην αντιμετώπιση της Βουλγαρικής απειλής τουλάχιστον ως το 1938,¹⁴⁸ λήφθηκαν μέτρα που συνέβαλλαν σημαντικά στην επιτυχία του ελληνικού ναυτικού αγώνα κατά τον πόλεμο του 1940-1941. Πιο συγκεκριμένα, με κόστος που αντιστοιχούσε στην αγορά δύο μόλις αντιτορπιλικών με τα εφόδιά τους και μετά από βρετανική γνωμάτευση,¹⁴⁹ το Υπουργείο Ναυτικών μπόρεσε να εγκαταστήσει ένα ατελές αλλά αποτελεσματικό δίκτυο παράκτιων οχυρώσεων, ναρκοπεδίων και από ελληνικής κατασκευής νάρκες Μωραϊτή και ανθυποβρυχιακών φραγμάτων που καθιστούσε, έως την άφιξη Βρετανικών ενισχύσεων, ναυτικά υπερασπίσιμη έναντι του Ιταλικού στόλου τη θαλάσσια οδό που ξεκινούσε από την Πάτρα και μέσω του Κορινθιακού, του Σαρωνικού, του Ευβοϊκού και του Θερμαϊκού κατέληγε στη συμπρωτεύουσα.¹⁵⁰ Διασφαλιζόνταν έτσι η ταχεία και ασφαλής επιστράτευση του μεγαλύτερου τμήματος

¹³⁷ Quartanaro, "Imperial Defence on the Eve of the Ethiopian Crisis", 208.

¹³⁸ T.N.A., ADM 116/4200, Memorandum on Greek Naval War Policy and Proposed Naval Re-Armament, Packer προς Admiralty 30 Ιανουαρίου 1939.

¹³⁹ Ο.π., Military Branch προς Foreign Office, Λονδίνο, 20 Φεβρουαρίου 1939. Appendix A.

¹⁴⁰ Pratt, L.R., *East of Malta West Of Suez: Britain's Mediterranean Crisis, 1936-1939*, (London 1975), 156.

¹⁴¹ Σχετικό, παρόμοιο υλικό μπορεί να βρει κανείς, μεταξύ άλλων, στους εξής φακέλους του T.N.A.: ADM 116/4200, ADM 116/4403, ADM 116/5168, ADM 116/5169, FO 371/23760, FO 371/23761, FO 371/23762, FO 371/23763, FO 115/3782, FO 371/33170, FO 371/33179, FO 371/37224, FO 371/37229.

¹⁴² Πετρόπουλος, *Αναμνήσεις*, 30. Καββαδίας, Ε., *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40* (Αθήνα, 1950), 202-03.

¹⁴³ Υ.Π.ΕΞ., 1943 Φάκελος 35.3, Αλεξανδρής προς Υπουργείο Ναυτικών, Λονδίνο, 11 Σεπτεμβρίου 1943 & Βενιζέλος προς Υπουργείο Εξωτερικών, Κάιρο, 2 Οκτωβρίου 1943.

¹⁴⁴ Πετρόπουλος, *Αναμνήσεις*, 76-77. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 628-29. Οικονόμου-Γκούρας, Χ., «Πληροφορίες και Ζητήματα», *Ναυτική Επιθεώρησης*, 101 (1930), 530-31.

¹⁴⁵ Γ.Α.Κ. Αρχείο Μεταξά, Φάκελος 121, Συνοπτικόν Υπόμνημα Επί του Ναυτικού Προγράμματος, Πρακτικόν Ανωτάτου Ναυτικού Συμβουλίου.

¹⁴⁶ Αλεξανδρής, Κ., «Σκέψεις τινές επί του Προϋπολογισμού του Υπουργείου των Ναυτικών», *Ναυτική Επιθεώρησης*, 131 (1934), 174.

¹⁴⁷ Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 158-60. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α., 81-88, 130-32, 160-61. Υ.Ι.Ν., Αρχείο Καββαδία, Φάκελος 2, Πολεμική Έκθεσις Α, 52.

¹⁴⁸ P.R.O. ADM 116/4200 Medhurst, Ross, Packer προς Waterlow, Αθήνα, 24 Ιανουαρίου 1939. Σύμφωνα με τον Κολιόπουλο ο προσανατολισμός αυτός της ελληνικής αμυντικής πολιτικής ελάχιστα άλλαξε μέχρι το καλοκαίρι του 1940. Βλ. Koliopoulos, J.S. "Unwanted Ally: Greece and the Great Powers, 1939-1941" *Balkan Studies*, 23:1 (1982), 14-15.

¹⁴⁹ Πετρόπουλος, *Αναμνήσεις*, 67. A.C.M., Situation Maritime étrangères, Bulletin de Renseignements, 23, Αθήνα, 4 Φεβρουαρίου 1937.

¹⁵⁰ Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α., 161. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 157. Αρβανιτάκης, Σ., «Η διεθνής εξέλιξη του Ναρκοπολέμου και η Ιστορία του στο Ελληνικό Π.Ν.», *Ναυτική Επιθεώρησης*, 452 (1988), 56-61. A.C.M.,

του ελληνικού στρατού με τη σημαντική βέβαια συμβολή και των ελληνικών ελαφρών μονάδων επιφανείας που συνόδευαν τις νηοπομπές σε θαλάσσιες επιφάνειες που δεν καλύπτονταν από παράκτιες οχυρώσεις.

Η εύτακτη ολοκλήρωση της ελληνικής επιστράτευσης διευκολύνθηκε επίσης από το σχέδιο κινητοποίησης υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών και από το σχέδιο θαλασσιών στρατιωτικών μεταφορών συγκεντρώσεως που εκπονήθηκαν από το ΓΕΝ πριν τον πόλεμο. Στο πλαίσιο αυτό οι διοικήσεις των Ναυτικών Αμυντικών Περιοχών ενημέρωσαν, συντόνισαν και εξόπλισαν τα ελληνικά εμπορικά πλοία, ώστε να εξασφαλισθεί η απρόσκοπτη συμβολή τους σε περίπτωση πολέμου. Πραγματοποιήθηκε επίσης ικανός αριθμός υλικοτεχνικών βελτιώσεων σε στρατηγικής σημασίας λιμένες και όρμους,¹⁵¹ και εγκαταστάθηκε ένα ευρύ δίκτυο ναυτικών παρατηρητηρίων στην πολυνησία της ελληνικής επικράτειας με σκοπό την πρόληψη αιφνιδιαστικής επίθεσης του Ιταλικού στόλου κατά ελληνικών στόχων. Η πιθανότητα δε ιταλικού αιφνιδιασμού ήταν ιδιαίτερα αυξημένη αν αναλογισθεί κανείς ότι το 1940 η Ελλάδα συνόρευε με Ιταλικό χερσαίο ή θαλάσσιο χώρο όχι μόνο από τα Δυτικά, όπως συμβαίνει σήμερα, αλλά και από τα βόρεια (Αλβανία), νότια (Λιβύη) και τα Ανατολικά (Δωδεκάνησα). Μέτρα τέλος λήφθηκαν και για την αντιμετώπιση της εναέριας ιταλικής απειλής με τη εγκατάσταση, κυρίως από το Ναυτικό, δικτύου αεράμυνας που κάλυπτε το τρίγωνο Ναυστάθμου, Πειραιά, Αθήνας.¹⁵² Οι πρωτοβουλίες αυτές της ελληνικής ναυτικής ηγεσίας, η αναδιοργάνωση του ελληνικού πολεμικού ναυτικού σε αγγλικά πρότυπα, καθώς και η εύρυθμη λειτουργία της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, της οποίας οι απόφοιτοι υπερτερούσαν σε θεωρητική κατάρτιση των άγγλων συναδέλφων τους,¹⁵³ παρέσχον τις βάσεις επιτυχούς αντιμετώπισης του Ιταλού εισβολέα.¹⁵⁴

IV. Η Ελληνική Ναυτική Ισχύς κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο

Το ξεκίνημα του Ελληνο-ιταλικού πολέμου βρήκε αντιμετώπους δύο ασύμμετρους κατά θάλασσα αντιπάλους. Από τη μια μεριά το Ιταλικό Ναυτικό με 8 θωρηκτά, 26 ελαφρά καταδρομικά, 61 αντιτορπιλικά, 69 торπιλοβόλα και 119 υποβρύχια συνολικού εκτοπίσματος 660000 περίπου τόνων. Από την άλλη το Ναυτικό του 1918, όπως εύστοχα το χαρακτηρίζει ο τότε Αρχηγός Στόλου Ναύαρχος Καββαδίας, υλικά αβοήθητο από τους συμμάχους του,¹⁵⁵ με μόνο δύο σύγχρονα αντιτορπιλικά, κάποιες παλαιότερες μονάδες επιφανείας και έξι υποβρύχια με πολλά μηχανικά προβλήματα και κατασκευασμένα σε γαλλικά ναυπηγεία με μικρή σχετική εμπειρία,¹⁵⁶ συνολικού εκτοπίσματος λίγο πάνω από τους 20.000 τόνους.¹⁵⁷ Η ανισορροπία βέβαια αυτή μειώνεται αν συνυπολογιστεί ο αναπόφευκτος περισπασμός του ιταλικού στόλου από τον αντίπαλο Βρετανικό στόλο της Ανατολικής Μεσογείου,¹⁵⁸ η ασθενής θωράκιση της πλειοψηφίας των Ιταλικών μονάδων, η έλλειψη αεροπορικής κάλυψης του ιταλικού στόλου από φίλιο αεροπλανοφόρο¹⁵⁹ και τα περιορισμένα αποθέματα πετρελαίου που περιόριζαν τις κινήσεις του.¹⁶⁰ Παρ' όλα αυτά, οι σύγχρονες, Ιταλικές ναυτικές

GR7N/2875, Γάλλος στρατιωτικός Ακόλουθος προς τον Γάλλο Υπουργό Στρατιωτικών, Αθήνα, 14 Φεβρουαρίου 1935 & 1BB7/169, *Compte Rendu de Renseignements* 2, Αθήνα 24 Φεβρουαρίου 1935.

¹⁵¹ Φωκάς, *Εκθεσεις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α., 30-33. Δεσποτόπουλος, *Η Πολεμική Προπαρασκευή της Ελλάδος*, 186-89.

¹⁵² Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 107-109. Φωκάς, *Εκθεσεις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού κατά τον Πόλεμον* τομ. Α, 12-24, 69-70.

¹⁵³ Αλεξανδρής, Κ., *Το Ναυτικόν μας κατά την Πολεμικήν Περίοδον, 1941-1945* (Αθήνα 1952), 40.

¹⁵⁴ Για τις αυστηρές σωματικές προϋποθέσεις της αποδοχής των Δοκίμων στη Σχολή και την, κατά κανόνα, επιτυχή απόδοση των αποφοίτων της στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο βλέπε Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 521, 618-19. Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Κύρη, Φάκελος 7, Σημείωμα.

¹⁵⁵ T.N.A., ADM 116/4199, Marham προς Μάτση, Λονδίνο, 15 Ιανουαρίου 1941. Higham, & Veremis, *Aspects of Greece 1936-1940*, 53.

¹⁵⁶ Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Δελαγραμμάτικα, Φάκελος, 2.1, σελ. 46.

¹⁵⁷ Φωκάς, *Εκθεσεις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α., 65-69. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 605.

¹⁵⁸ Το Φωκάς, *Εκθεσεις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α. βρίθει σχετικών αναφορών χαρακτηριστικότερες των οποίων είναι, πιθανότατα, στις σελίδες 69-70, 126.

¹⁵⁹ Budden, M. J., *British policy towards Fascist Italy*, 34. Santoni, A. "The Italian Navy at the Outbreak of World War II and the Influence of British ULTRA Intelligence on Mediterranean Operations" στο Sweetman, J. et al. (eds.) *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Tenth Naval History Symposium* (United States Naval Academy 1991) 295.

¹⁶⁰ Sadkovich, J.J., "Understanding Defeat: Reappraising Italy's Role in World War II", *Journal of Contemporary History*, 24:1 (1989), 32.

επιτυχίες κατά του Αγγλικού πολεμικού ναυτικού¹⁶¹ θα μπορούσαν να είχαν επαναληφθεί και κατά των Ελλήνων αν η επαγρύπνηση και ο επαγγελματισμός των αξιωματικών και των πληρωμάτων του Ελληνικού στόλου δεν ήταν ο ανάλογος.¹⁶² Πράγματι, με την εξαίρεση της βύθισης του υποβρυχίου Πρωτέα δε χάθηκε ούτε ένας γραμμάριο υλικού ούτε μια ψυχή από την εκατοντάδα και πλέον χιλιάδων, που οι ελληνικές μονάδες επιφανείας συνόδευσαν τόσο κατά τη διάρκεια της ελληνικής επιστράτευσης όσο και καθ' όλη τη διάρκεια του Ελληνο-ιταλικού πολέμου. Κι αυτό επετεύχθη παρά το γεγονός ότι ενώ προκειμένου περί αγγλικών συνοδείων τα ιταλικά υποβρύχια επιτίθονταν εναντίον των μεταγωγικών της νηοπομπής, αντιθέτως στις ελληνικές νηοπομπές προσέβαλλαν πάντα τα συνοδά αντιτορπιτικά.¹⁶³ Το σημαντικότερο δε όλων ήταν ότι η ελληνική επιστράτευση ολοκληρώθηκε σε χρόνο ρεκόρ, τέσσερις μέρες πριν την προγραμματισμένη λήξη της,¹⁶⁴ αποτρέποντας έτσι πιθανό Ελληνικό αιφνιδιασμό από τον κεραυνοβόλο πόλεμο του Άξονα που είχε νωρίτερα καταβάλει μεγάλο τμήμα της Ευρώπης.¹⁶⁵ Όπως πολύ εύστοχα επισημαίνει ο ναύαρχος Δημήτριος Φωκάς, οι Έλληνες πριν νικήσουν τον Ιταλό, είχαν νικήσει το χρόνο.¹⁶⁶

Η συμβολή του πολεμικού ναυτικού στη νίκη των ελληνικών όπλων κατά τον πόλεμο του 1940-1941¹⁶⁷ δεν εξαντλείται στην εύτακτη επιστράτευση και τροφοδοσία των ελληνικών χερσαίων δυνάμεων που πολεμούσαν έναντι πολλαπλάσιου αριθμού ιταλικών στρατευμάτων συγκριτικά μ' αυτόν που αντιμετώπιζαν οι Βρετανοί στην Αίγυπτο την ίδια εποχή.¹⁶⁸ Εκτός από συνοδείες νηοπομπών οι ελληνικές μονάδες επιφανείας πραγματοποίησαν και τρεις επικίνδυνες καταδρομικές επιχειρήσεις στα Στενά του Οτράντο τις οποίες αντιμετώπισαν, αρχικά, με επιφύλαξη οι Άγγλοι σύμμαχοι. Οι επιχειρήσεις αυτές δεν είχαν τελικά κάποιο απτό αποτέλεσμα λόγω της αναγκαστικά περιορισμένης χρονικής διάρκειας της ελληνικής ναυτικής παρουσίας στα Στενά,¹⁶⁹ της σχετικά αραιής ναυτικής συγκοινωνίας μεταξύ της Ιταλίας και της Αλβανίας στο συγκεκριμένο ύψος¹⁷⁰ και της έλλειψης μελέτης από τους Έλληνες ανάλογων επιχειρήσεων του Αυστριακού στόλου στο ίδιο επιχειρησιακό θέατρο κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο.¹⁷¹ Παρ' όλα αυτά, ο ηθικός αντίκτυπος της πραγματοποίησης τους ήταν μεγάλος εξυψώνοντας το κύρος του Έλληνα ναύτη. Αξίζει ακόμα να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια του Ελληνο-ιταλικού Πολέμου, ως επακόλουθμα πολεμικών παιγνίων που είχαν λάβει χώρα προπολεμικά στη Ναυτική Σχολή Πολέμου, ναυπηγήθηκαν και δώδεκα αποβατικά σκάφη με στόχο την πραγματοποίηση αποβατικής ενέργειας στα ιταλοκρατούμενα Δωδεκάνησα, μια ενέργεια που προσέκλυσε έντονο βρετανικό ενδιαφέρον.¹⁷²

Ό,τι δεν κατάφεραν οι ελληνικές μονάδες επιφανείας στα στενά του Οτράντο, το πέτυχαν τα ελληνικά υποβρύχια. Η βύθιση ενός έμπορου ιταλικού πετρελαιοφόρου από τον *Κατσώνη*, πολύ δε περισσότερο η βύθιση ενός ιταλικού πετρελαιοκίνητου και ενός μεταγωγικού από τον *Παπανικολή* την παραμονή των Χριστουγέννων του 1940, αποτέλεσαν χαρακτηριστικά παραδείγματα της αναστάτωσης που επέφερε η δράση των υποβρυχίων μας στις ιταλικές θαλάσσιες

¹⁶¹ Ο.π., 49.

¹⁶² Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 163.

¹⁶³ Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α, 111-13, 165, 203-06, 269-71, 306-07.

¹⁶⁴ Πετρόπουλος, *Αναμνήσεις*, 107.

¹⁶⁵ Σχετικά με τη Γερμανική στρατηγική και τακτική στο ξεκίνημα του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου έχουν γραφεί πολλά. Για μια πρόσφατη, έγκυρη θεώρηση βλέπε Frieser, K.H. & Greenwood. J.T. *The Blitzkrieg Legend: The 1940 Campaign in the West*: (Annapolis 2005).

¹⁶⁶ Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α., 155.

¹⁶⁷ Ευσύνοπτη θεώρηση του Ελληνο-ιταλικού πολέμου περιέχεται στα Κολιόπουλος, Ι., «Ο Πόλεμος του 1940/1941» στο Χριστόπουλος Γ. & Μπάστιας Ι., *Νεώτερος Ελληνισμός 1913-1941*, 411-43. Ενδεικτικά αναφέρονται επίσης τα ακόλουθα έργα: Παπάγος, Α., *Ο πόλεμος της Ελλάδος, 1940-1941* (Αθήνα 1970). Παπακωνσταντίνου, Θ., *Η μάχη της Ελλάδος 1940-1941* (Αθήνα 1971). Σακελλαρίου, Α., *Η θέσις της Ελλάδος κατά το Δεύτερον Παγκόσμιον Πόλεμον* (Νέα Υόρκη 1944). Γενικόν Επιτελείον Στρατού *Ο ελληνικός στρατός εις τον Β Παγκόσμιον Πόλεμον: Αίτια και Αφορμαί του Ελληνο-ιταλικού πολέμου 1940-1941* (Αθήνα 1959). Γενικόν Επιτελείον Στρατού, *Η ιταλική εισβολή, 28 Οκτωβρίου - 13 Νοεμβρίου 1940* (Αθήνα 1960). Γενικόν Επιτελείον Στρατού, *Η ελληνική αντεπίθεσις, 14 Νοεμβρίου 1940 - 6 Ιανουαρίου 1941* (Αθήνα 1966). Γενικόν Επιτελείον Στρατού, *Χειμεριναί Επιχειρήσεις, 7 Ιανουαρίου-26 Μαρτίου 1941* (Αθήνα 1966). Κόκκινου, Δ., *Οι δύο πόλεμοι, 1940-1941* (Αθήνα 1945-1946). Γκράτσι, Ε., *Η αρχή του τέλους, η επιχείρηση κατά της Ελλάδος* (Αθήνα 1980). Πράσκα, Β., *Εγώ εισέβαλα στην Ελλάδα* (Αθήνα 1999). Τσέρβι, Μ., *Ο Ελληνο-ιταλικός Πόλεμος* (Αθήνα 1967). Richter, H., *Η ιταλο-γερμανική επίθεση εναντίον της Ελλάδος* (Αθήνα 1998).

¹⁶⁸ Sadkovich, J.J., "The Italo-Greek War in Context: Italian Priorities and Axis Diplomacy", *Journal of Contemporary History*, 28:3 (1993), 440, 443.

¹⁶⁹ Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α., 114, 120-33, 180-82, 208-11.

¹⁷⁰ Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 162.

¹⁷¹ Ο.π., 174.

¹⁷² A.C.M., 1BB7/169, Compte Rendu de Renseignements 9, Αθήνα, 3 Ιουνίου 1934. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 235-36.

συγκοινωνίες.¹⁷³ Αντίστοιχα διακεκριμένη, αν και λιγότερο εμφανή απόδοση κατά τη διάρκεια του ελληνο-ιταλικού πολέμου, είχε η υπηρεσία Ναρκαλιείας,¹⁷⁴ η υπηρεσία αεράμυνας, στην οποία πιστώνεται η κατάρριψη 60 περίπου εχθρικών αεροσκαφών¹⁷⁵ αλλά και η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων που συνέχισε κανονικά τη λειτουργία της. Οι τεταρτοετείς δόκιμοι ονομάστηκαν σημαιοφόροι και στελέχωσαν ποικίλες υπηρεσίες του ναυτικού αποσπώντας ευνοϊκά σχόλια για την επίδοσή τους.¹⁷⁶

Το ξεκίνημα του Απριλίου του 1941 έφερε στο διάβα του μια νέα, από καιρό αναμενόμενη εξέλιξη για την Ελλάδα. Επιθυμώντας αρχικά οι Γερμανοί να εκδιώξουν τους Άγγλους από τη Μεσόγειο και αργότερα φοβούμενοι τη δημιουργία συμμαχικού μετώπου στη Μακεδονία την ώρα που ο κύριος όγκος των Γερμανικών στρατευμάτων θα μάχονταν στη Ρωσία, όπως ακριβώς είχε συμβεί και στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, εισέβαλλαν στη χώρα μας στις 6 Απριλίου 1941.¹⁷⁷ Στα τέλη του ίδιου μήνα ολοκληρώθηκε η κατάληψη της ηπειρωτικής Ελλάδας από τις Δυνάμεις του Άξονα και ένα μήνα αργότερα το τελευταίο ελεύθερο ελληνικό έδαφος, η Κρήτη, έπεσε στα χέρια των ξένων εισβολέων.¹⁷⁸ Πριν όμως συμβούν όλα αυτά η καθυστέρηση της αποδημίας του ελληνικού στόλου στην Αίγυπτο το Μάιο του 1941 και η εγκατάλειψη στην Ελλάδα πολλών δεκάδων εμπορικών πλοίων αλλά και άλλου χρήσιμου υλικού έδωσαν τη δυνατότητα στον Άξονα να βυθίσει το μισό Ελληνικό στόλο¹⁷⁹ και να αποκτήσει πολύτιμο πλωτό και πολεμικό υλικό για την υποστήριξη των διαπόντιων επιχειρήσεών του.¹⁸⁰ Συνάμα η Βρετανική απροθυμία να χρησιμοποιηθεί ο ελληνικός στόλος στη ναυμαχία του Ταινάρου, προγενέστερα αλλά και στη μάχη της Κρήτης δεν προμήνυε αγαθή συνέχιση του ελληνικού ναυτικού αγώνα.¹⁸¹ Η σχετική βρετανική επιφυλακτικότητα, που δικαιολογούνταν, εν πολλοίς, από την παλαιότητα των Ελληνικών πλοίων και την έλλειψη κοινής εκγύμνασης των δύο στόλων προπολεμικά, καθώς και η έλλειψη ως το Νοέμβριο του 1943 επίσημης διμερούς συμφωνίας αναφορικά με τους κανόνες συνεργασίας των δύο στόλων¹⁸² θα μπορούσε να είχε οδηγήσει σε πολιτικο-στρατιωτικό ναύαγιο το απόδημο ελληνικό ναυτικό, αν δεν είχαν αντιμετωπιστεί με χαρακτηριστική διπλωματικότητα από την υπεύθυνη ηγεσία. Όπως τονίζει ο ναύαρχος Καββαδίας «Χάρις εις την βάσιν, ην απ' αρχής είχαν θέσει να δεχθόμεν και την πλέον ασήμαντον και περιφρονημένην εργασίαν, αρκεί να εβοηθούμεν τον αγώνα.....είχον απολήξει να είμεθα εν Μ.Α. το μόνον συμμαχικόν τμήμα, μεθ' ου συνειργάζοντο [οι Άγγλοι] εν πλήρει αρμονία και με αμοιβαίαν κατανόησιν».¹⁸³ Ενδεικτική της επιτυχίας της προσέγγισης αυτής υπήρξε η ένταξη της μεγάλης πλειοψηφίας των ελληνικών ναυτικών μονάδων σε μεικτούς ναυτικούς σχηματισμούς στο πλαίσιο των οποίων τα ελληνικά πληρώματα όχι μόνο απέδωσαν τα αναμενόμενα αλλά υπερέβαλλαν, συχνά, εαυτούς ορμώμενα από εθνική φιλοτιμία.¹⁸⁴ Το αποτέλεσμα ήταν να ενισχυθεί σταδιακά το Ελληνικό ναυτικό με 40 νέες μονάδες από τους συμμάχους¹⁸⁵ καταγράφοντας έτσι τη μεγαλύτερη μεγέθυνση από όλα τα απόδημα συμμαχικά ναυτικά κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.¹⁸⁶ Η μεγέθυνση αυτή υπήρξε στρατηγικής σημασίας για τη τύχη των εθνικών μας δικαιών καθώς υπήρχε φόβος ότι η ουδέτερη Τουρκία θα εκμεταλλευόταν μεταπολεμικά τη ναυτική της ισχύ για να επιβάλει τις επεκτατικές της βλέψεις.¹⁸⁷

Ποιες όμως υπήρξαν οι κυριότερες αποστολές του Ελληνικού Ναυτικού κατά την αποδημία του στη Μέση Ανατολή; Οι πληγές που δημιούργησε η ναζιστική αεροπορική ισχύ στο Ελληνικό και στο Βρετανικό Ναυτικό ήταν μεγάλες,¹⁸⁸ και

¹⁷³ Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α., 192-203.

¹⁷⁴ Ο.π., 577-78.

¹⁷⁵ Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 109.

¹⁷⁶ Φακίδης, Ι., *Ιστορία της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (1845-1973)* (Β έκδοση, Πειραιάς 1996), 121-23.

¹⁷⁷ Όλο το Van Creveld, M.L., *Hitler's Strategy 1940-1941. The Balkan Clue* (Cambridge 1973) περιέχει σχετικό υλικό κυρίως όμως οι σελίδες 29-30, 84 και 166.

¹⁷⁸ Κολιόπουλος, Ι., «Ο Πόλεμος του 1940/1941», 444-54. Για εκτενέστερη θεώρηση βλέπε: Γενικόν Επιτελείον Στρατού, *Αγώνες εις την Ανατολικήν Μακεδονίαν και Δυτικήν Θράκην, 1941* (Αθήνα 1956). Γενικόν Επιτελείον Στρατού, *Το τέλος μιας εποποιΐας, Απρίλιος 1941* (Αθήνα 1959). Γενικόν Επιτελείον Στρατού, *Η μάχη της Κρήτης* (Αθήνα 1967).

¹⁷⁹ Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α., 384-482.

¹⁸⁰ Ο.π., 493-94. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 241-42.

¹⁸¹ Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α., 334-35 & τομ. Β., 35.

¹⁸² Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 379.

¹⁸³ Ο.π., 455.

¹⁸⁴ Αλεξανδρή, *Το Ναυτικόν μας κατά την Πολεμικήν Περίοδον*, 74.

¹⁸⁵ Ο.π., 84.

¹⁸⁶ Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 401.

¹⁸⁷ ΥΠ.ΕΞ. Φάκελος 1944/35.3, Αγγίδης προς Τσουδερό, Λονδίνο, 17 Μαρτίου 1943 & Aide-memoire, Λονδίνο, 15 Απριλίου 1943 & Μεζεβίρης Admiral E.J. King, Λονδίνο, 31 Αυγούστου 1943.

¹⁸⁸ Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Β, 78.

οι αναγκαίες χρονοβόρες επισκευές των ελληνικών πολεμικών πλοίων και υποβρυχίων έγιναν, ως ένα βαθμό, εκ των ενόντων λόγω της ναυπηγοεπισκευαστικής ανεπάρκειας της Αιγύπτου.¹⁸⁹ Ήδη όμως από το δεύτερο μισό του 1941 τα ελληνικά αντιτορπιλικά, συνεπικουρούμενα από τις λίγες αγγλικές κορβέτες που μπορούσε να διαθέσει ο αποδεκατισμένος Βρετανικός Στόλος της Μεσογείου, ανέλαβαν τη συνοδεία νηοπομπών στην Ανατολική Μεσόγειο, διατήρησαν δε το σημαίνοντα ρόλο τους στη συγκεκριμένη αποστολή μέχρι τέλους του πολέμου παρά τη μεταγενέστερη ανάκαμψη της Βρετανικής ναυτικής ισχύος.¹⁹⁰ Επιπλέον, οι ελληνικές ελαφρές μονάδες επιφανείας συνόδευσαν νηοπομπές στην υπόλοιπη Μεσόγειο και στον Ατλαντικό από το 1943 και μετά.¹⁹¹ Τα ελληνικά υποβρύχια, αξιοποιώντας την ευνοϊκή υδρογραφία και γεωγραφία της Ανατολικής Μεσογείου και ακολουθώντας την προτεραιότητα που είχε τεθεί στον υποβρυχιακό αγώνα από τις Αγγλικές ναυτικές δυνάμεις της Μεσογείου λόγω της αριθμητικής υστέρησης του έναντι των δυνάμεων του Άξονα στη θάλασσα αυτή, σημείωσαν σημαντικές επιτυχίες¹⁹² αλλά και απέτισαν βαρύ φόρο αίματος¹⁹³ σε επιθετικές περιπολίες και ειδικές αποστολές που ανέλαβαν στο Αιγαίο και στην Ανατολική Μεσόγειο κατά την περίοδο 1942-1944. Το ελληνικό ναυτικό είχε επίσης ενεργό συμμετοχή στις αποβατικές επιχειρήσεις, του Άντζιο, της Σικελίας και της Νότιας Ιταλίας,¹⁹⁴ της Νορμανδίας και της Νότιας Γαλλίας,¹⁹⁵ στην απόπειρα κατάληψης των Δωδεκανήσων¹⁹⁶ κτλ. Στο μυαλό όλων έρχονται, μεταξύ άλλων, οι επιτυχίες του αντιτορπιλικού *Βασίλισσα Όλγα*,¹⁹⁷ ο θρυλικός *Αδρίας* που με την κομμένη πλώρη του έγινε σύμβολο της επιμονής και της ναυτοσύνης του έθνους μας¹⁹⁸ αλλά και το υποβρύχιο *Τρίτων*¹⁹⁹ του οποίου οι άνδρες πολέμησαν γενναία μέχρι τη στιγμή της βύθισής του. Δε λησμονείται επίσης και η αθόρυβη αλλά ουσιαστική προσφορά της ελληνικής υπηρεσίας ναρκαλιείας που κάλυψε επιτυχώς το μεγαλύτερο κομμάτι της Ανατολικής Μεσογείου, ούτε βέβαια και το Κίνημα του Ναυτικού του Μαρτίου του 1944 και οι σποραδικές στάσεις που προηγήθηκαν αυτού. Και δε λησμονούνται τα κινήματα αυτά όχι τόσο για τον αρνητικό τους αντίκτυπο στην ελληνική ναυτική προσπάθεια και τις αναμφίβολες κοινωνικοπολιτικές τους προεκτάσεις όσο για τη δυνατότητα του Ελληνικού ναυτικού να ξεπερνά τάχιστα ανάλογες κρίσεις²⁰⁰ που, άλλωστε, έλαβαν χώρα σε αρκετά Ευρωπαϊκά ναυτικά κατά το πρώτο μισό του 20^{ου} αιώνα.²⁰¹

Επιλογικά θα πρέπει να αναφερθεί και η πολύτιμη προσφορά του ελληνικού εμπορικού ναυτικού, του ένατου μεγαλύτερου του κόσμου την εποχή εκείνη, στις υπερπόντιες συμμαχικές μεταφορές αλλά και στην εξόριστη ελληνική κυβέρνηση της Αιγύπτου της οποία παρείχε, μέσω φόρων, τα δύο τρίτα του εισοδήματός της. Μια προσφορά που

¹⁸⁹ Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 358, 394. Αλεξανδρής, *Το Ναυτικόν μας κατά την Πολεμικήν Περίοδον*, 85-86.

¹⁹⁰ Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Β, 58, 334.

¹⁹¹ Ο.π., 509-11. Αλεξανδρής, *Το Ναυτικόν μας κατά την Πολεμικήν Περίοδον*, 126-27.

¹⁹² Faringdon, H., *Strategic Geography, NATO, the Warsaw Pact and the Great Powers* (London and New York 1989), 196. Middleton, D., *Submarine. The Ultimate Naval Weapon - Its Past, Present and Future* (Chicago 1976), 86-89. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 433, 512-13, 521-22, 529. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Β, 499-503.65

¹⁹³ Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 162.

¹⁹⁴ Αλεξανδρής, *Το Ναυτικόν μας κατά την Πολεμικήν Περίοδον*, 131. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Β, 345-48, 255-69.

¹⁹⁵ Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Β., 485-93.

¹⁹⁶ Ο.π., 288-309.

¹⁹⁷ Ευσύνοπτη αναφορά αυτών περιέχεται στο Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 552-53, 561 ενώ εκτενής κάλυψη της ζωής του πλοίου αυτού βρίσκεται στο Μεταλληνός, Κ., *Βασίλισσα Όλγα, ένα αντιτορπιλικό στη δίνη του πολέμου* (Πειραιάς 1996).

¹⁹⁸ Ευσύνοπτη αναφορά στην περιπέτεια του *Αδρίας* περιέχεται στο Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Β., 295-307. Για εκτενέστερη κάλυψη της δράσης αυτής της μονάδας βλ. Τούμπας, Ι., *Αντιτορπιλικόν Αδρίας* (Αθήνα 1983) και Τούμπας, Ι., *Εχθρός εν όψει* (Αθήνα 1954).

¹⁹⁹ Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 40*, 530-35.

²⁰⁰ Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τομ. Α, 412-19 & τομ. Β., 38-41, 109-14, 363-519. Βλέπε επίσης Χαρατσής, Στ., *1023 Αξίωματικοί και 22 Κινήματα* τομ. Β., (Αθήνα 1985), 15-146.

²⁰¹ Οι στάσεις στο Ρωσικό Ναυτικό κατά το Ρωσο-ιαπωνικό πόλεμο του 1904-1905, στο Γερμανικό Ναυτικό στο τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και η στάση του Invergordon στο Βρετανικό Ναυτικό το 1931 αποτελούν ενδεικτικά παραδείγματα του φαινομένου αυτού. Βλέπε, μεταξύ άλλων, Westwood, J.N. *Endurance and Endeavour, Russian History 1812-1992* (4th edition, Oxford 1993), 156-57. Marder, A.J., *From the Dreadnought to Scapa Flow: 1918-1919 Victory and Aftermath* (London, New York, Toronto 1970), 171-75. Roskill, St., *Naval Policy between Wars, the period of reluctant Rearmament 1930-1939* (London 1976), 89-133.

οδήγησε στην απώλεια των τριών τετάρτων του προπολεμικού εκτοπίσματός του και σε 2.000 νεκρούς, 2.500 αναπήρους και 150 παραφρονήσαντες, δηλαδή το 25% των Ελλήνων ναυτικών.²⁰²

Επίλογος

Στις σελίδες που προηγήθηκαν προσπάθεια έγινε να συνοψισθούν η κυμαινόμενη ναυτική σημασία του γεωγραφικού χώρου της Ελλάδας και η ιστορία του ελληνικού πολεμικού ναυτικού από την Επανάσταση του 1821 έως και το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο. Με αφετηρία αυτή την αναδρομή αλλά και την παραδοχή της σημασίας των ιστορικών παραδόσεων για κάθε κλάδο των ενόπλων δυνάμεων επιβεβλημένη προβάλλει η ανάγκη της κατάλληλης εκπαιδευτικής προετοιμασίας, της επιτελικής οργάνωσης και της οπλικής ενίσχυσης του ελληνικού ναυτικού στον 21^ο αιώνα με προοπτική όχι μόνο την κυριαρχία των ελληνικών θαλασσών, αλλά και την παγκόσμια προσφορά σε ένα διεθνές περιβάλλον αύξουσας αβεβαιότητας.²⁰³ Η εμπειρία της εξετασθείσας περιόδου επιβεβαίωσε τη ναυτική σημασία της χώρας μας αλλά και τις ελληνικές ναυτικές ικανότητες στις θάλασσες του κόσμου. Καθήκον του σύγχρονου Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού είναι να συνεχίσει να ενισχύει την ελληνική αμυντική διπλωματία, να προστατεύει το θαλάσσιο χώρο μας, και να καλλιεργεί τις ικανότητές του κατά το δυνατό πληρέστερα.

²⁰² Λαιμός, Α., Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων τόμ. Α (Αθήνα 1968-1969), 264-68. Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, *Η Ελληνική Φορτηγός Ναυτιλία κατά τον Πόλεμον και μετ' αυτόν* (Αθήνα, 1946), 13. Χαρλαύτη, Τζ., *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας* (Αθήνα 2001), 382, 386.

²⁰³ Στις μέρες μας το ένα τρίτο περίπου των χωρών μελών του Ο.Η.Ε. αντιμετωπίζει προβλήματα που πιθανόν να οδηγήσουν σε πολεμική ανάφλεξη της μίας ή της άλλης μορφής και σε συνακόλουθες ειρηνευτικές αποστολές. Toffler, A. and H., *War and Anti-War: Making Sense of Today's Global Chaos* (London 1994), 298.

Κεφάλαιο 4. Ο Διεθνής Περιορισμός των Ναυτικών Εξοπλισμών και το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, 1919-1924

Την επαύριο του Α Παγκοσμίου Πολέμου το διάχυτο αντιπολεμικό κλίμα διευκόλυνε τη θέσπιση διεθνούς περιορισμού των ναυτικών εξοπλισμών. Στο παρόν κείμενο επισκοπούνται τα κυριότερα πολιτικά, οικονομικά και τεχνολογικά του αίτια, οι κυριότερες συνέπειές του καθώς και η αντίστοιχη τάση της ελληνικής ναυτικής πολιτικής την εποχή εκείνη.

Α. Τα Αίτια που οδήγησαν στον Διεθνή Περιορισμό των Ναυτικών Εξοπλισμών

Τα πρώτα χρόνια μετά τον Πόλεμο η Βρετανική Αυτοκρατορία πέτυχε τη μεγαλύτερη γεωγραφική της επέκταση, παρέμεινε η μόνη παγκόσμια δύναμη, και εμφανιζόταν ισχυρότερη από ποτέ καθώς πολλοί αντίπαλοί της είχαν καταρρεύσει κατά τη διάρκεια του πολέμου. Επιπρόσθετα, ο θωρηκτός της στόλος ισοδυναμούσε σχεδόν με το άθροισμα των αντίστοιχων στόλων της υφηλίου οι δε μάχιμες ναυτικές της μονάδες ξεπερνούσαν τις 1300. Η Βρετανική αυτή ναυτική, αριθμητική υπεροχή υπήρξε πιο σημαντική από την ποιότητα του έμψυχου και του άψυχου υλικού του Βρετανικού στόλου για τη συμμαχική νίκη επί των Κεντρικών Αυτοκρατοριών το 1918. Η συντήρηση, όμως, μεταπολεμικά του Βρετανικού ναυτικού απέβη δυσβάσταχτη οικονομικά και αναιρέσιμη οπτικά ενόψει της ολοκλήρωσης των νέων ναυτικών εξοπλισμών των Η.Π.Α. και της Ιαπωνίας περί το 1925. Συνάμα, η Βρετανία έπρεπε να αποπληρώσει το μεγάλο δημόσιο χρέος που είχε συνάψει κυρίως στην Αμερική και το οποίο δωδεκαπλασιάστηκε κατά τη διάρκεια του πολέμου, επιφέροντας έτσι πενταπλασιασμό της φορολόγησης των Βρετανών.

Έπρεπε ακόμα η Βρετανία να ανατάξει την οικονομία της από την πρόσκαιρη μα οξεία μεταπολεμική οικονομική κρίση και να δημιουργήσει το κοινωνικό εκείνο κράτος που θα κήδονταν των κατώτερων κοινωνικών στρωμάτων, τα οποία μόλις είχαν αποκτήσει δικαίωμα ψήφου με την θέσπιση της καθολικής ψηφοφορίας στο Ηνωμένο Βασίλειο το 1918. Η απροθυμία των Βρετανικών κτήσεων να συνεχίσουν να συνεισφέρουν επί μακρόν υλικούς και ανθρώπινους πόρους, ώστε να διοικείται η Βρετανική αυτοκρατορία ως στρατιωτικό φέουδο, ώθησε επίσης τη Βρετανική κυβέρνηση να περικόψει τις ναυτικές της δαπάνες αλλά και όσες στρατιωτικές δαπάνες προέρχονταν από Βρετανικές στρατιωτικές επιχειρήσεις στη Ρωσία, στη Μέση Ανατολή, στην Ινδία και στο Αφγανιστάν. Ακόμα, πάντως, κι αν μπορούσαν να εξοικονομηθούν πόροι για την περαιτέρω ενίσχυση του Βρετανικού πολεμικού ναυτικού η ναυπηγική δυνατότητα της Μεγάλης Βρετανίας αντιστοιχούσε πια στο ήμισυ της αντίστοιχης Αμερικανικής. Οικονομικά και τεχνικά, λοιπόν, ήταν ξεκάθαρο ότι η Βρετανία όφειλε να επιδιώξει τη σύναψη συμφωνίας περιορισμού των ναυτικών εξοπλισμών με τις άλλες μεγάλες ναυτικές δυνάμεις, αν ήθελε να διατηρήσει, κατά το δυνατόν, την προνομιά της ναυτικής θέσης της.²⁰⁴

Οικονομικοί, ως ένα βαθμό, ήταν και οι λόγοι που οδήγησαν τις Η.Π.Α και την Ιαπωνία στο να ευνοήσουν τη συνομολόγηση μιας συμφωνίας περιορισμού των ναυτικών εξοπλισμών. Πιο συγκεκριμένα, η πλειοψηφία των Αμερικανών πολιτών επιθυμούσε την επιστροφή στην κανονικότητα και δεν ήταν διατεθειμένη να επιβαρύνεται επί μακρόν με φορολογικά βάρη που θα προέκυπταν από τη συμμετοχή της Αμερικής σε μια κούρσα ναυτικών εξοπλισμών. Αντίστοιχα στην Ιαπωνία, τα προσδοκώμενα κέρδη από την ελεύθερη πρόσβασή της στις αγορές και στις πρώτες ύλες της ηπειρωτικής Ασίας, αλλά και η ανάγκη να αντιμετωπιστούν επείγοντα κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα που οφείλονταν, ως ένα βαθμό, στις υπέρογκες αμυντικές δαπάνες, έπεισαν τον νεοεκλεγέντα Ιάπωνα πρωθυπουργό, Χάρα Κέι, να αποφύγει τη συμμετοχή της χώρας του σε μια νέα κούρσα ναυτικών εξοπλισμών.²⁰⁵ Οικονομικά προβλήματα αντιμετώπιζαν μεταπολεμικά και η Γαλλία με την Ιταλία κάτι που διευκόλυνε την υιοθέτηση και από τη μεριά τους ενός έντιμου συμβιβασμού αναφορικά με την διεθνή ισορροπία ναυτικής ισχύος.

²⁰⁴ French D., *The British Way in Warfare 1688-2000* (Routledge: New York, 1990), 175, 179-183. Neidpath, J., *The Singapore Naval Base and the Defence of Britain's Eastern Empire, 1919-1941* (Clarendon Press of Oxford University Press: New York, 1981), 2, 8. Moretz, J., *The Royal Navy and the Capital Ship in the Interwar Period: An Operational Perspective* (Frank Cass: London, 2002), 252. Salerno, R.M., "Multilateral strategy and diplomacy: the Anglo-german naval agreement and the Mediterranean crisis, 1935-1936", *Journal of Strategic Studies*, 17:2 (1994), 41. Sprout, H. & Sprout M., *Toward a New Order of Sea Power. American Naval Policy and the World Scene, 1918-1922* (Greenwood Press: New York, 1943), 38, 53-54. Hall, C., *Britain, America and Arms Control, 1921-1937* (Palgrave Macmillan: New York, 1987), 21-22.

²⁰⁵ Sprout & Sprout, ό.π., 131. Hall, ό.π., 16.

Πέραν των οικονομικών αιτίων υπήρχαν και λόγοι εσωτερικής πολιτικής που διευκόλυναν τη ναυτική συνεννόηση μεταξύ των Μεγάλων Δυνάμεων. Η Βρετανική κυβέρνηση συνασπισμού, της οποίας ηγείτο ο David Lloyd George, σταδιακά αποσυντίθετο λόγω, κυρίως, του Ιρλανδικού Ζητήματος και της μεγάλης μεταπολεμικής ανεργίας. Δεν είχε δηλαδή το περιθώριο να δρομολογήσει υπέρογκες ναυτικές δαπάνες που θα έστρεφαν εναντίον της τα κατώτερα εισοδηματικά στρώματα για αυτό και θέσπισε τον «Δεκαετή Κανόνα», τον Αύγουστο του 1919, που απέβλεπε σε μεγάλες περικοπές στον προϋπολογισμό των Βρετανικών Ενόπλων Δυνάμεων καθώς δεν αναμένονταν Βρετανική συμμετοχή σε μείζονα σύρραξη εντός μιας τουλάχιστον δεκαετίας. Αντίστοιχα στην Αμερική, ο νεοκλεγείς πρόεδρος Χάρντιγκ επιθυμούσε να φέρει κάτω από την επιρροή του τη Ρεπουμπλικανική πλειοψηφία στο Κογκρέσο καθώς και τη Γερουσία που με εκφραστή τον Γερουσιαστή Μπόρα αντιτίθετο στις υψηλές ναυτικές δαπάνες. Επιπρόσθετα ο Ιαπωνικός στρατός ξηράς, που κυριαρχούσε στην πολιτική ζωή της χώρας αυτής, είχε εμπλακεί στο Ρωσικό Εμφύλιο και ελάχιστα ενδιαφερόταν για την επέκταση του Ιαπωνικού Ναυτικού.²⁰⁶

Γεωπολιτικοί υπολογισμοί διαδραμάτισαν επίσης καθοριστικό ρόλο στο δρόμο προς τη συνομολόγηση μιας συμφωνίας περιορισμού των ναυτικών εξοπλισμών. Έχοντας υπό τον έλεγχό της το Σουέζ, το Γιβραλτάρ, το Στενό της Μάγχης και το πέρασμα μεταξύ της Σκωτίας και της Νορβηγίας, η Αγγλία μπορούσε να κυριαρχεί στον πλανήτη μέχρι το 1914 καθώς ήλεγχε όλα τα θαλάσσια περάσματα από τα οποία οι Ευρωπαίοι επικοινωνούσαν με τον υπόλοιπο κόσμο. Με την υποχώρηση όμως της Βρετανικής ναυτικής ισχύος σε σχετικούς όρους μεταξύ του 1909 και του 1914, αλλά και την άνοδο της Αμερικανικής ναυτικής ισχύος, μιας ναυτικής ισχύος, που μπορούσε να διακόψει τις γραμμές επικοινωνιών της Βρετανίας με τον υπόλοιπο κόσμο, απομειώθηκε σε σχετικούς όρους, η Βρετανική ναυτική ισχύς και διευκολύνθηκε έτσι το ενδεχόμενο ενός έντιμου ναυτικού συμβιβασμού μεταξύ αυτής και των Η.Π.Α.²⁰⁷ Η τάση αυτή ενισχύθηκε από την αποτυχία ανάπτυξης ενός συμπαγούς Αυτοκρατορικού Ναυτικού, στο οποίο θα συμμετείχαν ενεργά οι Βρετανικές κτήσεις,²⁰⁸ ένα σχέδιο που αντανάκλασε την πάγια Βρετανική τακτική άντλησης πολύτιμων αποικιακών πόρων για την ενίσχυση της άμυνας της Βρετανικής αυτοκρατορίας, που το 1921 θεωρούνταν στρατηγικά μη διαιρέσιμη.²⁰⁹

Αντίστοιχα, η Αμερική γνώριζε την ποιοτική υπεροχή του ανθρωπίνου δυναμικού του Βρετανικού ναυτικού και προβληματιζόνταν για τις δυνατότητες που παρέσχε σε αυτό η συμμαχία του με το Ιαπωνικό Ναυτικό και οι συμμαχικές του σχέσεις με το Γαλλικό και το Ιταλικό ναυτικό.²¹⁰ Συνάμα, δεν υλοποιήθηκε η ιδέα της δημιουργίας πολυεθνικού στόλου της Κοινωνίας των Εθνών, που θα λειτουργούσε ως αντίβαρο του Βρετανικού Ναυτικού και θα είχε ως κεντρικό του ναύσταθμο την Κωνσταντινούπολη. Είχε λοιπόν η Αμερική ένα ακόμα κίνητρο ώστε να μεθοδεύσει τη συνομολόγηση συμφωνίας περιορισμού ναυτικών εξοπλισμών που θα εξασφάλιζε την ελευθερία των θαλασσών και την εθνική της ασφάλεια.²¹¹

Η προοπτική μιας συμφωνίας περιορισμού των ναυτικών εξοπλισμών ευνοούνταν και από την Ιαπωνία στο βαθμό που θα της διασφάλιζε την εξέχουσα οικονομική και εδαφική θέση που είχε κατακτήσει στην Άπω Ανατολή κατά τη διάρκεια του Α Παγκοσμίου Πολέμου, όταν εστίασε την πολεμική της προσπάθεια εκεί και απέφυγε να εμπλάκει σε πολεμικές επιχειρήσεις στην Ευρώπη.²¹² Κέρδισε, έτσι η Ιαπωνία την εντολή από την Κοινωνία των Εθνών για τις τέως Γερμανικές κτήσεις της Μικρονησίας, κι απέκτησε τον έλεγχο της οδού που ένωνε τις Η.Π.Α. με τις κτήσεις τους στο Γκουάμ στο Γουέικ και στις Φιλιππίνες.²¹³ Η Γαλλία και η Ιταλία δεν ήταν αρνητικές στην προοπτική της συνομολόγησης συμφωνίας περιορισμού των ναυτικών εξοπλισμών καθώς κάτι τέτοιο ήταν, έστω και έμμεσα, προς το γεωπολιτικό τους συμφέρον. Η Γαλλία μάλιστα, ήλπιζε ότι στο Συνέδριο αυτό θα μπορούσε να εξασφαλίσει από την Βρετανία και τις Η.Π.Α. εγγυήσεις ασφαλείας έναντι της Γερμανικής απειλής που είχε αποτύχει να λάβει με τη Συνθήκη των Βερσαλλιών.²¹⁴

²⁰⁶ Callahan, R., "The Illusion of Security: Singapore 1919-1942", *Journal of Contemporary History*, 9:2 (1974), 73. Hall, *ό.π.*, 16, 32.

²⁰⁷ Hall, *ό.π.*, 1-2.

²⁰⁸ Roskill, S.W., *Naval Policy Between the Wars: The period of Anglo-American Antagonism* (Collins: London, 1968), 409.

²⁰⁹ French, *ό.π.*, 232-233. Neidpath, *ό.π.*, 6.

²¹⁰ Roskill, *ό.π.*, 72.

²¹¹ Στο ίδιο, 85. Reynolds, C., *Command of the Sea, The History and Strategy of Maritime Empires* (Krieger Publications: Malabar Fl., 1974), 475.

²¹² Till, G., *Seapower: Theory and Practice* (Frank Cass: Ilford, 1994), 64.

²¹³ Potter, E.B., *Sea power: a Naval History* (Prentice Hall: Englewood Cliffs NJ, 1960), 628.

²¹⁴ Blatt, J., "The Parity that meant Superiority: French Naval Policy towards Italy at the Washington Conference, 1921-1922, and Interwar French Foreign Policy", *French Historical Studies*, 12: 2 (1981), 234. Sprout & Sprout, *ό.π.*, 182.

Τεχνολογικές εξελίξεις επέτασαν επίσης την συνομολόγηση παρόμοιας συμφωνίας μεταξύ των Μεγάλων Ναυτικών Δυνάμεων. Ο Α Παγκόσμιος Πόλεμος είχε αποδείξει ότι ο ισχυρότερος βλητικά και πλέον πολυδάπανος τύπος πολεμικού πλοίου της εποχής, το dreadnought, δεν διέθετε ικανοποιητικές δυνατότητες προβολής ναυτικής ισχύος στην ξηρά λόγω του περιορισμένου βεληνεκούς του καθώς και λόγω των ναρκοπεδίων, των υποβρυχίων και της παράκτιας άμυνας, έστω κι αν μόνο το dreadnought μπορούσε, ακόμα, να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά την απειλή άλλων dreadnought. Τα προαναφερθέντα καινοφανή εμπόδια ανάγκασαν το dreadnought να διεξάγει πόλεμο θέσεων και τριβής, όπως ακριβώς συνέβη και στις χερσαίες επιχειρήσεις πριν την εισαγωγή του ταγκ, στερώντας έτσι τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο από έναν νέο Νέλσονα ή από έναν νέο Ναπολέοντα. Η επιστροφή του ελιγμού στις ναυτικές επιχειρήσεις, που επιτεύχθηκε με την εισαγωγή του αεροπλανοφόρου, μείωσε περαιτέρω την ανάγκη των Μεγάλων Ναυτικών Δυνάμεων για μεγάλους αριθμούς dreadnought. Συνάμα, η ομοιότητα των δογμάτων και της δομής δυνάμεως των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων συνεπάγονταν ότι η αριθμητική αναλογία των στόλων τους καθόριζε, εν πολλοίς, και τη σχετική ναυτική τους ισχύ. Άνοιξε έτσι, και σε τεχνικό επίπεδο, ο δρόμος για μια γενναία μείωση των ναυτικών εξοπλισμών των Μεγάλων Δυνάμεων.²¹⁵

B. Η Συνθήκη της Washington

Πρόνοια για τον περιορισμό των εξοπλισμών περιλήφθηκε για πρώτη φορά στη Συνθήκη των Βερσαλιών το 1919. Δεν λήφθηκε, όμως, κάποιο συγκεκριμένο μέτρο κατά την επόμενη διετία λόγω κυρίως της ασθένειας του Αμερικανού Προέδρου Wilson και της πολιτικής διαμάχης που μαίνονταν τότε στην Αμερική αναφορικά με την επικύρωση ή μη από τις Ηνωμένες Πολιτείες των Συνθηκών της Ειρήνης και της ενδεχόμενης συμμετοχής τους στην Κοινωνία των Εθνών. Μετά την ψήφιση, όμως, Ναυτικού Νόμου από την Αμερικανική Γερουσία το καλοκαίρι του 1921, που επιτεύχθηκε λόγω της δέσμευσης του Προέδρου Harding ότι θα συγκαλούσε συνέδριο περιορισμού των ναυτικών εξοπλισμών, καθώς και την απόφαση του Βρετανικού ναυτικού να μοιρασθεί την πρώτη θέση παγκοσμίως με άλλο ναυτικό, μια απόφαση που ανακοινώθηκε στο Συνέδριο της Βρετανικής Κοινοπολιτείας λίγες ημέρες νωρίτερα, δρομολογήθηκε η διοργάνωση του συνεδρίου αυτού στην Washington. Πέραν της τήρησης της προαναφερθείσας δέσμευσης, ο Αμερικανός Πρόεδρος ήλπιζε ότι το συνέδριο αυτό θα προσέδιδε διεθνές κύρος στον ίδιο και στην χώρα του και θα εξυπηρετούσε τα Αμερικανικά ναυτικά συμφέροντα.²¹⁶

Το Συνέδριο Περιορισμού των Ναυτικών εξοπλισμών ξεκίνησε τις εργασίες του στην Washington την 12η Νοεμβρίου του 1921, περατώθηκε στις 6 Φεβρουαρίου του 1922 με την υπογραφή της ομώνυμης συνθήκης και συμμετείχαν σε αυτό μόνο διπλωμάτες με εξαίρεση την Ιαπωνική Αποστολή στην οποία συμμετείχαν και Ιάπωνες αξιωματικοί.²¹⁷ Στο Συνέδριο της Washington δεν αποφασίστηκε περιορισμός των στρατιωτικών ή των αεροπορικών εξοπλισμών καθώς κάτι τέτοιο προσέκρουσε στην άρνηση της Γαλλικής αντιπροσωπείας που απέρριε από τη μη παροχή Αγγλοσαξονικών εγγυήσεων στη Γαλλία έναντι της Γερμανικής απειλής.²¹⁸ Αποφασίστηκε όμως, ο περιορισμός των ναυτικών εξοπλισμών επί τη βάση της ισοπλίας μεταξύ του Αμερικανικού και του Βρετανικού στόλου, καθώς η αναλογία αυτή δεν επέτρεπε ούτε στη Βρετανία αλλά ούτε και στις Η.Π.Α. να απειλήσουν τις αντίστοιχες σφαίρες επιρροής τους (Ευρωπαϊκές θάλασσες και οδός μέσω Σουέζ προς τις Ινδίες, Βορειοδυτικός Ατλαντικός έως τη διώρυγα του Παναμά) καθώς για κάτι τέτοιο χρειαζόνταν τουλάχιστον τριπλάσιες δυνάμεις από αυτές του αντιπάλου.²¹⁹

²¹⁵ Baer, G. W., *One Hundred Years of Sea Power. The U.S. Navy, 1890-1990* (Stanford University Press: Stanford: 1994), 84. Lambert, A., "Technology and Weapons: 1850 to the Present" στο Hattendorf, J.B. (ed.) *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4 (Oxford University Press: Oxford, 2007), 109. Till, G., *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (Macmillan: London and Basingstoke, 1984), 146. Gat, A., *The Development of Military Thought. The Nineteenth Century* (Clarendon Press: Oxford, 1992), 204. Grove E. J., "Richmond and Arms Control" στο Goldrick, J. & Hattendorf, J.B., (eds.), *Mahan is not enough. The Proceedings of a Conference on the works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond* (Naval War College Press: Newport, Rhode Island, 1993), 233 και Baugh, D.A., "Admiral Sir Herbert Richmond and the Objects of Sea Power" στο ίδιο, 34-35.

²¹⁶ Roskill, *ό.π.*, 21. Baer, *ό.π.*, 94.

²¹⁷ Baer, *ό.π.*, 93.

²¹⁸ Roskill, *ό.π.*, 322. Birn, S.D., "The Washington Naval Conference of 1921-1922 in Anglo-French relations" στο Masterson, D., (ed.), *Naval History, Sixth Symposium of the Naval Academy* (Scholarly Resources Inc. : Wilmington Delaware, 1987), 171.

²¹⁹ O'Connor, R. G., (ed.) *American defense policy in perspective, from colonial times to the present* (Wiley: New York, 1965), 189-191.

Στην συνθήκη της Washington τα πολεμικά πλοία διαιρέθηκαν κατά εκτόπισμα και διαμέτρηση κύριου οπλισμού -που αποτελούσαν και τα απλούστερα μετρίσιμα μεγέθη-²²⁰ σε: α) πλοία της γραμμής δηλαδή θωρηκτά, θωρηκτά καταδρομικά και γενικότερα πλοία που είχαν εκτόπισμα άνω των 10.000 τόνων και τουλάχιστον ένα κανόνι άνω των 8 ιντσών και β) σε όλα τα υπόλοιπα πλοία. Το πλοίο της γραμμής ορίστηκε ότι δεν θα υπερέβαινε τους 35.000 τόνους σε εκτόπισμα, το διάμετρο των πυροβόλων του δεν θα ξεπερνούσε τις 16 ίντσες και ο ωφέλιμος βίος του θα εξικούνταν σε 20 έτη. Το όριο των 35.000 τόνων ήταν σύμφωνο με τις περιφερειακού χαρακτήρα ναυτικές ανάγκες των Η.Π.Α και της Ιαπωνίας και όχι με τις παγκόσμιες ανάγκες της Βρετανίας που ευνοούσαν την ναυπήγηση πλοίων της γραμμής των 48.000 τόνων.²²¹ Επιπλέον, dreadnought των 48.000 τόνων δεν θα μπορούσαν να διέλθουν τότε από τη διώρυγα του Παναμά, κάτι που μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό στρατηγικό πλήγμα για τις Η.Π.Α.²²² Ορίστηκε επίσης ότι τα πλοία της γραμμής θα βρίσκονταν σε αναλογία 5 για την Αμερική, 5 για τη Βρετανία, 3 για την Ιαπωνία 1,75 για την Γαλλία και 1,75 για την Ιταλία.

Αντίστοιχη αναλογία προβλέφθηκε και για τα αεροπλανοφόρα των οποίων το εκτόπισμα ορίστηκε σε 27,000 τόνους και το αθροιστικό τους εκτόπισμα στο 1/3 του εκτοπίσματος που επιφυλάχθηκε για τα πλοία της γραμμής της κάθε συμβαλλόμενης χώρας. Ο οπλισμός των αεροπλανοφόρων δεν έπρεπε επίσης να ξεπερνά τον αντίστοιχο οπλισμό ενός καταδρομικού δεν καθορίστηκε, όμως, όριο αεροσκαφών που θα μπορούσαν αυτά να φέρουν. Καταβλήθηκε επιπρόσθετα σθεναρή προσπάθεια από τη Βρετανία να απαγορευτεί το υποβρύχιο, καθώς η χώρα αυτή είχε δυσανάλογα πληγεί από τη δράση του κατά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο, μιας και ήταν η πλέον φιλελεύθερα εμπορευόμενη και λιγότερο αυτάρκης από τις μεγάλες βιομηχανικές δυνάμεις της εποχής εκείνης.²²³ Συνάμα η αποτελεσματική αντιμετώπιση του ολοένα και μεγαλύτερου υποβρυχιακού κινδύνου απαιτούσε την συνεχή ανάπτυξη κοστοβόρων ανθυποβρυχιακών δυνάμεων, κάτι που επιθυμούσε να αποφύγει η οικονομικά χεμαζόμενη Βρετανία.²²⁴ Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η ανάπτυξη του υποβρυχιακού βραχίονα του Βρετανικού ναυτικού, όσο απαραίτητη κι αν ήταν για τη Βρετανική θέση στον κυριαρχούμενο από την Ιαπωνία Δυτικό Ειρηνικό, μπορούσε να αποβεί ιδιαίτερα πολυδάπανη καθώς το ναυπηγικό κόστος των υποβρυχίων ήταν το υψηλότερο όλων των άλλων ναυτικών μονάδων κατά τόνο και το προσδόκιμο ζωής τους αντίστροφα μικρό.²²⁵

Η Βρετανική προσπάθεια για την απαγόρευση του υποβρυχίου, είχε ήδη προσκρούσει στην κατηγορηματική άρνηση της Γαλλίας κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη Συνθήκη των Βερσαλλιών²²⁶ και προσέκρουσε ξανά στην Washington στην γαλλική επιθυμία για την ανάπτυξη υποβρυχιακού στόλου 90.000 τόνων. Κι αυτό γιατί το υποβρύχιο αποδείχθηκε αποτελεσματικό κατά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο, βυθίζοντας μεγάλο αριθμό πολεμικών μονάδων και μειώνοντας το αποτελεσματικό βεληνικές των πολεμικών στόλων κατά χιλιάδες ναυτικά μίλια λόγω των μικρών αποθηκών καυσίμων και της μεγάλης κατανάλωσης καυσίμων που χαρακτήριζε τα συνοδά αντιτορπιλικά. Επιπλέον η εγρήγορση που έπρεπε να χαρακτηρίζει τα πληρώματα για την αντιμετώπιση του υποβρυχιακού κινδύνου, αλλά και η ικανότητα των υποβρυχίων να διεισδύουν στις εχθρικές τάξεις και να αποσπούν σχετικές πληροφορίες διευκόλυνε την ήττα του αντιπάλου επιβεβαιώνοντας την αποτελεσματικότητα των υποβρυχίων.²²⁷

Στην προσπάθεια απαγόρευσης του υποβρυχίου αντέδρασαν και τα υπόλοιπα μεγάλα ναυτικά. Πιο συγκεκριμένα, η Ιαπωνική αντιπροσωπεία υποστήριξε ότι το υποβρύχιο αποτελούσε ένα σχετικά φθηνό και αποτελεσματικό αμυντικό όπλο για ένα νησιωτικό κράτος όπως η Ιαπωνία, του οποίου ο στόλος ήταν αριθμητικά κατώτερος του Αγγλικού και του Αμερικανικού. Το ίδιο βέβαια ίσχυε και για το Ιταλικό αλλά και για το Γαλλικό ναυτικό. Η Ιταλική αντιπροσωπεία υποστήριξε με τη σειρά της ότι το υποβρύχιο αποτελούσε αναντικατάστατο όπλο για την προάσπιση της Ιταλικής

²²⁰ Roskill, *ό.π.*, 303. Grove, *ό.π.*, 230.

²²¹ Baer, *ό.π.*, 99.

²²² Neidpath, *ό.π.*, 27.

²²³ Barnett, C., "The Influence of History upon Sea power: The Royal Navy in the Second World War" στο Rodger, N.A.M. (ed.), *Naval Power in the Twentieth Century* (Macmillan: London and Basingstoke, 1996), 128. Hezlet, A., *The Aircraft and Sea Power* (P. Davies: London, 1970), 111.

²²⁴ Ranft, B., *Technical Change and British Naval Policy, 1860-1939* (Hodder and Stoughton: London, 1977), 81.

²²⁵ Roberts, W. R. & Sweetman, J. (eds), *New Interpretations in Naval History: Selected Papers from the Ninth Naval History Symposium Held at the United States Naval Academy, 18-20 October 1989* (Naval Institute Press: Annapolis, 1991), 68. Hezlet, A., *The Submarine and Sea Power* (Stein and Day: New York, 1969), 112. Hall, *Britain, America and Arms Control*, 10.

²²⁶ Roskill, *ό.π.*, 92.

²²⁷ Blatt, *ό.π.*, 237-241. Sprout & Sprout, *ό.π.*, 200-201.

ακτογραμμής, αν και κάτι τέτοιο δεν είχε επιβεβαιωθεί από την Βρετανική εμπειρία του Α Παγκόσμιου Πολέμου. Επιπλέον, οι Ιταλοί προσέβλεπαν στην διακοπή μέσω του υποβρυχιακού τους στόλου των Βρετανικών θαλασσιών συγκοινωνιών στην Μεσόγειο. Η Αμερικανική αντιπροσωπεία προσέβλεπε αντίστοιχα στο υποβρύχιο για την προώθηση των Αμερικανικών κτήσεων στον Δυτικό Ειρηνικό κατά την εναρκτήριο φάση ενός πολέμου με την Ιαπωνία. Το αποτέλεσμα ήταν ότι το υποβρύχιο όχι μόνο δεν απαγορεύτηκε, αλλά απέκτησε πιο σημαντικό ρόλο στην πολιτική των ναυτικών δυνάμεων κατά την έναρξη του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου απ' ό,τι είχε μια εικοσαετία νωρίτερα, για αυτό και ο αριθμός των υποβρυχίων ήταν πολύ μεγαλύτερος το 1939 απ' ό,τι το 1918. Πάντως το υποβρύχιο δεν εξελίχθηκε τεχνικά κατά το Μεσοπόλεμο όσο κατά το διάστημα 1899-1918.

Τελικά, τέθηκαν όρια εκτοπίσματος και βλητικής ισχύος για όλες τις ελαφρές ναυτικές μονάδες δεν ορίστηκε, όμως, οροφή στους αριθμούς των μονάδων αυτών με αποτέλεσμα το πάγωμα της κούρσας των εξοπλισμών στην κατηγορία των πλοίων της γραμμής αλλά και των αεροπλανοφόρων να προκαλέσει τη μεταφορά του εξοπλιστικού ανταγωνισμού μεταξύ των Μεγάλων Ναυτικών Δυνάμεων στις ελαφρές ναυτικές μονάδες. Συμφωνήθηκε επίσης ότι θα υπάρξει δεκαετής διακοπή νέων ναυπηγήσεων πέραν ορισμένων εξαιρέσεων.²²⁸

Γ. Οι Συνέπειες του Διεθνούς Περιορισμού των Ναυτικών Εξοπλισμών

Η Συνθήκη της Washington συνοδεύτηκε από σημαντικές συνέπειες. Η κυριότερη εξ αυτών υπήρξε η αποφυγή της κατάρρευσης του καπιταλιστικού συστήματος που πιθανόν να προκαλούνταν από την υπερβολική οικονομική επιβάρυνση των πολιτών των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων για την εξυπηρέτηση μιας ακόμα κούρσας ναυτικών εξοπλισμών, αλλά και από μια ενδεχόμενη, νέα, παγκόσμια σύγκρουση λίγα μόλις χρόνια μετά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο.²²⁹ Σημαντική επίσης συνέπεια της Συνθήκης της Washington ήταν ότι μέσω αυτής, αλλά και μέσω της πίεσης των κυβερνήσεων των Βρετανικών Κτήσεων προς την Κυβέρνηση του Λονδίνου, η Αγγλο-Ιαπωνική Συμμαχία αντικαταστάθηκε το 1922 από τετραμερές σύμφωνο για τον Ειρηνικό μεταξύ της Βρετανίας, των Η.Π.Α., της Γαλλίας και της Ιαπωνίας. Ενισχύθηκε έτσι η Αμερικανική ασφάλεια και απομακρύνθηκε το ενδεχόμενο πολέμου μεταξύ των δύο Αγγλοσαξονικών γιγάντων. Ένα ενδεχόμενο που υπήρξε, πέρα για πέρα αληθινό, όπως αποδεικνύεται από την πλειάδα σχετικών πολεμικών παιγνίων που είχαν λάβει χώρα στη Ναυτική Σχολή Πολέμου των Η.Π.Α. Άλλωστε, η κατάρρευση της Ρωσικής Αυτοκρατορίας και η βίαιη εξαφάνιση της Γερμανικής παρουσίας στον Ειρηνικό στέρησαν από τη Βρετανία το όποιο όφελος μιας Αγγλο-Ιαπωνικής συμμαχίας.²³⁰

Η Βρετανία ωφελήθηκε επίσης από τη Συνθήκη της Washington γιατί απέφυγε υπέρογκες ναυτικές εξοπλιστικές δαπάνες και την πιθανή σύγκρουσή της με την Αμερική, αλλά και γιατί μπόρεσε να διατηρήσει την παγκόσμια ναυτική της υπεροχή μέχρι το 1930 -που ήταν απαραίτητη για τις ενδο-αυτοκρατορικές επικοινωνίες της και το παγκόσμιο εμπόριό της- μέσω της μη θέσπισης οροφής στον αριθμό των ελαφρών ναυτικών μονάδων που μπορούσε να έχει. Συνάμα, το μέγεθος του θωρηκτού της στόλου παρέσχε στη Βρετανία τη δυνατότητα διμέτωπου αγώνα εναντίον του Ιαπωνικού στόλου στην Άπω Ανατολή και του Γαλλικού ή του Ιταλικού στόλου στην Ευρώπη. Μεγάλο τμήμα του Βρετανικού στόλου ναυλοχούσε στην Ανατολική Μεσόγειο διότι παρουσίαζε σημαντική πολιτική αστάθεια η ακτογραμμή της, διότι ισαπέιχε η θάλασσα αυτή από την Αμερική και την Άπω Ανατολή και διότι διευκόλυνε την πραγματοποίηση ναυτικών γυμνασίων σε περιβάλλον και κλίμα που προσομοίαζαν στα αντίστοιχα των νησιωτικών συμπλεγμάτων του Δυτικού Ειρηνικού.

Η ναυτική ισχύ της Βρετανίας μειώθηκε, πάντως, από τη ναυπήγηση μεγάλων καταδρομικών και πλοίων της γραμμής από τις Η.Π.Α και την Ιαπωνία που ήταν μεν χρήσιμα, αν και κοστοβόρα, για τις δυνάμεις αυτές καθώς αυτές στερούνταν του παγκοσμίου δικτύου βάσεων που διέθετε η Βρετανία. Μειώθηκε επίσης η Βρετανική ναυτική ισχύ από τη σχετική υποβάθμιση του αεροναυτικού βραχίονα του Βρετανικού στόλου, την έλλειψη επαρκούς αριθμού ναυστάθμων

²²⁸ Fioravanzo, G., *A History of Naval Tactical Thought* (Naval Institute Press: Annapolis, 1979), 167-168. Gardiner, R. & Brown, D.K., *The Eclipse of the Big Gun. The Warship, 1906-1945* (Conway Maritime Press: London, 2004), 25. Dudley, W.S. "Navies, Great Powers: United States, 1775 to the Present" στο *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 3, 19. Birn, ό.π., 167. Hezlet, A., *The Submarine and Sea Power*, 120, 123. Ranft, ό.π., 80.

²²⁹ Sprout & Sprout, ό.π., 280.

²³⁰ Στο ίδιο, 132.

που μπορούσαν να φιλοξενήσουν τα όλο και μεγαλύτερα Βρετανικά dreadnought, καθώς και από την ύπαρξη 12 μόνο καινούριων ή κατά το δυνατόν, εκσυγχρονισμένων Βρετανικών dreadnought στο Βρετανικό στόλο. Η Βρετανική ναυτική ισχύ μειώθηκε τέλος από την περιορισμένη διάρκεια της θητείας του αγγλικού ναυτικού προσωπικού σε πλοία της γραμμής, από την ελλιπή εκγύμνασή του λόγω της έλλειψη σχετικών πιστώσεων καθώς και από την εμμονή του με τη ναυμαχία της Γιουτλάνδης και την παρεπόμενη στασιμότητα στη ναυτική τακτική του. Το Βρετανικό ναυτικό μπορεί βέβαια να πιστωθεί την προετοιμασία της πραγματοποίησης νυκτερινών ναυτικών επιχειρήσεων μεσοπολεμικά κάτι τέτοιο, όμως, αντικατόπτριζε την προϊούσα στρατηγική αποδυνάμωσή του έναντι των μη Ευρωπαίων αντιπάλων του.²³¹

Η Ιαπωνία υπήρξε άλλη μία συμβαλλόμενη χώρα που έφυγε ικανοποιημένη από την Washington. Κι αυτό γιατί οι Η.Π.Α. και η Βρετανία δεσμεύτηκαν ότι δεν θα κατασκευάσουν ναύσταθμο σε ακτίνα 3000 ναυτικών μιλίων από το Ιαπωνικό Αρχιπέλαγος, παραχωρώντας έτσι στην Ιαπωνία την ηγεμονία της Ανατολικής Ασίας που ενισχύθηκε και από τη ναυπήγηση σημαντικού αριθμού ελαφρών ναυτικών μονάδων, ιδιαίτερα ωκεανοπόρων υποβρυχίων αμέσως μετά τη συνολογία της συνθήκης της Washington.²³² Άλλωστε, ο κάθε στόλος της εποχής εκείνης έχανε το 10 % της μαχητικής του ικανότητας για κάθε 1000 ναυτικά μίλια πλου οπότε και η προέλαση του Αμερικανικού στόλου στον Δυτικό Ειρηνικό από τον πλησιέστερο στην Ιαπωνία ναύσταθμό του, το Περλ Χάρμπορ, δεν θα μπορούσε να είναι καθόλου εύκολη. Θα ήταν δε ακόμα πιο δύσκολη, αν αναλογιστεί κανείς ότι τα Αμερικανικά πολεμικά πλοία πρότασσαν παραδοσιακά τη θωράκιση έναντι της ταχύτητας, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ακόμα περισσότερο η προστασία των Αμερικανικών κτήσεων στον Ειρηνικό Ωκεανό καθώς και η υποστήριξη της Αμερικανικής πολιτικής των «Ανοικτών Θυρών» στην Κίνα και στη Σιβηρία.²³³ Πάντως, τα κλειδιά από και προς τον Ειρηνικό Ωκεανό, συνέχισαν να κρατούνται από τις Αγγλοσαξονικές δυνάμεις, που ήλεγχαν τους εμπορικούς δρόμους από τους οποίους διέρχονταν το 70 % του εξωτερικού εμπορίου της Ιαπωνίας. Επιπλέον, η συνολογία της Συνθήκης της Washington λειτούργησε ως βάση της νεοπαγούς Αγγλο-αμερικανικής συνεννόησης, διευκολύνοντας έτσι τις Η.Π.Α στο να συγκεντρώσουν το μεγαλύτερο τμήμα του στόλου τους στον Ειρηνικό, αντιστρατευόμενες έτσι την Ιαπωνική παρουσία στην περιοχή αυτή.²³⁴

Μόνο η Γαλλία δυσανεκτήθηκε από την πρόβλεψη ισοπλίας του θωρηκτού της στόλου με αυτόν της Ιταλίας. Αυτή θεσπίστηκε στη Συνθήκη της Washington κατόπιν βρετανικής πρωτοβουλίας καθώς η Βρετανία αισθανόταν απειλούμενη από την προσπάθεια της Γαλλίας να κυριαρχήσει οικονομικά και στρατιωτικά στην Δυτική Ευρώπη, και να αναπτύξει ισχυρότατους στόλους βομβαρδιστικών και υποβρυχίων. Πιθανή ισοπλία Γαλλίας και Ιταλίας σε θωρηκτές μονάδες θα παραχωρούσε στους Ιταλούς την υπεροπλία στη Μεσόγειο, υπονομεύοντας έτσι την Γαλλική επιστράτευση στο Μαγκρέμπ από την οποία εξαρτάτο, σε σημαντικό βαθμό, η άμυνα των ανατολικών χερσαίων συνόρων της Γαλλίας. Η χώρα, πάντως αυτή, είχε επαναφέρει τη δομή δυνάμεως του στόλου της στην παραδοσιακή μορφή *jeune ecole* προ της Συνθήκης της Washington για λόγους οικονομίας. Συνάμα, η μη θέσπιση οροφής για τον αριθμό των ελαφρών ναυτικών μονάδων της, εξαιτίας της Γαλλικής άρνησης να απαγορευθεί το υποβρύχιο, παρέσχε στη Γαλλία τη δυνατότητα να προασπίσει τις θαλάσσιες επικοινωνίες της ναυπηγώντας μεγαλύτερο εκτόπισμα ελαφρών ναυτικών μονάδων, κυρίως υποβρυχίων 600-800 τόνων, ακόμα και από την Αγγλία κατά την πρώτη μεσοπολεμική επταετία. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1931 ο υποβρυχιακός στόλος της Γαλλίας ανέρχονταν σε 82.000 τόνους και ήταν ο μεγαλύτερος και ο πλέον σύγχρονος παγκοσμίως.²³⁵

Η μη απόδοση στην Ιταλία θωρηκτών μονάδων του πρώην Αυστρο-ουγγρικού στόλου, η οικονομική καχεξία και η πολιτική αστάθειά της, αλλά και η επιχειρηματολογία υπέρ των ελαφρών μονάδων που εκφράστηκε από τις ιταλικές

²³¹ Roskill, *ό.π.*, 354, 533-538. Baer, *ό.π.*, 102. Hezlet, *The Aircraft and Sea Power* 127-128, 134-135. Moretz, *ό.π.*, 90, 119, 130-135, 184-185. Till, G., *Air Power and the Royal Navy 1914-1945: a historical survey* (Macmillan and Janes: London, 1979), 30-49. Andrade E. Jr "Arms Limitation Agreements and the Evolution of the Weaponry: The case of the "Treaty Cruiser" στο Masterson, *ό.π.*, 181, 183. French, *ό.π.*, 186.

²³² Hall, *ό.π.*, 30.

²³³ Baer, *ό.π.*, 95-96, 100, 1020. Sprout & Sprout, 88. Friedman, N., *Submarine: Design and Development* (Conway Maritime Press: London, 1984), 39, 137. Fock, H., *Fast fighting boats 1870-1945* (Naval Institute Press: Annapolis, 1978), 63. Andrade, *ό.π.*, 180.

²³⁴ Sprout & Sprout, *ό.π.*, 286, 291.

²³⁵ Clayton, A., "Growing Respect: the Royal Navy and the Marine Nationale, 1918-1939" στο Alexander M.S. & Philpott, W.J., (eds.), *Anglo-French Defense Relations between the Wars* (Palgrave Macmillan: New York and Basingstoke, 2002), 26-30. Sprout & Sprout, *ό.π.*, 189. Friedman, *ό.π.*, 43. Moretz, *ό.π.*, 90. Hezlet, *The Submarine and Sea Power*, 114-118. Sprout & Sprout, *ό.π.*, 261. Goldstein, E., "The Evolution of British Diplomatic Strategy for the Washington Conference" στο Goldstein E & Maurer, J., *The Washington Conference, 1921-1922. Naval Rivalry, East Asian Stability and the Road to Pearl Harbor* (Routledge: London, New York, 1994), 8-9.

ναυτικές σχολές σκέψης των «καινοτόμων» και των «εξελικτικών» δεν επέτρεψαν στον Ιταλικό θωρηκτό στόλο να προσεγγίσει το μέγεθος του αντίστοιχου Γαλλικού μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1930.²³⁶ Ακολούθησε, όμως, το Ιταλικό ναυτικό την ανάπτυξη του Γαλλικού ελαφρού στόλου με την προσθήκη πολλών παρόμοιων ιταλικών μονάδων, κυρίως υποβρυχίων. Η ποιότητά τους, όμως, και γενικότερα η μαχητική τους αξία υπήρξαν περιορισμένες, αντανακλώνοντας τα διαρθρωτικά προβλήματα της Ιταλικής οικονομίας και, ειδικότερα, της Ιταλικής βιομηχανίας.²³⁷ Το αποτέλεσμα ήταν ότι ο στόλος της Γαλλίας μπορούσε, οριακά μα ταυτόχρονα να αντιμετωπίσει τον ιταλικό και τον γερμανικό στόλο κατά την δεκαετία του 1920.²³⁸

Μπορεί σε επίπεδο κατανομής της διεθνούς ναυτικής ισχύος η Συνθήκη της Washington να αποτέλεσε μια win-win situation σε στρατηγικό, όμως, και τεχνολογικό επίπεδο, τα αποτελέσματά της υπήρξαν μεικτά. Η Συνθήκη της Washington, η Συνθήκη του Λονδίνου και άλλες παρόμοιες Συνθήκες σε διμερές επίπεδο που ακολούθησαν κατά το Μεσοπόλεμο δε συνοδεύτηκαν από αντίστοιχες επίσημες πράξεις περιορισμού των χερσαίων και των αεροπορικών δυνάμεων. Έτσι, όταν ξέσπασε ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος, οι Μεγάλες Ναυτικές Δυνάμεις της Δύσης βρέθηκαν σε δυσμενή θέση έναντι των αναθεωρητικών χερσαίων δυνάμεων.²³⁹ Το αποτέλεσμα ήταν να σημειώσει μεγάλες επιτυχίες ο Άξονας κατά την πρώτη διετία του πολέμου αυτού. Συνάμα, ο ασφυκτικός περιορισμός στην ανάπτυξη των θωρηκτών πλοίων, των πλέον αξιόπιστων ναυτικών μονάδων κατά τον Μεσοπόλεμο, παρά τα προαναφερθέντα προβλήματά τους, είχε ως αποτέλεσμα την ναυπήγηση από τη Βρετανία, τη Γαλλία και την Ιταλία ελάχιστων dreadnought, στρεβλώνοντας, εν μέρει, την πρόοδο της ναυτικής τεχνολογίας.

Η θέσπιση, πάντως ορίων για το εκτόπισμα των πολεμικών πλοίων και για το διαμέτρημα των πυροβόλων τους οδήγησε σε έκρηξη καινοτομίας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για τον περιορισμό της φθοράς των πυροβόλων των πολεμικών πλοίων χρησιμοποιήθηκαν ανθεκτικότερα κράματα χάλυβα και διαρρυθμίστηκαν καταλλήλως οι ραβδώσεις του πυροβολικού τους σωλήνα. Μειώθηκε επίσης η εσωτερική πίεση κατά τη στιγμή της βολής με την χρησιμοποίηση πυρίτιδας προοδευτικής καύσης. Επιπρόσθετα, η αύξηση των γωνιών βολής και της αρχικής ταχύτητας, η βελτίωση του βλητικού συντελεστού και η επιμήκυνση των βλημάτων μετά βραχέου πάματος και εύκολα θραυόμενου ψευδοκόνου, οδήγησαν στην θεαματική αύξηση του βεληνεκούς των πυροβόλων, αλλά και στην επιτάχυνση της βολής τους. Κατέστη επίσης αποτελεσματικότερη η αντιτορπιλική προστασία των πολεμικών πλοίων μέσω της μεθοδικότερης κατανομής των διαφραγμάτων τους της εισαγωγής σε αυτά εσωτερικών ή εξωτερικών κοιλοτήτων και της αξιοποίησης όλο και ανθεκτικότερων χαλύβων για το κέλυφός τους. Μειώθηκε τέλος το βάρος των πολεμικών πλοίων με την αξιοποίηση του αλουμίνιου, της ηλεκτροσυγκόλλησης και ελαφρότερων μηχανών πρόωσης.²⁴⁰

Δ. Ο Διεθνής Περιορισμός των Ναυτικών Εξοπλισμών και το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό

Κι ενώ ελάμβαναν χώρα οι κοσμογονικές αυτές ναυτικές εξελίξεις, το ελληνικό πολεμικό ναυτικό επιχειρούσε στα νερά του Πόντου και της Προποντίδας για πρώτη φορά μετά την Άλωση της Πόλης από τους Οθωμανούς Τούρκους. Εκεί έκανε χρήση κυρίως του πυροβολικού του, κάτι που είχε ξανασυμβεί στους Βαλκανικούς πολέμους.²⁴¹ Το γεγονός αυτό αλλά και η απαιτούμενη μεταφορά σημαντικών υλικών και ανθρώπινων πόρων μεταξύ της Ελληνικής πολυνησίας και

²³⁶ Mallett, R., *The Italian Navy and Fascist expansionism, 1935-1940* (Frank Cass: London, 1998), 3-4. Rimanelly, M., *Italy between Europe and the Mediterranean: diplomacy and naval strategy from unification to NATO, 1800s-2000* (Peter Lang: New York, 1997), 492.

²³⁷ Mallett, ό.π., 69-70. Kennedy, P., *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000* (Random House: New York, 1988), 294.

²³⁸ Blatt, ό.π., 223-248.

²³⁹ Lambert, A., "Strategy", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 4, 54.

²⁴⁰ Fioravanzo, ό.π., 168. Ματσάκης, Μ., *Το Σύγχρονο Πολεμικό Ναυτικό. Ιστορία και Εξέλιξις* (Αθήνα, 1973), 41-43, 179-180. Gardiner & Brown, ό.π., 11.

²⁴¹ Fotakis, Z., *Greek Naval Policy and Strategy, 1910-1919* (Routledge: London, New York, 2005), 44-51. Χαρατσής, Στ., *Πρώτη Επέμβαση. Η Άγνωστη Δράση του Πολεμικού Ναυτικού στη Μεσημβρινή Ρωσία, 1918-1920* (Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας: Πειραιάς, 1997), 105-106. Γέροντας, Π., *Μεθ' ορμής ακαθέκτου. Επίτομη Ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού 1821-1945* (Υ.Ι.Ν.: Αθήνα, 2016). 304. Υπηρεσία Ιστορίας Γαλλικών Ενόπλων Δυνάμεων (Υ.Ι.Γ.Ε.Ε.), Αρχείο Ναυτικού, BB7/120, Bulletin d' Informations Militaires, 99, 20 Δεκεμβρίου 1921, 7. Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο (Ε.Λ.Ι.Α.), Αρχείο Οικονόμου Γκούρα, Υπουργείο Ναυτικών, 9 Σεπτεμβρίου 1922.

της Μικρασιατικής ακτής του Αιγαίου κατέστησε επιτακτική την ανάπτυξη ενός ισορροπημένου στόλου που θα αποτελούνταν από θωρηκτές αλλά και από ελαφρές ναυτικές μονάδες.²⁴²

Η εγχώρια ναυτική γνώμη υπήρξε, πάντως, διαιρεμένη μεταξύ των πλειοψηφούντων θιασωτών των βαρέων ναυτικών μονάδων, και των υπέρμαχων των ελαφρών ναυτικών μονάδων στους οποίους συγκαταλέγονταν ικανότατοι αξιωματικοί όπως οι Κακουλίδης, Δημοουλής και Κανάρης.²⁴³ Στο σχετικό διάλογο σημαίνουσα παρέμβαση έκανε και ο αρχηγός της πέμπτης Αγγλικής Ναυτικής Αποστολής στην Ελλάδα, Αρχιπλοίαρχος Kelly. Ο Kelly επιχειρηματολόγησε υπέρ της ανάπτυξης ενός στόλου που θα αποτελούνταν από ελαφρές κυρίως μονάδες μιας και όταν κατάρτιζε τις προτάσεις αυτές, το 1919, φαινόταν ότι η Βουλγαρία και η Τουρκία είχαν πάψει να υφίστανται ναυτικά ενώ ο Ιταλικός επεκτατισμός κατά της Ελλάδας θα μπορούσε να αποτραπεί από έναν αξιόμαχο ελαφρό ελληνικό στόλο. Έναν στόλο στον οποίο θα μπορούσαν να βασιστούν επικουρικά και οι Βρετανοί στην Ανατολική Μεσόγειο κάτι που και η Ελληνική πλευρά επιθυμούσε.

Ο Αρχιπλοίαρχος Kelly πρότεινε επίσης την ενοποίηση της Ναυτικής με την Στρατιωτική Αεροπορία κατά το Βρετανικό πρότυπο. Η πρόταση, αυτή έθεσε δυνητικά σε κίνδυνο την μέχρι τότε θετική πορεία της Ελληνικής Ναυτικής Αεροπορίας. Κι αυτό γιατί η Αγγλοτραφής Ελληνική Ναυτική Αεροπορία, κινδύνευσε να υποστεί τη ζημιά που υπέστη η Βρετανική Ναυτική Αεροπορία, όταν αυτή υπήχθη στο Βρετανικό Υπουργείο Αεροπορίας. Ένα υπουργείο που διακατέχονταν από εμμονή στο περιθωριακό, κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, μοντέλο του στρατηγικού βομβαρδισμού. Σκόπιμη λοιπόν ήταν η περαιτέρω ανάπτυξη μιας αυτόνομης Ελληνικής Ναυτικής Αεροπορίας που θα μπορούσε να προσδώσει στο μικρό ελληνικό πολεμικό ναυτικό τη δυνατότητα στρατηγικής επίθεσης μέσω επιτυχούς αεροπορικής αναγνώρισης που θα εντόπιζε αξιόλογους στόχους αλλά και επίφοβους εχθρικούς σχηματισμούς.

Οι προτάσεις Kelly τελικά δεν ευοδώθηκαν λόγω της επιθυμίας του Βενιζέλου να διακριβώσει πρώτα το ναυτικό πρόγραμμα της Αγγλίας και των άλλων Μεγάλων Δυνάμεων, κυρίως, όμως, λόγω των υπέρογκων οικονομικών δαπανών που απαίτησε η ελληνική εκστρατεία στη Μικρά Ασία. Μετά την επάνοδο, όμως, του Βασιλιά Κωνσταντίνου από την εξορία και την επιβολή εμπάργκο πώλησης πολεμικού υλικού στην Ελλάδα από τις πρώην συμμάχους της, η βασιλική κυβέρνηση των Αθηνών προσφέρθηκε, τον Απρίλιο του 1921, να υιοθετήσει το σύνολο των προτάσεων Kelly εφόσον η Αγγλία δεν συμμετείχε στο εμπάργκο αυτό. Κάτι που η Αγγλία αρνήθηκε να πράξει.²⁴⁴

Την διετία μεταξύ της Συνθήκης της Washington και της επιχειρούμενης με τη Συνδιάσκεψη της Ρώμης επέκτασής της στις υπόλοιπες χώρες που διατηρούσαν θωρηκτές μονάδες, η Ελληνική κυβέρνηση απέφυγε να δεσμευθεί ναυτικά. Προς τούτο πρόβαλε, ως τη Συνθήκη της Λωζάνης, την αβεβαιότητα που προκαλούσε η εμπόλεμη κατάσταση της Ελλάδας με την Τουρκία.²⁴⁵ Επισήμανε επίσης η Ελλάδα στην διεθνή κοινότητα την ανάγκη της ισοπλίας, αν όχι και της απόλυτης κυριαρχίας του Ελληνικού Ναυτικού στο Αιγαίο έναντι του τουρκικού ναυτικού,²⁴⁶ λόγω και της πιθανής αιφνιδιαστικής

²⁴² Glete, J., "Navies, Great Powers: An Overview", *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. 2, 685.

²⁴³ Κακουλίδης, Γ., «Γνωμοδότησις «περί ναυτικής παρασκευής», *Ναυτική Επιθεώρησις*, 16 (1919), 491-515. Ναυτικό Μουσείο Γκρένιτς, Αρχείο Kelly, KEL 27, Καταχώρηση 30 Ιουνίου 1919. Ε.Λ.Ι.Α, Αρχείο Γκούρα Οικονόμου, Γέροντας προς Υπουργό Ναυτικών, 24 Ιουλίου 1923.

²⁴⁴ Για την δράση της Βρετανικής Ναυτικής Αποστολής Kelly στην Ελλάδα βλ. Fotakis, Z., "The Kelly Naval Mission to Greece, 1919-1921", *Byzantine and Modern Greek Studies*, 2:30 (2006), 185-199. Βλέπε επίσης Πετρόπουλος, *Αναμνήσεις και Σκέψεις ενός Παλαιού Ναυτικού*, τόμ. Α (Αθήνα, 1962), 39. Wragg, D., *Wings over the Sea: A History of Naval Aviation* (Arco Publishing Company: New York, 1979), 57. Till, *Maritime Strategy and the Nuclear Age*, 57. Barnett, *ό.π.*, 129. Στεφάνου, Στ. *Τα Κείμενα του Ελευθερίου Βενιζέλου*, τόμ. Γ. (Λέσχη Φιλελευθέρων: Αθήνα, 1983), 87. Medlicott, W. N., Lambert M. E., Dakin, D., *British Documents on Foreign Policy, Series 1, Greece and Turkey January 1, 1921-September 2, 1922*, (H.M.S.O: London, 1970), 216. Granville προς Curzon, 8 Ιουνίου 1921. Υ.Ι.Γ.Ε.Ε., Αρχείο Ναυτικού, BB7/141, Attaché Navale Bulletin d' Informations, 10 Νοεμβρίου 1920. Βρετανικά Γενικά Αρχεία του Κράτους, Αρχείο Υπουργείου Εξωτερικών, FO 371/6088, Foreign Office προς Admiralty, 22 Απριλίου 1921 & F.O. 286/762, Weston προς Kelly, Αθήνα, 11 Ιουλίου 1921 & F.O. 286/762, Foreign Office προς Granville, 1 Σεπτεμβρίου 1921

²⁴⁵ Αρχείο Υπουργείου Εξωτερικών (ΥΠ.ΕΞ), 1923/8/5, Κοινωνία των Εθνών, Έκθεση της Μικτής Επιτροπής για τον Περιορισμό των Ναυτικών Εξοπλισμών, Γενεύη, 6 Σεπτεμβρίου 1922, 44 & Γονατάς προς την Μικτή Επιτροπή, 17 Μαΐου 1923.

²⁴⁶ Υ.Ι.Γ.Ε.Ε., Αρχείο Ναυτικού, Bulletin de Renseignements n. 1223, Απρίλιος 1924, 61-62. ΥΠ.ΕΞ., Φάκελος 1923-8/5, Κοινωνία των Εθνών, Έκθεση Επιτροπής για τον περιορισμό των εξοπλισμών, τοποθέτηση Γονατά, 17 Μαΐου 1923

ενίσχυσης των Τούρκων με σοβιετικές ναυτικές μονάδες και χάριν της προστασίας του ευάριθμου ελληνικού εμπορικού ναυτικού.²⁴⁷

Το 1923 σημειώθηκε επάνοδος στη σκοπιμότητα της απόκτησης θωρηκτής μοίρας που θα διασφάλιζε την ελληνική κυριαρχία στο Αιγαίο με οροφή τους 100.000 τόνους εκτός εάν επιτυγχάνονταν σύναψη διμερούς συμφώνου περιορισμού ναυτικών εξοπλισμών με την Τουρκία,²⁴⁸ κάτι που τελικά πραγματοποιήθηκε το 1930 επί πρωθυπουργίας Βενιζέλου.²⁴⁹ Η σκοπιμότητα, όμως, της απόκτησης θωρηκτής μοίρας από την Ελλάδα, αν κι αντανάκλούσε την παγκόσμια ναυτική ορθοδοξία, αμφισβητήθηκε για οικονομικούς και τεχνικούς λόγους από αρκετούς έλληνες αξιωματικούς αλλά και από τον Άγγλο ναύαρχο Webb που κλήθηκε το 1924 από την ελληνική κυβέρνηση να γνωμοδοτήσει σχετικά με την ανασυγκρότηση του ελληνικού πολεμικού ναυτικού.²⁵⁰

Τελικά, στη Συνδιάσκεψη της Ρώμης, στην οποία δεν συμμετείχαν αντιπρόσωποι της Τουρκίας, αναγνωρίστηκε το δικαίωμα της Ελλάδας για ναυτική ισοπλία με την Τουρκία και η Ελλάδα αποδέχθηκε το προβλεπόμενο από τη Συνθήκη της Washington όριο των 35.000 τόνων για κάθε μελλοντική θωρηκτή της μονάδα. Διεκδίκησε επίσης το δικαίωμα να αντικαταστήσει το ναυπηγούμενο για αυτή στη Γερμανία *Σαλαμής* με άλλο θωρηκτό καταδρομικό, αν η ολοκλήρωση του *Σαλαμής* δεν καθίστατο εφικτή. Οι αντιπρόσωποι της Ιταλικής Κυβέρνησης προσπάθησαν, πάντως, στη Ρώμη, να ανακόψουν τις ναυτικές φιλοδοξίες χωρών όπως η Ελλάδα και η Ισπανία, χώρες που θα μπορούσαν να αποτελέσουν στηρίγματα της Γαλλίας στη Μεσόγειο. Την ίδια χρονιά, η χώρα μας έδειξε πρόθυμη να έρθει σε συμφωνία με την Τουρκία για δεκαετή διακοπή των ναυτικών εξοπλισμών μεταξύ των δύο χωρών, με την προϋπόθεση, όμως, να μπορεί στο διάστημα αυτό να αντικαταστήσει τα πεπαλαιωμένα της pre-dreadnought *Λήμνος* και *Κιλκίς* με καινούρια θωρηκτά καταδρομικά.²⁵¹

Συνοψίζοντας, ο περιορισμός των ναυτικών εξοπλισμών των αρχών της δεκαετίας του 1920 υπήρξε ευρύτερος από κάθε άλλη παρόμοια προσπάθεια στην παγκόσμια ιστορία και οδήγησε βραχυπρόθεσμα σε μια win-win situation για τους συμμετέχοντες και για την εξέλιξη της ναυτικής τεχνολογίας. Το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό δεν επηρεάστηκε άμεσα από τις διεθνείς αυτές εξελίξεις, υπήρξε όμως δεκτικό στην προσχώρησή του στην επέκταση της Συνθήκης της Washington, μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή.

²⁴⁷ Ε.Λ.Ι.Α, Αρχείο Γκούρα Οικονόμου, Γέροντας προς Υπουργό Ναυτικών 24 Ιουλίου 1923.

²⁴⁸ ΥΠ.ΕΞ., 1923/8/5, Υπουργός Ναυτικών Βούλγαρης προς το Υπουργείο των Εξωτερικών, 20 Ιουλίου 1923.

²⁴⁹ Hatzivassiliou, E. "The 1930 Greek-Turkish naval protocol", *Diplomacy and Statecraft*, 9:1 (1998), 89-111.

²⁵⁰ Fotakis, Z., "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", *Ναυσίβιος Χώρα*, 3 (2010), 3, 9-12.

²⁵¹ Rimanelly, *ό.π.*, 520. Αρχείο Γερμανικού Υπουργείου των Εξωτερικών, R 72.681, The Manchester Guardian, "The Little Navies", 25 Φεβρουαρίου 1924. Guvenc, S. & Barlas, D., "Ataturk's Navy: Determinants of Turkish Naval Policy, 1923-38", *The Journal of Strategic Studies*, 26:1 (2003), 10. Hall, *ό.π.*, 36-37.

Κεφάλαιο 5. Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος κατά θάλασσα

1. Ο Υποβρυχιακός Βραχίονας κατά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο

Το υποβρύχιο αποτελεί ένα από τα παλαιότερα ναυτικά όπλα²⁵² η χρησιμότητά του, όμως, καθιερώθηκε κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Στόχος του παρόντος κειμένου είναι να δοθεί το περίγραμμα των σχετικών εξελίξεων.

A. Ο Υποβρυχιακός Πόλεμος στον Ατλαντικό Ωκεανό και τη Βόρεια Θάλασσα

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος ξεκίνησε στην Κεντρική Ευρώπη το Σεπτέμβριο του 1939. Τις πρώτες εβδομάδες του πολέμου ο Χίτλερ επέλεξε να μην αντιμετωπίσει τη σημαντική αριθμητική υπεροχή των συμμαχικών μονάδων επιφανείας με τα λίγα ακόμα γερμανικά υποβρύχια καθώς ήλπιζε σε συνδιαλλαγή με την Αγγλία και σε αποφυγή Αμερικανικής επέμβασης στον Πόλεμο στο πλευρό των Συμμάχων που πιθανόν να προκαλούνταν από γερμανική υποβρυχιακή δράση. Συνάμα η σταδιακή γερμανική κατάκτηση μεγάλου τμήματος της Ευρώπης και η εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών της πόρων κατέστησαν το συμμαχικό ναυτικό αποκλεισμό της Γερμανίας λιγότερο αποτελεσματικό σε σχέση με τον αντίστοιχο αποκλεισμό της Γερμανίας κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Συνεπώς η Χιτλερική Γερμανία δεν είχε την ίδια ανάγκη να καταφύγει σε ανεξέλεγκτο υποβρυχιακό πόλεμο όπως μια εικοσαετία νωρίτερα. Η επιτυχής πάντως προσβολή του Βρετανικού Στόλου από γερμανικό υποβρύχιο στο καλά φρουρούμενο ορμητήριό του, στο Σκάπα Φλόου της Σκωτίας τον Οκτώβριο του 1939, οδήγησε το Χίτλερ στο να δώσει το πράσινο φως για τη ναυπήγηση σημαντικού αριθμού υποβρυχίων.

Η μη επίτευξη συμβιβαστικής λύσης με την Αγγλία και η σταδιακή Γερμανική επέκταση στο σύνολο των ηπειρωτικών χωρών που είχαν ακτογραμμή στη Βόρεια Θάλασσα επέτεινε τη χρήση των Γερμανικών υποβρυχίων. Αυτή εντάθηκε ακόμα περισσότερο μετά την κατάληψη της Βορειοδυτικής Γαλλίας από τα Χιτλερικά στρατεύματα το καλοκαίρι του 1940 και την εγκατάσταση στους λιμένες της γερμανικών υποβρυχιακών βάσεων. Οι βάσεις αυτές παρέσχον στα γερμανικά υποβρύχια εγγύτητα και ελευθερία πρόσβασης στον Ατλαντικό Ωκεανό που μέχρι τότε τους έλειπε. Η επιτυχία αυτή, η εισαγωγή στο Γερμανικό ναυτικό βελτιωμένου τύπου τορπίλης, η ύπαρξη αποτελεσματικής γερμανικής αεροπορικής αναγνώρισης και ο αποδεκατισμός των Βρετανικών αντιτορπιλικών στις επιχειρήσεις της Νορβηγίας και της Δουνκέρκης, επέφεραν βαριές απώλειες σε συμμαχικούς στόχους -κυρίως σε εμπορικά πλοία- μέχρι και την άνοιξη του 1943. Οι απώλειες αυτές λίγο έλειπαν να δώσουν τη νίκη στη Γερμανία και σε αυτό συνέβαλε και η τακτική της νυκτερινής, αελαίας προσβολής των εχθρικών νηοπομπών από τα γερμανικά υποβρύχια καθώς τα συμμαχικά *asdic* είχαν μειωμένη αξιοπιστία κατά τις νυκτερινές ώρες.

Από το δεύτερο μισό όμως του 1943 και έως το τέλος του Πολέμου σημειώθηκε σημαντική πρόοδος στα συμμαχικά ανθυποβρυχιακά όπλα και στις συμμαχικές μεθόδους εντοπισμού υποβρυχίων, ενώ θεραπεύθηκε η σπάνια των συμμαχικών ανθυποβρυχιακών μονάδων. Η τελευταία αυτή εξέλιξη επέτρεψε τη συγκρότηση ομάδων υποστήριξης των συνοδών των συμμαχικών νηοπομπών κάτι που ενίσχυσε την προστασία τους και επέτεινε τις ολοένα και αυξανόμενες απώλειες των γερμανικών υποβρυχίων. Ο γερμανικός υποβρυχιακός βραχίονας συνέχισε να πλήττει τις συμμαχικές συγκοινωνίες, τα πλήγματα, όμως αυτά ήταν πια διαχειρίσιμα. Η εισαγωγή ενός μεγαλύτερου, ταχύτερου, μεγαλύτερης ακτίνας δράσεως και δυσεντόπιστου τύπου γερμανικού υποβρυχίου το 1944 δεν άλλαξε την κατάσταση.²⁵³

B. Ο Υποβρυχιακός Πόλεμος στη Μεσόγειο και στον Ειρηνικό Ωκεανό

Έχοντας τιθασεύσει το γερμανικό υποβρυχιακό κίνδυνο οι Σύμμαχοι έθεσαν σε εφαρμογή το σχέδιο ανακατάληψης της Βόρειας Αφρικής και της ηπειρωτικής Ευρώπης με αποβατικές ενέργειες. Η πρώτη από αυτές έλαβε χώρα στο Μαρόκο

²⁵² Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ήδη από την αρχαιότητα έλληνες είχαν συμβάλει στην εξέλιξη του υποβρυχίου. Βλέπε σχετικά Ζέπος Δ., "Η Ιστορία των Υποβρυχίων και οι Έλληνες", Ναυτική Επιθεώρησης, 231 (1952), 188.

²⁵³ Middleton, D., *Submarine. The Ultimate Naval Weapon- Its Past, Present and Future* (Playboy Press: Chicago, 1976), 71-85.

και στην Αλγερία το Νοέμβριο του 1942 και στέφθηκε με επιτυχία. Στη συνέχεια, οι συμμαχικές δυνάμεις που βρίσκονταν στο Μαγκρέμπ σε συνεργασία με τις Αγγλικές κυρίως δυνάμεις που βρίσκονταν στην Αίγυπτο ανάγκασαν το Γερμανό στρατάρχη Ρόμελ, τον ηγέτη των δυνάμεων του Άξονα στη Βόρεια Αφρική, να διεξάγει διμέτωπο πόλεμο. Η υποστήριξη των αυξημένων αναγκών των δυνάμεων του Ρόμελ απαιτούσε τη διά θαλάσσης μεταφορά των σχετικών εφοδίων, μια μεταφορά που μπορούσε να ανασχεθεί μόνο με την αξιοποίηση των συμμαχικών υποβρυχιακών δυνάμεων της Μεσογείου λόγω της αεροναυτικής υπεροχής του Άξονα έναντι των Συμμάχων στη θάλασσα αυτή. Μεταξύ του Οκτωβρίου 1942 και του Μαΐου 1943 ο συμμαχικός στολίσκος υποβρυχίων της Μάλτας βύθισε τις περισσότερες από τις Αξονικές εφοδιοπομπές με προορισμό τη Βόρεια Αφρική συμβάλλοντας σημαντικά στην εκεί ήττα του Άξονα τον Μάιο του 1943. Ανάλογη δραστηριότητα στο Αιγαίο ανέλαβαν τα συμμαχικά υποβρύχια που είχαν βάση τους την Αλεξάνδρεια, ενώ ο στολίσκος των υποβρυχίων που είχε βάση το Γιβράλταρ έπληττε τις θαλάσσιες επικοινωνίες του Άξονα μεταξύ Γένοβας και Νάπολης.²⁵⁴

Ακόμα πιο σημαντική υπήρξε η συμβολή του υποβρυχιακού βραχίονα στον Ειρηνικό Ωκεανό κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, μια εξέλιξη που δεν ήρθε ξαφνικά. Ο πόλεμος εναντίον της Ιαπωνίας στον Ειρηνικό αποτελούσε το κυρίαρχο πολεμικό σενάριο για τα ναυτικά των Η.Π.Α, της Βρετανίας και της Ολλανδίας ήδη κατά το Μεσοπόλεμο. Στο πλαίσιο αυτό θεωρήθηκε ότι τα υποβρύχια τους θα αποτελούσαν τις μόνες ναυτικές μονάδες που θα μπορούσαν να επιχειρήσουν στα ιαπωνικά χωρικά ύδατα από την έναρξη των εχθροπραξιών, κατά τη διάρκεια δηλαδή της κινητοποίησης των θωρηκτών τους στόλων. Για το λόγο αυτό, οι Η.Π.Α. εμπιστεύθηκαν την άμυνα των Φιλιππίνων σε μεγάλη υποβρυχιακή δύναμη.

Η επιτυχημένη προσβολή του Pearl Harbor και του Clark Field από τους Ιάπωνες προκάλεσε πρόσκαιρες μα μεγάλες απώλειες στον Αμερικανικό στόλο του Ειρηνικού με αποτέλεσμα τα υποβρύχια και οι εναπομείνουσες μονάδες επιφανείας του να αναλάβουν την αντιμετώπιση του προσωρινά υπέρτερου αριθμητικά Ιαπωνικού ναυτικού. Μέχρι όμως το τελευταίο τέταρτο του 1943 τα Αμερικανικά υποβρύχια υστέρησαν σε απόδοση για μια σειρά από λόγους. Όπως συνέβη και σε άλλα ναυτικά, το υποβρύχιο δεν είχε ακόμα ενσωματωθεί αρμονικά στην Αμερικανική ναυτική στρατηγική, με αποτέλεσμα να είναι ποικιλοτρόπως ανέτοιμο να χρησιμοποιηθεί τελεσφόρα. Είναι χαρακτηριστικό ότι πολλοί υπαξιωματικοί καθώς και μέλη των πληρωμάτων των Αμερικανικών υποβρυχίων δύσκολα άντεξαν την πίεση του πολέμου. Συνάμα οι μισοί περίπου κυβερνήτες των αμερικανικών υποβρυχίων απαλλάχθηκαν τότε των καθηκόντων τους, καθώς η προπολεμική εκπαίδευσή τους υπήρξε άσχετη με τις συνθήκες πολέμου που τελικά αντιμετώπισαν και πολλοί από αυτούς επέδειξαν έλλειψη πρωτοβουλίας και αποφασιστικότητας κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων. Επιπλέον, οι συχνές μηχανικές βλάβες των αμερικανικών υποβρυχίων, η μεγάλη σιλουέτα τους, η θορυβώδης λειτουργία τους, ο ασθενής κλιματισμός τους, οι ελαττωματικές τορπίλες τους, η μη αφομοίωση από την Αμερικανική ναυτική ηγεσία των διδαγμάτων της Μάχης του Ατλαντικού και η παρεπόμενη υπερβολική εστίασή της σε επιχειρήσεις εναντίον δυσπρόσβλητων, βαριών, πολεμικών μονάδων του αντιπάλου -αντί για την προσβολή των ευπρόσβλητων, Ιαπωνικών, εμπορικών πλοίων- δεν έπληξαν σημαντικά τον πολεμικό και τον εμπορικό στόλο της Ιαπωνίας.²⁵⁵

Η καμπή του υποβρυχιακού πολέμου στον Ειρηνικό σημειώθηκε στα τέλη του 1943. Τα Αμερικανικά υποβρύχια εφοδιάστηκαν τότε με αποτελεσματικές τορπίλες και άρχισαν να χρησιμοποιούνται κυρίως σε σχηματισμούς αγέλης λύκου στα πολυσύχναστα -από Ιαπωνικά εμπορικά και πολεμικά πλοία- Στενά της Λουζόν. Την επόμενη χρονιά τα αμερικανικά υποβρύχια απέκτησαν ραντάρ που τους έδωσαν τη δυνατότητα να εντοπίζουν νυκτερινούς στόχους, ενώ τα πλοία και τα αεροπλάνα του Ιαπωνικού στόλου στερούνταν ακόμα αυτών. Εξοπλίστηκαν επίσης με sonar μικρής εμβέλειας, ακόμα καλύτερες τορπίλες, περισκόπια νυκτός και απέκτησαν καλύτερη πληροφόρηση των ιαπωνικών ναυτικών κινήσεων λόγω της αποκρυπτογράφησης των ιαπωνικών σημάτων, εξελίξεις δηλαδή που επαύξησαν τις δυνατότητες τους. Την ίδια περίοδο το Ιαπωνικό ναυτικό γνώριζε διαδοχικές ήττες σε αποφασιστικές αεροναυμαχίες με το Αμερικανικό ναυτικό με αποτέλεσμα την αποσάρθρωσή του, η οποία αξιοποιήθηκε από τα Αμερικανικά υποβρύχια. Πράγματι, το 1944, ιδίως στους τελευταίους δύο μήνες του, τα Αμερικανικά υποβρύχια βύθισαν περισσότερα ιαπωνικά εμπορικά και πολεμικά πλοία από όσα τη διετία 1942-1943, κάτι που δεν επαναλήφθηκε το 1945, διότι τα εναπομείναντα ιαπωνικά πλοία απέφυγαν τους νυκτερινούς πλόες και τους πλόες ανοικτής θαλάσσης.

²⁵⁴ Ο.π., 86-89.

²⁵⁵ Ο.π., 95-98.

Το πέρας του πολέμου στον Ειρηνικό βρήκε 62 ιαπωνικά πολεμικά, μεταξύ των οποίων πέντε αεροπλανοφόρα και ένα θωρηκτό, να έχουν βυθιστεί από Αμερικανικά υποβρύχια, μια επίδοση που υπερέβη ό,τι αντίστοιχο συνέβη στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Συνάμα, Αμερικανικά υποβρύχια βύθισαν πάνω από το μισό, Ιαπωνικό, εμπορικό στόλο στερώντας έτσι το μέγιστο μέρος των Ιαπωνικών αναγκών σε δεκαεπτά, στρατηγικής σημασίας, πρώτες ύλες καθώς και πολύ σημαντικά ποσοστά ιαπωνικών αναγκών σε άλλες πρώτες ύλες και τρόφιμα που επίσης εισάγονταν θαλασσίως. Η αναπλήρωση των βυθισθέντων ιαπωνικών εμπορικών και πολεμικών πλοίων δεν επιτεύχθηκε καθώς υπερέβαινε τη δυναμικότητα των Ιαπωνικών ναυπηγείων. Κατά συνέπεια η εξάρθρωση της Ιαπωνικής οικονομίας και η συνακόλουθη κάμψη της Ιαπωνικής πολεμικής μηχανής υπήρξαν γοργές και πλήρεις.²⁵⁶

Σε αντίθεση με τις γερμανικές υποβρυχιακές επιτυχίες στη Μάχη του Ατλαντικού, οι μεγάλες επιτυχίες του Αμερικανικού υποβρυχιακού βραχίονα συνοδεύτηκαν από μικρές μόνο απώλειες Αμερικανικών υποβρυχίων. Πράγματι, η ανθυποβρυχιακή ιαπωνική προσπάθεια αποδείχθηκε ανεπαρκής, καθώς ο Ιαπωνικός στόλος εμφορούνταν από το επιθετικό πνεύμα Bushido, οπότε και δεν ανέλαβε εγκαίρως την κατασκευή μονάδων συνοδείας, δεν εκγύμνασε προπολεμικά τους άνδρες του με ασκήσεις τέτοιου είδους και στελέχωσε τις ανθυποβρυχιακές του μονάδες με αξιωματικούς που στερούνταν πρωτοβουλίας και υλικοτεχνικών υποδομών (επαρκή αριθμό βομβών βυθού, sonar στα πλοία τους κ.τ.λ.). Για τον ίδιο λόγο έθεσε σε δεύτερη μοίρα την καταστροφή του θαλασσίου εμπορίου του αντιπάλου, προσβάλλοντας με τα υποβρύχιά του, κυρίως και ανεπιτυχώς, αντίπαλα πολεμικά πλοία.²⁵⁷

Γ. ΤΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ

Οι υποβρυχιακές επιχειρήσεις των Η.Π.Α. εναντίον της Ιαπωνίας κατά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο αντανακλούν τις ιδιαιτερότητες του υποβρυχίου που το καθιστούν παραπληρωματικό αλλά και εναλλακτικό όπλο ενός πολεμικού στόλου, όταν οι μονάδες επιφανείας και η ναυτική του αεροπορία υστερούν αριθμητικά των αντίστοιχων του αντιπάλου, όπως συνέβη κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο με τις μονάδες επιφανείας του Άξονα στη Βόρεια Θάλασσα και στον Ατλαντικό Ωκεανό, αλλά και με τις αντίστοιχες συμμαχικές δυνάμεις στη Μεσόγειο και στον Ειρηνικό Ωκεανό. Η χρησιμότητα αυτή του υποβρυχίου έγκειται στην ικανότητά του σε αιφνιδιαστικές, καταδρομικές επιχειρήσεις και στον πόλεμο τριβής. Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι διακινδυνεύει κι αυτήν ακόμα την ύπαρξή του λόγω της περιορισμένης αμυντικής του δυνατότητας και αντοχής, οπότε εκτείνεται ανοικτά και επί μακρόν.

Είναι προφανές ότι οι ιδιαιτερότητες αυτές δεν εξυπηρέτησαν τη συμμετοχή του υποβρυχίου ως βασικού όπλου στις αποφασιστικές ναυμαχίες του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου κατά τα προτάγματα των Colomb, Mahan και Corbett.²⁵⁸ Αντίθετα, η λειτουργία του υποβρυχιακού βραχίονα στις ναυτικές επιχειρήσεις του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου παραπέμπει στη στρατηγική οικονομία του στόχου που στοιχεία της βρίσκονται, κατά το ήττον ή μάλλον, στα έργα των Jomini, Corbett και Douhet.²⁵⁹ Ειδικότερα, η επιτυχία του Αμερικανικού υποβρυχιακού βραχίονα κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο οφείλονταν και στην υπέρτερη γνώση του αντιπάλου που επιτεύχθηκε από την παροχή στα Αμερικανικά υποβρύχια sonars, radars και έγκυρων πληροφοριών οι οποίες αντλήθηκαν από το σπάσιμο του Ιαπωνικού κρυπτογραφικού κώδικα. Έτσι επιβεβαιώθηκε η έμφαση του Σουν Τσου στην ανάγκη της πληρέστερης δυνατής γνώσης των κινήσεων του αντιπάλου.²⁶⁰

²⁵⁶ Ο.π., 101-111. Lautenschlager, K., "The Submarine in Naval Warfare, 1901-2001", *International Security*, 11:3 (1986-1987), 107, 119.

²⁵⁷ Lautenschlager, "The Submarine in Naval Warfare", 120-121.

²⁵⁸ Ο.π., 94, 97-98, 100-101.

²⁵⁹ Shy J., "Jomini", στο Paret P., Graig G., Gilbert F., *Makers of Modern Strategy. Machiavelli to the Nuclear Age* (Princeton N. J., 1986), 144, 162.

²⁶⁰ Πλατιάς, Αθ. & Κολιόπουλος, Κ., *Η Τέχνη του Πολέμου του Σουν Τσου*, (Διάλογος: Αθήνα, 2015), 245-250.

2. Ο Υπερπεντηκονταετής Ιαπωνικός Επεκτατισμός στον Ειρηνικό και η Ανάσχεση αυτού κατά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο

Α. Οι ναυμαχίες της Θάλασσας των Κοραλλίων και του Μίντγουει²⁶¹

Η αυξανόμενη βαρύτητα του Ειρηνικού Ωκεανού στις παγκόσμιες υποθέσεις δεν αποτελεί μεταπολεμικό φαινόμενο αλλά έχει βαθύτερες ρίζες που συνδέονται, σε μεγάλο βαθμό, με την πολιτικο-οικονομική ανάπτυξη και πολεμική δραστηριοποίηση της Ιαπωνίας κι άλλων κρατών της Άπω Ανατολής τον τελευταίο αιώνα. Με αφορμή την πρόσφατη επέτειο του τέλους του Β Παγκοσμίου Πολέμου στην Άπω Ανατολή σκόπιμη είναι μια ευσύνοπτη αναφορά στην κλιμάκωση των επεκτατικών φιλοδοξιών των Ιαπώνων στον Ειρηνικό Ωκεανό κατά το πρώτο μισό του 20^{ου} αιώνα αλλά και στη διάψευσή τους με τις Ναυμαχίες της Θάλασσας των Κοραλλίων (4-8 Μαΐου 1942) και του Μίντγουει (4-7 Ιουνίου 1942).

Στο ξεκίνημα της εκσυγχρονιστικής δεκαετίας του 1870 η χώρα του Ανατέλλοντος Ηλίου αντιμετώπιζε παρόμοιο στρατηγικό περιβάλλον με αυτό της Μεγάλης Βρετανίας. Και τα δύο κράτη ήταν νησιωτικά και βρίσκονταν σε μικρή απόσταση από ηπειρωτικές μάζες των οποίων η κυριαρχία πιθανόν να περιέρχονταν σε μία μόνο χερσαία Δύναμη (π.χ. στην Κίνα ή στη Ρωσία στην περίπτωση της Άπω Ανατολής) ή σε ένα συνδυασμό χερσαίων δυνάμεων. Οι ναυτικές φιλοδοξίες που, πιθανότατα, επίσης θα ανέπτυσσαν οι χερσαίες αυτές δυνάμεις αποτελούσαν σοβαρή απειλή για τη Βρετανία και την Ιαπωνία. Η παρεπόμενη Βρετανική και Ιαπωνική ναυτική ανάπτυξη αλλά και η ανεπάρκεια των φυσικών τους πόρων σε περίοδο αυξανόμενου προστατευτισμού διεθνώς τις οδήγησε στην υιοθέτηση αποικιοκρατικών στοχεύσεων και πρακτικών.

Υπήρξε πάντως μία ουσιώδης διαφορά στην αποικιακή τους πολιτική. Ενώ η Βρετανία επιδίωκε την απόκτηση αποικιών εκτός της ηπείρου της, η Ιαπωνία απέβλεπε στην αποικιοποίηση όμορων ηπειρωτικών και νησιωτικών εδαφών, εκμεταλλευόμενη τη γεωγραφική της θέση και τον αιφνιδιασμό που προκαλούσε η εξαπόλυση ακήρυκτων πολέμων κατά των γειτόνων της (Σινο-Ιαπωνικός Πόλεμος 1894-1895 και Ρωσο-ιαπωνικός πόλεμος 1904-1905).

Το γεωπολιτικό δυναμικό της Ιαπωνίας και οι παρεπόμενες αποικιακές της φιλοδοξίες τονώθηκαν περαιτέρω με την ευκαιρία του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Η έντονη βιομηχανική ανάπτυξη της Ιαπωνίας, που προκλήθηκε από τις εκρηκτικές ανάγκες των εμπολέμων συμμάχων της, και η εξασφάλιση με τη Συνθήκη των Βερσαλλιών καθεστώτος «Εντολής» στις πρώην Γερμανικές αποικίες της Μικρονησίας, που δεν απαγόρευε την οχύρωσή τους, προκάλεσε την καχυποψία των Η.Π.Α. Σε μια εποχή που τα διδάγματα του Mahan είχαν γίνει κτήμα των συμπατριωτών του η υπερφαλάγγιση της γραμμής επικοινωνιών Η.Π.Α. - Αμερικανικών Φιλιππίνων από τα νέα «Ιαπωνικά» εδάφη δεν ήταν ευπρόσδεκτη στις Ηνωμένες Πολιτείες. Η σχετικά μετριοπαθής στάση της Ιαπωνίας στα Συνέδρια της Ουάσινγκτον (1921-1922) και του Λονδίνου (1930) για τον έλεγχο των ναυτικών εξοπλισμών αλλά και τα προβλήματα που αντιμετώπισε η Αμερικανική οικονομία από το 1929 και μετά απέτρεψαν την όξυνση της Αμερικάνικης στάσης έναντι της Ιαπωνίας. Τα οικονομικά όμως προβλήματα της Αμερικής ήταν αναμενόμενο ότι θα επηρέαζαν αρνητικά και την Ιαπωνική οικονομία, καθώς στο ήμισυ σχεδόν των εισαγωγών και των εξαγωγών της είχε ως εταίρο τη Μεγάλη Ατλαντική Δημοκρατία.

Οι έντονες οικονομικές δυσκολίες της Ιαπωνίας είχαν, μεταξύ άλλων, και αρνητικό πολιτικό αντίκτυπο, καθώς αναζωπύρωσαν το επεκτατικό πνεύμα μεγάλης μερίδας των Ιαπώνων. Πράγματι, η Ιαπωνία εισέβαλε στη Μαντσουρία το φθινόπωρο του 1931 και ακολούθησε πόλεμος με την Κίνα το 1937 και ένας ακόμα ακήρυκτος πόλεμος με τη Σοβιετική Ένωση το 1939, που όμως δεν υπήρξε ευτυχής για τα ιαπωνικά όπλα. Επιπλέον, η Ιαπωνία έπαυσε να εφαρμόζει τις δεσμεύσεις που είχε αναλάβει με τις συνθήκες του Λονδίνου και της Ουάσινγκτον και προς το τέλος της δεκαετίας του 1930 κατάφερε να δημιουργήσει μία αεροναυτική δύναμη που αντιστοιχούσε στο 81% της αντίστοιχης Αμερικανικής. Πρακτικά αυτό σήμαινε ότι η Ιαπωνία είχε αποκτήσει την υπεροπλία στον Ειρηνικό, καθώς οι Η.Π.Α. διατηρούσαν σεβαστό τμήμα των αεροναυτικών τους δυνάμεων στον Ατλαντικό για λόγους ασφαλείας. Επιπλέον, οι περισσότερες Αμερικανικές κτήσεις του Ειρηνικού παρέμεναν ανοχύρωτες σε εφαρμογή των προβλέψεων των σχετικών συνθηκών σε αντίθεση με τις αντίστοιχες Ιαπωνικές που ήταν, κατά κανόνα, οχυρωμένες.

²⁶¹ Το κείμενο αυτό πρωτοδημοσιεύτηκε ως Φωτάκης, Ζ., «Η Ναυμαχία του Μίντγουει», *Κυριακάτικη Καθημερινή*, 22 Αυγούστου 2010, 23.

Η αποτυχία των Ιαπώνων εναντίον του Κόκκινου στρατού σε συνδυασμό με την εμφάνιση των «ορφανών» αποικιών της Ινδοκίνας και των Ολλανδικών Ανατολικών Ινδιών, μετά την πτώση των αποικιακών μητροπόλεων τους στον Άξονα το 1940, οδήγησε σε αναπροσανατολισμό του Ιαπωνικού επεκτατισμού προς νότο επιβάλλοντας το καθεστώς της Ιαπωνικής «συγκυριαρχίας» στην Ινδοκίνα τον Ιούλιο του 1941 με τη σύμφωνη γνώμη της κυβέρνησης του Βισού. Η εξέλιξη αυτή κάθε άλλο παρά δυσχερής υπήρξε, καθώς ήδη από το 1936 η Ιαπωνία συνδεόταν με τη Γερμανία και την Ιταλία με τα σύμφωνα Αντικομιντέρν, ενώ το 1940 οι τρεις αυτές χώρες είχαν συμπήξει και τον περίφημο Άξονα.

Η Ιαπωνική συγκυριαρχία στα εδάφη αυτά αποτέλεσε τη θρυαλίδα στις Αμερικανο-ιαπωνικές σχέσεις. Η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών αποφάσισε το πάγωμα των Ιαπωνικών περιουσιακών στοιχείων στις Η.Π.Α. και τη διακοπή της παροχής πετρελαίου και άλλων στρατηγικά χρήσιμων πρώτων υλών για τις Ιαπωνικές ένοπλες δυνάμεις που πολεμούσαν ακόμα στην Κίνα. Το πέρας των άκαρπων, σχετικών διμερών διαπραγματεύσεων το Νοέμβριο του 1941 ακολούθησε μία ακόμα αιφνιδιαστική επίθεση των Ιαπώνων, αυτή τη φορά στο Περλ Χάρμπορ της Χαβάης (7 Δεκεμβρίου 1941) εναντίον των Αμερικανικού στόλου, ο σχεδιασμός της οποίας ανάγεται στην άνοιξη του 1940. Η καταστροφή των βαριών θωρηκτών μονάδων που στάθμευαν στον Αμερικανικό ναύσταθμο αλλά και ο κατοπινός τορπιλισμός του Αμερικανικού αεροπλανοφόρου Σαρατόγκα, διεύρυναν θεαματικά το τακτικό προβάδισμα που διέθετε η Ιαπωνία στον Ειρηνικό. Μολοταύτα ο Αμερικανικός ναυτικός παράγοντας δεν εξαλείφθηκε, καθώς τα Αμερικανικά αεροπλανοφόρα παρέμειναν στο σύνολό τους ανέπαφα λόγω της τυχαίας απουσίας τους από το Περλ Χάρμπορ την ημέρα του βομβαρδισμού, αλλά και εξαιτίας της αμέλειας των Ιαπώνων αεροπόρων να καταστρέψουν σεβαστό μέρος των ναυπηγοεπισκευαστικών υποδομών και των αποθηκών πετρελαίου του Αμερικανικού ναυστάθμου.

Το σημαντικό τακτικό προβάδισμα που απέκτησαν οι Ιάπωνες με την αιφνιδιαστική προσβολή του Περλ Χάρμπορ αξιοποιήθηκε, αρχικά, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, καθώς δημιουργήθηκε μια ευρύτατη Ιαπωνική Αυτοκρατορία στην Άπω Ανατολή στο μισό χρόνο απ' ότι αρχικά υπολογίζονταν και με ελάχιστες, σχετικά, ανθρώπινες απώλειες. Ο Αμερικανικός βομβαρδισμός όμως του Τόκιο τον Απρίλιο του 1942 και η γνώση του υπέρτερου βιομηχανικού δυναμικού των Η.Π.Α. (τουλάχιστον επταπλάσιου σε σχέση μ' αυτό της Ιαπωνίας) οδήγησε το Yamamoto, τον Ιάπωνα στόλαρχο, να επιδιώξει τη σύναψη αποφασιστικής ναυμαχίας με τον Αμερικανικό στόλο το συντομότερο. Με δεδομένη την ενίσχυση του Περλ Χάρμπορ με ισχυρή αεροπορική δύναμη νέα επιχείρηση εναντίον του εμφανίζονταν ως ρισκοκίνδυνη. Αντίθετα, η προσπάθεια κατάληψης της στρατηγικά επίκαιρης αεροπορικής βάσης του Μίντγουεϊ, στο άκρο του συμπλέγματος των νήσων της Χαβάης, παρείχε περισσότερες ελπίδες επιτυχίας.

Η εφαρμογή της εύλογης αυτής επιλογής υπονομεύτηκε από μία σειρά λαθών σε τακτικό επίπεδο. Κατ' αρχήν η έγκριση της κατάληψης του Πορτ Μόρεσμπι και του Τουλάγκι, αντί να βαθύνει την άμυνα της Ιαπωνικής ζώνης του Ειρηνικού έναντι αεροπορικών επιδρομών από τη Βόρεια Αυστραλία οδήγησε στη ναυμαχία της θάλασσας των Κοραλίων. Στη ναυμαχία αυτή επικράτησε τακτικά ο Ιαπωνικός στόλος, μιας και βύθισε το αεροπλανοφόρο Lexington που αποτελούσε το ένα τέταρτο του Αμερικανικού στόλου αεροπλανοφόρων στον Ειρηνικό. Έχασε όμως στρατηγικά, καθώς δε μπόρεσε να καταλάβει το Πορτ Μόρεσμπι, βυθίστηκε ένα μικρό Ιαπωνικό αεροπλανοφόρο ενώ δύο μεγαλύτερα δε μπόρεσαν να συμμετάσχουν στη ναυμαχία του Μίντγουεϊ λόγω των επισκευών και της συμπλήρωσης των αεροπορικών τους δυνάμεων που χρειάστηκε να γίνουν μετά τη ναυμαχία της θάλασσας των Κοραλίων. Επιπλέον, η διαίρεση του Ιαπωνικού στόλου σε δέκα, απομακρυσμένα τμήματα κατά τη ναυμαχία του Μίντγουεϊ, κατέστησε δυσχερέστατη τη μεταξύ τους συνεργασία και δε δικαιολογούνταν από την ισορροπία δυνάμεως μεταξύ των δύο στόλων. Ο Ιαπωνικός στόλος ήταν τόσο ισχυρός που δε χρειαζόταν να αιφνιδιάσει κρυπτόμενος τον αντίπαλο, αλλά να επιπέσει πάνω του με όλο του το δυναμικό.

Κατά τη διάρκεια των δύο ναυμαχιών έγιναν πολλά ακόμα λάθη κι από τις δύο πλευρές κυρίως όμως από τους Ιάπωνες που η υπερβολική τους πεποίθηση στην αξία των αεροπόρων τους και στην ποιότητα του πολεμικού τους υλικού τους παρέσυρε σε σχετική αταξία. Κάτι τέτοιο όμως ήταν, ως ένα βαθμό, αναμενόμενο δεδομένου ότι ποτέ άλλοτε στην παγκόσμια ναυτική ιστορία το θέατρο των ναυτικών επιχειρήσεων δεν ήταν τόσο μεγάλο, η εναλλαγή των εξελίξεων τόσο ταχεία, και τα υπάρχοντα μέσα ελέγχου και συντονισμού των κινήσεων των μονάδων του στόλου τόσο δυσανάλογα βραδέα. Το αποτέλεσμα ήταν να βυθιστούν τέσσερα Ιαπωνικά αεροπλανοφόρα στη ναυμαχία του Μίντγουεϊ και να επανέλθει η ισορροπία δυνάμεως στον Ειρηνικό, κάτι όμως που δεν κράτησε για πολύ, μιας και σύντομα η αφυπνισθείσα πολεμική βιομηχανία των Η.Π.Α. έδωσε την απόλυτη υπεροχή στο Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό.

Η ανάσχεση του υπερπεντηκονταετούς Ιαπωνικού επεκτατισμού στον Ειρηνικό από τη νικηφόρα για τους Συμμάχους έκβαση των ναυμαχιών της Θάλασσας των Κοραλίων και του Μίντγουεϊ, συνέπεσε με θεμελιώδεις εξελίξεις στο χώρο της ναυτικής ιστορίας. Το αεροπλανοφόρο υποκατέστησε σε σημασία το θωρηκτό πλοίο, καθώς οι μάχες δίνονταν πια στον αέρα χωρίς οι αντίπαλοι στόλοι να έχουν άμεση οπτική επαφή ο ένας του άλλου. Επιπλέον, όπως αποδείχτηκε στο Μίντγουεϊ, ο θωρηκτός στόλος δεν τολμά προσβολή κατά αεροπλανοφόρων αν στερείται αεροπορικής κάλυψης. Τέλος, ο ρόλος του ραντάρ στην εξέλιξη των δύο ναυμαχιών υπήρξε σημαντικός και απετέλεσε προάγγελο εξελίξεων με τις οποίες ζούμε και σήμερα.

B. Η Ναυμαχία του Κόλπου της Λέιτε²⁶²

Το Ιστορικό Πλαίσιο και η προπαρασκευή της Ναυμαχίας

Ο 20^{ος} αιώνας υπήρξε, μεταξύ άλλων, περίοδος αναβάθμισης της γεωπολιτικής αξίας του Ειρηνικού Ωκεανού σημαντικό μέρος της οποίας επιχείρησε να καρπωθεί ο Ιαπωνικός ιμπεριαλισμός μέχρι και τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι σαρωτικές όμως επιτυχίες των Ιαπωνικών όπλων στην Άπω Ανατολή κατά το πρώτο πεντάμηνο του 1942, ανακόπηκαν με τις ναυμαχίες της Θάλασσας των Κοραλλίων (4-8 Μαΐου 1942) και του Μίντγουεϊ (4-7 Ιουνίου 1942) από τις οποίες εξήλθε στρατηγικά νικηφόρο το Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό. Την ανάσχεση του Ιαπωνικού επεκτατισμού ακολούθησε, μεταξύ του Αυγούστου 1942 και των αρχών του 1944, η Αμερικανική κατάληψη σημαντικού αριθμού Ιαπωνικών βάσεων στο νότιο και κεντρικό Ειρηνικό και η απομόνωση Ιαπωνικών φρουρών στα νησιωτικά συμπλέγματα Σολομώντα, Αντιμυραλτου και Μάρσαλ, στη Νέα Γουινέα και στη νήσο Γουέϊκ. Τον Ιούνιο του 1944 καταλήφθηκε και το νησιωτικό σύμπλεγμα των Μαριάνων από το Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό διασπώντας έτσι την αμυντική περίμετρο της Ιαπωνικής αυτοκρατορίας και παρέχοντας βάση στα Αμερικανικά βομβαρδιστικά μεγάλου βεληνεκού Β 29 για το βομβαρδισμό του μητροπολιτικού της εδάφους. Μετά από αυτές τις εξελίξεις η Αμερικανική ηγεσία εξέτασε αν ο επόμενος στόχος της θα έπρεπε να είναι η κατάληψη της Φορμόζας ή του πρώην Αμερικανικού εδάφους των Φιλιππίνων. Τελικά προκρίθηκε η ανακατάληψη των Φιλιππίνων όχι μόνο για πολιτικούς και συναισθηματικούς λόγους αλλά και γιατί ενδεχόμενη Αμερικανική εισβολή στη Φορμόζα θα απαιτούσε πολύ περισσότερες Αμερικανικές χερσαίες δυνάμεις απ' όσες μπορούσαν να διατεθούν στις επιχειρήσεις του Ειρηνικού μέχρι την πτώση της Ναζιστικής Γερμανίας στα συμμαχικά στρατεύματα.

Το Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο του 1944 ο τρίτος Αμερικανικός στόλος υπό την ηγεσία του ναυάρχου Χόλσι εξαπόλυσε αεροπορικές επιδρομές κατά των Φιλιππίνων, της Φορμόζας και των νήσων Ryukyus ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι τοπικές, ιαπωνικές, αεροπορικές δυνάμεις δεν θα παρενοχλούσαν Αμερικανική αποβατική ενέργεια στη στρατηγική νήσο Λέιτε που βρίσκονταν στην ανατολική πλευρά των Φιλιππίνων. Το αποτέλεσμα ήταν να καταστραφεί το σύνολο σχεδόν των τοπικών ιαπωνικών, αεροπορικών δυνάμεων που αποτελούνταν από 1200 αεροσκάφη, ανοίγοντας το δρόμο για την πραγματοποίηση της απόβασης στη Λέιτε. Η απόβαση αυτή διευκολύνθηκε και από την τότε βύθιση σημαντικού αριθμού Ιαπωνικών τάνκερ από Αμερικανικά υποβρύχια καθιστώντας αδύνατη την λειτουργία του Ιαπωνικού στόλου ως ενιαίου σώματος, λόγω έλλειψης καυσίμων. Για το λόγο αυτό ο ναύαρχος Τογιόντα, ο ανώτατος ιάπωνας διοικητής του συγκεκριμένου θεάτρου επιχειρήσεων, κράτησε τα ιαπωνικά αεροπλανοφόρα σε μητροπολιτικούς λιμένες ώστε να επισκευασθούν και να εκπαιδευθούν καλύτερα οι πιλότοι των αεροσκαφών τους και έστειλε τον κύριο όγκο των μονάδων επιφανείας του ιαπωνικού στόλου στην περιοχή της Σιγκαπούρης όπου υπήρχαν άφθονα αποθέματα καυσίμων.

Εν όψει της πραγματοποίησης της Αμερικανικής αποβατικής ενέργειας στη Λέιτε αποδόθηκαν οι αμφίβιες μονάδες του Τρίτου Αμερικανικού στόλου στον έβδομο Αμερικανικό στόλο του οποίου ηγούνταν ο υποναύαρχος Κίνκεντ. Ο στόλος αυτός είχε την άμεση ευθύνη της πραγματοποίησης της απόβασης ενώ ο τρίτος Αμερικανικός Στόλος είχε ως αποστολή την αντιμετώπιση του Ιαπωνικού ναυτικού σε περίπτωση που επιχειρούσε να αποτρέψει την Αμερικανική εισβολή. Δεδομένου όμως ότι ο Κίνκεντ υπάγονταν στον στρατηγό Μακάρθουρ, που συντόνιζε την Αμερικανική προέλαση στο Νοτιοδυτικό Ειρηνικό Ωκεανό και ο Χόλσι στο ναύαρχο Νίμιτς, που συντόνιζε την αντίστοιχη προέλαση στον Κεντρικό

²⁶² Το κείμενο αυτό πρωτοδημοσιεύτηκε ως Φωτάκης, Ζ., «Η Ναυμαχία του Κόλπου της Λέιτε», *Κυριακάτικη Καθημερινή*, 13 Μαρτίου 2011, 31

Ειρηνικό, υφίστατο θεσμικά έλλειμμα συντονισμού μεταξύ των διοικητών του Τρίτου και του Έβδομου Αμερικανικού στόλου.

Η σκοπούμενη Αμερικανική ανακατάληψη των Φιλιππίνων δεν έμεινε αναπάντητη από Ιαπωνικής πλευράς. Αψηφώντας τα περιορισμένα αποθέματα καυσίμων του ιαπωνικού στόλου, τις μεγάλες του ελλείψεις σε ναυτική αεροπορία και τη σοβαρή πιθανότητα μεγάλων απωλειών του σε περίπτωση μιας ακόμα σύγκρουσής του με το Αμερικανικό Ναυτικό ο ναύαρχος Τογιόντα επέμεινε στην προώσπιση των Φιλιππίνων εναντίον Αμερικανικής εισβολής. Η απόφασή του αυτή εκπορεύονταν από την ενδεχόμενη αχρήστευση του Ιαπωνικού στόλου σε περίπτωση Αμερικανικής ανακατάληψης των Φιλιππίνων, καθώς τότε θα αναγκαζόταν ο ιαπωνικός στόλος είτε να παραμείνει στην περιοχή της Σιγκαπούρης που είχε άφθονα καύσιμα αλλά στερούνταν αποθεμάτων πυρομαχικών, είτε να επιστρέψει στους μητροπολιτικούς ναυστάθμους που είχαν αφθονία πυρομαχικών στερούνταν όμως επάρκειας καυσίμων.

Η Μεγαλύτερη Ναυμαχία της Παγκόσμιας Ναυτικής Ιστορίας

Η κύρια Αμερικανική απόβαση στη νήσο Λέιτε ξεκίνησε στις 20 Οκτωβρίου 1944 όταν οι δυνάμεις του στρατηγού Μακάρθουρ αποβιβάστηκαν στις πλησιέστερες στο Τακλομπάν παραλίες της νήσου με την υποστήριξη του Έβδομου Αμερικανικού στόλου. Ήδη όμως είχε τεθεί σε εφαρμογή το πολύπλοκο και τολμηρό Ιαπωνικό σχέδιο Σο –Γκο 1 (Επιχείρηση Νίκη 1) για την άμυνα των Φιλιππίνων που προέβλεπε τη σύγκλιση τεσσάρων ιαπωνικών στόλων από τα νότια, τα βόρεια και τα δυτικά στον κόλπο της Λέιτε με στόχο τον αιφνιδιασμό και την εξουδετέρωση της Αμερικανικής αποβατικής ενέργειας. Ακολούθησε η ναυμαχία του κόλπου της Λέιτε μεταξύ του Ιαπωνικού και του Αμερικανικού Ναυτικού (23-25 Οκτωβρίου 1944) που περιέλαβε τέσσερις -στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους- επιχειρήσεις σε κάθε μία εκ των οποίων χρησιμοποιήθηκαν δυνάμεις ικανές να συγκριθούν σε αριθμό και τύπο πλοίων με εκείνες που συμμετείχαν σε οποιαδήποτε προηγούμενη ναυμαχία στον Ειρηνικό εκείνα τα χρόνια. Η ναυμαχία αυτή κάλυψε μια θαλάσσια έκταση 100.000 τετραγωνικών μιλίων και έδωσαν το παρόν σ' αυτή 144.000 περίπου άνδρες του Αμερικανικού Ναυτικού και 43.000 του Ιαπωνικού Ναυτικού αναδεικνύοντας τη ως τη μεγαλύτερη ναυμαχία της παγκόσμιας ναυτικής ιστορίας.

Οι πρώτες επιχειρήσεις έλαβαν χώρα στη Θάλασσα Σιμπουγιάν στις 23 και 24 Οκτωβρίου 1944 όταν αμερικανικά υποβρύχια και αεροσκάφη ορμώνονα από αεροπλανοφόρα του τρίτου Αμερικανικού στόλου επιτέθηκαν εναντίον του ισχυρότερου ιαπωνικού ναυτικού σχηματισμού του οποίου ηγούνταν ο αντιναύαρχος Κουρίτα. Ο σχηματισμός αυτός είχε ξεκινήσει από το Λίγκα Ρούντς της Σιγκαπούρης και είχε στις τάξεις του δύο υπερθωρηκτά το *Γιαμάτο* και το *Μουσάσι* καθώς και δώδεκα καταδρομικά και δεκαπέντε αντιτορπιλικά. Οι Αμερικανικές επιθέσεις εναντίον του ναυτικού σχηματισμού Κουρίτα είχαν ως αποτέλεσμα τη βύθιση του υπερθωρηκτού *Μουσάσι*, δύο καταδρομικών, ενός αντιτορπιλικού και την πρόκληση ζημιών σε άλλες μονάδες του σχηματισμού αυτού, αναγκάζοντας τον Κουρίτα να επιχειρήσει τακτική υποχώρηση για να θέσει τα πολεμικά του πλοία εκτός του βεληνεκούς των Αμερικανικών αεροσκαφών, καθώς δεν διέθετε φίλια αεροπορική κάλυψη. Οι Ιάπωνες είχαν πάντως προσπαθήσει -ανεπιτυχώς και με πολλές μάλιστα απώλειες- να ανταποδώσουν τα Αμερικανικά χτυπήματα στο στόλο του Κουρίτα με επιθέσεις αεροσκαφών από χερσαίες βάσεις κατά των αεροπλανοφόρων του Τρίτου Αμερικανικού Στόλου.

Με δεδομένη την υποχώρηση του ναυτικού σχηματισμού που διοικούσε ο Κουρίτα αλλά και λόγω αξιόπιστων πληροφοριών σχετικά με την κάθοδο προς τον κόλπο της Λέιτε των ιαπωνικών αεροπλανοφόρων που διοικούσε ο ναύαρχος Οζάβα, ο ναύαρχος Χόλσι, ο διοικητής του Τρίτου Αμερικανικού Στόλου, αποφάσισε να επιδιώξει τη σύναψη ναυμαχίας με τη δύναμη Οζάβα. Γνωστός για το επιθετικό του πνεύμα και την προσήλωση του στην προτροπή του Μαχάν να αποφεύγεται η διαίρεση του στόλου, ο ναύαρχος Χόλσι ξεγελάστηκε από τον Ιαπωνικό αντιπερισπασμό μιας και τα ιαπωνικά αεροπλανοφόρα έφεραν ελάχιστα αεροσκάφη γιατί στόχος τους ήταν απλά να απομακρύνουν τον Τρίτο Αμερικανικό Στόλο από τη φύλαξη του Κόλπου της Λέιτε. Έδωσε έτσι ο Χόλσι την ευκαιρία στο ναυτικό σχηματισμό του Κουρίτα να αναστρέψει πορεία, να διαπλεύσει τα Στενά Σαν Μπερναντίνο και να βρεθεί ανεμπόδιστος σε 25 μόλις ναυτικά μίλια απόσταση από τη ζώνη των Αμερικανικών αποβάσεων της νήσου Λέιτε την 25^η Οκτωβρίου 1944.

Πριν όμως συμβούν αυτές οι εξελίξεις, έλαβε χώρα νυχτερινή ναυμαχία στο στενό Σουριγκάο μεταξύ των Ιαπωνικών δυνάμεων επιφανείας που ανέβαιναν από το νότο και των οποίων ηγούνταν οι υποναύαρχοι Νισιμούρα και Σίμα. Η έλλειψη συντονισμού και συνεννόησης μεταξύ των δύο ναυάρχων αλλά και με το ναύαρχο Κουρίτα, καθώς και η άρτια προπαρασκευή της άμυνας του στενού Σουριγκάο από τον υποναύαρχο Ολντεντόρφ, που είχε εφοδιαστεί προς τούτο με το σύνολο σχεδόν της δύναμης κρούσης του έβδομου Αμερικανικού στόλου από το Ναύαρχο Κίνκεντ, οδήγησαν σε

ανάσχεση της ιαπωνικής αυτής προσπάθειας προσέγγισης του κόλπου της Λέιτε με βαρύ μάλιστα τίμημα (δύο θωρηκτά, τρία καταδρομικά και τέσσερα αντιτορπιλικά) για το Ιαπωνικό Ναυτικό. Η ναυμαχία αυτή υπήρξε η τελευταία κατά την οποία αντιπαρατέθηκαν θωρηκτά μεταξύ τους αν και πρέπει να τονισθεί ότι ο ρόλος των αντιτορπιλικών στην έκβασή της υπήρξε σημαντικότερος.

Την αυγή της 25^{ης} Οκτωβρίου έλαβαν χώρα δύο αεροναυμαχίες ταυτόχρονα. Η αεροναυμαχία ανατολικά του ακρωτηρίου Ενγκάνο της νήσου Λουζόν υπήρξε μια μονόπλευρη προσβολή αμερικανικών αεροσκαφών του Τρίτου Αμερικανικού Στόλου κατά των αεροπλανοφόρων του Οζάβα που στοίχισε στους Ιάπωνες τη βύθιση ενός αεροπλανοφόρου στόλου, 3 ελαφρών αεροπλανοφόρων, 2 αντιτορπιλικών, ενώ προκλήθηκαν ζημιές και σ' άλλα ιαπωνικά πλοία. Η αεροναυμαχία ανατολικά της νήσου Σαμάρ μεταξύ της ισχυρής δύναμης επιφανείας του αντιναυάρχου Κουρίτα και των αμερικανικών αεροπλανοφόρων συνοδείας που προστάτευαν τις αποβατικές δυνάμεις στον κόλπο της Λέιτε είχε επίσης ατυχές τέλος για τους Ιάπωνες. Κατά τη διάρκειά της ο Κουρίτα υποχώρησε άκαιρα λόγω του ότι αγνοούσε την επιτυχία του αντιπερισπασμού του Χόλσι από το ναυτικό σχηματισμό του Οζάβα και, συνεπώς, υπερεκτίμησε την πραγματική δύναμη των Αμερικανικών ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή. Χάθηκε έτσι μια μεγάλη ευκαιρία για τους Ιάπωνες να καταστρέψουν τις Αμερικανικές αποβατικές δυνάμεις στη Λέιτε, καθώς ο τρίτος Αμερικανικός στόλος και ο κύριος όγκος του έβδομου Αμερικανικού στόλου βρισκόταν πολύ μακριά από την περιοχή των αποβάσεων λόγω ασυνεννοησίας και ελλιπούς οργάνωσης για τις οποίες κύριος υπεύθυνος ήταν ο ναύαρχος Χόλσι. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι μία ώρα μετά την αποχώρηση του Κουρίτα τα αμερικανικά αεροπλανοφόρα συνοδείας υπέστησαν, για πρώτη φορά, επιθέσεις καμικάζι.

Η ναυμαχία του κόλπου της Λέιτε έληξε νικηφόρα για το Αμερικανικό Ναυτικό καθώς με βυθισμένα του πλοία συνολικού εκτοπίσματος 36.600 τόνων μπόρεσε να καταβυθίσει 305.710 τόνους Ιαπωνικών πολεμικών πλοίων, για να μην αναφέρει κανείς τις πολλές άλλες ζημιές που προκλήθηκαν στις ιαπωνικές ναυτικές μονάδες που επέζησαν των επιχειρήσεων. Με την μεγάλη αυτή καταστροφή του Ιαπωνικού ναυτικού και την ολοσχερή σχεδόν διακοπή προμήθειας του Ιαπωνικού Ναυτικού με καύσιμα, μετά την κατάληψη των Φιλιππίνων από τους Αμερικανούς, η Ιαπωνική ναυτική ισχύ έπαψε πια να αποτελεί ουσιώδη παράγοντα στο θέατρο επιχειρήσεων του Ειρηνικού. Παρά το γεγονός ότι για μια ακόμη φορά επιβεβαιώθηκε η σημασία της κάλυψης των ναυτικών μονάδων από φίλιες αεροπορικές δυνάμεις η ναυμαχία του κόλπου της Λέιτε είναι επίσης σημαντική γιατί, σε αντίθεση με την πλειονότητα των ναυμαχιών στον Ειρηνικό, δεν περιορίστηκε σε ανταλλαγή αεροπορικών πληγμάτων μεταξύ απομακρυσμένων δυνάμεων αεροπλανοφόρων αλλά είχε να παρουσιάσει και ικανή δράση σκαφών επιφανείας και υποβρυχίων.

Κεφάλαιο 6. Μεταπολεμική Ναυτική Ιστορία

Α. Ο ρόλος των αεροπλανοφόρων στην Αμερικανική πολιτική ασφαλείας και η περίπτωση του *Enterprise*.²⁶³

Από το ξεκίνημα της ιστορίας της η μεγάλη Ατλαντική Δημοκρατία επηρεάστηκε συχνά και αποφασιστικά από τη ναυτική ισχύ. Η γέννηση των Η.Π.Α. πολλά οφείλει στην εξουδετέρωση του απειλητικού για τα Αμερικανικά συμφέροντα Γαλλικού παράγοντα στη Βόρεια Αμερική που προήλθε, κυρίως, από τη κατίσχυση του Βρετανικού Ναυτικού επί του Γαλλικού πολεμικού στόλου κατά τον Επταετή πόλεμο (1756-1763). Η εξουδετέρωση αυτή σε συνδυασμό με την Γαλλική ναυτική αρωγή στις 13 Αμερικανικές πολιτείες κατά την επανάστασή τους εναντίον του Βρετανικού στέμματος (1775-1783) συνέβαλαν αποφασιστικά στην ανεξαρτησία των Η.Π.Α. Συνάμα, η διατήρηση της ενότητας των Η.Π.Α. οφείλεται, σε σημαντικό βαθμό, στις επιπτώσεις του ναυτικού αποκλεισμού των Νοτιών από τους Βορείους κατά τον Αμερικανικό Εμφύλιο Πόλεμο (1861-1865), τον πρώτο, κατ' ουσίαν, βιομηχανικό πόλεμο παγκοσμίως. Η ανέλιξη επίσης των Η.Π.Α. στη σημαντικότερη βιομηχανική δύναμη του πλανήτη από τη δεκαετία του 1880 και μετά διευκολύνθηκε σημαντικά από την *Pax Britannica* που στηρίχθηκε στη Βρετανική θαλασσοκρατορία μέχρι και τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η ισπλία Βρετανικού και Αμερικανικού πολεμικού ναυτικού που ορίστηκε με τις Συνθήκες της Washington (1922) και του Λονδίνου (1930) προετοίμασε το έδαφος για την μεταπολεμική ναυτική επικράτηση των Η.Π.Α.

Με το πέρας του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου και σε διάστημα μικρότερο της τετραετίας από τις βαθιές πληγές του Pearl Harbor, το Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό κατέστη ασύγκριτα ισχυρότερο από οποιαδήποτε άλλο στην παγκόσμια ναυτική ιστορία, ενώ τα μεγάλα προπολεμικά ναυτικά της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Ιαπωνίας και της Γερμανίας είχαν καταστραφεί και το Σοβιετικό ναυτικό διέθετε περιορισμένη αποτρεπτική ισχύ. Οι Η.Π.Α., ως φιλελεύθερη δύναμη που είχε διέλθει τη Μεγάλη Ύφεση, εμφανίζονταν μεταπολεμικά αποφασισμένη να αποτρέψει τη διαδοχή των μεσοπολεμικών *trade blocks* από κεντρικά σχεδιασμένες και δορυφορικές στη Σοβιετική Ένωση σοσιαλιστικές οικονομίες που θα ήλεγχαν τους πόρους της Ευρασίας και θα έκλειναν τα σύνορά τους στις αμερικανικές εξαγωγές.

Η διασφάλιση της επικράτησης της οικονομίας της αγοράς σε πλανητικό επίπεδο απαιτήσε μια άνευ προηγουμένου επένδυση υλικών και ανθρώπινων πόρων της Αμερικής. Είναι χαρακτηριστικό ότι ακόμα και λίγο πριν το τέλος του Ψυχρού Πολέμου πάνω από μισό εκατομμύριο άνδρες και γυναίκες των ενόπλων δυνάμεων των Η.Π.Α. υπηρετούσαν σε χώρες του ΝΑΤΟ, του ΣΕΑΤΟ και σε δεκάδες άλλες χώρες που συνεργάζονταν αμυντικά με τις Η.Π.Α., ξεπερνώντας έτσι σημαντικά τον αριθμό των στρατευμάτων που απασχολούσαν στα υπερπόντια εδάφη τους οι προγενέστερα ακμάζουσες αποικιακές αυτοκρατορίες της Γαλλίας και της Βρετανίας. Ενδεικτικά επίσης αναφέρεται ότι, αν και υπερτριπλασιάστηκαν οι Αμερικανικές αμυντικές δαπάνες κατά τη δεκαετία του 1980, δεν υπερέβη το πέντε τοις εκατό η αριθμητική μεγέθυνση των Αμερικανικών Ενόπλων Δυνάμεων, λόγω των διαρκώς δαπανηρότερων τεχνολογικών καινοτομιών που έπρεπε να ενσωματωθούν στις υπάρχουσες πολεμικές πλατφόρμες, επιβεβαιώνοντας έτσι την αντίστοιχη διαχρονική τάση. Ήταν λοιπόν αναγκαίο η φιλόδοξη Αμερικανική αμυντική προσπάθεια να διέπεται από ποιοτικά χαρακτηριστικά που θα λειτουργούσαν δυναμικά κι ως πολλαπλασιαστής ισχύος, ώστε να αποτραπεί τυχόν διαμφισβήτηση της *Pax Americana* και να μην υπονομευθεί η οικονομική ευρωστία των Η.Π.Α.

Στο ξεκίνημα της μεταπολεμικής εποχής η υπεροχή των Σοβιετικών συμβατικών δυνάμεων στην Ευρώπη αντιμετώπιστηκε, ως ένα βαθμό, με την αποτρεπτική αξιοποίηση της δυνατότητας των Αμερικανικών αεροπλανοφόρων να χτυπούν αεροδρόμια, στρατηγικούς και πλουτοπαραγωγικούς στόχους βαθιά στη Σοβιετική Ένωση, δημιουργώντας έτσι ισχυρούς αντιπερισπασμούς στην περίμετρό της, από την Ιαπωνία και της Αλεούτιες Νήσους ως τη Μεσόγειο και την Ισλανδία. Οι αντιπερισπασμοί αυτοί ελπίζονταν ότι θα κάλυπταν την ακτογραμμή της Βόρειας και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και θα επιβράδυναν την πολεμική προσπάθεια των Σοβιετικών στο μέτωπο της Κεντρικής Ευρώπης εξασφαλίζοντας σημαντικά προγεφυρώματα στην Ευρωπαϊκή ακτογραμμή που θα διευρύνονταν σταδιακά με την προώθηση σε αυτά Αμερικανικού έμφυχου και άψυχου πολεμικού υλικού. Στην περίπτωση λοιπόν Σοβιετικής επιθετικής ενέργειας στην Ευρώπη στα τέλη της δεκαετίας του 1940 προβλέπονταν η αξιοποίηση των Αμερικανικών αεροπλανοφόρων κατά το πρότυπο των επιχειρήσεων του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου στον Ειρηνικό Ωκεανό. Θα πρόβαλαν δηλαδή ισχύ τα Αμερικανικά αεροπλανοφόρα εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα και τον έλεγχο των θαλασσών που

²⁶³ Το κείμενο αυτό πρωτοδημοσιεύτηκε ως Φωτάκης, Ζ., «Η Καθέλκυση του Αεροπλανοφόρου *Enterprise*», *Κυριακάτικη Καθημερινή*, 2 Αυγούστου 2015, 24.

αποτελούσε αναγκαία συνθήκη για τη μεταφορά εκατομμυρίων Αμερικανών στρατιωτών στην αντίπερα όχθη του Ατλαντικού με σκοπό την ανακατάληψη της Ευρώπης από τους Σοβιετικούς, όπως συνέβη και στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο εναντίον του Χίτλερ.

Οι τεχνολογικές και πολιτικές εξελίξεις της δεκαετίας του 1950 υπήρξαν κομβικές για τη θέση των αεροπλανοφόρων στην Αμερικανική στρατηγική. Η μείωση του βάρους των ατομικών βομβών από 10.000 σε 3600 πάουντς και η ανάπτυξη καλύτερων και μεγαλύτερου βεληνεκούς βομβαρδιστικών παρέσχον στα αμερικανικά αεροπλανοφόρα τη δυνατότητα πυρηνικού πλήγματος εχθρικών θέσεων, ενώ η ευελιξία τους τα κατέστησε λιγότερο ευπρόσβλητα συγκριτικά με τα σιλό των αμερικανικών διηπειρωτικών πυραύλων, που αναπτύχθηκαν στο τέλος της δεκαετίας του 1950 ή τα αεροδρόμια στα οποία στάθμευαν αμερικανικά βομβαρδιστικά μεγάλου βεληνεκούς. Επιπλέον, η ένταξη της βόμβας υδρογόνου στο Σοβιετικό πυρηνικό οπλοστάσιο το 1953 και των διηπειρωτικών πυραύλων το 1957, όταν ακόμα δε διέθεταν οι Η.Π.Α. αντίστοιχους πυραύλους, αύξησαν πρόσκαιρα το ειδικό βάρος των αεροπλανοφόρων στο Αμερικανικό πυρηνικό οπλοστάσιο. Με την υποσκέλιση, όμως, των μεγάλων βομβαρδιστικών από τους διηπειρωτικούς πυραύλους και την εμφάνιση πυρηνοκίνητων υποβρυχίων εξοπλισμένων με πυρηνικές κεφαλές, το αεροπλανόφορο κατέστη ήσσονος σημασίας μέλος της "τριάδας" του Αμερικανικού πυρηνικού οπλοστασίου ανάγκασε όμως το Σοβιετικό αμυντικό σχεδιασμό να γίνει πιο σύνθετος. Συνάμα, η επιτυχημένη προβολή ισχύος που πραγματοποίησαν τα Αμερικανικά αεροπλανοφόρα στις κρίσεις της Κορέας (1950-1953) και του Λιβάνου (1958), μια προβολή που βασίστηκε στη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα των αεροπλάνων και των πεζοναυτών τους συγκριτικά με τις άλλες πλατφόρμες και σχηματισμούς των Αμερικανικών Ενόπλων Δυνάμεων, κατέστησαν έκτοτε τα αεροπλανοφόρα την αιχμή του δόρατος των Αμερικανικών επεμβάσεων σε κρίσεις και τοπικές συγκρούσεις όπως στην Κρίση της Κούβας (1962) και στον πόλεμο του Βιετνάμ.

Λίγο πριν πάντως λάβουν χώρα οι κρίσεις αυτές τα Αμερικανικά αεροπλανοφόρα πέρασαν στην εποχή της πυρηνοκίνησης που θεράπευσε αποτελεσματικά την ανάγκη για μεγέθυνση του εκτοπίσματός τους λόγω των ολοένα μεγαλύτερων και βαρύτερων πυραύλων, μηχανών, αεροσκαφών και ηλεκτρικών εγκαταστάσεων τους. Επιπλέον, η αύξουσα γεωγραφική διασπορά, συχνότητα και ένταση των μεταποικιακών κρίσεων που υποδαύλιζε η Σοβιετική Ένωση, ενέτεινε την ανάγκη αύξησης της αυτονομίας κίνησης και της ταχύτητας των αεροπλανοφόρων, κάτι που επίσης επιτεύχθηκε με την πυρηνοκίνηση.

Το πρώτο Αμερικανικό πυρηνοκίνητο αεροπλανοφόρο υπήρξε το Enterprize που είχε εκτόπισμα 95.000 περίπου τόνων, μήκος 342 μέτρων (το μεγαλύτερο ναυτικής μονάδας παγκοσμίως), ταχύτητα άνω των 35 κόμβων, αυτονομία κίνησης δεκατριών ετών και πλήρωμα 4500 ανδρών περίπου. Στο ξεκίνημα της υπερπεντηκονταετούς υπηρεσίας του στο Αμερικανικό Ναυτικό εντάχθηκε στον Έκτο Στόλο και συμμετείχε, μεταξύ άλλων, στην Κρίση της Κούβας και στην Κυπριακή Κρίση του 1964 όπου και ηγήθηκε του πρώτου αμιγώς πυρηνοκίνητου σχηματισμού (TG 60.1) της παγκόσμιας ναυτικής ιστορίας που συναποτελούνταν από τα καταδρομικά Long Beach και Bainbridge. Την ίδια χρονιά, και κατά τη διάρκεια ασκήσεων των αεροσκαφών του προσεγγίστηκε από το Ρωσικό υποβρύχιο Kotelnikov που ευχαρίστησε ειρωνικά το Enterprize για την αεροπορική επίδειξη που άθελά του παρέσχε στους Ρώσους.

Τη δεκαετία 1965-1975 το Enterprize υποστήριξε την Αμερικανική πολεμική προσπάθεια στο Βιετνάμ αποτελώντας το πρώτο πυρηνοκίνητο πολεμικό πλοίο που συμμετείχε σε πολεμικές επιχειρήσεις στην παγκόσμια ναυτική ιστορία. Συνάμα το Δεκέμβριο του 1971 στάλθηκε στον κόλπο της Βεγγάλης για να ασκήσει πίεση στο Ινδικό ναυτικό που απέκλεισε την ακτογραμμή του Μπαγκλαντές κατά τη διάρκεια της Επανάστασης της περιοχής αυτής εναντίον του Πακιστάν. Γρήγορα όμως το Enterprize αναγκάστηκε να επιστρέψει στο Βιετνάμ, καθώς η έξυπνη τακτικά παράταξη των Ινδικών αεροναυτικών δυνάμεων και η στρατιωτική πίεση που άσκησε η Σοβιετική Ένωση επί του Πακιστάν κατέστησαν παρακινδυνευμένη, πολιτικά και ναυτικά, την παρουσία του στην περιοχή.

Η δεκαετία του Βιετνάμ συνέπεσε με επεκτατική Αμερικανική δημοσιονομική πολιτική και την αύξηση του ειδικού βάρους των αεροπλανοφόρων στην Αμερικανική στρατηγική, μια εξέλιξη όμως που επικρίθηκε, μεταξύ άλλων, από τον Αμερικανό ΑΓΕΝ (1970-1974), Zumwalt που, διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο και στις Ελληνοαμερικανικές σχέσεις λόγω της επιθυμίας του να καταστήσει τον Πειραιά προκεχωρημένη βάση του Έκτου Στόλου. Ο Zumwalt υποστήριξε ότι η στροφή της δομής δυνάμεως του Αμερικανικού Ναυτικού προς τα αεροπλανοφόρα συνέβαλε στη δραματική μείωση των μονάδων του Αμερικανικού ναυτικού που ασχολούνταν με συνοδείες ή περιπολίες, εξασθενώντας έτσι την Αμερικανική

ικανότητα ελέγχου των θαλασσών. Επιπλέον, η τεχνολογική εξειδίκευση που απαιτούνταν για το χειρισμό πολύπλοκων μονάδων όπως τα αεροπλανοφόρα, οδηγούσε, κατά τον Zumwalt, τα στελέχη του αμερικανικού ναυτικού στην απώλεια της μεγάλης εικόνας, στην εστίασή τους δηλαδή στην πλατφόρμα που χειρίζονταν και όχι στην αποστολή που καλούνταν να διεκπεραιώσουν.

Η επιχειρηματολογία του Zumwalt σε συνδυασμό με την υφεσιακή πολιτικά και οικονομικά πολιτική που ακολουθήθηκε από τις προεδρίες Nixon, Ford και Carter οδήγησαν στην υποχώρηση του ρόλου του αεροπλανοφόρου στην Αμερικανική στρατηγική. Η θεαματική πάντως αύξηση των περιφερειακών κρίσεων κατά την τελευταία δεκαετία του Ψυχρού Πολέμου, η παρεπόμενη πόλωση των σχέσεων μεταξύ των δύο συνασπισμών και κατακόρυφη αύξηση των αμυντικών δαπανών τους, καθώς και η εισαγωγή στο Αμερικανικό Ναυτικό των πυραύλων Tomahawk και του συστήματος αντιπυραυλικής προστασίας Aegis οδήγησαν στην υιοθέτηση μιας επιθετικής Αμερικανικής ναυτικής στρατηγικής που, όπως και η αντίστοιχη της στα τέλη της δεκαετίας του 1940, έδωσε έμφαση στη δημιουργία ισχυρών αντιπερισπασμών στην περίμετρο του Σοβιετικού μπλοκ από τα αμερικανικά αεροπλανοφόρα.

Τόσο πάντως κατά την πληθώρα των περιφερειακών κρίσεων της τελευταίας δεκαετίας του Ψυχρού Πολέμου, όσο και σε πολλές άλλες κρίσεις της μεταψυχροπολεμικής περιόδου ο ρόλος του Enterprise υπήρξε αξιοσημείωτος: επιχείρησε κατά της Λιβύης το 1986, στον πόλεμο Ιράν-Ιράκ, στις κρίσεις της πρώην Γιουγκοσλαβίας τη δεκαετία του 1990 και εναντίον του Ιράκ και του Αφγανιστάν κατά την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα. Αξιοσημείωτο επίσης είναι ότι δεν υπήρξε πυρηνικό ατύχημα στις εκατοντάδες πυρηνοκίνητες μονάδες του Αμερικανικού ναυτικού αντανάκλωντας τόσο την εμμονή σε θέματα ασφαλείας του πατέρα του πυρηνοκίνητου Αμερικανικού ναυτικού, ναυάρχου Rickover, όσο και την απροθυμία της δημοκρατικής Αμερικανικής κοινωνίας να ανεχθεί την πληθώρα των πυρηνικών ατυχημάτων που συνέβησαν στις πυρηνοκίνητες ναυτικές μονάδες της ολοκληρωτικής Σοβιετικής Ένωσης.

Συνοψίζοντας, το ειδικό βάρος των αεροπλανοφόρων στην Αμερικανική στρατηγική αντανάκλα τη διακύμανση των πολιτικών, οικονομικών και τεχνολογικών εξελίξεων της μεταπολεμικής εποχής. Αποτελεί πάντως αδιαμφισβήτητο τεκμήριο της Αμερικανικής ανωτερότητας κατά θάλασσα, κι όσο αυτή υφίσταται η Pax Americana θα μας συντροφεύει.

B. Μεταπολεμική Ελληνική Ναυτική Ιστορία²⁶⁴

Μετά την απελευθέρωση των Αθηνών τη 18^η Οκτωβρίου 1944 και την επάνοδο του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού στην πατρίδα οι μονάδες επιφανείας του διεσπάρησαν στα νησιά και τα λιμάνια του Αιγαίου, ώστε να εκδιώξουν και τους τελευταίους πυρήνες του εχθρού, να συνοδεύσουν νηοπομπές με τρόφιμα και εφόδια για τον άμαχο πληθυσμό και να ανασυστήσουν τις προπολεμικές Ναυτικές Διοικήσεις.¹ Το Πολεμικό Ναυτικό βρισκόταν σε καλύτερη κατάσταση από τον Ελληνικό Στρατό και την Αεροπορία την εποχή εκείνη, καθώς διέθετε ευρύ πυρήνα εμπειροπόλεμων αξιωματικών και ναυτών και μια βρετανική ναυτική αποστολή στην Αθήνα για την καλύτερη εκπαίδευσή του. Επιπλέον, διέθετε αρκετά πλοία και του δόθηκαν κι άλλα, κυρίως αμφίβιου τύπου, ως δάνειο στα πλαίσια του Αμερικανικού δόγματος Τρούμαν και της γενικότερης βοήθειας της Δύσης σε χώρες που απειλούνταν από την εξάπλωση του κομμουνισμού. Τα πλοία όμως αυτά δεν βρίσκονταν σε καλή κατάσταση και η συντήρησή τους απαιτούσε συνεχείς επισκευές, κάτι το δυσχερές, δεδομένου ότι οι Γερμανοί κατακτητές είχαν καταστρέψει το σύνολο σχεδόν των ναυπηγοεπισκευαστικών υποδομών της χώρας λίγο πριν την αποχώρησή τους από αυτήν.

Η σοβαρότερη πρόκληση που αντιμετώπισε ο ελληνικός στόλος την επαύριο της απελευθέρωσης ήταν ο ελληνικός εμφύλιος πόλεμος (Δεκεμβριανά 1944 και 1946-1949). Η κυριαρχία της θάλασσας από τον ελληνικό στόλο αποτέλεσε ένα από τα ουσιαστικότερα πλεονεκτήματα των κυβερνητικών δυνάμεων στον πόλεμο αυτό, καθώς στήριξαν πάνω σ' αυτή τις μεταφορές τους. Αντίθετα ο Δημοκρατικός Στρατός ήταν υποχρεωμένος να χρησιμοποιεί μόνο το χερσαίο δίκτυο της χώρας, που είχε, όμως, εξαρτηθεί λόγω της σημαντικής καταστροφής του οδικού και τροχαίου υλικού κατά την Κατοχή. Το αποτέλεσμα ήταν να αναγκάζονται οι άνδρες του Δημοκρατικού Στρατού να οδοιπορούν επί εβδομάδες για να μεταβούν από τη μία περιοχή στην άλλη και να καταφθάνουν καταπονημένοι και αργοπορημένοι, συχνά, στα πεδία των μαχών.² Επιγραμματικά σημειώνεται ότι το ελληνικό πολεμικό ναυτικό ανέλαβε τις ακόλουθες επιχειρησιακές δραστηριότητες κατά τη διάρκεια του Εμφυλίου Πολέμου: μεταφορές από θαλάσσης, παρεμπόδιση μετακινήσεων και ανεφοδιασμού από θαλάσσης του αντιπάλου, προστασία τομέων λιμένων και της παράκτιας ζώνης, ναυτικούς βομβαρδισμούς, συνδυασμένες επιχειρήσεις, καταδρομές και ειδικές αποστολές.³

Στο ξεκίνημα του Ψυχρού Πολέμου η γεωστρατηγική σημασία του Ελληνικού χώρου ήταν περιορισμένη στα μάτια των Δυτικών μας Συμμάχων. Η βόρεια μεθόριος της Ελλάδας εκτείνεται σε 1200 χιλιόμετρα και στερούνταν αμυντικού βάθους σε πολλά της σημεία γι' αυτό και θεωρούνταν ως μη υπερασπίσιμη από Αμερικανούς επιτελείς. Το αποτέλεσμα ήταν να περικοπεί σημαντικά, το 1950, η Αμερικανική οπλική βοήθεια που παρέχονταν στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια του Εμφυλίου Πολέμου.⁴ Η εξέλιξη αυτή ήταν, άλλωστε, σύμφωνη με την πολιτική New Look και το δόγμα των «Μαζικών Αντιποίνων» που έδινε προτεραιότητα στους πυρηνικούς εξοπλισμούς λόγω της συντριπτικής υπεροχής των συμβατικών δυνάμεων του Σοβιετικού Συνασπισμού στην Ευρώπη.⁵ Ο πόλεμος όμως της Κορέας, η πιθανότητα επιθετικών κινήσεων του σοβιετικού συνασπισμού και σε άλλες «ευαίσθητες περιοχές», όπως τα Βαλκάνια, τα συχνά μεθοριακά επεισόδια και ο πόλεμος των λέξεων στον οποίο επιδίδονταν οι δορυφόροι της Σοβιετικής Ένωσης κατά της Ελλάδας οδήγησαν σε αναβάθμιση του ρόλου της στον Αμερικάνικο σχεδιασμό για την άμυνα της ευρύτερης περιοχής. Σύμφωνα δε με την έκθεση NSC 73/4 του Αμερικανικού Συμβουλίου Εθνικής Ασφαλείας η Ελλάδα, μαζί με την Τουρκία και το Ιράν μπορούσαν να εμποδίσουν ενδεχόμενη σοβιετική διείσδυση στη Μέση Ανατολή. Προς την κατεύθυνση αυτή η Ελλάδα και η Τουρκία εντάχθηκαν στο NATO το 1952 και ανατέθηκε στον Έκτο Αμερικανικό Στόλο η στήριξη της άμυνας της Νοτιανατολικής πτέρυγας του NATO έναντι της Σοβιετικής απειλής.⁶ Η διατήρηση μάλιστα του πυρήνα του Έκτου Στόλου σε δύο, τουλάχιστον, αεροπλανοφόρα θεωρήθηκε ως μέτρο προσήλωσης των Η.Π.Α. στην προάσπιση της περιοχής έως τη δεκαετία του 1980, ως σαφή ένδειξη της δυνατότητάς του να πλήξει στόχους σε Σοβιετικό έδαφος και, από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 κι ως το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, ως απόδειξη της ικανότητάς του να καταναυμαγήσει τη Σοβιετική «Εσκάδρα» που ναυλοχούσε στη Μεσόγειο.⁷ Επιπλέον, αποφασίστηκε η επανάληψη της χορήγησης σημαντικού ύψους Αμερικανικής αμυντικής βοήθεια προς την Ελλάδα, καθώς οι εθνικοί της πόροι μόλις αρκούσαν για τη συντήρηση του πολεμικού της υλικού της πρώτης δεκαετίας μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η προοπτική μάλιστα της χορήγησης οπλικής βοήθειας από το NATO προς την Ελλάδα συνέβαλε στη στήριξη της ένταξης της χώρας μας στον αμυντικό αυτό οργανισμό από τον αστικό, πολιτικό της κόσμο.⁸

²⁶⁴ Το κεφάλαιο αυτό αποτελεί απόσπασμα του Φωτάκης, Ζ., «Η Ναυτική Σημασία του Ελληνικού Γεωγραφικού Χώρου και Στόλου για την Ασφάλεια και τη Συνέχεια του Ελληνισμού 1000 π.Χ.- 2011 μ.Χ.», *Ναυσίβιος Χώρα* no. 4 (2012), 214-232.

Η αμυντική βοήθεια του ΝΑΤΟ προς την Ελλάδα αυξήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1950 όταν το δόγμα των «Μαζικών Αντιποίνων» άρχισε να εγκαταλείπεται δίνοντας τη θέση του, το 1961, στο δόγμα της διαβαθμισμένης ή εύκαμπτης ισόρροπης απάντησης που ευνοούσε την ενίσχυση των συμβατικών δυνάμεων των συμμάχων του ΝΑΤΟ, καθώς η Σοβιετική Ένωση είχε πια αποκτήσει τη δυνατότητα πυρηνικού πλήγματος της Αμερικανικής επικράτειας. Στην κλιμάκωση της Αμερικανικής αμυντικής βοήθειας στα τέλη της δεκαετίας του 1950 συντέλεσε και η αναβάθμιση της γεωστρατηγικής σημασίας της χώρας μας καθώς θεωρήθηκε τότε ότι η Ελλάδα μπορούσε να αποτελέσει βάση Νατοϊκού αντιπερισπασμού σε περίπτωση Σοβιετικής επίθεσης στην Κεντρική Ευρώπη στα πλαίσια ενός συμβατικού πολέμου. Αναγνωρίζονταν επίσης ότι η χώρα αποτελούσε ζωτικό κρίκο για το σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης της Συμμαχίας και συνέβαλε στην άμυνα των Στενών. Εκτιμάτο τέλος η σημασία της Κρήτης και των νησιών του Αιγαίου για την ασφάλεια των θαλάσσιων και εναέριων γραμμών επικοινωνιών προς τη Βόρεια Αφρική και την Ανατολική Μεσόγειο και για τη διενέργεια αμφίβιων επιχειρήσεων κατά της ενδοχώρας.⁹

Στο πλαίσιο αυτό παραχωρήθηκαν από τις ΗΠΑ στην Ελλάδα κατά το πρώτο μισό της δεκαετίας του 1950 τα αντιτορπιλικά «ΔΟΞΑ» και «ΝΙΚΗ», οι ναρκοθέτιδες «ΑΚΤΙΟΝ» και «ΑΜΒΡΑΚΙΑ», το δεξαμενόπλοιο «ΝΑΥΚΡΑΤΟΥΣΑ» και τα υποβρύχια «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» και «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» ενώ ως μέρος των Ιταλικών επανορθώσεων, παραχωρήθηκε το καταδρομικό «ΕΛΛΗ» το 1950.¹⁰ Το 1956, όμως, το ελληνικό πολεμικό ναυτικό συνέχιζε να είναι ασθενές, καθώς επέκειτο η επιστροφή στο Βρετανικό ναυτικό μεγάλου αριθμού σκαφών που του είχαν δοθεί ως δάνειο, ενώ ένα μόνο αντιτορπιλικό και ένα σκάφος παράκτιας συνοδείας θεωρούνταν ικανοποιητικά από επιχειρησιακή άποψη σε σύνολο 71 πλοίων του ελληνικού πολεμικού στόλου. Το αποτέλεσμα ήταν ότι το ελληνικό πολεμικό ναυτικό «δεν κρινόταν ικανό να ανταποκριθεί στην αποστολή του, τον ανεφοδιασμό δηλαδή του στρατού και της αεροπορίας και την προστασία των ελληνικών ακτών και νήσων». Με αφετηρία τη διαπίστωση αυτή, αλλά και το γεγονός ότι μέχρι τότε είχε διατεθεί στο πολεμικό ναυτικό μόνο το 10% των πόρων του προγράμματος της Αμερικανικής οπλικής βοήθειας προς την Ελλάδα προτάθηκε να διατεθεί σ' αυτό το ήμισυ των κονδυλίων της αντίστοιχης βοήθειας για το οικονομικό έτος 1956-1957. Η εφαρμογή της πρότασης αυτής, αλλά και ο διπλασιασμός στο τέλος της δεκαετίας του 1950 της αμυντικής βοήθειας που λάμβανε η Ελλάδα από τις ΗΠΑ οδήγησε στην ενίσχυση του ελληνικού στόλου με σημαντικό αριθμό μεταχειρισμένων σκαφών η διάθεση των οποίων γινόταν με συμβολικούς, συνήθως, όρους από τις ΗΠΑ¹¹ που διατήρησαν σ' αυτό τον τομέα σταθερό προβάδισμα παγκοσμίως έναντι της Σοβιετικής Ένωσης και της Βρετανίας κατά τον Ψυχρό Πόλεμο.¹² Ενδεικτικά αναφέρεται ότι κατά την περίοδο 1958-1960 παραχωρήθηκαν από τις ΗΠΑ έξι οχηματαγωγά, τέσσερα αντιτορπιλικά τύπου Fletcher, τα «ΑΣΠΙΣ», «ΒΕΛΟΣ», «ΛΟΓΧΗ» και «ΣΦΕΝΔΟΝΗ», δύο αποβατικής υποστηρίξεως, τα «ΒΛΑΧΑΒΑΣ» και «ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ», και τρία αρματαγωγά, τα «ΙΚΑΡΙΑ», «ΛΕΣΒΟΣ» και «ΡΟΔΟΣ». Επίσης, το 1964 παρελήφθησαν το υποβρύχιο «ΤΡΙΑΙΝΑ», καθώς και έξι ναρκαλιευτικά («ΑΗΔΩΝ», «ΑΙΓΛΗ», «ΔΑΦΝΗ», «ΔΩΡΙΣ», «ΚΙΧΛΗ» και «ΚΙΣΣΑ»)¹³. Μέχρι το 1964 το αμερικανικό πρόγραμμα βοήθειας είχε καλύψει το 80% των αναγκών του ελληνικού πολεμικού ναυτικού σε πλοία επιφανείας και το 50% των αντίστοιχων αναγκών σε υποβρύχια ο δε λόγος μεταξύ του ελληνικού και του τουρκικού στόλου σε αντιτορπιλικά και περιπολικά σκάφη ήταν 12/18 και 5/20 υπέρ του τουρκικού, σε μια εποχή που το Κυπριακό Ζήτημα είχε λάβει σημαντικές διαστάσεις, ενώ αναδύονταν σταδιακά και διαφορές με τη γείτονα χώρα στο Αιγαίο και στη Δυτική Θράκη.

Το 1964 η Ελλάδα ζήτησε από τη Συμμαχία τη χορήγηση ενός νέου προγράμματος αμυντικής βοήθειας το οποίο όμως δεν εγκρίθηκε για πολιτικούς και οικονομικούς λόγους. Έκτοτε, οι δωρεές πολεμικού υλικού από τις ΗΠΑ και το ΝΑΤΟ, που μέχρι τότε λάμβανε η Ελλάδα μετατράπηκαν, κατά κανόνα, σε πωλήσεις επί πιστώσει, ακόμα όμως κι αυτές δεν ήταν πάντα εφικτές.¹⁴ Οι προσπάθειες της Κυβέρνησης της Ένωσης Κέντρου (1964-1965) να ενισχύσει με ελαφρές μονάδες τον ελληνικό στόλο δεν ευοδώθηκαν, καθώς τόσο οι ΗΠΑ όσο και η Βρετανία δεν ήθελαν τότε να ενισχυθεί περαιτέρω το ναυτικό δυναμικό της Ελλάδας και της Τουρκίας, μιας και υπήρχε φόβος ότι κάτι τέτοιο θα διευκόλυνε την προσφυγή των δύο χωρών στα όπλα λόγω του Κυπριακού.¹⁵

Η δεκαετία 1965-1974 υπήρξε πλήρης σημαντικών διεθνών εξελίξεων που επηρέασαν, αναπόδραστα, τη ναυτική σημασία του ελληνικού γεωγραφικού χώρου και στόλου. Οι ΗΠΑ εισήλθαν σε μια παρατεταμένη περίοδο πολιτικής αστάθειας και άγονης εμπλοκής στο Βιετνάμ, ενώ η Σοβιετική Ένωση, έχοντας διδαχθεί από την υποχώρησή της στις κρίσεις του Λιβάνου (1958) και της Κούβας (1962), -λόγω της έλλειψης, κυρίως, μονάδων επιφανείας- αποδύθηκε σε φρενήρεις ναυτικούς εξοπλισμούς από τον Ιούνιο του 1964 ως το τέλος σχεδόν του Ψυχρού Πολέμου. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το μονομερή, ναυτικό «αφοπλισμό» των ΗΠΑ κατά τη δεκαετία του 1970 έδωσε στη Σοβιετική Ένωση την ονομαστική, τουλάχιστον, ναυτική υπεροχή έναντι των ΗΠΑ στις αρχές της δεκαετίας του 1980.⁷⁸ Η συγκέντρωση

επίσης στο χώρο της Μεσογείου σημειώνονται Αμερικανικών οικονομικών συμφερόντων με τη μορφή, κυρίως, των Αμερικανικών πετρελαϊκών εταιρειών που εφοδίαζαν το Δυτικό Κόσμο με τους απαιτούμενους ενεργειακούς πόρους, καθώς και η διέλευση από τη θάλασσα αυτή του μισού, σχεδόν, σοβιετικού διεθνούς εμπορίου οδήγησαν τη Σοβιετική Ένωση στο να προωθήσει σημαντικές ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή. Οι δυνάμεις αυτές ήταν, συνήθως, υποδεέστερες του Έκτου Στόλου. Μπορούσαν όμως να τον καθυστερήσουν, σε περίπτωση γενικής ανάφλεξης, από τη στήριξη της άμυνας των χωρών της Νοτιοανατολικής πτέρυγας του ΝΑΤΟ έναντι των υπέρτερων χερσαίων και αεροπορικών συμβατικών δυνάμεων του Συμφώνου της Βαρσοβίας στα θέατρα επιχειρήσεων της πτέρυγας αυτής. Η πιθανότητα δε αυτή ενισχύονταν από το γεγονός ότι κατά τη δεκαετία 1964-1974 ο Έκτος Στόλος στερήθηκε των αγκυροβολιών που μέχρι τότε διέθετε στη Βόρεια Αφρική, λόγω της συμπαράταξης των χωρών της περιοχής με την ΕΣΣΔ.¹⁶

Η διαμφισβήτηση της κυριαρχίας της Μεσογείου από το Σοβιετικό Πολεμικό Ναυτικό είχε ως έμμεσο αποτέλεσμα την αναβάθμιση της ναυτικής σημασίας του ελληνικού γεωγραφικού χώρου. Η μείωση της στρατηγικής σημασίας των Στενών λόγω της επαμφοτερίζουσας πολιτικής της Τουρκίας την εποχή εκείνη, αλλά και η μόνιμη αγκυροβόληση του σοβιετικού στόλου σε έξι σημεία των διεθνών υδάτων του Αιγαίου και της Κρήτης συνετέλεσαν στην αύξηση της στρατηγικής σημασίας των 3000 νησιών του. Τα νησιά αυτά δημιουργούν τρία φράγματα ελέγχοντας όλους τους διαύλους ναυσιπλοΐας κι επεκτείνοντας έτσι τον στρατηγικό κόμβο των τουρκικών στενών μερικές εκατοντάδες χιλιόμετρα νότια, στα νησιά της Κρήτης, των Κυθήρων, της Καρπάθου και της Ρόδου. Επιπλέον, λόγω της οπλικής, τεχνολογικής προόδου (π.χ. πύραυλοι εδάφους θαλάσσης, μικρά υποβρύχια, ευέλικτες και ταχείες πυραυλάκατους, κτλ.) ήταν εφικτό το κλείσιμο του Αιγαίου στο Σοβιετικό Πολεμικό Ναυτικό για παρατεταμένες περιόδους.¹⁷ Η στέρηση τέλος του Έκτου Στόλου από ναυτικές διευκολύνσεις στη Βορειοαφρικανική ακτογραμμή και η αντίστοιχη διεύρυνση αυτών στην Ελλάδα επέτειναν την αναβάθμιση της ναυτικής σημασίας του ελληνικού γεωγραφικού χώρου.¹⁸ Η αναβάθμιση όμως αυτή περιορίστηκε, ως ένα βαθμό, από την αποχώρηση της Γιουγκοσλαβίας και της Αλβανίας από το Σοβιετικό Συνασπισμό και την περιορισμένη αυτονομία της Ρουμανίας απ' αυτόν.¹⁹

Η αύξηση της ναυτικής σημασίας του ελληνικού γεωγραφικού χώρου τη δεκαετία 1964-1974, η κλιμάκωση της έντασης των Ελληνο-Τουρκικών σχέσεων λόγω του Κυπριακού Ζητήματος, το σημαντικό κενό άμυνας που υφίστατο τότε στο Αιγαίο και η σημαντική, ονομαστικά τουλάχιστον, άνοδος της ελληνικής οικονομίας, συνοδεύτηκαν από την πρώτη μεταπολεμικά σοβαρή προσπάθεια ναυτικού εξοπλισμού της χώρας που βασίστηκε σε εθνικούς, κυρίως, πόρους. Η προσπάθεια αυτή υπήρξε επίσης αξιόλογη, γιατί μείωσε τη μονομερή εξάρτηση της χώρας μας από την Αμερικανική αμυντική βιομηχανία και μεθόδευσε την ένταξη στον ελληνικό στόλο νέων ναυτικών μονάδων, και όχι μεταχειρισμένων, όπως συνέβαινε, συνήθως, την προηγούμενη εικοσαετία. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι η προτίμηση του Ελληνικού πολεμικού ναυτικού στην Ευρωπαϊκή ναυπηγική πολεμική βιομηχανία, μια προτίμηση που συνεχίζεται μέχρι τις μέρες μας, οφείλεται στο γεγονός ότι οι αντίστοιχες βιομηχανίες της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας και της Ολλανδίας πρωτοπορούν στην κατέλκυση ναυτικών μονάδων των οποίων το μέγεθος και το σχήμα είναι ελκυστικό σε χώρες με περιορισμένα οικονομικά μέσα, όπως η Ελλάδα.²⁰ Η επιθυμία της μεγιστοποίησης της απόδοσης των περιορισμένων πόρων που μπορεί να διαθέσει το ελληνικό κράτος σε ναυτικές εξοπλιστικές δαπάνες εξηγεί, σε μεγάλο βαθμό, και την συχνή του τάση να πρωτοπορεί παγκοσμίως στην υιοθέτηση νέων ναυτικών όπλων όπως θα φανεί παρακάτω.

Το 1966 αγοράστηκαν έξι νορβηγικές τορπιλλάκατοι και ένα χρόνο αργότερα παραγγέλθηκαν στο Χερβούργο της Γαλλίας τέσσερις πυραυλάκατοι κλάσεως Combattante II με κύριο οπλισμό τα πρωτοεμφανιζόμενα βλήματα EXOCETT MM-38, θέτοντας το ναυτικό μας στην παγκόσμια πρωτοπορία υιοθέτησης νέων όπλων, όπως είχε ήδη συμβεί στην Επανάσταση του 21 με την κορβέτα *Καρτερία* -το δεύτερο ατμήλατο που πολέμησε στην παγκόσμια ναυτική ιστορία- και το 1913 με μετασκευασμένο υδροπλάνο τύπου Maurice Farman που διεξήγαγε, την πρώτη, παγκοσμίως, επιχείρηση αεροναυτικής συνεργασίας και βομβαρδισμού εχθρικών θέσεων. Επίσης, το ελληνικό πολεμικό ναυτικό, πρωτοπορώντας και πάλι, παρήγγειλε στη Γερμανία τέσσερα υποβρύχια τύπου 209 με νέο όπλο τις τορπίλλες SST-4. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 το ελληνικό πολεμικό ναυτικό ενισχύθηκε επίσης με τέσσερα αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας τύπου ALBATROS που παραχωρήθηκαν από τη Νορβηγία, με αντιτορπιλικά FRAM, με τέσσερις ακόμα πυραυλάκατους κλάσεως Combattante III και με ελικόπτερα ALOUTTE III.²¹

Η Τουρκική εισβολή στην Κύπρο το καλοκαίρι του 1974 και η σύγχρονη σχεδόν έγερση από την Τουρκία ζητημάτων υφαλοκρηπίδας και επιχειρησιακού ελέγχου του Αιγαίου, καθώς και ελληνικού εναέριου χώρου και χωρικών υδάτων οδήγησαν σε σημαντική μεταβολή της ελληνικής πολιτικής ασφαλείας. Η πολιτική αυτή πρόταξε τον εξ

ανατολών κίνδυνο έναντι αυτού του εκ βορρά και επεδίωξε, μέσα από την πρόσκαιρη έξοδο της χώρας μας από το στρατιωτικό σκέλος του NATO, την ευαισθητοποίηση των συμμάχων μας σχετικά με τον κίνδυνο που αντιμετώπιζε η χώρα από τον Τουρκικό επεκτατισμό. Η έξοδος όμως αυτή ελάχιστα απέδωσε, καθώς η ύφεση στις σχέσεις των δύο συνασπισμών το δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1970 μείωσε σημαντικά την ελληνική διαπραγματευτική ισχύ.²² Το Αμερικανικό εμπάργκο παροχής όπλων προς την Τουρκία εκείνα τα χρόνια υπήρξε η μόνη, θετική εξέλιξη για την Ελλάδα, καθώς αποδυνάμωσε οπλικά τις Τουρκικές ένοπλες δυνάμεις σε ένα κρίσιμο χρονικά σημείο, μιας και συνέπεσε με φάση οικονομικής στενότητας στη γείτονα χώρα.²³

Η ουσιαστική, αν όχι και τυπική, πρόταξη του εξ ανατολών κινδύνου σήμανε επίσης, μεταξύ άλλων, και τον τερματισμό της τριακονταετούς μεταπολεμικής περιόδου κατά την οποία οι ανάγκες του ελληνικού πολεμικού ναυτικού, έμπαιναν, κατά κανόνα, σε δεύτερη μοίρα σε σχέση με τις αντίστοιχες του στρατού ξηράς και της αεροπορίας. Μεταξύ του 1976 και του 1981 οι παραγγελίες νέων ναυτικών μονάδων διαδέχονταν η μία την άλλη με σκοπό ως το τέλος του 1982 ο ελληνικός στόλος να διαθέτει μια ισχυρή δύναμη κρούσης που θα λειτουργούσε αποτρεπτικά. Βασική τομή του ναυτικού προγράμματος του 1976 σε σχέση με όλα σχεδόν τα προηγούμενα ήταν η επιμονή της ελληνικής κυβέρνησης να εκτελεσθεί όσο το δυνατό μεγαλύτερο τμήμα του εντός της χώρας, ώστε να γίνει ένα ακόμα βήμα απεξάρτησης της ελληνικής ναυτικής άμυνας από την κυρίαρχη πηγή των ναυτικών της προμηθειών που ήταν ακόμα οι ΗΠΑ. Για το σκοπό αυτό ενεργοποιήθηκαν τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά που ανέλαβαν την κατασκευή πυραυλακάτων Combattante III. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1970 εντάχθηκαν στο ελληνικό πολεμικό ναυτικό 33 νέα πλοία (αντιτορπιλικά στόλου και συνοδείας, γρήγορα αρματαγωγά, υποβρύχια, τορπιλάκατοι τύπου Jaguar, παράκτια περιπολικά, πετρελαιοφόρα, πλοία μεταφοράς πυρομαχικών, ρυμουλκά, υδροφόρες), 8 νέα ανθυποβρυχιακά ελικόπτερα Augusta Bell 212 και εκσυγχρονίστηκαν αρκετά πλοία. Το ναυτικό πρόγραμμα του 1976 ολοκληρώθηκε το 1982, με την έλευση στη χώρα μας της φρεγάτας *Λήμνος*, ένα χρόνο μετά, την ένταξη της φρεγάτας *Έλλη* στον ελληνικό στόλο.²⁴

Την ύφεση στις σχέσεις των δύο συνασπισμών του τέλους της δεκαετίας του 1970 διαδέχτηκε το πρώτο μισό της δεκαετίας του 1980 κλιμακούμενη πόλωση για μια σειρά από λόγους με κυριότερο την εντύπωση που είχε δημιουργηθεί στις ΗΠΑ, ότι η ύφεση εξυπηρετούσε την ΕΣΣΔ. Η πολιτική αυτή μεταφράστηκε, στο χώρο της Μεσογείου, σε προωθημένη ναυτική παρουσία του Έκτου Στόλου. Η προσέγγιση της Ελλάδας στις σχέσεις των δύο συνασπισμών παρέμεινε, όμως, υφεσιακή με αποτέλεσμα οι δεσμοί της με τη Δυτική υπερδύναμη να χαλαρώσουν. Οι δύο χώρες ήρθαν μεν σε συμφωνία το 1983 για την παραμονή των Αμερικανικών βάσεων στην Ελλάδα, μια συμφωνία που υπόσχονταν σημαντική Αμερικανική αμυντική βοήθεια στη χώρα μας. Η άρνηση όμως της Ελληνικής Κυβέρνησης να δεχθεί Αμερικανικές προσφορές για την κατασκευή πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού και η αδρανοποίηση της ελληνικής συμμετοχής στο στρατιωτικό σκέλος του NATO, λόγω του αποκλεισμού της νήσου Λήμνου από το Νατοϊκό σχεδιασμό, συντέλεσαν στη μείωση την συμμαχικής αξίας του ελληνικού παράγοντα στα μάτια της Δυτικής υπερδύναμης.²⁵ Την ίδια περίπου εποχή αυξήθηκε σημαντικά η αντίστοιχη αξία της Τουρκίας λόγω της απώλειας του Ιράν για τη Δύση μετά την Ισλαμική Επανάσταση του 1979, της Σοβιετικής εισβολής στο Αφγανιστάν και του ξεσπάσματος του πολέμου Ιράν-Ιράκ. Αυτό μεταφράστηκε, μεταξύ άλλων, στον διπλασιασμό (1983) της Αμερικανικής αμυντικής βοήθειας προς την Τουρκία και την προαγωγή της τη χρονιά εκείνη στην τρίτη θέση παγκοσμίως ανάμεσα στις χώρες που δέχονταν αμερικανική αμυντική βοήθεια (μετά το Ισραήλ και την Αίγυπτο).²⁶ Η παρεπόμενη αύξηση της τουρκικής επιθετικότητας, όπως αυτή εκφράσθηκε, μεταξύ άλλων, με την ανακήρυξη του ψευδοκράτους της Τουρκικής Δημοκρατίας της Βόρειας Κύπρου το 1983, ώθησαν την Ελλάδα στο να τροποποιήσει επίσημα τον αμυντικό της σχεδιασμό που συνέχιζε να διέπεται από τη Νατοϊκή λογική του από Βορρά κινδύνου μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980. Το νέο Ελληνικό αμυντικό δόγμα περιλάμβανε τη μετακίνηση στρατιωτικών δυνάμεων στα χερσαία σύνορα με την Τουρκία και στα νησιά του Αιγαίου, μια μετακίνηση που δεν υπήρξε άσκοπη κατά την Ελληνο-Τουρκική κρίση του Μαρτίου του 1987.²⁷ Στο πλαίσιο της αποτροπής του Τουρκικού κινδύνου το ναυτικό εξοπλιστικό πρόγραμμα του 1983 εστίασε στην απόκτηση νέων αρματαγωγών, περιπολικών και βοηθητικών σκαφών από τα ελληνικά ναυπηγεία καθώς και στον εκσυγχρονισμό πολλών ναυτικών μονάδων. Ενδεικτικά αναφέρεται η εγκατάσταση κατευθυνόμενων βλημάτων HARPOON σε τέσσερα αντιτορπιλικά τύπου FRAM, και οι μετασκευές που έγιναν σε δύο αντιτορπιλικά για την υποδοχή ελικοπτέρων, για την εγκατάσταση πυροβόλου ΟΤΟ-MELARA και για τη βελτίωση του ηλεκτρονικού τους εξοπλισμού. Παραγγέλθηκαν επίσης τέσσερα αντιπυραυλικά συστήματα (CIWS) PHALANX για να τοποθετηθούν στις φρεγάτες Έλλη και Λήμνος.²⁸

Οι τελευταίες δύο δεκαετίες σηματοδεύτηκαν από την κατάρρευση του Συμφώνου της Βαρσοβίας και το τέλος του Ψυχρού Πολέμου που αναπόφευκτα μείωσαν τη ναυτική σημασία του γεωγραφικού χώρου της Ελλάδας. Η αναγκαιότητα

της συμμαχικής ενότητας μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας που υφίστατο κατά τον Ψυχρό Πόλεμο μειώθηκε και η αναβάθμιση του τούρκικου γεωπολιτικού δυναμικού, λόγω της αστάθειας που χαρακτηρίζει τη Μέση Ανατολή και την Κεντρική Ασία, αλλά και της δημογραφικής και οικονομικής ανάπτυξης της Τουρκίας αύξησε την τουρκική επιθετικότητα που κλιμακώθηκε με την Κρίση των Ιμίων τον Ιανουάριο του 1996.²⁹ Έγκαιρα προνοώντας η ελληνική πολιτεία ενίσχυσε το πολεμικό ναυτικό με φρεγάτες τύπου MEKO-200 HN MOD 3, και Standard, πυραυλακάτους, χόβερκραφτ, αεροπλάνα ναυτικής συνεργασίας και ανθυποβρυχιακά ελικόπτερα. Το 1991-1992 η Ελλάδα έλαβε από τις ΗΠΑ και τέσσερα αντιτορπιλικά τύπου ADAMS τα οποία όμως παροπλίσθησαν μέσα σε μια περίπου δεκαετία, καθώς ο ηλεκτρονικός εξοπλισμός και το πυροβολικό τους ήταν απηρχαιωμένο, ενώ απαιτούσαν και μεγάλα πληρώματα.³⁰ Με την αλλαγή του ελληνικού αμυντικού δόγματος και τον ενιαίο αμυντικό χώρο Ελλάδας και Κύπρου που θεσπίστηκε το 1997, ο ελληνικός στόλος απέκτησε ενισχυμένο αποτρεπτικό ρόλο. Προβλέφτηκε, επίσης, και πραγματοποιείται η συμμετοχή του σε ειρηνευτικές και άλλες, συναφούς χαρακτήρα αποστολές υπό την αιγίδα του ΟΗΕ, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της νέας δομής του NATO.³¹

1. <http://www.hellenicnavy.gr/history.asp>
2. J.C. Murray, «Ο Ρόλος του Βασιλικού Ναυτικού κατά τον Συμμοριτοπόλεμον», *Ναυτική Επιθεώρησης*, 337 (1969), σελ. 304-305. Γενικότερα για τον Εμφύλιο Πόλεμο βλ. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, Αθήνα, 2000, σελ. 101-158.
3. Σ. Μανωλάς «Η Συμβολή του Πολεμικού Ναυτικού εις τον Συμμοριτοπόλεμον», *Ναυτική Επιθεώρησης*, 268 (1958), σελ. 373-382.
4. Ι. Στεφανίδης, *Ασύμμετροι Εταίροι. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ελλάδα στον Ψυχρό Πόλεμο, 1953-1961*, Αθήνα, Πατάκης, 2003, σελ. 86. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 239.
5. G. Hartcup, *The Silent Revolution. The Development of Conventional Weapons, 1945-1984*, London and New York, Brassey's UK, 1993, σελ. 110. E. Hatzivassileiou, *Frontline State. 1952-1967. Greece and the Cold War*, London and New York, Routledge, 2006, σελ. 29.
6. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 239-240. Στεφανίδης, Ι., *Ασύμμετροι Εταίροι*, σελ. 86
7. Jordan, R.S., *Alliance Strategy and Navies. The Evolution and Scope of NATO's Maritime Dimension* (Pinter: London, 1990), σελ. 99-103. Grygiel, J., "The Dilemmas of US Maritime Supremacy in the Early Cold War", the Journal of Strategic Studies, vol. 28, n. 2 (2005), σελ. 203.
8. Στεφανίδης, *Ασύμμετροι Εταίροι*, σελ. 91. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 240.
9. Hartcup, *The Silent Revolution*, σελ. 110. Βαληνάκης, Ι., *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα. Η Ελλάδα στο Σύστημα Ανατολής Δύσης* Θεσσαλονίκη, Παρατηρητής, 1987, σελ. 76-77. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 254. Στεφανίδης, *Ασύμμετροι Εταίροι*, σελ. 87-88. Hatzivassileiou, *Frontline State*, σελ. 71.
10. <http://www.hellenicnavy.gr/history.asp>
11. Στεφανίδης, *Ασύμμετροι Εταίροι*, σελ. 277, 280-281. Hatzivassileiou, *Frontline State*, σελ. 90.
12. Anthony, I., *The Naval Arms Trade*, Oxford, Oxford University Press, 1990, σελ. 28.
13. <http://www.hellenicnavy.gr/history.asp>
14. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 253. Hatzivassileiou, *Frontline State*, σελ. 72, 143, 149. Στεφανίδης, *Ασύμμετροι Εταίροι*, σελ. 91, 281.
15. Hatzivassileiou, *Frontline State*, σελ. 147.
16. J.B. Hattendorf, *The Evolution of the U.S. Navy's Maritime Strategy, 1977-1986*, Newport Rhode Island, Naval War College, 2004, σελ. 3, 50. R. Kurth, "Gorshkov's Gambit", *The Journal of Strategic Studies*, vol. 28, no. 2 (2005), σελ. 267, 276.
17. Βαληνάκης, *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα*, σελ. 47, 74. J.W. Lewis, *The Strategic Balance in the Mediterranean*, Washington, D.C., American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1976, σελ. 2-3.
18. Βαληνάκης, *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα*, σελ. 75-77.
19. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 284-285.
20. Βαληνάκης, *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα*, σελ. 73.
21. Hatzivassileiou, *Frontline State*, σελ. 167. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 223-236, 287-290, 472-481. Anthony, *The Naval Arms Trade*, σελ. 23, 29.
22. Κ. Αλεξανδρής, *Αι Ναυτικάί Επιχειρήσεις του υπέρ της Ανεξαρτησίας Αγώνος, 1821-1829*, Αθήνα, Ναυτική Επιθεώρησης, 1930, σελ. 102, 156-157. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τομ. 14, Αθήνα, 1977, σελ. 326. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 216-217.
23. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 324, 329, 345-349.
24. Βαληνάκης, *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα*, σελ. 39.
25. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 217. Anthony, *The Naval Arms Trade*, σελ. 15.

26. Hattendorf, *The Evolution of the U.S. Navy's Maritime Strategy, 1977-1986*, σελ. 59. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 374-376, 381-382
27. Βαληνάκης, *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα*, σελ. 276, 325.
28. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 382, 393.
29. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 218-219.
30. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 409-412.
31. http://en.wikipedia.org/wiki/Hellenic_Navy
32. <http://www.hellenicnavy.gr/history.asp>

Γ. Η Ελληνική Ναυτική Ισχύς και ο Ξένος Παράγοντας κατά τον Ψυχρό Πόλεμο

Την επαύριο του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου η σημασία των ελληνικών θαλασσών ως εφελθίου αμερικανικών αεροναυτικών επιθέσεων εναντίον της Νότιας Ρωσίας σε περίπτωση βίαιης εξάπλωσης του κομμουνισμού ανά τον κόσμο, οδήγησαν στο Δόγμα Τρούμαν και στη μετέπειτα ένταξη της χώρας μας στο ΝΑΤΟ. Στο πλαίσιο αυτό και με μικρές, μεταχειρισμένες, Αμερικανικές μονάδες κατά την πρώτη μεταπολεμική εικοσαετία, το ελληνικό ναυτικό κλήθηκε να αναπτύξει τις δυνατότητές του σε ανθυποβρυχιακό και υποβρυχιακό πόλεμο σε ναρκοθέτηση και ναρκαλιεία, στην υποστήριξη της διοικητικής μέριμνας των άλλων κλάδων των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων, σε συνοδεία νηοπομπών, σε υποστήριξη μικρών αμφίβιων επιχειρήσεων, σε περιπολίες, αναγνωρίσεις και σε αντιαεροπορική άμυνα. Όπως δηλαδή και με τα άλλα μικρά Νατοϊκά ναυτικά οι Αμερικανοί κράτησαν για τον εαυτό τους την ανάληψη μεγάλων επιθετικών ναυτικών ενεργειών που απαιτούσαν τεχνολογικό πλεονέκτημα και ανέθεσαν στο ελληνικό ναυτικό επικουρικές μα σημαντικές δραστηριότητες στα ελληνικά χωρικά ύδατα.

Η μεγάλη πάντως έμφαση της Αμερικανικής αμυντικής βοήθειας στον ελληνικό στρατό ξηράς, που απορροφούσε τα δύο τρίτα της βοήθειας αυτής με στόχο την άμυνα της Θράκης από το Σοβιετικό συνασπισμό, εμπόδιζε το άριστο ανθρώπινο δυναμικό του ελληνικού πολεμικού ναυτικού να πιάσει την οροφή των δυνατοτήτων του. Συνάμα, η συγκριτικά πολλαπλάσια Αμερικανική ναυτική βοήθεια που δόθηκε στην Τουρκία το ίδιο διάστημα, εξαιτίας του κεντρικού της ρόλου στη δημιουργία φιλικών προς της Δύση περιφερειακών αμυντικών ενώσεων, -όπως το Βαλκανικό Σύμφωνο, το σύμφωνο της Βαγδάτης και η συμφωνία Τουρκίας-Πακιστάν-, οδήγησε σε προϊούσα ανισορροπία ναυτικής ισχύος μεταξύ Ελλάδας-Τουρκίας. Μια ανισορροπία που ενθάρρυνε την Τουρκία να διεκδικήσει την κυριαρχία των αεροναυτικών αξόνων της Ανατολικής Μεσογείου με τις διεκδικήσεις της στο Αιγαίο και στην Κύπρο.

Η ανισορροπία αυτή διευρύνθηκε σημαντικά μετά την Κυπριακή κρίση του 1964 και επιτάθηκε κατά τη διάρκεια του embargo στην αμερικανική αμυντική βοήθεια στη χώρα μας κατά το πρώτο μισό της δικτατορίας των συνταγματαρχών. Η υφιστάμενη πάντως πολιτική της προεδρίας Νίξον, και ο δραστικός περιορισμός των Αμερικανικών ναυτικών δαπανών κατέστησαν αναγκαίο τον ελλιμενισμό ενός Αμερικανικού task force στον Σαρωνικό με αντάλλαγμα, μεταξύ άλλων, την ενίσχυση του ελληνικού πολεμικού ναυτικού με Αμερικανικές μονάδες. Οι μονάδες αυτές, καθώς και μερικές ακόμα που το ελληνικό ναυτικό προμηθεύτηκε τότε από τη Γαλλία, τη Γερμανία και τη Νορβηγία, δεν χρησιμοποιήθηκαν για την αποτροπή της Τουρκικής Κατοχής της Βόρειας Κύπρου το καλοκαίρι του 1974.

Την πρώτη επταετία της μεταπολίτευσης η ελληνική αποχώρηση από το στρατιωτικό σκέλος του ΝΑΤΟ και η παραχώρηση επισκευαστικών ευκολιών σε πλοία του Σοβιετικού στόλου της Μεσογείου δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα λόγω της συνεχιζόμενης υφιστάμενης πολιτικής των Η.Π.Α. και της αναβάθμισης του ρόλου της Τουρκίας την επαύριο της Ιρανικής Ισλαμικής Επανάστασης. Πάντως, το τριετές embargo αμυντικής βοήθειας που επεβλήθη από το Αμερικανικό Κογκρέσο στην Τουρκία, η οικονομική κρίση που αντιμετώπισε η χώρα αυτή και η ενίσχυση του ελληνικού πολεμικού ναυτικού με δεκάδες νέες μονάδες επανέφεραν τη ναυτική ισορροπία ισχύος στο Αιγαίο.

Η εισβολή των Σοβιετικών στο Αφγανιστάν το 1979 σηματοδότησε τη ραγδαία κλιμάκωση της έντασης στις σχέσεις των δύο συνασπισμών μέχρι και το 1985. Στο πλαίσιο αυτό και με δεδομένη την ανάπτυξη στα τέλη της δεκαετίας του 1970 των πυραύλων Tomahawk και του συστήματος Aegis μορφοποιήθηκε η Αμερικανική Maritime Strategy που στόχευε σε σύναψη αποφασιστικής ναυμαχίας με το Σοβιετικό ναυτικό, ακολουθώντας τα διδάγματα του Mahan. Η στρατηγική αυτή απέδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα στο Αιγαίο και στην Ανατολική Μεσόγειο για πρώτη φορά μετά τα τέλη της δεκαετίας του 1940 και για τη βέλτιστη δυνατή εφαρμογή της πραγματοποιήθηκαν γυμνάσια και συνεννοήσεις μεταξύ των ναυτικών του ΝΑΤΟ.

Στη δραστηριότητα αυτή δε συμμετείχε επαρκώς το ελληνικό ναυτικό λόγω των ελληνοτουρκικών διαφορών με έμφαση το ζήτημα της Λήμνου. Η ελλειπτική συνεργασία μεταξύ του ελληνικού και του Αμερικανικού ναυτικού που παρατηρούνταν ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 είχε αρνητικό αντίκτυπο στη γνώμη Αμερικανών ιθυνόντων για το επίπεδο της συνεργασίας των δύο ναυτικών. Στο τέλος λοιπόν του Ψυχρού Πολέμου, το ελληνικό πολεμικό ναυτικό είχε καταφέρει να καταστεί πειστικά αποτρεπτικό έναντι της Τουρκικής ναυτικής απειλής η συμμαχική του, όμως, αξία είχε κλονιστεί στα μάτια των Αμερικανών συμμάχων του. Λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία που απέδωσε στη διάδραση ναυτικής ισχύος και διπλωματίας ο Corbett, η κατάσταση αυτή δεν ήταν ασφαλώς η ευκταία.

Συνοψίζοντας, η ελληνική ναυτική ισχύ, όπως αυτή αντανακλάται στη δομή δυνάμεως του ελληνικού πολεμικού ναυτικού κατά την εξετασθείσα περίοδο, επηρεάστηκε από τη διεθνή θέση, την οικονομική κατάσταση και την εθνική στρατηγική της χώρας μας. Διακουμάνσεις είχε αρκετές, απέδειξε πάντως ότι μπόρεσε να αφομοιώσει δημιουργικά αντίρροπες συχνά επιρροές και να καταστεί αποτελεσματικό εργαλείο εθνικής ολοκλήρωσης, συμμαχικής αξιοπιστίας και αμυντικής αποτροπής.

Δ. ΤΟ Π.Ν. ΚΑΙ ΟΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΝΟΠΛΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ²⁶⁵

Αποτελεί θα λέγαμε διαδεδομένη αντίληψη ότι η δημοκρατία στη χώρα μας συχνά υπέφερε από τις επεμβάσεις του στρατού. Η ανωτέρω άποψη, χωρίς να στερείται αλήθειας, είναι μάλλον απλουστευτική, καθώς τόσο η εγχώρια ιστορική πραγματικότητα όσο και η αντίστοιχη διεθνή εμπειρία άλλα καταδεικνύουν. Θα μπορούσε κανείς πρώτα να αναφέρει ότι στρατιωτικά κινήματα όπως αυτά του 1843 και του 1909 συνέβαλλαν στον εκδημοκρατισμό της ελληνικής πολιτείας.²⁶⁶ Συνάμα, μια σύντομη ιστορική αναδρομή στην παγκόσμια πολιτειακή ιστορία καταδεικνύει ότι ούτε αποκλειστικά ελληνικό φαινόμενο είναι η δικτατορία ούτε απαντάται στη χώρα μας σε μακρά χρονικά διαστήματα. Αρκεί μόνο να αναφερθεί ότι τα δύο τρίτα των πενήντα παλαιότερων κρατών της υφηλίου, στα οποία συγκαταλέγεται και η Ελλάδα, έχουν υποστεί δικτατορίες.²⁶⁷ Συνάμα τα 14 συνολικά έτη δικτατορικής διακυβέρνησης της χώρας μας στα 180 περίπου χρόνια του ελεύθερου βίου της, αποτελούν αρκετά μικρότερο διάστημα από τις δεκαετίες δικτατορικών και απολυταρχικών καθεστώτων που χαρακτήρισαν τον πολιτειακό βίο πολλών χωρών της Ιβηρικής, της Ιταλικής και της Βαλκανικής Χερσονήσου, της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης, της Λατινικής Αμερικής, της Ασίας και της Αφρικής. Αξίζει δε να σημειωθεί και ότι όλες οι δικτατορίες που επιβίωσαν για κάποιο διάστημα στη χώρα μας έγιναν ανεκτές από την Αγγλία και τις Η.Π.Α. με την ελπίδα ότι οι έλληνες δικτάτορες θα εξυπηρετούσαν τα αγγλοσαξονικά στρατηγικά συμφέροντα στην περίπτωση που η μεσογειακή θέση των χωρών αυτών καθίστατο κρίσιμη.²⁶⁸

Εστιάζοντας τώρα στην ταραγμένη επταετία 1967-1974 παρατηρούμε ότι η κατάληψη της εξουσίας από τους Συνταγματάρχες δεν έπεσε ως κεραυνός εν αιθρία. Αντιθέτως, ομάδα αξιωματικών του ελληνικού στρατού με την επωνυμία ΙΔΕΑ προσανατολιζόνταν στην οργάνωση πραξικοπήματος από την επαύριο κιόλας του εμφυλίου πολέμου.²⁶⁹ Η ισχυρή όμως μεσογειακή θέση των Η.Π.Α και η κυριαρχία αμερικανόφιλων κυβερνήσεων επί του ελληνικού πολιτικού σκηνικού κατέστησε μέχρι το 1964 περιττή την προσφυγή σε «ακραίες λύσεις». Το 1964 όμως η Σοβιετική Ένωση υιοθέτησε ένα ταχύρυθμο πρόγραμμα εξοπλισμών το οποίο της έδωσε σε λίγα μόλις χρόνια το ονομαστικό προβάδισμα

²⁶⁵ Το κείμενο αυτό πρωτοδημοσιεύτηκε ως Φωτάκης Ζ., «Η Ελληνική Δημοκρατία και οι Ένοπλες Δυνάμεις», *Ναυτική Ελλάς*, Ιούνιος 2006, 50-52

²⁶⁶ Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους* (Αθήνα, 1977), τομ. 13, 112. Δερτιλής, Γ., *Κοινωνικός Μετασχηματισμός και Στρατιωτική Επέμβαση* (Αθήνα, 1985)

²⁶⁷ Finer, S.E., *The Man on Horseback. The Role of the Military in Politics* (London, 1962), 3

²⁶⁸ Για την κρίσιμη μεσογειακή θέση της Αγγλίας στα 1936-1939 βλέπε Pratt, L.R., *East of Malta, West of Suez. Britain's Mediterranean Crisis, 1936-1939* (Cambridge, 1975). Για τις Ελληνο-Αγγλικές σχέσεις στο διάστημα αυτό βλέπε Κολιόπουλος, Ι., *Greece and the British Connection, 1935-1941* (Oxford, 1977). Για την κρίσιμη μεσογειακή θέση των ΗΠΑ στο διάστημα 1967-1975 βλέπε –μεταξύ άλλων- Lewis, J.W., *The Strategic Balance in the Mediterranean* (Washington, D.C., 1976). Για τις Ελληνο-αμερικανικές σχέσεις σ' αυτό το διάστημα βλέπε Εκδοτική Αθηνών, τομ. 16, 284

²⁶⁹ *Ο.π.* 267

έναντι των Η.Π.Α. σε πυρηνικά.²⁷⁰ Η ίδια δύναμη, εκμεταλλευόμενη τις αρνητικές εντυπώσεις που είχαν δημιουργηθεί από τις δυσκολίες των Η.Π.Α. στο Βιετνάμ και την Καμπότζη καθώς και από την Αμερικανο-ισραηλινή συνεργασία εναντίον των Αράβων, προώθησε σημαντικά τις θέσεις της στη Μεσόγειο σε βάρος των Ηνωμένων Πολιτειών που είδαν να μειώνονται ανησυχητικά οι δυνατότητες παροχής διευκολύνσεων στις αεροναυτικές τους δυνάμεις στη θάλασσα αυτή.²⁷¹ Μέσα σε αυτό το πλαίσιο φυσικό ήταν να ανησυχίσουν οι Αμερικανοί από την δραματική άνοδο της Κεντρο-αριστεράς στην Ελλάδα από το 1964 και μετά. Κι αυτό γιατί εμφυλοχωρούσε ο κίνδυνος ότι θα στερούνταν της χρήσεως των στρατηγικής σημασίας ελληνικών βάσεων.²⁷² Ως εκ τούτου το πραξικόπημα της 21ης Απριλίου κάθε άλλο παρά εμποδίστηκε από την τότε Αμερικανική κυβέρνηση.

Η επικράτηση των Απριλιανών δε συντελέστηκε όμως απρόσκοπτα. Με δεδομένη την προσήλωση της πλειονότητας των στελεχών των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων στη συνταγματική τάξη η σαρωτική εκκαθάρισή τους αποτέλεσε μονόδρομο για το νέο καθεστώς. Μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, 400 αξιωματικοί του Στρατού Ξηράς, μεταξύ των οποίων και 5 αντιστράτηγοι, η ηγεσία του Πολεμικού Ναυτικού και τα 9/10 των αντισμηνάρχων, σμηνάρχων και ταξiάρχων της Πολεμικής Αεροπορίας αποστρατεύθηκαν. Οι διώξεις αυτές συνεχίστηκαν και διευρύνθηκαν και με άλλες μορφές όπως οι αθρόες συλλήψεις αξιωματικών και υπαξιωματικών. Από την πρώτη κιόλας στιγμή του πραξικοπήματος, ο ναύαρχος Εγκολφόπουλος, ο αρχηγός του Γενικού Επιτελείου του Ναυτικού, αντέδρασε σθεναρά με αποτέλεσμα την αποστράτευσή του. Λίγους μόλις μήνες μετά το σύνολο σχεδόν του Πολεμικού Ναυτικού ακολούθησε το παράδειγμα του Εγκολφόπουλου συμμετέχοντας στο κίνημα της 13ης Δεκεμβρίου 1967.²⁷³ Παρά την αποτυχία όμως του κινήματος αυτού τα στελέχη του Ναυτικού δεν εγκατέλειψαν την αντιδικτακτορική τους δράση, μιας και η χώρα μας ολοένα και βυθιζονταν σε διεθνή απομόνωση και ανυποληψία ενώ οι ποικίλοι περιορισμοί που επεβλήθησαν από το δικτατορικό καθεστώς τελμάτωναν πνευματικά το έθνος. Ακόμα χειρότερα, η πολιτική εκκαθαρίσεων στις τάξεις των αξιωματικών αλλά και η φθορά που υπέστη το επαγγελματικό κύρος του αξιωματικού μέσω της σύνδεσης του με πράξεις που δεν συνάδουν σε ελεύθερους πολίτες επέδρασε διαλυτικά στην ενότητα του στρατεύματος και δημιούργησε ψυχολογικό χάσμα μεταξύ του λαού και των ενόπλων δυνάμεων. Επακόλουθο αυτής της δυσάρεστης κατάστασης ήταν και η υποχωρητικότητα της χούντας έναντι των τουρκικών διεκδικήσεων στην Κύπρο που οδήγησε τελικά στην απώλεια τμήματος του νησιού στον Τούρκο εισβολέα.²⁷⁴ Δεδομένων αυτών των εξελίξεων οι αξιωματικοί του Ναυτικού αποφάσισαν να προετοιμάσουν νέο κίνημα ερχόμενοι σε επαφές με συναδέλφους τους του Στρατού Ξηράς και της Αεροπορίας αλλά και πολιτικούς και απλούς πολίτες.²⁷⁵

Αν και οι επαφές των στελεχών του ελληνικού ναυτικού με εξωναυτικά στοιχεία είχαν περιορισμένη επιτυχία, η ιδέα ενός ναυτικού κινήματος κέρδισε εύκολα έδαφος στις τάξεις των αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού. Ξεκινώντας από ένα πυρήνα 5 συμμαθητών από την τάξη του 1948 της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων οι μνημένοι αξιωματικοί και υπαξιωματικοί υπερέβησαν τους 100 τις παραμονές του κινήματος. Ανάμεσα τους βρίσκονταν οι κυβερνήτες της πλειοψηφίας των μονάδων του ελληνικού στόλου καθώς επίσης και σημαίνοντα διοικητικά στελέχη όπως οι Σταθόπουλος και Δεμέστιχας οι οποίοι μπορούσαν να επηρεάζουν αποφασιστικά τόσο τη σύσταση των επιτελείων των μονάδων του στόλου όσο και τις κινήσεις του.²⁷⁶

Το σχέδιο δράσης του κινήματος οριστικοποιήθηκε μετά από μακρόχρονες συζητήσεις και σε γενικές γραμμές αποτέλεσε επανάληψη των ναυτικών επιδείξεων που πραγματοποίησαν οι Αγγλο-Γάλλοι στα ελληνικά παράλια κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου.²⁷⁷ Πιο συγκεκριμένα προβλέπονταν ο αποκλεισμός του λιμένος Πειραιώς, η απειλή πλήγματος του αεροδρομίου του Ελληνικού καθώς και των εθνικών οδών Αθηνών-Κορίνθου, Αθηνών-Λαμίας και του αντίστοιχου σιδηροδρομικού δικτύου. Κατόπιν θα επιδίδονταν τηλεσίγραφο στους Δικτάτορες με το οποίο θα ζητούνταν η ανάληψη της εξουσίας από προσωρινή οικουμενική κυβέρνηση με σκοπό την επαναφορά της συνταγματικής τάξεως και τη διενέργεια εκλογών. Σε περίπτωση που το τηλεσίγραφο δεν γινόταν δεκτό ή έμενε αναπάντητο οι

²⁷⁰ Strachan, H., *European Armies and the Conduct of War* (London, 1983), 197

²⁷¹ Lewis, *The Strategic Balance*, 3, 58

²⁷² Εκδοτική Αθηνών, τομ. 16, 284

²⁷³ Παπαθανασίου, Δ., «Το Κίνημα του Ναυτικού», *Ναυτική Επιθεώρηση*, τεύχ. 428, 1984, 31. Χαρατσής, Στ., *1023 Αξιωματικοί και 22 Κινήματα* (Αθήνα, 1985-1987) τομ. 2 237-239, 253-288

²⁷⁴ Χαρατσής 253

²⁷⁵ Εκδοτική Αθηνών, τομ. 16, 277

²⁷⁶ Παπαδημητρίου, Ν., *Το Κίνημα του Πολεμικού Ναυτικού : Μάιος 1973* (Αθήνα, 1985) 80, 177-181, 191-192

²⁷⁷ Halpern, P., *The naval war in the Mediterranean* (London, 1987) 295-300

κινηματίες θα επέτειναν την πίεση τους επί της χούντας καταλαμβάνοντας τη Σύρο και αποκλείοντας το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και πιθανόν και άλλα λιμάνια, αν αυτό χρειαζόνταν.²⁷⁸

Το σχέδιο δράσης των κινηματιών θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μάλλον αισιόδοξο. Η εμπειρία του Πρώτου και του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου αλλά και οι ορθές επισημάνσεις των Εγκολφόπουλου και Τζεβελέκη συνέτειναν στο ότι χωρίς την εξασφάλιση της συνεργασίας τμημάτων πεζικού και κυρίως της μη προσβολής του στόλου από την αεροπορία η έκβαση του κινήματος θα ήταν άδηλη.²⁷⁹ Φαίνεται όμως ότι οι πρωτεργάτες του είχαν περισσότερο κατά νου την πρόκληση ζωηρής ηθικής εντύπωσης παρά την εμπλοκή τους σε πολεμική αναμέτρηση. Ως προς αυτό, η μαρτυρία του Μάλλιερη ότι «Μια από τις δυσκολίες μας ήταν ότι δεν είμαστε έτοιμοι να χύσουμε αίμα. Πιστεύω ότι ήταν καλύτερα που μας πιάσανε»,²⁸⁰ καθρεφτίζει τον ειρηνικό χαρακτήρα του κινήματος και την ομοιότητά του με την ένοπλη μα ειρηνική διαμαρτυρία του Κινήματος στο Γουδί το 1909.

Ανεξαρτήτως πάντως της πιθανότητας επιτυχίας του σχεδίου αυτό τελικά έμεινε ανεκτέλεστο, καθώς λίγο πριν την εφαρμογή του οι δυνάμεις του καθεστώτος ειδοποιήθηκαν για την ταυτότητα και τις προθέσεις των κινηματιών οπότε και τους συνέλαβαν πριν αυτοί δράσουν.²⁸¹ Μολαταύτα η επιδιωκόμενη ζωηρή ηθική εντύπωση και ο συνακόλουθος κλονισμός των Δικτατόρων τελικά επετεύχθη με την διαφυγή του Α/Τ Βέλος στην Ιταλία με πρωτεργάτη τον αντιπλοίαρχο Παππά. Οι επιπτώσεις αυτής της ενέργειας υπήρξαν σοβαρές καθώς εμφανίστηκε στον υπόλοιπο κόσμο και ιδιαίτερα στις χώρες μέλη του ΝΑΤΟ ότι ο έλεγχος της Δικτατορίας πάνω στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις ήταν προβληματικός. Κατά συνέπεια η συμμαχική αξιοπιστία των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων στο νευραλγικό χώρο της Ανατολικής Μεσογείου εμφανίζονταν χαμηλή, τουλάχιστον για όσο διάστημα η Ελλάδα θα υφίστατο δικτατορία.²⁸²

Η διαφυγή του Α/Τ Βέλος στην Ιταλία σήμανε επίσης την έναρξη της διαδικασίας εκδημοκρατισμού στο εσωτερικό της χώρας. Λίγες μόνο βδομάδες μετά ο Δικτάτορας Γεώργιος Παπαδόπουλος αυτοανακηρύχθηκε Πρόεδρος της Δημοκρατίας παραχωρώντας συνάμα γενική αμνηστία και συναινώντας στην άρση του στρατιωτικού νόμου. Η τελευταία αυτή εξέλιξη έδωσε νέα ώθηση στον αγώνα για την αποκατάσταση της δημοκρατίας καθώς η εκδίκαση πολιτικών αδικημάτων πέρασε από τα στρατοδικεία στα χέρια της ελληνικής Πολιτικής Δικαιοσύνης.²⁸³

Οι επιτυχίες όμως αυτές δεν ήταν δίχως κόστος για τους συλληφθέντες κινηματίες και τους συναδέλφους τους που διέφυγαν στην Ιταλία. Αντιθέτως, δεκάδες αξιωματικοί και υπαξιωματικοί του Ελληνικού Ναυτικού αφού πρώτα βασανίστηκαν στη συνέχεια αποτάχθηκαν από το σώμα που τόσο αγάπησαν.²⁸⁴ Με την πτώση όμως της δικτατορίας και την επάνοδο στο δημοκρατικό πολίτευμα η ελληνική πολιτεία τους αντάμειψε επαναφέροντας τους στο Ναυτικό και εμπιστευόμενη τους ύπατα αξιώματα.²⁸⁵ Κι ήταν αυτή η χειρονομία όχι μόνο αναγνώριση των επαγγελματικών τους προσόντων και της αντιστασιακής τους δράσης αλλά και ένδειξη ευγνωμοσύνης για την επιτυχή διεκπεραίωση αμέσως μετά τη Μεταπολίτευση της ειδικής και επικίνδυνης αποστολής της περιφρουρήσεως του νεαρού Δημοκρατικού Πολιτεύματος «με πλήρη ελευθερία κινήσεων και πρωτοβουλιών σε όλους τους τομείς και προς κάθε πλευρά και ανεξάρτητα από επίσημες κρατικές ενέργειες».²⁸⁶

Στο σύντομο αυτό κείμενο προσπάθεια έγινε να γίνει κατανοητό ότι κατά κανόνα οι ελληνικές ένοπλες δυνάμεις αποτέλεσαν το θεματοφύλακα κι όχι τον υπονομευτή ή το σφετεριστή του Δημοκρατικού Πολιτεύματος. Η αδρή επίσης αναφορά στο ιστορικό του Κινήματος του Ναυτικού πρέπει να κατέστησε σαφές ότι το Ναυτικό μας έχει πολλά προσφέρει στην προάσπιση της Δημοκρατίας.

²⁷⁸ Χαρατσής, 313-314. Παπαδημητρίου, 389-395

²⁷⁹ Halpern, *The naval war in the Mediterranean*, 295-300. Παπαδημητρίου, 182-184

²⁸⁰ Παπαδημητρίου, 213

²⁸¹ Παπαδημητρίου, 433-465

²⁸² Παπαδημητρίου, 491-492, 504-520

²⁸³ Παπαθανασίου, «Το Κίνημα του Ναυτικού», 37-38

²⁸⁴ *Ο.π.* 36

²⁸⁵ Χαρατσής, 296

²⁸⁶ Παπαδημητρίου, 608

Κεφάλαιο 7. Στελεχιακό Δυναμικό

Α. Το Ιστορικό πλαίσιο του θεσμού του Επαγγελματία Οπλίτη και οι σύγχρονες συνθήκες ασφάλειας²⁸⁷

Ο θεσμός του επαγγελματία οπλίτη συνιστά απάντηση στις απαιτήσεις ασφαλείας του μεταβιομηχανικού κόσμου και αποτελεί το εποικοδόμημα μακραίωνης ιστορικής εμπειρίας που η χρησιμότητά της εξακολουθεί να είναι επίκαιρη. Στόχος λοιπόν του σύντομου αυτού κειμένου είναι η αδρομερής περιγραφή της εξέλιξης της ταυτότητας του «πολεμιστή» ανά τους αιώνες και η ευσύννοπη ανάλυση της σκοπιμότητας του θεσμού του επαγγελματία οπλίτη.

Το φαινόμενο του πολέμου οφείλεται στην ατελή ποιότητα της ανθρώπινης φύσης, στην πολυπλοκότητα των ανθρωπίνων κοινωνιών και στην πολιτισμική τους ποικιλότητα.²⁸⁸ Η μακραίωνη και ποικιλόμορφη ιστορία του πολεμικού φαινομένου οδήγησε, μεταξύ άλλων, στην εμφάνιση διαφορετικών σχημάτων αναφορικά με τη φύση, την αποστολή, τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των στρατευμένων. Η ποικιλία αυτή μεταφράστηκε σε σημαντικό αριθμό ειδών στρατευμένων (εθελοντών, κληρωτών, δούλων, μισθοφόρων, ατάκτων, τακτικών, ανταρτών, τρομοκρατών, κουρσάρων, κ.α.) που προτιμώνται από τις εκάστοτε κρατικές οντότητες ανάλογα με τις εξωτερικές αμυντικές τους ανάγκες και τις επιταγές της εσωτερικής τους ασφάλειας. Επί παραδείγματι, μεταξύ του τέλους του τριακονταετούς πολέμου (1648) και της Γαλλικής επανάστασης (1789) οι άρχουσες τάξεις της ηπειρωτικής Ευρώπης κατέφευγαν στη στρατολόγηση σχετικά περιορισμένου αριθμού επαγγελματιών στρατιωτών που προέρχονταν από αλλοδαπές αλλά και εγχώριες ομάδες που ήταν φιλικές ή ακίνδυνες στο τότε καθεστώς. Με αυτό το στρατολογικό σύστημα αλλά και την αποφυγή γενικευμένων συγκρούσεων εξασφαλίστηκε η ειρήνη της Ευρωπαϊκής ηπείρου και η κυριαρχία της απολυταρχίας και της φεουδαρχίας επί της πολιτικά ανίσχυρης λαϊκής μάζας.²⁸⁹ Με την κατάλυση όμως του μοναρχικού πολιτεύματος και των φεουδαρχικών θεσμών στη Γαλλία κατά την πρώτη φάση της Γαλλικής Επανάστασης η εξουσία περιήλθε στα χέρια του Γαλλικού λαού, ο οποίος και αναγκάστηκε να προσφύγει στο ριζοσπαστικό, για την εποχή, μέτρο της καθολικής στρατολόγησης των Γάλλων αρρένων. Κι αυτό γιατί το νεοπαγές επαναστατικό καθεστώς δεν κινδύνευε από τη μαζική στράτευση του γαλλικού έθνους, αλλά από την αριθμητική υπεροχή του στρατιωτικού συνασπισμού των κυριότερων Ευρωπαϊκών μοναρχιών που θέλησε να ακυρώσει ενόπλιως την αλλαγή του Γαλλικού πολιτεύματος.²⁹⁰ Τα ανωτέρω παραδείγματα, που είναι καθ' όλα αντιπροσωπευτικά της ευρύτερης ιστορικής εμπειρίας του πολέμου, καταδεικνύουν ότι το είδος των στρατευμένων καθορίζεται από το τι είναι πολιτικά εφικτό, επιθυμητό και αναγκαίο. Είναι λοιπόν, ο πόλεμος, όπως σοφά παρατήρησε ο Κλαούζεβιτς, η συνέχεια της πολιτικής με άλλα μέσα ²⁹¹

Ο θεσμός του επαγγελματία οπλίτη ούτε καινούριο ούτε ελληνικό μόνο φαινόμενο είναι. Αν τον εντάξουμε στην ευρύτερη κατηγορία του έμμισθου στρατιώτη είναι περίπου ομήλικος με το φαινόμενο του πολέμου. Η εποχή πάντως που αυτός ο τύπος πολεμιστή γνώρισε την ευρύτερη διάδοσή του ήταν αυτή των ύστερων Μεσαιωνικών και Πρώιμων Νέων Χρόνων, κατά τη μετάβαση δηλαδή της Δυτικο-ευρωπαϊκής οικονομίας και κοινωνίας από το φεουδαρχικό στο μεταπρατικό και χρηματιστικό οικονομικό σύστημα.²⁹² Στο πολιτικό επίπεδο η μετάβαση αυτή μεταφράστηκε στη σύμπληξη και σταδιακή ισχυροποίηση του έθνους-κράτους που προνόησε για τη συγκρότηση μονίμων ενόπλων δυνάμεων

²⁸⁷ Το κείμενο αυτό πρωτοδημοσιεύτηκε ως Φωτάκης, Ζ., «Το Ιστορικό πλαίσιο του θεσμού του Επαγγελματία Οπλίτη και οι Σύγχρονες Συνθήκες Ασφαλείας» *Ναυτική Ελλάς*, Μάρτιος 2009, 80-82.

²⁸⁸ Dandeker, Ch., "War and the Military Establishment" στο Freedman, L. (ed.), *War* (Oxford University Press: Oxford and New York, 1994), 109-110

²⁸⁹ Rothenberg, E.G., "Maurice of Nassau, Gustavus Adolphus, Raimondo Montecucoli, and the Military Revolution of the Seventeenth Century" στο Paret, P. (ed.), *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age* (Clarendon Press: Oxford, 1986), 34

²⁹⁰ Howard, M. "The Dimensions of Strategy" στο Freedman, War 199. Strachan, H. *European Armies and the Conduct of War* (George Allen and Unwin: London, 1983) 39-41

²⁹¹ Paret, P., "Clausewitz" στο Paret, *Makers of Modern Strategy*, 197

²⁹² Bernstein, S., Milza, P., *Ιστορία της Ευρώπης: Από τη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία στα Ευρωπαϊκά Κράτη, 5^{ος}-18^{ος} αιώνες* (Αλεξάνδρεια: Αθήνα, 1997), 307-312

από επαγγελματίες στρατιώτες.²⁹³ Συγκρινόμενοι με τους περιστασιακούς και απείθαρχους φεουδαρχικούς στρατούς παλαιότερων χρόνων οι μόνιμοι επαγγελματικοί στρατοί της Ευρωπαϊκής αναγέννησης, μεταρρύθμισης και αντιμεταρρύθμισης αποτέλεσαν ένα μεγάλο βήμα προόδου. Η πειθαρχική και με επαγγελματική ευσυνειδησία εξάσκηση των στρατευμάτων αυτών απέδωσε καλύτερα επιχειρησιακά αποτελέσματα και συνέβαλλε στην ανάπτυξη και ανακάλυψη νέων μέσων, τακτικών και στρατηγικών πολέμου.²⁹⁴ Παρ' όλα αυτά, η μισθοφορική πολεμική υπηρεσία περιορίστηκε δραστικά μεταξύ του Γαλλο-Πρωσικού Πολέμου του 1870 και του τέλους του Ψυχρού Πολέμου. Κι αυτό γιατί οι μισθοφόροι, μη όντες, συνήθως, πολίτες της χώρας για την οποία πολεμούσαν, δεν διακινδύνευαν τη ζωή τους στην υπηρεσία των εθνικών ιδανικών. Αντιθέτως, οι ευμεγέθεις στρατοί κληρωτών απέδειξαν ότι, παρά τα προβλήματά τους που προέρχονταν, εν μέρει, από την ελλιπή ενασχόλησή τους με πολεμικά γυμνάσια σε καιρό ειρήνης, αποτελούσαν -λόγω του πατριωτισμού και του μεγέθους τους- αποτελεσματικότερα εργαλεία για την προάσπιση και την επέκταση των εθνών κρατών.²⁹⁵ Η πολεμική πάντως εφαρμογή της ραγδαίας τεχνολογικής προόδου που έλαβε χώρα μεταξύ των Ιταλικών πολέμων της εποχής του πολιτικού φιλοσόφου Νικολό Μακιαβέλι και του τέλους του Ψυχρού Πολέμου κατέδειξε ότι η βέλτιστη λύση - αναφορικά με την προέλευση των στρατευμένων- είναι αυτή του καθημερινώς ασκούμενου επαγγελματία οπλίτη ο οποίος όμως είναι και πολίτης της χώρας στις οποίες τις ένοπλες δυνάμεις υπηρετεί.

Είναι γεγονός ότι ο θεσμός του επαγγελματία οπλίτη αποτελεί ακόμη και σήμερα την εξαίρεση μάλλον παρά τον κανόνα στις ένοπλες δυνάμεις του κόσμου. Η γενίκευση πάντως αυτή υποκρύπτει σημαντικές επιμέρους διαφοροποιήσεις. Η σημαντικότερη ίσως απ' αυτές είναι η περίπτωση του ναυτικού τόσο διεθνώς όσο και στη χώρα μας. Από τα τέλη περίπου του 18^{ου} αιώνα το Αγγλικό ναυτικό²⁹⁶ και αργότερα και άλλα, κυρίως Αγγλοσαξονικά ναυτικά, εισήγαγαν σταδιακά το θεσμό του επαγγελματία οπλίτη. Στην εισαγωγή του θεσμού αυτού οδήγησαν οι αυξημένες απαιτήσεις για εξειδικευμένο προσωπικό που δημιουργήθηκαν από τη ραγδαία εξέλιξη της ναυτικής τεχνολογίας κατά το δέκατο ένατο και τον εικοστό αιώνα.²⁹⁷ Οι απαιτήσεις αυτές έγιναν αισθητές και στην Ελλάδα λίγο πριν τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο η δε τάση για την εισαγωγή του θεσμού του επαγγελματία οπλίτη ενισχύθηκε από τις δραστηριότητες των Αγγλικών Ναυτικών αποστολών που εργάζονταν τότε στη χώρα μας. Η τάση αυτή ενισχύθηκε επίσης και από την συνειδητοποίηση ότι η σχεδιαζόμενη συγκρότηση του Ελληνικού στόλου από ελαφρές κυρίως μονάδες συνεπάγονταν την ενδιάπιση περιορισμένου αριθμού ναυτών σ' αυτές. Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο η πρόσληψη επαγγελματιών ναυτών, ικανών να εκτελέσουν από μόνοι τους μια σειρά εργασιών που μέχρι τότε απαιτούσαν την απασχόληση τουλάχιστον δύο κληρωτών, εμφανίζονταν ως η ενδεδειγμένη λύση. Για ένα διάστημα λοιπόν η προπολεμική κυβέρνηση Βενιζέλου έδειξε διατεθειμένη να προωθήσει τη σταδιακή συγκρότηση των πληρωμάτων του στόλου από επαγγελματικά στελέχη.²⁹⁸ Η κούρσα όμως των ναυτικών εξοπλισμών με την Τουρκία, οι μεταπτώσεις και τα δεινά που γνώρισε η χώρα μας κατά τη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου αλλά και αυτά που προέκυψαν από την Μικρασιατική καταστροφή, τον Δεύτερο Παγκόσμιο και τον Εμφύλιο Πόλεμο καθυστέρησαν την πραγματοποίηση αυτής της στρατολογικής μεταρρύθμισης.²⁹⁹ Σήμερα πάντως βρισκόμαστε κοντά στο τέρμα μιας περιόδου κατά τη διάρκεια της οποίας όλο και περισσότερα κράτη, μεταξύ των οποίων και η χώρα μας, εισάγουν και διευρύνουν τη στελέχωση των στρατευμάτων τους με επαγγελματίες οπλίτες. Δεδομένης αυτής της τάσης σκόπιμο είναι να

²⁹³ Prak, M., «Μια νέα πολιτική τάξη πραγμάτων» στο Αρβελέρ, Ε., Aymard, M. (επιμ.), *Οι Ευρωπαίοι: Νεότερη και Σύγχρονη Εποχή* (Σαββάλας: Αθήνα, 2003), 58-82

²⁹⁴ McNeill, W., *The Pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society since A.D. 1000* (Basil Blackwell: Oxford, 1983), 117-140. Howard, M., *War in European History* (Oxford University Press: London, 1976), 54-74. Strachan, *European Armies*, 9

²⁹⁵ Strachan, *European Armies*, 109-111. Howard, *War in European History*, 94-115

²⁹⁶ Howard, *War in European History*, 52.

²⁹⁷ Sumida, J., "The Royal Navy and Technological Change, 1815-1945" στο Haycock, R., Neilson, K. (eds.), *Men, Machines and War* (Wilfrid Laurier University Press : Waterloo, Ontario, 1988), 77-92

²⁹⁸ Fotakis, Z., *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919* (Routledge: London, 2005) 73-74

²⁹⁹ Fotakis, *Greek Naval Strategy*. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους: Νεώτερος Ελληνισμός από το 1913 ως το 1941* (Αθήνα, 1978). Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους: Σύγχρονος Ελληνισμός από το 1941 έως το τέλος του αιώνα* (Αθήνα, 2000)

διερευνηθούν οι προκλήσεις που θα αντιμετωπίσουν μεσοπρόθεσμα τόσο οι επαγγελματίες οπλίτες όσο και η πατρίδα τους.

Θα έλεγε κανείς ότι το σύγχρονο διεθνές περιβάλλον είναι εξαιρετικά ρευστό. Με την πτώση της Σοβιετικής Ενώσεως και τη διάλυση του Συμφώνου της Βαρσοβίας οι Η.Π.Α, όπως και η Αγγλία πριν 90 χρόνια, εκμεταλλεύτηκαν τις λανθάνουσες εθνικιστικές τάσεις στα Βαλκάνια τον Καύκασο και τη Μ. Ανατολή για να προωθήσουν τις δικές τους θέσεις.³⁰⁰ Οι επιτυχίες αυτές της Αμερικανικής υπερδύναμης είναι βέβαια, ως ένα βαθμό, προϊόν της μέχρι πρόσφατα οικονομικής τους ευεξίας. Συνδέονται μάλιστα με την αναδιοργάνωση της αμερικανικής επιχειρηματικής δραστηριότητας πάνω σε νέες βάσεις, οι οποίες, αξιοποιώντας την επανάσταση των τελευταίων δεκαετιών στους χώρους της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών, ευνοούν τα μικρά και ευέλικτα σχήματα περιστέλλοντας σε σημαντικό βαθμό τη γραφειοκρατία.³⁰¹ Παρ' όλα αυτά θα ήταν λάθος να αποδώσει κανείς την Αμερικανική διεθνοπολιτική ισχύ κυρίως στην στιβαρότητα της Αμερικανικής οικονομίας. Ας μη ξεχνάμε, άλλωστε, ότι οι ΗΠΑ ζούσαν με το άγχος της οικονομικής τους υπερκέρησης από την Ιαπωνία δεκαεπτά μόλις χρόνια πριν ενώ εδώ και δεκαετίες η συμμετοχή του Αμερικανικού ΑΕΠ στο Παγκόσμιο Ακαθάριστο Προϊόν δεν έπαψε να υποχωρεί.³⁰²

Η αυτοκρατορική επιβολή που διέκρινε το λόγο των Ηνωμένων Πολιτειών στις διεθνείς υποθέσεις την τελευταία εικοσαετία συνδέεται μάλλον με την λεγόμενη «Επανάσταση στις Στρατιωτικές Υποθέσεις», μια πολεμική στρατηγική που έχει τις ρίζες της στην Σοβιετική Ενωση του Μεσοπολέμου και τις στρατηγικές αναζητήσεις των Τουχασιέβσκυ και Τριανταφίλοφ³⁰³ αλλά και στο δόγμα «μάχη ξηράς-αέρος» που αναπτύχθηκε στις Ηνωμένες Πολιτείες στη δεκαετία του 1970 με στόχο την υπεράσπιση της Δυτικής Ευρώπης από την συμβατική Σοβιετική απειλή και τη δραστική μείωση των ανθρωπίνων απωλειών των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων στον πόλεμο του Βιετνάμ.³⁰⁴ Η στρατηγική αυτή βασίζεται στην αλληλεπίδραση και συνεργασία μεταξύ συστημάτων που συλλέγουν, διαχέουν και μεταδίδουν πληροφορίες στρατιωτικού χαρακτήρα με συστήματα που εφαρμόζουν ακριβή και αποτελεσματική χρήση πυρός εναντίον εχθρικών στόχων. Η σταδιακή πραγμάτωσή της έγινε δυνατή από διοικητικές αλλαγές στις αμερικανικές ένοπλες δυνάμεις που θυμίζουν οργανωτικά όλο και περισσότερο την σύγχρονη Motorola και Microsoft παρά την General Motors της δεκαετίας του 1950. Η εφαρμογή της στρατηγικής αυτής έγινε επίσης εφικτή με τις νέες δυνατότητες που προσέφερε η επανάσταση της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών αλλά και με τις μεγάλες προόδους που έλαβαν χώρα στον τομέα της βαλλιστικής από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 και έπειτα.³⁰⁵

Μέσα λοιπόν στο πλαίσιο της «Επανάστασης στις Στρατιωτικές Υποθέσεις» ο ρόλος που καλούνται να διαδραματίσουν οι επαγγελματίες οπλίτες είναι ιδιαίτερα σημαντικός. Τα έξυπνα όπλα απαιτούν ευφυείς χειριστές ενώ τα ευέλικτα σχήματα προϋποθέτουν πρωτοβουλία, κριτικό πνεύμα, ταχύτητα αλλά και σιδηρά πειθαρχία. Για να επιτευχθούν αυτά δεν αρκεί μόνον η όποια εξυπνάδα των κληρωτών αλλά χρειάζεται και πολύς προσωπικός μόχθος με τη μορφή της καθημερινής συστηματικής παρακολούθησης και συμμετοχής των επαγγελματιών οπλιτών σε γυμνάσια και σχολεία των ειδικοτήτων τους. Κι αυτό γιατί είναι πολύ λίγες οι καθημερινές ευκαιρίες των στρατιωτικών να ασκήσουν το επάγγελμά τους³⁰⁶ αλλά και γιατί τα σύγχρονα οπλικά συστήματα είναι εξαιρετικά πολύπλοκα και ταχέως εξελισσόμενα.

³⁰⁰ Leontaritis, G., *Greece and the First World War: from Neutrality to Intervention 1917-1918* (Columbia University Press: New York, 1990) 415. Γενικόν Επιτελείον Στρατού, *Το Ελληνικόν Εκστρατευτικόν Σώμα εις την Μεσημβρινήν Ρωσίαν, (1919)* (Αθήναι, 1955), 10. Macfie, A.L., *The Straits Question, 1908-1936* (IMXA : Thessaloniki, 1993), 8

³⁰¹ Freedman, L., *The Revolution in Strategic Affairs* (Oxford University Press: Oxford and New York, 1998), 8

³⁰² www.ggcd.net. Kennedy, P., *The Rise and Fall of the Great Powers : Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000* (Random House : New York, 1987) 458-471

³⁰³ Condoleezza Rice, "The Making of Soviet Strategy" στο Paret, *Makers of Modern Strategy*, 664-665. Dick, C.J., "The Operational Employment of Soviet Armour in the Great Patriotic War" στο Harris, J.P. , Toase, F.H. (eds) *Armoured Warfare* (B.T. Batsford Ltd: London, 1990), 90

³⁰⁴ Toffler, A. and H., *War and Anti-War : Making Sense of Today's Global Chaos* (Little, Brown: London, 1994)

³⁰⁵ Freedman, *The Revolution in Strategic Affairs*

³⁰⁶ Huntington, S., *The Soldier and the State : the theory and politics of civil-military relations* (Belknap Press : Cambridge Massachussets, 1957), 13

Οι απαιτήσεις πάντως στις οποίες οι επαγγελματίες οπλίτες καλούνται να ανταποκριθούν δεν είναι μόνο ζήτημα επαγγελματικής επάρκειας. Είναι, σε περίπτωση πολέμου, ζήτημα ζωής ή θανάτου τόσο για αυτούς όσο και για τους αμάχους της πατρίδας τους. Ας μη μας διαφεύγει ότι στον τελευταίο Πόλεμο του Κόλπου ο τεχνολογικά προηγμένος Αμερικανικός στρατός θρήνησε μόνο 120 νεκρούς σε αντίθεση με τους νεκρούς Ιρακινούς που ξεπέρασαν τις 40.000.³⁰⁷ Επιπλέον, ενώ στις αρχές του εικοστού αιώνα οι απώλειες των αμάχων δεν ήταν πάνω από το ένα πέμπτο των συνολικών απωλειών πολέμου περί τα τέλη της δεκαετίας του 1990 το αντίστοιχο ποσοστό ανήλθε στα τέσσερα πέμπτα ενώ και τα προσφυγικά κύματα που δημιουργούν οι πολεμικές συγκρούσεις έχουν γιγαντωθεί. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο μέσος όρος προσφύγων ανά πολεμική σύρραξη ανέρχονταν στους 40.000 το 1969, εικοσιτρία όμως χρόνια αργότερα, ο αριθμός αυτός ανήλθε στις 857.000.³⁰⁸ Αξίζει τέλος να επισημανθεί ότι το ένα τρίτο περίπου των χωρών μελών του Ο.Η.Ε. αντιμετωπίζει προβλήματα που πιθανόν να οδηγήσουν σε πολεμική ανάφλεξη της μίας ή της άλλης μορφής.³⁰⁹ Είναι λοιπόν πολύ πιθανόν ελληνικά πλοία ή στρατιωτικές αποστολές, μεταξύ άλλων, να συνεχίσουν επί μακρόν να στέλνονται σε περιοχές κρίσης με στόχο την ειρήνευσή τους και την επαναφορά τους στην ομαλότητα. Ο επαγγελματισμός λοιπόν που θα κληθούν να δείξουν οι έλληνες επαγγελματίες οπλίτες σ' αυτά τους τα καθήκοντα θα αποτελέσει μια καθόλου ευκαταφρόνητη προσφορά ανθρωπισμού. Ειδικά το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, με τη μακρόχρονη προσφορά του σε ειρηνευτικές αποστολές που ξεκινά από αυτή του Λιβάνου το 1860 έως και την πρόσφατη συμμετοχή του στον πόλεμο του Ιράκ αναμένεται να πρωταγωνιστήσει και σ' αυτό τον τομέα.³¹⁰

Συνοψίζοντας, ο θεσμός του επαγγελματία οπλίτη αποτελεί το επιστέγασμα μακρόχρονης ιστορικής εμπειρίας και των απαιτήσεων ασφαλείας του ραγδαία μεταβαλλόμενου σύγχρονου κόσμου. Η υιοθέτηση και προώθηση του θεσμού αυτού από τις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις κρίνεται αναγκαία και συμφέρουσα ιδιαίτερα δε αν αναλογιστεί κανείς το διακύβευμα πιθανής ελληνικής συμμετοχής σε σοβαρή πολεμική σύγκρουση.

³⁰⁷ www.wikipedia.org. Λήμμα : Casualties of the Iraq War

³⁰⁸ Kaldor, M., *New and Old Wars* (Polity: Cambridge, 2002), 100

³⁰⁹ Toffler, *War and Anti-War* 298

³¹⁰ Φωκάς, Δ., *Χρονικά του Ελληνικού Ναυτικού, 1833-1873* (ΓΕΝ: Αθήνα, 1923) 188-192

Β. Πρότυπα Ηγεσίας

1. Η περίπτωση του Παύλου Κουντουριώτη³¹¹

Από το ξεκίνημα της ιστοριογραφίας, για να μην αναφερθεί κανείς στην επική και μυθολογική παράδοση των μεγάλων πολιτισμών της αρχαιότητας, έως σήμερα η μελέτη των ηγετικών προσωπικοτήτων αποτέλεσε προνομιακό πεδίο έρευνας πλειάδας ιστοριοδιδών και συγγραφέων.³¹² Στο πλαίσιο αυτό δεν ήταν δυνατό να λείψουν ανάλογες προσπάθειες αναφορικά με την ζωή και το έργο του ναυάρχου Παύλου Κουντουριώτη,³¹³ τα πορίσματα των οποίων βασίστηκαν, αλλά και πλαισιώθηκαν, από τη σχετική, ελληνική, ναυτική, ιστορική βιβλιογραφία.³¹⁴ Στόχος λοιπόν του παρόντος κειμένου είναι η συναρμογή αυτών σε ένα ευσύννοπτο όλο που θα αναδεικνύει τις ποικίλες εκφάνσεις της ηγετικής μορφής του Υδραίου ναυάρχου.

Ο Παύλος Κουντουριώτης γεννήθηκε το 1855 στο αρχοντικό των προγόνων του που διαδραμάτισαν μείζονα ρόλο στην απελευθέρωση της Ελλάδας από την Οθωμανική κυριαρχία. Η εθνωφελής παράδοση της οικογενείας Κουντουριώτη αλλά και η γνωριμία του νεαρού Παύλου με παλαιμάχους της Επανάστασης του 1821 σημάδεψαν την μετέπειτα εξέλιξή του. Αφού ολοκλήρωσε τις εγκύκλιες σπουδές του στον Πόρο και στην Αθήνα κατατάχθηκε ως δόκιμος στο Πολεμικό Ναυτικό το 1874.³¹⁵ Μη υπάρχουσας ακόμη της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων η ναυτική εκπαίδευση που έλαβε ο Κουντουριώτης ήταν κυρίως πρακτική με σημαντικότερη εξαίρεση την παρακολούθηση των μαθημάτων που διδάσκονταν από το γηραιό τότε Παλάσκα.³¹⁶ Μεταξύ των εκπαιδευτών του νεαρού Κουντουριώτη ήταν και ο κατά διετία μεγαλύτερός του Παναγιώτης Δαγκλής, μια γνωριμία που εξελίχθηκε σε μακρόχρονη φιλία που επιστέγασμά της υπήρξε η συμμετοχή τους μαζί με τον Ελευθέριο Βενιζέλο στην ηγεσία του Κινήματος της Εθνικής Άμυνας το Σεπτέμβριο του 1916.³¹⁷

Λίγα χρόνια μετά το πέρας της ναυτικής του εκπαίδευσης ο Παύλος Κουντουριώτης έδειξε τα πρώτα δείγματα της ανδρείας του εισπλέοντας στον Αμβρακικό, ως επικεφαλής των κανονιοφόρων Α και Β κατά τη διάρκεια του «Ειρηνοπόλεμου» μεταξύ της Ελλάδας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που ακολούθησε την προσάρτηση της Ανατολικής Ρωμυλίας στη Βουλγαρία το Σεπτέμβριο του 1885. Ο εισπλους αυτός προκάλεσε μεγάλη εντύπωση στο Πανελλήνιο δεδομένης της στενότητας του στομίου του Αμβρακικού και της δύναμης πυρός των τουρκικών πολυβολείων τόσο στην είσοδο του κόλπου, όσο και κατά μήκος των παράκτιων οχυρώσεων της τουρκοκρατούμενης τότε Πρέβεζας.³¹⁸

Η επόμενη ευκαιρία ανάδειξης του παράτολμου θάρρους του Υδραίου ναυτικού δόθηκε το Φεβρουάριο του 1897 όταν συνέδραμε, ως κυβερνήτης του ατμομυοδρόμουνα *Αλφειός*, υλικά και ηθικά τους Κρήτες επαναστάτες,

³¹¹ Το κείμενο αυτό πρωτοδημοσιεύτηκε ως Φωτάκης, Ζ., «Πρότυπα Ηγεσίας: Π. Κουντουριώτης», *Αναλύσεις* 5, Νοέμβριος 2009, 3-11.

³¹² Ενδεικτικά και μόνο αναφέρουμε τα ακόλουθα έργα: Sandars, N.K., *The epic of Gilgamesh : an English version* (Penguin Books, Harmondsworth: Middlesex, 1960). Homer, *The Odyssey of Homer edited by W.B. Stanford* (2nd ed: Macmillan : London; St. Martin's Press: New York, 1958-1959). Πλούταρχος, *Βίοι Παράλληλοι* ; μετάφραση Λουκάς Κούσουλας (Νεφέλη: Αθήνα, 1994-). Βλ. επίσης Tuchman, B., *Practising History* (Macmillan: London, 1983) και Κόκκινος, Γιώργος, *Από την Ιστορία στις Ιστορίες* (Ελληνικά Γράμματα: Αθήνα, 1998)

³¹³ Λαμπίκης, Δ., *Ο ναύαρχος Π. Κουντουριώτης* (Πατρίς: Αθήνα, 1935). Φωκάς, Δ., *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης ο νικητής της "Ελλης"* : Διάλεξις εις την Αθηναικήν Λέσχην 13 Δεκεμβρίου 1955 (Αθήνα, 1956). Σκαράκης, Ν., *Χρόνια θύελλας και πάθους : Ναύαρχος Παύλος Κουντουριώτης* (Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος: Πειραιάς, 1990)

³¹⁴ Δούσμανης, Σ., *Το Ημερολόγιο του Πλοιάρχου του Αβέρωφ κατά τη διάρκεια του Πολέμου του 1912-1913* (Αθήνα, 1940). Σκριπ, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1912-1913* (Αθήνα, 1914). Θεοφανίδης, Ι., *Ιστορία του Ελληνικού Ναυτικού, 1909-1913* (Αθήνα, 1925). Φωκάς, Δ., *Ο Στόλος του Αιγαίου 1912-1913. Έργα και Ημέραι* (Αθήνα, 1940). Μπάμπουρης, Ε., *Το Ναυτικόν μας κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους. Ιστορική Μελέτη* (Αθήνα, 1939). Αλεξανδρής, Κ. Α., *Ο κατά θάλασσαν πόλεμος 1912-13 όπως τον έζησα ως δόκιμος* (Αθήνα). Fotakis, Z., *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919* (Routledge: London and New York, 2005)

³¹⁵ Φωκάς, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 4

³¹⁶ Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 168

³¹⁷ Λαμπίκης, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 25

³¹⁸ Λαμπίκης, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 36. Σχετικά με τον Ειρηνοπόλεμο βλέπε, μεταξύ άλλων, Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Νεώτερος Ελληνισμός, 1881-1913* (Αθήνα, 1977), 24-30. Σχετικά με την κρίση της Προσάρτησης της Ανατολικής Ρωμυλίας βλέπε, μεταξύ άλλων, Anderson, M.S., *The Eastern Question, 1774-1923* (Macmillan, St. Martin's Press, New York and London, 1966) 230-233

διακινδυνεύοντας μάλιστα ένοπλη σύγκρουση με το Αγγλικό θωρηκτό *Camperdown* το οποίο ανήκε στη ναυτική μοίρα των Μεγάλων Δυνάμεων που υπηρετούσε τη διατήρηση του εδαφικού *status quo* της Μεγαλονήσου.³¹⁹ Πιθανότατα τότε πρωτογνώρισε το θάρρος του Παύλου Κουντουριώτη ο Κρητικός επαναστάτης και μελλοντικός πρωθυπουργός της Ελλάδας Ελευθέριος Βενιζέλος.³²⁰ Μετά την κήρυξη του Ελληνο-τουρκικού πολέμου ο *Αλφειός* ενώθηκε με τη Ελληνική Ναυτική Μοίρα Αιγαίου και συμμετείχε, μεταξύ άλλων, στο βομβαρδισμό επίκαιρων θέσεων της τουρκοκρατούμενης Πιερίας.³²¹ Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι παρά την θαρραλέα και επιτυχή απόδοση του Κουντουριώτη στις ναυτικές επιχειρήσεις του 1897 δεν συγκαταλέγονταν σε αυτούς που είχαν συμβάλει στην έκρηξη του Ελληνο-τουρκικού πολέμου. Η νομιμοφροσύνη του προς τις υπεύθυνες αρχές του τόπου, ικανά δείγματα της οποίας θα αναφερθούν παρακάτω, τον οδήγησε, στο να μην ενταχθεί στην *Εθνική Εταιρεία*,³²² την ώρα που πλείστες έγκριτες προσωπικότητες είχαν ήδη οργανωθεί σε αυτήν με αίτημα την άμεση ανάληψη επιθετικού αγώνα κατά της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας από το ανέτοιμο όμως Ελληνικό Βασίλειο.³²³

Την επαύριον του ατυχούς πολέμου του 1897 το Πολεμικό Ναυτικό αντιμετώπισε μια εξαιρετικά δυσάρεστη κατάσταση ως προς τη θέση του τόσο στην ελληνική κοινωνία και άμυνα, όσο και στην εσωτερική του λειτουργία. Η διάψευση των προσδοκιών που έτρεφε γι' αυτό η ελληνική κοινή γνώμη κατά τη διάρκεια των εχθροπραξιών αλλά και η συνειδητοποίηση ότι ο πόλεμος χάθηκε στην ξηρά και όχι στη θάλασσα έδωσαν πειστικά επιχειρήματα σε όσους υποστήριζαν την ενίσχυση του στρατού ξηράς σε βάρος του πολεμικού ναυτικού. Επιπλέον, η μορφωτική υπεροχή των χαμηλόβαθμων αξιωματικών του ελληνικού πολεμικού ναυτικού, που ήταν όλοι τους απόφοιτοι της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων από το 1887 και μετά, σε συνδυασμό με τη μειωμένη επάρκεια που επέδειξε κατά τον πόλεμο το σύνολο σχεδόν των λιγότερο μορφωμένων αρχαιοτέρων τους, οδήγησαν σε αύξουσα δυσαρμονία και απειθαρχία στους κόλπους του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού.³²⁴ Μέσα σε αυτό το δυσμενές πλαίσιο ο Παύλος Κουντουριώτης κατέβαλλε προσπάθειες υπέρβασης της κρίσης με κυριότερη την πραγματοποίηση το 1901, κατόπιν σχετικής του πρότασης, του πρώτου ελληνικού εκπαιδευτικού πλου στις Η.Π.Α. με το εύδρομο *Ναύαρχος Μιαούλης*, ενός πλου που προσέγγισε τα όρια του άθλου δεδομένων των πλεύσιμων δυνατοτήτων του ανωτέρω ευδρόμου. Το υπερωκεάνιο αυτό ταξίδι αναπτέρωσε, ως ένα βαθμό, την πίστη των Ελλήνων στην ικανότητα του ελληνικού στόλου και υπήρξε ένας ακόμη σταθμός στην ανέλιξη του Παύλου Κουντουριώτη ως κορυφαίας μορφής της σύγχρονης ελληνικής ναυτικής ιστορίας.³²⁵ Θα ακολουθήσει ο διορισμός του ως υπασπιστή του Γεωργίου Α το 1908 και η ανάληψη της διοίκησης της μοίρας των γυμνασίων το 1910.³²⁶ Πριν το διορισμό του όμως στο αξίωμα αυτό ξέσπασε το Κίνημα στο Γουδί³²⁷ το οποίο και επικράτησε παντού στο Πολεμικό Ναυτικό εκτός από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων που μεταξύ του 1909 και του 1910 διοικούνταν από τον Παύλο Κουντουριώτη. Η νομιμοφροσύνη του ανδρός επιβεβαιώθηκε για μία ακόμη φορά έστω κι αν η πολιτική σκοπιμότητα επέτασσε άλλα.³²⁸ Η αρετή του μάλιστα αυτή αλλά και η αφοσίωση στο πρόσωπό του των πληρωμάτων και των επιτελείων του ελληνικού στόλου του επέτρεψαν να αρχηγεύσει στη Μοίρα των Γυμνασίων, όπως ήδη αναφέρθηκε. Στη συνέχεια ανέλαβε τη κυβέρνηση του νεοαποκτηθέντος θωρακισμένου καταδρομικού *Αβέρωφ* μετά την προσάραξή του στο Plymouth Sound της Βρετανίας και τη στάση του πληρώματός του τον Ιούνιο του 1911.³²⁹ Η στάση αυτή, στάση που ακολούθησε το κίνημα του Τυπάλδου,³³⁰ υπήρξε ενδεικτική τόσο της οξύτητας των πνευμάτων στους κόλπους του Πολεμικού Ναυτικού, όσο και του ειδικού βάρους του Παύλου Κουντουριώτη ως θεματοφύλακα και εγγυητή της ομαλότητας στις τάξεις του ελληνικού στόλου.³³¹

³¹⁹ Λαμπίκης, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 52-56.

³²⁰ Σχετικά με τον Ελληνο-Τουρκικό Πόλεμο του 1897 βλ. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, 88-157.

³²¹ Λαμπίκης, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 61-65

³²² Σκαράκης, *Χρόνια Θύελλας και Πάθους*, 126-127

³²³ Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, 93-100

³²⁴ Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 16, 19

³²⁵ Λαμπίκης, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 82-86

³²⁶ Φωκάς, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 5

³²⁷ Για το Κίνημα στο Γουδί βλέπε, μεταξύ άλλων, Δερτιλής, Γ., *Κοινωνικός Μετασχηματισμός και Στρατιωτική Επέμβαση 1880-1909* (Εξάντας: Αθήνα, 1985) και Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, 258-266

³²⁸ Αλεξανδρής, *Ο κατά θάλασσαν πόλεμος 1912-13*, 4. Δημητρακόπουλος, Α., *Βιογραφικό λεξικό των Αποφοίτων της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Οι Τάξεις Εισόδου 1884-1950* (τομ. Α, Γ.Ε.Ν.: Αθήνα, 2006) 51

³²⁹ Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 33

³³⁰ Χαρατσής, Στ., *1023 Αξιωματικοί και 22 Κινήματα* (τομ. Α., Αργυρόπουλος: Αθήνα, 1985) 39-48

³³¹ Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 168

Στις παραμονές των Βαλκανικών Πολέμων ο πλοίαρχος πια Κουντουριώτης πλησίαζε το όριο της συνταξιοδότησής του. Η πορεία του μέχρι τότε κάθε άλλο παρά αδιάφορη ήταν διακρίνονταν όμως κι αυτή από τα στενά όρια της Ελλάδας της Μελούνας. Οι εθνικοί ορίζοντες σύντομα όμως θα διευρύνονταν και σε αυτό συνέβαλλε ιδιαίτερα ο Υδραίος ναυτικός που, σύμφωνα με την ομολογία του τότε έλληνα πρωθυπουργού Ελευθέριου Βενιζέλου, διασκέδασε επιτυχώς τις αμφιβολίες του Εθνάρχη σχετικά με το ετοιμοπόλεμο του Ελληνικού Στόλου διευκολύνοντας έτσι την υιοθέτηση ελληνικής επιθετικής δράσης κατά της Τουρκίας στα πλαίσια της διαμορφούμενης Βαλκανικής Συμμαχίας.³³² Στον Κουντουριώτη επίσης θα πρέπει να πιστωθεί η κεραυνοβόλος κατάληψη της Λήμνου από τον ελληνικό στόλο κατά την έναρξη των εχθροπραξιών, χωρίς βέβαια να παραγνωρίζεται η σημασία της Αγγλικής ανοχής στην κίνηση αυτή. Με την εγκατάσταση του ορμητηρίου του ελληνικού στόλου στο Μούδρο διευκολύνθηκε η εμφιάλωση του αντίπαλου στόλου στα Δαρδανέλια με αποτέλεσμα τη σημαντική καθυστέρηση της επιστράτευσης των Τουρκικών χερσαίων δυνάμεων και την παρεπόμενη ταχεία κατάρρευση της Οθωμανικής κυριαρχίας στα Βαλκάνια.³³³

Κατά τη διάρκεια του Α Βαλκανικού Πολέμου ο υποναύαρχος πια και στόλαρχος Παύλος Κουντουριώτης επέδειξε ικανά δείγματα ηρωϊσμού, φρόνησης και ανεξαρτησίας της γνώμης. Η ανεξάρτητη κίνηση της ναυαρχίδας *Αβέρωφ* κατά τις ναυμαχίες της Έλλης και της Λήμνου αποτέλεσε όχι μόνο μνημείο θάρρους και πρωτοβουλίας αλλά και εξορθολογισμένη υπέρβαση των προκλήσεων της αριθμητικής υπεροχής του αντιπάλου και της τακτικής και οπλικής ανομοιογένειας που χαρακτήριζε την ελληνική θωρηκτή μοίρα. Επιπλέον, οι προτάσεις του Κουντουριώτη για ναρκοθέτηση της εξόδου των Στενών υπήρξαν ναυτικώς ορθές έστω και αν δεν κατέστη εφικτή η υιοθέτησή τους από την Ελληνική κυβέρνηση λόγω του σεβασμού των πολιτικοοικονομικών συμφερόντων των Μεγάλων Δυνάμεων στην περιοχή.³³⁴ Η ανεξαρτησία της γνώμης του Υδραίου ναυμάχου επίσης ωφέλησε την ελληνική ναυτική προσπάθεια κυρίως, όταν δεν συνήνεσε στην οδηγία του Υπουργείου να εκβιάσει απaráσκευος τα Στενά και τη Χερσόνησο των Δαρδανελλίων³³⁵ αλλά και, όταν δεν υπάκουσε στην εντολή του Υπουργού Ναυτικών Νικόλαου Στράτου να καταδιώξει με τον *Αβέρωφ* το τουρκικό εύδρομο *Χαμηδιέ* που είχε ξεφύγει της ελληνικής επιτήρησης των Στενών την παραμονή της ναυμαχίας της Λήμνου.³³⁶

Παρά τις αδιαμφισβήτητες όμως αρετές της ναυαρχίας του Παύλου Κουντουριώτη κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους γεγονός είναι ότι θα ήταν δυνατό να αποδώσει καλύτερα σε ορισμένα σημεία. Πιο συγκεκριμένα, η διοικητική τριχοτόμηση του ελληνικού ελαφρού στόλου και ο στενός του έλεγχος από τον Υδραίο ναυμάχο δυσχέραναν τη σοβαρή επιθετική του δράση.³³⁷ Επιπλέον η άμυνα και η οργάνωση του ορμητηρίου του Μούδρου θα μπορούσε να είχαν μεθοδευτεί πληρέστερα.³³⁸ Οι μακροί μήνες της αναμονής νέας εξόδου του Τουρκικού στόλου μετά τη ναυμαχία της Λήμνου ήταν επίσης δυνατόν να αξιοποιηθούν καλύτερα με την πραγματοποίηση ναυτικών γυμνασίων.³³⁹ Τέλος, ο Παύλος Κουντουριώτης υπήρξε μάλλον αυστηρός στις κρίσεις που συνέταξε αμέσως μετά τον πόλεμο σχετικά με την απόδοση των υφισταμένων του αξιωματικών με αποτέλεσμα να διαταραχθεί, ως ένα βαθμό, η ομαλότητα στο ελληνικό ναυτικό.³⁴⁰ Κι αυτό συνέβη τη στιγμή που ο αντίπαλος στόλος, μη έχοντας υποστεί στρατηγική ήττα κατά τον Πρώτο Βαλκανικό Πόλεμο, ετοιμάζονταν πυρετωδώς με αγορές dreadnought κτλ. για την επανάκτηση του Αιγαίου.³⁴¹

Η ναυτική εξοπλιστική προσπάθεια των Τούρκων κατέστη τόσο απειλητική που ο ίδιος ο Κουντουριώτης πρότεινε στο Βενιζέλο να τορπιλίσει το πρώτο από τα αναμενόμενα τουρκικά dreadnought πριν φτάσει στην Τουρκία,³⁴² ενώ ευνοούσε την προετοιμασία προληπτικής επιχείρησης κατά των Δαρδανελλίων.³⁴³ Επίσης, όταν ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος ξεκίνησε και τα γερμανικά πολεμικά πλοία Goeben και Breslau μεταπωλήθηκαν εικονικά στην

³³² Φωκάς, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 7

³³³ Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 47-49

³³⁴ Ο.π., 45-46, 50

³³⁵ Σκριπ, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1912-1913*, 85-86.

³³⁶ Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 50

³³⁷ Σκριπ, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1912-1913*, 126-127

³³⁸ Ο.π., 65-71

³³⁹ Μεξεβίρης, Γ., *Τέσσαρες Δεκαετηρίδες εις την Υπηρεσίαν του Β. Ναυτικού* (Αθήνα, 1971), 12

³⁴⁰ Σκριπ, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1912-1913*, 367-369. Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 126-127. Γκίνης, Π., *Η αλήθεια επί της δράσεως της Β' μοίρας των θωρηκτών κατά τους ναυτικούς πολέμους : 1912-1913* (Αθήνα, 1939)

³⁴¹ Halpern, P., *The Mediterranean Naval Situation, 1908-1914*, (Harvard University Press: Cambridge, Mass., 1971) 330-354. Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 83-84

³⁴² Λαμπίκης, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 215

³⁴³ Μεταξάς, Ι., Χρηστίδης Χ., (επιμ.), *Το Προσωπικό του Ημερολόγιου* (τομ. Β, Ελληνική Εκδοτική Εταιρεία: Αθήνα, 1952), 248-249

Οθωμανική Αυτοκρατορία ο Κουντουριώτης πρότεινε στον Άγγλο ναύαρχο, που καταδίωξε ανεπιτυχώς τα πλοία αυτά, να του διαθέσει ορισμένα πλοία, ώστε με την ενίσχυση αυτή να καταναυμαχήσει ο Ελληνικός στόλος τον Τουρκικό εντός των Δαρδανελλίων.³⁴⁴

Η έναρξη του Α Παγκοσμίου Πολέμου τον Αύγουστο του 1914 έθεσε την Ελλάδα ενώπιον του διλήμματος της ένταξής της σε κάποιον από τους δύο αντιμαχόμενους συνασπισμούς ή της τήρησης πολιτικής ουδετερότητας. Το θεμελιώδες αυτό δίλημμα και η συναρμογή του με τις ευρύτερες κοινωνικοοικονομικές και πολιτικές ζυμώσεις που διεξάγονταν στη χώρα οδήγησε στον Εθνικό Διχασμό που ταλαιπώρησε το έθνος για μία και πλέον γενιά.³⁴⁵ Η θέση που τελικά πήρε ο Κουντουριώτης αντανάκλα μια σειρά από παραμέτρους. Μετά την άρνηση του βασιλιά Κωνσταντίνου να υιοθετήσει την φιλοανταντική πολιτική του Βενιζέλου τον Οκτώβριο του 1915 ο Κουντουριώτης ανέλαβε το Υπουργείο των Ναυτικών στη «βασιλική» κυβέρνηση που τότε σχηματίστηκε.³⁴⁶ Δε δίστασε μάλιστα να συστήσει ένοπλη αντίσταση κατά των στόλων της Αντάντ τον Ιανουάριο του 1916 σε περίπτωση κλιμάκωσης των πιέσεων που ήδη ασκούσαν στην Ελλάδα με σκοπό την αναγκαστική προσχώρησή της στην Εγκάρδια Συνεννόηση.³⁴⁷ Η νομιμοφροσύνη του Κουντουριώτη προς το βασιλικό θεσμό, οι καλές του σχέσεις με το βασιλιά Κωνσταντίνο,³⁴⁸ ο σεβασμός που διατηρούσε για τη γερμανική ναυτική ισχύ,³⁴⁹ η προβληματική του σχέση με τον ιδίόρρυθμο αρχηγό της Αγγλικής ναυτικής αποστολής στην Ελλάδα ναύαρχο Κάρρ³⁵⁰ και, κυρίως, η πλήγωμένη εθνική του υπερηφάνεια, λόγω των παραβιάσεων του εθνικού μας χώρου από τις δυνάμεις της Αντάντ, εξηγούν τη στάση του αυτή. Όταν όμως με την πτώση του Ρούπελ και της Ανατολικής Μακεδονίας στους Γερμανο-βουλγάρους το Μάιο του ίδιου έτους συνειδητοποίησε το αδιέξοδο στο οποίο οδηγούσε τη χώρα η «βασιλική πολιτική», ηγήθηκε, όπως ήδη αναφέρθηκε, μαζί με το Βενιζέλο και το Δαγκλή του Κινήματος της Εθνικής Άμυνας που αποτέλεσε την αρχή της εξόδου της χώρας μας στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο στο πλευρό της Αντάντ. Επιπλέον, μετά την έξωση του βασιλιά Κωνσταντίνου και την επανένωση της Ελλάδας τον Ιούνιο του 1917³⁵¹ εργάστηκε δραστήρια ως Υπουργός Ναυτικών με αποτέλεσμα ο ελληνικός ελαφρός στόλος να διακριθεί σε συνοδείες νηοπομπών στη Μεσόγειο κατά το τελευταίο έτος του Πολέμου.³⁵²

Η δεκαετία του 1920 υπήρξε για τον Κουντουριώτη περίοδος πολιτικής καταξίωσης αλλά και αδόκητων δοκιμασιών. Το θάρρος, η πανθομολογούμενη αξιοπρέπεια και εντιμότητά του, η προσήνεια και η σεμνότητά του μα κυρίως η νομιμοφροσύνη και ο πατριωτισμός του τον κατέστησαν ενδεδειγμένο ένοικο των ύπατων πολιτικών αξιωμάτων της χώρας σε περιόδους κρίσης.³⁵³ Ορίστηκε λοιπόν αντιβασιλιάς στο διάστημα που μεσολάβησε από το θάνατο του Βασιλιά Αλεξάνδρου έως και τις εκλογές της 1^{ης} Νοεμβρίου 1920 και από το Δεκέμβριο του 1923 έως το Μάρτιο του 1924, μετά την έξωση του Βασιλιά Γεώργιου Β και το κίνημα των Λεοναρδόπουλου-Γαργαλίδη.³⁵⁴ Στις 24 Μαρτίου 1924 εκλέχθηκε προσωρινός Πρόεδρος της αβασίλευτης πια Ελληνικής Δημοκρατίας, θέση στην οποία παρέμεινε μέχρι τις 2 Ιουνίου του 1929, με ένα ολιγόμηνο διάλειμμα αποχώρησής του από το αξίωμα το 1926 στην προσπάθειά του να απαλλάξει τη χώρα από το δικτατορικό καθεστώς του στρατηγού Πάγκαλου.³⁵⁵ Ο Παύλος Κουντουριώτης εξελέγη οριστικός πρόεδρος της Δημοκρατίας στις 2 Ιουνίου 1929 θέση όμως από την οποία παραιτήθηκε στις 9 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους, καθώς το προχωρημένο της ηλικίας του και το πολυτάραχο της ζωής του

³⁴⁴ Melas, G.M., *Ex-King Constantine and the War* (Hutchinson and Co: London, 1920), 210-212. Λαμπίκης, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 217

³⁴⁵ Η διεθνής θέση της χώρας μας και ο Εθνικός Διχασμός κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο καλύπτονται με πληρότητα και ενάργεια στο Leon, G., *Greece and the Great Powers, 1914-1917* (Institute for Balkan Studies: Thessaloniki, 1974) και στο Leontaritis, G., *Greece and the First World War: From Neutrality to Intervention 1917-1918* (East European Monographs :Boulder, CO, 1990).

³⁴⁶ Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Νεώτερος Ελληνισμός, 1913-1941* (Αθήνα, 1978), 30-31

³⁴⁷ Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 126

³⁴⁸ Driault, E., *Histoire diplomatique de la Grece de 1821 a nos jours: La Grece et la grande guerre - De la revolution turque au traite de Lausanne (1908-1923)* (Les Presses Universitaires de France: Paris, 1926) 260

³⁴⁹ Ε.Λ.Ι.Α., Αρχείο Δούσμανη, Φακ. 7, Πρακτικόν Συνεδριάσεως 30 Απριλίου 1913. Β.Μ., R.M. 2/1759

³⁵⁰ Βλέπε Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 126-127 καθώς και γενικότερα τα όσα αναφέρονται στο βιβλίο αυτό σχετικά με τη δράση της Δεύτερης Αγγλικής Ναυτικής Αποστολής στην Ελλάδα.

³⁵¹ Για μία ευσύνοπτη περιγραφή των σχετικών γεγονότων βλέπε Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Νεώτερος Ελληνισμός, 1913-1941*, 36-46

³⁵² Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 142

³⁵³ Ο.π. 127. Λαμπίκης, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 249-250

³⁵⁴ http://el.wikipedia.org/wiki/Παύλος_Κουντουριώτης

³⁵⁵ Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Νεώτερος Ελληνισμός, 1913-1941*, 281, 292

καθιστούσαν επιβεβλημένη την απόφαση αυτή.³⁵⁶ Μιας ζωής που πιθανόν να είχε τερματιστεί πολύ νωρίτερα, εάν οι δολοφονικές απόπειρες εναντίον του το 1921 και το 1926 είχαν επιτύχει το στόχο τους.³⁵⁷ Και μετά την αποχώρησή του όμως από τον πολιτικό βίο ο Παύλος Κουντουριώτης παρέμεινε ενεργός πολίτης και πρωτοστάτησε στη στήριξη του κυπριακού αγώνα για αυτοδιάθεση το 1931.³⁵⁸ Τα τελευταία χρόνια της ζωής του τα πέρασε μεταξύ Αθηνών και Ύδρας και απεβίωσε στο Παλαιό Φάληρο στις 22 Αυγούστου 1935.³⁵⁹

Ο Παύλος Κουντουριώτης έζησε μια κατεξοχήν αντισυμβατική ζωή με την εποικοδομητικότερη έννοια του όρου. Αν και γόνος πλούσιας οικογένειας επέλεξε σταδιοδρομία σε ένα σώμα που και οι υλικές απολαβές ήταν, συγκριτικά, ελάχιστες και οι κίνδυνοι μεγάλοι.³⁶⁰ Επεδίωξε πάντοτε μετά πάθους τη διοίκηση εν πολέμω δεν προσπάθησε όμως ποτέ να ιδιοποιηθεί την πολιτική εξουσία, όπως πολλοί σύγχρονοί του αξιωματικοί. Υπήρξε συνδεδεμένος κρίκος ενός έθνους και ενός ναυτικού σε μετάβαση με όλα τα προκύπτοντα προβλήματα. Ισχύς του ήταν η αγάπη του λαού γιατί πρώτος αυτός τον αγάπησε μέχρι θανάτου. Και κτήμα του η αθανασία γιατί ακόμα και ο πανδαμάτωρ χρόνος δεν είναι δυνατό να σβήσει τη μεγάλη προσφορά του.

2. Οι Θεμελιωτές της Ελληνικής Ναυτικής Παιδείας

Η ναυτική παιδεία στη χώρα μας σφραγίστηκε στο ξεκίνημά της, από δύο εμπνευσμένες μορφές, τον Λεωνίδα Παλάσκα και τον Ηλία Κανελλόπουλο. Στόχος λοιπόν της σημερινής εισήγησης, είναι η ευσύννοπη υπόμνηση των δυσκολιών που αντιμετώπισαν οι δύο αυτοί αξιωματικοί, αλλά και των επιτευγμάτων τους, παρέχοντας, ένα διαχρονικό υπόδειγμα ναυτικής ηγεσίας και σοφίας.

Ο Λεωνίδας Παλάσκας υπήρξε γόνος κορυφαίου Ηπειρώτη Φιλικού που σκοτώθηκε από χέρι αδελφικό κατά την Επανάσταση του 1821. Σε παιδική ηλικία ο ορφανός Παλάσκας στάλθηκε στη Γαλλία όπου περάτωσε τις εγκύκλιες σπουδές του με μεγάλη επιτυχία. Αμέσως μετά εισήλθε στη Γαλλική ναυτική σχολή της Βρέστης από την οποία αποφοίτησε με πολύ καλή αρχαιότητα. Ο νεαρός έλληνας σηματοφόρος υπηρέτησε στο Γαλλικό Ναυτικό για μια οκταετία, κατά τη διάρκεια της οποίας περιέπλευσε την υδρόγειο με Γαλλικό πολεμικό πλοίο και διακρίθηκε για τις αστρονομικές του παρατηρήσεις. Συνάμα, υπήρξε βαθύς γνώστης ιστορικών και αρχαιολογικών θεμάτων, διατηρώντας στενή επαφή με το φημισμένο Γάλλο ναύαρχο και ναυτικό ιστορικό Ζυριέν ντε λα Γκραβιέρ.

Παρά τις περί του αντιθέτου εκκλήσεις του Γαλλικού Ναυτικού και επιφανών Γάλλων, ο Παλάσκας πήρε τη μεγάλη απόφαση να παραιτηθεί από το Γαλλικό στόλο το 1844 και να ενταχθεί στον ελληνικό με το βαθμό του υποπλοίαρχου. Ο υψιπετής ηπειρώτης υπέδειξε άμεσα την ανάγκη σύστασης Ελληνικής Ναυτικής Σχολής κατά το πρότυπο της άρτιας Γαλλικής Ναυτικής Σχολής που λειτουργούσε στο δίκροτο πολεμικό πλοίο Ωρίων. Η πρότασή του αυτή προέρχονταν από την πεποίθησή του ότι "Το ισχυρό ναυτικό δεν στηρίζεται στα μεγάλα και πολυάρθρα πλοία, ούτε στη γενναιότητα και στο πλήθος των πληρωμάτων του, αλλά στην ναυτική εκπαίδευση των αξιωματικών του και στην εξάσκηση των ναυτών του."

Η εισήγησή του έγινε δεκτή και με υπουργό Ναυτικών το θρυλικό μπουρλοτιέρη Κωνσταντίνο Κανάρη εκδόθηκε το Βασιλικό διάταγμα της ίδρυσης της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων σα σήμερα πριν από 170 χρόνια. Την πραγματοποίηση του φιλόδοξου αυτού εγχειρήματος ανέλαβε ο ίδιος ως εμπνευστής του μαζί με τον Αγγλοσαξονικής παιδείας συνάδελφό του Κουμελά, κι ένα μικρό αλλά δυναμικό επιτελείο αξιωματικών της εποχής εκείνης. Τρία χρόνια αργότερα τοποθετήθηκε Διευθυντής του Υπουργείου των Ναυτικών και εκπόνησε λεπτομερή νομοσχέδια για τη ναυτική στρατολογία, για τη μεταφορά του ναυστάθμου του Πόρου, για τη βέλτιστη δομή δυνάμεως του ελληνικού πολεμικού ναυτικού και για πολλά ακόμα σημαντικά ναυτικά αντικείμενα. Δυστυχώς όμως, η αναμορφωτική προσπάθεια του Παλάσκα προσέκρουσε στη σθεναρή αντίδραση κατεστημένων συμφερόντων και στην αμάθεια της πλειονότητας του ναυτικού προσωπικού της εποχής, ώστε καμία από τις προτάσεις του δεν εισακούστηκε και η νεοσύστατη ναυτική σχολή

³⁵⁶ Ο.π., 315

³⁵⁷ Λαμπίκης, *Ο ναύαρχος Κουντουριώτης*, 242-244, 249

³⁵⁸ ΤΝΑ, FO 371/15376 Ramsey προς Sir John Simon, Αθήνα 19 Ιανουαρίου 1931

³⁵⁹ http://el.wikipedia.org/wiki/Παύλος_Κουντουριώτης

³⁶⁰ Fotakis, *Greek Naval Strategy*, 72

δεν είχε την αναμενόμενη πρόοδο. Ο ίδιος μάλιστα έπεσε σε δυσμένεια και τοποθετήθηκε σε ασήμαντες θέσεις για μια δεκαετία περίπου, έως την παρασημοφόρησή του το 1858 για την έκδοση του μνημειώδους ναυτικού ονοματολογίου από κοινού με τον Κουμελά και τον καθηγητή του Πανεπιστημίου Αθηνών Φίλιππο Ιωάννου.

Επόμενος σταθμός στην πολυκύμαντη καριέρα του υπήρξε το ταραχώδες 1862 όταν κατέστειλε με σκληρότητα εξεγέρσεις κατά του Όθωνα στην Κύθνο και στο Ναύπλιο. Μετά την εκθρόνιση του έλληνα βασιλιά τον ακολούθησε στην εξορία επανήλθε όμως στην Ελλάδα το 1865, όταν τα πολιτικά πάθη είχαν πια αμβλυνθεί. Το πρώτο έτος μετά την επιστροφή του απασχολήθηκε σε επιτροπή των Ναυτικών Συντάξεων και συνεργάστηκε με ομάδα επιστημόνων του Εθνικού Αστεροσκοπείου που στάλθηκε στη Σαντορίνη για να μελετήσει την ηφαιστειακή δραστηριότητα στο νησί. Κατά την παραμονή του εκεί τραυματίστηκε από πυρόλιθο στη Νέα Καμένη.

Με την έναρξη της Μεγάλης Κρητικής Επανάστασης το 1866 προήχθη σε αντιπλοίαρχο και τοποθετήθηκε και πάλι στη Γενική Γραμματεία του Υπουργείου όπου εκπόνησε πλήρες σύστημα αναδιοργάνωσης του Ναυτικού, νομοσχέδια για την εμπορική ναυτιλία και τη ναυτική στρατολογία, μετάφραση του διεθνούς κώδικα σημάτων, σύγχρονο κανονισμό εσωτερικής υπηρεσίας των βασιλικών πλοίων, μελέτη ίδρυσης μόνιμης δεξαμενής καθαρισμού στην Ερμούπολη, ή πλωτής στον Πειραιά, καθώς και μελέτη για την πρόχειρη οχύρωση του Πόρου. Ιδιαίτερη έμφαση έδωσε στην αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ του υφιστάμενου πενιχρού ναυτικού υλικού και του πληθωρισμού βαθμών και προσωπικού του ελληνικού στόλου. Όπως χαρακτηριστικά επεσήμανε ο Λεωνίδας Παλάσκας: "Η κυβέρνηση αναγκάστηκε να απονείμει και να αναγνωρίσει βαθμούς στους οποίους δεν αντιστοιχεί καμία θέση. Έχουμε ναυάρχους και πλοιάρχους δίχως να έχουμε στόλο". Και αυτές όμως οι εισηγήσεις του ελάχιστα ελήφθησαν υπόψη. Στο μόνο σημείο που φάνηκε πιο τυχερός, λόγω κυρίως της αμεσότητας και του μεγέθους της Τουρκικής ναυτικής απειλής, ήταν στην παραγγελία, των θωρηκτών Βασιλεύς Γεώργιος και Βασίλισσα Όλγα που έγινε κατόπιν εισήγησής του προς το τέλος της Μεγάλης Κρητικής Επανάστασης. Τα πλοία αυτά κυβερνήθηκαν κατ' επανάληψη από τον ίδιο για αυτό και έγιναν εξίσου αποτελεσματικά με τις αντίστοιχες ναυτικές μονάδες των Μεγάλων Δυνάμεων.

Η ένταξη στον ελληνικό στόλο των ανωτέρω θωρηκτών αποτέλεσε και την τελευταία σημαντική αποδοχή εισηγήσεών του από το ελληνικό κράτος. Έκτοτε, η υψηλή στρατηγική της χώρας μας, η οικονομική της στενότητα και η μετριότητα των προϊσταμένων των ναυτικών της υπηρεσιών δεν υπήρξαν δεκτικές στις φιλότιμες προσπάθειές του. Ο Παλάσκας δεν εισακούστηκε ακόμα κι όταν ο ίδιος έγινε Υπουργός των Ναυτικών το 1877, στη διάρκεια της Μεγάλης Ανατολικής Κρίσης, ούτε και όταν υπέβαλε σχέδιο πλήρους ναυτικής άμυνας της χώρας και ναυτικών θαλάσσιων επιχειρήσεων κατά τη διάρκεια της ελληνοτουρκικής κρίσης του 1880-1881.

Παρά του ότι ήταν εκ φύσεως μετριόφρων, ο Λεωνίδας Παλάσκας πληγώθηκε από την σθεναρή αντίδραση στις αναμορφωτικές προσπάθειές του. Ήταν βέβαια δεινός φιλόλογος, γεωδέτης, γεωλόγος, αστρονόμος και αρχαιολόγος, γνήσιος "homo universalis" κατά τον βιογράφο του. Ήταν ο άνθρωπος που απέδειξε ότι οι Αέρηδες στην Πλάκα αποτελούσαν αρχαίο ρολόι και όχι ναός του Αιόλου, όπως πιστευόνταν ως τότε. Στην έγκριτη βοήθεια του βασίστηκε και ο φημισμένος άγγλος αρχαιολόγος Penrose για τη μελέτη των αζιμουθίων των αρχαίων ναών κατά την εποχή της ανεγέρσεώς των. Η συμμετοχή του Παλάσκα στη Διεθνή Έκθεση της Βιέννης το 1873 και στο Διεθνές Γεωγραφικό Συνέδριο στο Παρίσι το 1875 υπήρξαν επίσης αντικείμενο διεθνούς θαυμασμού. Αλλά η μεγάλη του αγάπη ήταν το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό που τον απογοήτευσε όμως υποσκάπτοντας την υγεία του. "Την τελευταίαν περίοδον του μαρτυρικού βίου του" σύμφωνα με το βιογράφο του "παρέδιδεν εις το πυρ πολύτιμα χειρόγραφα περιλαμβάνοντα αδημοσίευστα έγγραφα του οργανωτικά δια το ναυτικόν μας...". Πέθανε φτωχός και απογοητευμένος, προφήτης μιας εποχής που δεν πρόλαβε να δει τον ερχομό της.

Τη σκυτάλη του αναμορφωτικού έργου του Λεωνίδα Παλάσκα ανέλαβε ο Ηλίας Κανελλόπουλος. Νεώτερος κατά πολύ του Παλάσκα, ο Κανελλόπουλος γεννήθηκε το 1844 στο Ναύπλιο, γόνος μιας από τις σημαντικότερες οικογένειες της πόλης αυτής. Από πολύ νωρίς έδειξε δείγματα του σπινθηροβόλου του πνεύματος τα πολιτικά όμως φρονήματα της οικογένειάς του και η μονοπώληση του ελληνικού πολεμικού ναυτικού από τους Υδραίους, τους Σπετσιοώτες και τους Ψαριανούς δεν επέτρεψαν την εισαγωγή του στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων που τόσο πολύ ήθελε. Γράφτηκε τότε στο Πανεπιστήμιο Αθηνών που σύντομα όμως εγκατέλειψε, καθώς η έξωση του Όθωνα επέτρεψε τελικά την εισαγωγή του Κανελλόπουλου στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1863. Έτσι το παιδικό του όνειρο έγινε πραγματικότητα, έστω και με κάποια καθυστέρηση.

Το 1867 ονομάστηκε ανθυποπλοίαρχος και ανέλαβε τη μετάφραση του σπουδαίου Γαλλικού έργου "Περί του εξαρτισμού και χειρισμού των ιστιοφόρων και ατμοκίνητων πλοίων" για την οποία και παρασημοφορήθηκε. Η επιτυχία του αυτή οδήγησε στην ανάληψη και της μετάφρασης του Διεθνούς Ονοματολογίου από τα Γαλλικά και τα Αγγλικά που ολοκληρώθηκε το 1871. Το 1875 προήχθη σε υποπλοίαρχο και συνέγραψε εγχειρίδιο ιστιοπλοΐας, ενώ τον επόμενο χρόνο έγινε δεκτός στο γαλλικό δίκροτο Ναυαρίνο με το οποίο και έκανε το γύρο της γης. Μετά το πέρας του μακρού αυτού πλου τοποθετήθηκε στην ελληνική πρεσβεία των Παρισίων όπου συμπλήρωσε τις γνώσεις του στη ναυτική επιστήμη και πολιτική. Η παραμονή του όμως εκεί είχε και τη σκοτεινή της πλευρά. Όπως ο ίδιος ανέφερε:

"Πολύ συχνά κατά τη διάρκεια της διαμονής μου στην ξενιτιά, έγινα άθελά μου μάρτυρας του χλευασμού και της περιφρόνησης του έθνους μας από τους ξένους. Με πόνο αναγκάστηκα να καταπιώ σιωπηλά τη λύσσα από την οποία καταλαμβάνεται κάθε τίμιος άνθρωπος που αδυνατεί να πάρει εκδίκηση για την καθυβριζόμενη πατρίδα του, μπορεί όμως να ενεργήσει θετικά για την ανόρθωση της εθνικής υπόληψης στο εξωτερικό."

Το 1880 επέστρεψε στην Ελλάδα και, αν και υποπλοίαρχος ακόμα, διορίστηκε τμηματάρχης του Υπουργείου των Ναυτικών, λόγω των πλούσιων γνώσεων και δυνατοτήτων του. Ως πλωτάρχης ταξίδεψε το 1882 στο Παρίσι, στο Λονδίνο, στην Κοπεγχάγη στο Βερολίνο και στο Αμστερντάμ, επισκεπτόμενος τους εκεί ναυστάθμους και διερευνώντας τη δυνατότητα συγκρότησης ελληνικού θωρηκτού στόλου.

Η κορύφωση της προσφοράς του Ηλία Κανελλόπουλου στο ελληνικό πολεμικό ναυτικό ήρθε με το διορισμό του ως διοικητή της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων στις 22 Ιουνίου 1884. Σε αντίθεση με τη σθεναρή αντίδραση που αντιμετώπισε ο Παλάσκας λίγα χρόνια πριν, ο Κανελλόπουλος είχε την τύχη να αναλάβει τη διοίκηση της σχολής για μια εξαετία όταν στο τιμόνι της Ελλάδας ήταν ο Χαρίλαος Τρικούπης. Βαπτισιμιάς του Ανδρέα Μιαούλη, υιός του ιστορικού της Επανάστασης Σπυρίδωνα Τρικούπη και γνώστης της Αγγλικής ναυτικής ισχύος από τα χρόνια που έζησε στη Βρετανία, ο Χαρίλαος Τρικούπης δεκαπλασίασε τη δύναμη του ελληνικού στόλου. Ενός στόλου που, ολοκληρώνοντας τη μετάβασή του από το ιστίο στον ατμό, είχε πώτερο από ποτέ την ανάγκη επιστημονικά εκπαιδευμένου προσωπικού. Στο πλαίσιο αυτό ο Χαρίλαος Τρικούπης περιέβαλε με στοργή τις προσπάθειες του Ηλία Κανελλόπουλου που δεν υπήρξε μόνο διοικητής, αλλά και καθηγητής και συγγραφέας πλείστων συγγραμμάτων της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Έδωσε επίσης ιδιαίτερη έμφαση στην καλλιέργεια του ήθους των σπουδαστών της, αναφέρεται δε ότι τιμώρησε αυστηρά Δοκίμους που ανέβηκαν κάποτε στην Αθήνα και δεν επισκέφθηκαν συνάδελφό τους που βρισκόταν άρρωστος στο σπίτι του.

Παράλληλα με τα πολλά του καθήκοντα στη Σχολή, ο Ηλίας Κανελλόπουλος συνέχισε να προσφέρει στην αναμόρφωση του Υπουργείου των Ναυτικών, συντάσσοντας τους νόμους περί καταστάσεως αξιωματικών και υπαξιωματικών και περί οργάνωσης του Ναυτικού και των υπηρεσιών του. Το 1890 προήχθη σε αντιπλοίαρχο παραδίδοντας τη διοίκηση της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων και δύο χρόνια αργότερα εξελέγη βουλευτής συνεχίζοντας από άλλο μετερίζι, τον αγώνα του για την πρόοδο του ελληνικού πολεμικού ναυτικού. Το 1894 πέθανε από καρδιακό νόσημα, σε ηλικία μόλις πενήντα ετών. Ο παρορμητικός και ευσυγκίνητος χαρακτήρας του, οι βαριές ευθύνες που ανέλαβε κατά την υπηρεσία, αλλά και ο αγώνας που χρειάστηκε να δώσει εναντίον αντιδραστικών κύκλων, παρά την στήριξη του Τρικούπης, μάλλον συνέβαλαν στην πρόωγη θανάτου. Πλείστες δημοσίευτες μελέτες του για τη ναυτική αναδιοργάνωση της Ελλάδας, για την παράκτια άμυνά της, για το ναύσταθμό της, κ.α βρέθηκαν στα συρτάρια του σπιτιού του από τους κληρονόμους του. Ακόμη και μετά θάνατον ο Κανελλόπουλος ενέπνεε και edίδασκε.

Το έργο του Κανελλόπουλου είχε μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα από αυτό του Παλάσκα, λόγω κυρίως της στήριξης του Τρικούπης έλειπαν όμως τα υλικά μέσα που θα κύρωναν αμετάκλητα τη δικαίωσή του. Αυτά παρασχέθηκαν από δύο φτωχά, βουνίσια τέκνα του αλύτρωτου Ελληνισμού, του Πηλιορίτη Πανταζή Βασσάνη και του Μετσοβίτη, μεγάλου εθνικού ευεργέτη Γεώργιου Αβέρωφ. Μεγάλοι παράγοντες και οι δύο των Αιγυπτιακών Ελλήνων, της πλέον φιλογενούς κοινότητας του απόδημου Ελληνισμού, προσέφεραν το χρηματικό εκείνο κεφάλαιο στο οποίο στηρίχθηκε η οικοδόμηση της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων στον παρόντα χώρο. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι όλοι τους, και ο Παλάσκας, κι ο Κανελλόπουλος, και ο Τρικούπης, και ο Αβέρωφ και ο Βασσάνης πέθαναν άγαμοι- τόσο πολύ δοσμένοι ήταν στην αποστολή τους και στην πατρίδα.

Συμπερασματικά, η θεμελίωση της ναυτικής παιδείας στο ελληνικό πολεμικό ναυτικό, υπήρξε, ουσιαστικά, προϊόν δύο μόλις ανθρώπων που παρά την επικουρία των Τρικούπης, Αβέρωφ και Βασσάνη, είχαν να αντιμετωπίσουν τη σθεναρή αντίδραση μεγάλου αριθμού ναυτικών και πολιτικών, μια αντίδραση τόσο σφοδρή, που προκάλεσε βλάβη στην υγεία του

Παλάσκα και του Κανελόπουλου. Παρ' όλα αυτά δεν παραιτήθηκαν της προσπάθειας και υπηρέτησαν με συνέπεια και μεθοδικά το όραμά τους, ορμώμενοι από αγνή φιλοπατρία και από το ομηρικό ιδεώδες της υστεροφημίας. Το παρόν τους πολέμησε, η Ιστορία όμως τελικά τους δικαίωσε.

3. Η Περίπτωση του Κωνσταντίνου Αράπη

Το παρόν κείμενο περιγράφει αδρομερώς την υπηρεσιακή πορεία ενός διακεκριμένου αξιωματικού μηχανικού του Π.Ν, του Πλοιάρχου Κωνσταντίνου Αράπη καθώς στο πρόσωπό του συγκεφαλαιώνονται η ναυτική παράδοση, η ευψυχία και η επιστημοσύνη που πρέπει να διέπουν τα στελέχη του στόλου μας.

Ο Κωνσταντίνος Αράπης υπήρξε γόνος αξιωματικού μηχανικού εξ υπαξιωματικών από τον οποίο και κληρονόμησε την αγάπη για τη θάλασσα και τις ναυτικές μηχανές. Η ενηλικίωσή του συνέπεσε με τη θεσμοθέτηση (1925) και την ανάπτυξη της κατεύθυνσης των Μηχανικών στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.³⁶¹ Αξιοποιώντας την ευκαιρία αυτή ο Κωνσταντίνος Αράπης εισήχθη ως δόκιμος μηχανικός το 1928 και αποφοίτησε τέσσερα χρόνια αργότερα με πολύ καλή σειρά.

Από πολύ νωρίς έδειξε ικανά δείγματα της επαγγελματικής ικανότητας και της επιστημοσύνης του σε τεχνικές και επιτελικές θέσεις του πολεμικού ναυτικού, επέστρεψε δε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων ως καθηγητής ναυτικών μηχανών μόλις μια εξαετία μετά την αποφοίτησή του από αυτή.

Στην εμπιστοσύνη που ενέπνευσε στο Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό οφείλεται και η διετής αποστολή του Αράπη στο Βασιλικό Ναυτικό Κολλέγιο του Greenwich, ώστε να μετεκπαιδευτεί στη ναυπηγική. Τα πρώτα χρόνια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου αξιοποιήθηκαν οι γνώσεις και οι ικανότητες του σε επιτελικές θέσεις και σε αντιτορπικά του ελληνικού στόλου.³⁶²

Η ευδόκιμος αυτή πορεία κλιμακώθηκε ένδοξα το φθινόπωρο του 1943, όταν κατά τη διάρκεια συμμαχικών επιχειρήσεων στα Δωδεκάνησα προσέκρουσε σε νάρκη το αντιτορπικό *Αδρία*, απεκόπη η πλώρη του και υπέστη ποικίλες, άλλες, σοβαρές ζημιές. Τότε ήταν που με χαρακτηριστική ψυχραιμία και δεξιοτήτα, ο Κωνσταντίνος Αράπης, ως πρώτος μηχανικός του *Αδρία*, επέτυχε την προσωρινή στεγανοποίηση του πλοίου κατά τον εξαιρετικά κινδυνώδη πλου του από τα στενά της Καλύμνου ως τον τουρκικό όρμο του Γκιουμουλτσούκ. Τις επόμενες, λίγες εβδομάδες έλαβαν χώρα οι απαιτούμενες επισκευές του *Αδρία*, με σχέδια του Αράπη και υπό την εποπτεία του, ώστε να καταστεί εφικτός ο επανάπλους του στο συμμαχικό ναύσταθμο της Αλεξάνδρειας της Αιγύπτου.³⁶³ Χαρακτηριστικοί είναι οι έπαινοι που επιδαψίλευσε στον Αράπη ο κυβερνήτης του αντιτορπικού *Αδρία*, Πλοίαρχος Τούμπας, αναγνωρίζοντάς του επιστημοσύνη ανώτερη των Άγγλων ειδικών που επίσης βοήθησαν στην επισκευή του *Αδρία*.³⁶⁴

Ο Κωνσταντίνος Αράπης πιστώνεται επίσης και με σωτήριες παρεμβάσεις του σε κρίσιμες στιγμές του μακρού και επικίνδυνου πλου του *Αδρία* από τα τουρκικά παράλια ως την Αλεξάνδρεια. Ενός πλου που περατώθηκε με την ενθουσιώδη υποδοχή του λαβωμένου ελληνικού αντιτορπικού από το συμμαχικό στόλο στον Αιγυπτιακό αυτό λιμένα, ανήμερα του Αγίου Νικολάου το 1943.³⁶⁵

Ο Αράπης δεν επαναπαύτηκε στις δάφνες του, αλλά συνέχισε να προσφέρει στο Ναυτικό μας από υπεύθυνες θέσεις για αρκετά ακόμα χρόνια. Στάλθηκε μάλιστα από το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό στο πανεπιστήμιο του Μίσιγκαν για περαιτέρω σπουδές στη ναυπηγική. Η συγγραφική του προσφορά υπήρξε εξίσου σημαντική, ήταν δε ο πρώτος Έλληνας που ασχολήθηκε, ήδη από το 1952, με την πυρηνική πρόωση στο πολεμικό ναυτικό.³⁶⁶ Την ίδια δηλαδή εποχή που και ο

³⁶¹ Φακίδης, Ι., *Ιστορία της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (1845-1973)* (Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας, 1996), 99-101.

³⁶² Δημητρακόπουλος, Α., *Βιογραφικό Λεξικό των Αποφοίτων της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Οι τάξεις εισόδου 1884-1950*, τομ. Α. (Γ.Ε.Ν., 2006), 138.

³⁶³ Φωκάς, Δ., *Έκθεσις επί της δράσεως του Β. Ναυτικού κατά τον πόλεμον 1940-1944*, τόμ. Β, (Ιστορική Υπηρεσία Βασιλικού Ναυτικού, 1954), 297-304. Τούμπας, Ι., *Εχθρός εν Όψει, Αναμνήσεις του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου* (1954), 363-411.

³⁶⁴ Τούμπας, *Εχθρός εν Όψει*, 396.

³⁶⁵ Φωκάς, *Έκθεσις επί της δράσεως του Β. Ναυτικού*, 305-307. Τούμπας, *Εχθρός εν Όψει*, 412-434. Σχετικές πληροφορίες βρίσκονται και στον φάκελο ΥΙΝ/1/111 της Υπηρεσίας Ιστορίας Ναυτικού.

³⁶⁶ Δημητρακόπουλος, *Βιογραφικό Λεξικό*, 138-139.

πατέρας του Αμερικανικού πυρηνοκίνητου ναυτικού, ναύαρχος Rickover, έκανε τα πρώτα σημαντικά του βήματα στον τομέα αυτό.³⁶⁷

Συνοψίζοντας, η προσωπικότητα του πλοιάρχου Κωνσταντίνου Αράπη αποτελεί τη συνιστάμενη της ναυτικής παράδοσης, του επιτυχημένου ανοίγματος της ελληνικής ναυτικής εκπαίδευσης προς την κατεύθυνση της μηχανικής, της επιστημοσύνης του ανδρός αλλά και του ηρωισμού του κατά την υπηρεσία. Ο πλοίαρχος Αράπης αποτελεί πρότυπο για όλα τα στελέχη του Π.Ν που σε δύσκολους καιρούς επαγρυπνούν για την προάσπιση της πατρίδας.

Γ. Η Ναυτιλιακή και η Ναυτική παρουσία της Σύγχρονης Ελληνίδας

Η σύγχρονη Ελληνίδα έχει κάνει πολλά βήματα προόδου προς την κατεύθυνση της επαγγελματικής εξίσωσης με τον ανδρικό εργατικό δυναμικό. Στόχος του παρόντος σημειώματος είναι να περιγράψει αδρομερώς την διεξόδυσή της στα θαλάσσια επαγγέλματα της χώρας μας καθώς και τα κυριότερα χαρακτηριστικά αυτής της διεξόδου.

Κατά το 18ο αιώνα και έως το πρώτο τέταρτο του 19ου αιώνα μικρός αλλά σημαντικός αριθμός Ευρωπαίων γυναικών και Αμερικανίδων συμμετείχε σε μεγάλο εύρος ναυτικών δραστηριοτήτων (ναυτεμπόριο, πειρατεία, αλιεία και καταδρομή). Στο πλαίσιο αυτό απαντάται και η επαναστατική δραστηριότητα της Μπουμπουλίνας, της Μαντώ Μαυρογένους και της Δόμνας Βισβίξη κατά την Ελληνική Επανάσταση του 1821. Έκτοτε, αρκετές άλλες Ελληνίδες επιδόθηκαν στη ναυτιλία ως υπηρετικό, κυρίως, προσωπικό σε επιβατηγά ή κρουαζιερόπλοια αντανακλώντας την διαχρονικά κυρίαρχη τάση στην Ελλάδα και διεθνώς.

Η είσοδος της σύγχρονης Ελληνίδας στο προσκήνιο της ναυτιλίας τοποθετείται στο ξεκίνημα της Μεταπολίτευσης, όταν απόφοιτες από τα ναυτικά λύκεια και τις αντίστοιχες δημόσιες ή ιδιωτικές σχολές βρέθηκαν σε θέσεις δοκίμων πλοιαρχών και ασυρματιστών στο ελληνικό εμπορικό ναυτικό. Γυναίκες όπως η Άννα Σαρίδου και η Νίκη Σκέντζου εισήγαγαν δυναμικά τη σύγχρονη Ελληνίδα στις θάλασσες του κόσμου ενώ η Ελληνική Πολιτεία ίδρυσε την πρώτη δημόσια σχολή πλοιαρχών γυναικών, την ΑΔΣΕΝ Πλοιαρχών Πειραιά, με έδρα το ΚΕΣΕΝ του Ρέντη το 1978.

Η προσπάθεια, όμως, αυτή δε κράτησε πολύ καθώς, παρά τη στήριξή της από τον εφοπλιστικό κόσμο, η δεύτερη πετρελαϊκή κρίση του 1979 και η παρεπόμενη ναυτιλιακή ύφεση, αύξησαν κατακόρυφα τη ναυτιλιακή ανεργία και επέβαλλαν το κλείσιμο της Σχολής. Τα επόμενα χρόνια, συνέχιζαν να εισάγονται γυναίκες στις ακαδημίες εμποροπλοιαρχών και κάποιες από αυτές, όπως η Αθανασία Μπουμπουράκη του ιδρύματος Ωνάση, κυβέρνησαν πλοία τύπου Άφραμαξ. Ο αριθμός τους όμως στο εμπορικό ναυτικό υποχώρησε δραστικά, ως παρεπόμενο της χειροτέρευσης των όρων και των ευκαιριών της εργασίας τους. Επιπλέον, οι επαγγελματικές επιπλοκές που κάθε γυναίκα αντιμετωπίζει κατά την περίοδο της μητρότητας σε συνδυασμό με την έλλειψη ικανοποιητικών νομοθετικών προβλέψεων για την ιατροφαρμακευτική ασφάλιση και τη συνταξιοδότηση των ελληνίδων ναυτικών επέτεινε την πρόσκαιρη απομάκρυνση της Ελληνίδας από το ελληνικό εμπορικό ναυτικό.

Με την είσοδο πάντως του 21ου αιώνα και την κορύφωση του οικονομικού κύκλου διεθνώς, από τον οποίο τόσο ωφελήθηκε η ελληνόκτητη ναυτιλία, σημειώθηκε επανάκαμψη των Ελληνίδων στο εμπορικό ναυτικό, μέσω της φοίτησής τους στα τμήματα ναυτιλιακών σπουδών και ναυπηγών και μηχανολόγων μηχανικών της ελληνικής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης καθώς και σε αντίστοιχες σχολές του ιδιωτικού τομέα και στις ακαδημίες του εμπορικού ναυτικού. Μια επανάκαμψη που η πρόσφατη οικονομική κρίση δοκίμασε μεν αλλά δεν ακύρωσε. Οι Ελληνίδες απέδειξαν πράγματι ότι μπορούν να διατηρήσουν μόνιμη παρουσία στο χώρο της ναυτιλίας, ο βαθμός, όμως, της διεξόδυσής τους σε αυτόν παραμένει συγκριτικά έναντι της αντίστοιχης γυναικείας διεξόδου σε επαγγέλματα που μέχρι πρόσφατα θεωρούνταν ως ανδροκρατούμενα διεθνώς.

Κι ενώ από τη μεταπολίτευση και μετά ενισχύθηκε, με κάποιες βέβαια μεταπτώσεις, η παρουσία της Ελληνίδας στο ελληνικό εμπορικό ναυτικό, αντίστοιχες εξελίξεις σημειώθηκαν και στο χώρο του ελληνικού πολεμικού ναυτικού. Μέχρι τη δεκαετία του 1960 η παρουσία της Ελληνίδας στο πολεμικό ναυτικό περιοριζόταν στο ρόλο της νοσηλεύτριας και της πολιτικής υπαλλήλου. Ως απόρροια, όμως, της επιστροφής της χώρας μας στη δημοκρατική νομιμότητα και

³⁶⁷ Baer, G.W., *One hundred years of Seapower. The U.S. Navy, 1890-1990* (Stanford University Press, 1994), 357.

ακολουθώντας την πρακτική των περισσότερων Δυτικών χωρών, που εισήγαγαν τότε μαζικά γυναίκες σε υπεύθυνους και σταδιακά μάχιμους ρόλους στις ένοπλες δυνάμεις τους σε εθελοντική, κυρίως, βάση, η ελληνική πολιτεία θεσμοθέτησε τη στράτευση των Ελληνίδων με το νόμο 705 του 1977. Η νομοθετική αυτή πρωτοβουλία οφείλονταν επίσης στην αύξουσα τουρκική απειλή, στο δημογραφικό πρόβλημα της Ελλάδας και στην σημαντική αναβάθμιση και μεγέθυνση των ελληνικών ενόπλων δυνάμεων. Έτσι, για πρώτη φορά το 1979, κατατάχθηκαν στο ελληνικό ναυτικό εθελόντριες που είχαν καταληκτικό βαθμό αυτόν του ανθυπασπιστή. Οι γυναίκες αυτές υπήχθησαν στους ίδιους ναυτικούς κανονισμούς με τους άρρενες συναδέλφους τους και η απόδοσή τους κρίθηκε ικανοποιητική μετά από μία εικοσαετία αξιολόγησής της.

Η σημαντική προσφορά του γυναικείου παράγοντα στην πρόοδο του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού μεταξύ του 1979 και του 1998 άνοιξε το δρόμο για τη διεύρυνση του σταδιοδρομικού ορίζοντα της Ελληνίδας στο Πολεμικό Ναυτικό. Τον Απρίλιο του 1999 επιτράπηκε για πρώτη φορά η τοποθέτηση γυναικών σε πολεμικά πλοία σε θέσεις μάχης ενώ με το νόμο 3257 του 2000 ορίστηκε ως καταληκτικός βαθμός των γυναικών αυτός του πλωτάρχη. Επιπλέον, από το 1991 δόθηκε η δυνατότητα εισόδου γυναικών στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, αρχικά Οικονομικών Δοκίμων, από το 1995 Λιμενικών Δοκίμων και από το 2002 Μαχίμων και Μηχανικών Δοκίμων. Πράγματι το 2002 αποτέλεσε χρονιά σταθμό για την παρουσία των γυναικών στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις, καθώς επιτράπηκε η ισότιμη με τους άνδρες εισαγωγή των Ελληνίδων σε όλα τα Ανώτερα και Ανώτατα Στρατιωτικά Ιδρύματα της πατρίδας μας χωρίς καμία διαφοροποίηση από αυτούς στις υποχρεώσεις, στα δικαιώματα και στην εξέλιξη. Το 2015 το ποσοστό των στελεχών των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων που απαρτίζεται από Ελληνίδες ανήλθε στο 15,5 % από 3,75 % που ήταν μια δωδεκαετία νωρίτερα. Το ποσοστό αυτό είναι το πέμπτο υψηλότερο στο NATO και φανερώνει την πρόοδο που έγινε σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα στον τομέα αυτό. Αντανακλά, όμως και την τάση της σύγχρονης ελληνίδας να κάνει οικογένεια σε μεγαλύτερη ηλικία αλλά και την προβληματική αγορά εργασίας της χώρα μας.³⁶⁸

³⁶⁸ Wechsler Segal, M., "Women's Military Roles Cross-Nationally: Past, Present, and Future" *Gender and Society*, 9:6 (December, 1995), 768. OECD, *Employment Outlook 2017. How does Greece compare?* (June, 2017). https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_age_at_first_marriage#Europe

1. Ο Διπλωματικός ρόλος της Ναυτικής Ισχύος

Τακτικές της Ναυτικής Διπλωματίας
Η Ναυτική διπλωματία λαμβάνει χώρα με τη βοήθεια πέντε βασικών τακτικών. Οι δύο πρώτες τακτικές, η επί μακρόν παρουσία της ναυτικής ισχύος σε ορισμένες θάλασσες και η παράταξη ναυτικών δυνάμεων για συγκεκριμένες επιχειρήσεις αποτελούν την «ναυτική πολιτική ισχύος». Οι λοιπές, η παροχή δηλαδή ναυτικής βοήθειας, οι ναυτικές επισκέψεις επιχειρησιακού χαρακτήρα και οι εθιμοτυπικές επισκέψεις συνιστούν τη «ναυτική πολιτική επιρροής». Υπάρχει, όπως είναι αυτονόητο, ένας σημαντικός βαθμός αλληλεξάρτησης μεταξύ των δύο αυτών κατηγοριών των τακτικών της ναυτικής διπλωματίας. Η επί μακρόν παρουσία της ναυτικής ισχύος σε ορισμένες θάλασσες διευκολύνει και κάνει απαραίτητες τις επιχειρησιακές επισκέψεις ρουτίνας και αυξάνει επίσης τις ευκαιρίες για συγκεκριμένες επιχειρήσεις όταν προκύπτουν κρίσεις ή συμβάντα ή εθιμοτυπικές επισκέψεις, όταν οι συνθήκες είναι κατάλληλες. Επιπλέον, η διαχωριστική γραμμή μεταξύ της ναυτικής πολιτικής ισχύος και της ναυτικής πολιτικής επιρροής δεν είναι εύκολα διακριτή. Οι περισσότερες τακτικές έχουν ταυτόχρονα το στοιχείο του καρότου και του μαστίγιου. Μια εθιμοτυπική επίσκεψη ενός ναυτικού σε μια τρίτη χώρα μπορεί να αποτελέσει ταυτόχρονα και επίδειξη της ικανότητάς του να επιστρέψει στη χώρα αυτή για να την εξαναγκάσει σε κάτι. Επιπλέον, για να δεχθεί μια χώρα το όφελος της ναυτικής βοήθειας προϋποθέτει αναπόφευκτα ότι περιέρχεται στη θέση του να απειλείται από την πιθανή άρση της βοήθειας αυτής. Προφανώς, η κλίμακα πάνω στην οποία κάθε μία από τις παραπάνω τακτικές λαμβάνει χώρα ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό, ανάλογα με τη χώρα και τις περιστάσεις. Οι επιχειρησιακές παρατάξεις μπορούν να περιλαμβάνουν ο,τιδήποτε από ένα αριθμό πλοίων ως ένα μόνο, καθώς και από τα πιο ισχυρά αεροπλανοφόρα ως τα ταπεινότερα ναρκαλιευτικά: η παροχή ναυτικής βοήθειας μπορεί να περιλαμβάνει ο,τιδήποτε από ένα μόνο πλοίο ως ένα ολόκληρο ναυτικό σε «συσκευασία δώρου» συμπεριλαμβανομένων τεχνικών και συμβούλων που είναι αρχικά αναγκαίοι για την κίνηση και την αξιοποίησή του από την παραλαμβάνουσα χώρα.

3. Παράγοντες της Ναυτικής Διπλωματίας και Πλεονεκτήματα Αυτών
Οι κύριοι παράγοντες της ναυτικής διπλωματίας είναι τα πλοία επιφανείας, τα οποία έχουν πολλά προφανή πλεονεκτήματα σε σχέση με τα αεροσκάφη ή τα υποβρύχια στο ρόλο αυτό. Πιο συγκεκριμένα τα πλεονεκτήματα των μονάδων επιφανείας ως εργαλεία διπλωματίας είναι τα ακόλουθα:

(1) Ευελιξία. Το πλεονέκτημα αυτό αναφέρεται στη δυνατότητα των πολεμικών πλοίων, μόνα τους ή σε ομάδες, να εκτελούν σειρά καθηκόντων κοινωνικού, ανθρωπιστικού ή πολιτικού χαρακτήρα, καθώς και καθήκοντα καθαρά στρατιωτικού χαρακτήρα. Απ' όλα τα οπλικά συστήματα στη φαρέτρα μιας χώρας, τα πολεμικά πλοία είναι τα πιο «ευμετάβλητα».

(2) Ελεγχιμότητα. Το πλεονέκτημα αυτό βασίζεται σε δύο θετικά στοιχεία που έχουν τα πολεμικά πλοία στις περισσότερες περιπτώσεις, δηλαδή στη δυνατότητα της σταδιακής κλιμάκωσης των ενεργειών τους και στην ευχέρεια απεμπλοκής τους από την κρίση. Διαφορετικοί συνδυασμοί πολεμικών πλοίων είναι κατάλληλοι να ανεβούν, κατά περίπτωση, τα σκαλοπάτια από την ασθενέστερη αντιπαράθεση στη θάλασσα ως το υψηλότερο επίπεδο βίας σ' αυτήν. Ως μέσα κλιμάκωσης της βίας, τα πολεμικά πλοία διαθέτουν έναν αριθμό πλεονεκτημάτων έναντι των άλλων κλάδων των ενόπλων δυνάμεων.

(3) Κινητικότητα. Αυτή αφορά την ευκολία με την οποία τα πολεμικά πλοία μετακινούνται σχετικά γρήγορα και, συνήθως, ανεξάρτητα για να αντιμετωπίσουν απρόβλεπτες καταστάσεις σε κοντινά ή μακρινά μέρη που είναι κι η ουσία της διεθνούς πολιτικής. Εάν είναι διαθέσιμα, πολεμικά πλοία μπορούν να συγκλίνουν από μεγάλες αποστάσεις όταν η αεροπορία ή ο στρατός ξηράς δεν είναι σε θέση να το πράξουν αποτελεσματικά.

4) Η ικανότητα προβολής ισχύος μέσα στο χώρο. Τα πολεμικά πλοία δεν διακρίνονται μόνο για την κινητικότητά τους, αλλά και γιατί είναι αποτελεσματικοί, μαζικοί μεταφορείς της δύναμης πυρός των στρατευμάτων, αρμάτων μάχης, αεροσκαφών, αποβατικών σκαφών και ποικίλου άλλου στρατιωτικού υλικού. Αυτή τους η δυνατότητα επιτρέπει σε ένα σχηματισμό μάχης να απειλήσει ή να ναυμαχήσει με άλλα πλοία, καθώς επίσης και να απειλήσει ή να προβάλλει ναυτική

³⁶⁹ Το κείμενο που ακολουθεί αποτελεί ελαφρά διασκευασμένη μετάφραση των βιβλίων Booth, K., *Navies and Foreign Policy*, 33-35, 40, 46 και Till, G., *Maritime Strategy and the Nuclear Age*, 213

ισχύ βαθιά μέσα στη στεριά μέσω αεροπορικών πληγμάτων, αμφίβιων επιχειρήσεων ή ναυτικού βομβαρδισμού του αντιπάλου. Η σχετική ελευθερία της κίνησης των πολεμικών πλοίων στις θάλασσες και το ωφέλιμο φορτίο που τα πολεμικά πλοία και τα υποστηρικτικά πλοία μπορούν να μεταφέρουν, τα καθιστούν ως τα μόνα μέσα με τα οποία μπορούν ορισμένες χώρες να καταστούν στρατιωτικές δυνάμεις σε απομακρυσμένες περιοχές.

5) Η δυνατότητα πρόσβασης. Ένα παλαιό αξίωμα του Βρετανικού Ναυαρχείου έλεγε ότι η θάλασσα είναι μία. Πράγματι, πολλές από τις ωφέλιμες λειτουργίες των πολεμικών πλοίων προκύπτουν από τον ενιαίο αυτό χαρακτήρα της θάλασσας. Αν και υφίσταται ποικιλία προκλήσεων έναντι του παραδοσιακού καθεστώτος της «Ελευθερίας των Θαλασσών», λόγω του πολλαπλασιασμού των εθνικών διεκδικήσεων αλλά και της δημιουργίας μόνιμων εγκαταστάσεων σε θαλάσσιες επιφάνειες, η μεταφορά ενόπλων δυνάμεων από θάλασσης συνεχίζει να είναι πολύ ευκολότερη απ' ό,τι από τη γη ή από τον αέρα. Κατά συνέπεια, μια χώρα με ναυτικό είναι δυναμικά γείτονας με όλες τις χώρες που έχουν ακτογραμμή. Σίγουρα τα εμπορικά πλοία μπορούν να επιτελέσουν τα περισσότερα, αν όχι όλα, τα μεταφορικά καθήκοντα των πολεμικών πλοίων. Επειδή, όμως, δεν έχουν αμυντικές ή επιθετικές δυνατότητες, και επειδή η βία παραμένει συνεχής πραγματικότητα στις διακρατικές σχέσεις, τα κράτη που επιθυμούν να διατηρήσουν ένα σημαντικό βαθμό ανεξαρτησίας δεν έχουν εναλλακτική λύση παρά να παράσχουν στους εαυτούς τους την πολυδάπανη ναυτική, αμυντική εξασφάλιση ότι η πρόσβαση στους «γείτονες» τους, φίλους ή εχθρούς, δεν θα διακοπεί εν καιρώ πολέμου.

6) Ο Συμβολισμός. Ο χαρακτήρας των πολεμικών πλοίων, ιδίως των μεγαλύτερων εξ αυτών, τα καθιστά ιδιαίτερα χρήσιμα και προφανή σημεία των προθέσεων και των διεθνοπολιτικών δεσμεύσεων της χώρας από την οποία αυτά προέρχονται. Ο LAURENCE MARTIN έχει γράψει ότι η ποικιλία των ναυτικών δραστηριοτήτων που πραγματοποιεί μια χώρα σε περίοδο ειρήνης έχει ως στόχο να αναδείξει στις άλλες τη ναυτική της ισχύ. Για το λόγο αυτό οι κυβερνήσεις αποδίδουν ιδιαίτερη προσοχή στον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζονται τα πολεμικά τους πλοία από τρίτες χώρες και μεριμνούν αντίστοιχα για τον τρόπο με τον οποίο οι ίδιες αντιμετωπίζουν τα πλοία τρίτων χωρών που ελλιμενίζονται στη χώρα τους.

(7) Η Αντοχή. Μολονότι τα πολεμικά πλοία, διαθέτουν μια αξιόλογη ικανότητα απεμπλοκής από μια κρίση, έχουν επίσης και εντυπωσιακή ικανότητα παραμονής σε εστίες κρίσεων. Μπορούν να περιπλέουν μια χώρα, εκτέμποντας κάθε φορά τα κατάλληλα μηνύματα για την κατάσταση, είτε εντός του οπτικού πεδίου όσων πρέπει να εντυπωσιαστούν, είτε εκτός ή από κάποια απόσταση αλλά πάντα εντός της εμβέλειας των οπλικών τους συστημάτων. Μπορούν να εμφανιστούν ότι φέρουν δεσμεύσεις ή το αντίθετο ή να παρουσιάσουν μια απροσδιόριστη απειλή. Οποιαδήποτε στάση κι αν υιοθετήσουν, μπορούν να διατηρήσουν ένα σημαντικό βαθμό ευελιξίας.

4. Μειονεκτήματα των Παραγόντων της Ναυτικής Διπλωματίας

Τα πολεμικά πλοία είναι μεν εξαιρετικά κατάλληλα μέσα διπλωματίας έχουν όμως και ορισμένες σημαντικές αδυναμίες. Μερικές καταστάσεις μπορεί να προκύψουν τόσο γρήγορα και αναπάντεχα, ώστε η σχετική βραδύτητα των πολεμικών πλοίων να εμποδίσει την αποτελεσματική παρέμβασή τους. Αν πάλι δεν χρησιμοποιήσουν βία τα πολεμικά πλοία, τα αποτελέσματά τους μπορεί να είναι μόνο έμμεσα, μέσω δηλαδή της εντύπωσης που προξενούν στους σχετικούς τους στόχους. Αυτό δηλαδή σημαίνει ότι τα αποτελέσματά τους είναι μάλλον απρόβλεπτα. Μπορεί μάλιστα να προκαλέσουν ή και να επαυξήσουν την εχθρότητα μιας τρίτης χώρας, ποικίλες αρνητικές αντιδράσεις, να οδηγήσουν σε ανάληψη ανεπιθύμητων υποχρεώσεων, να ενθαρρύνουν ανεκπλήρωτες προσδοκίες κτλ. Εξάλλου, τα πολεμικά πλοία σπάνια μπορούν να επιτύχουν από μόνα τους τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα, χωρίς τον συνδυασμό τους με άλλα μέσα της διπλωματίας (που μπορεί να υπάρχουν ή όχι ή να μην είναι επαρκή). Επιπλέον, η εμβέλεια της επιρροής τους είναι συχνά περιορισμένη. Ενώ μπορεί να έχουν μερικές φορές επιπτώσεις πολύ πέρα από τα ακτογραμμές, σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι αυτό εφικτό. Σε κάθε περίπτωση σπάνια προκαλούν τον φόβο που ακολουθεί την είδηση ενός στρατού που караδοκεί στα σύνορα μιας χώρας με σκοπό να εισβάλλει σ' αυτή. Υποστηρίζεται τέλος ότι η σταδιακή κατάτμηση των ωκεανών, ο κίνδυνος κλιμάκωσης της βίας που είναι εγγενής και στην ηπιότερη ακόμα στρατιωτική ισχύ, το αυξανόμενο βάρος της διεθνούς κοινής γνώμης (που επιτρέπει στην ασθενή χώρα να ταλαιπωρεί την ισχυρή), καθώς και η νέα τεχνολογία του θαλάσσιου πολέμου (η οποία αυξάνει τη σχετική δύναμη των αλαζονικών παράκτιων δυνάμεων) θα καταστήσουν τη ναυτική διπλωματία λιγότερο καθολική, διεσδυτική και χρήσιμη απ' ό,τι ήταν κάποτε. Η άποψη αυτή, αν και δεν στερείται βάσης, κρίνεται υπερβολική. Ενδεικτική απόδειξη γι' αυτό είναι ότι το πολεμικό Ναυτικό των Ηνωμένων Πολιτειών χρησιμοποιήθηκε στα 177 από τα 215 διεθνή περιστατικά κρίσης στα οποία ενεπλάκησαν οι αμερικανικές ένοπλες δυνάμεις μεταξύ του 1945 και του 1975.