



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΝΕΟΤΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Παναγιώτης Γέροντας

ΤΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΟΥ ΟΘΩΝΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΘΗΝΑ 2016

Παναγιώτης Γέροντας

ΤΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΟΥ ΟΘΩΝΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΟΠΤΗΣ: Καθηγητής Στέφανος Παπαγεωργίου

ΕΠΙΤΡΟΠΗ: Στέφανος Παπαγεωργίου

Λάμπρος Μπαλτσιώτης

Δέσποινα Παπαδημητρίου

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	ΣΕΛΙΔΑ
Εισαγωγή	6
Έρευνα	12
Η επί των Ναυτικών Γραμματεία και η οργάνωσή της	13
Η οργάνωση του Ναυτικού Διευθυντηρίου	18
Κρατικός προϋπολογισμός και Ναυτικό	25
Ιεραρχία και Οργάνωση	28
Η Ναυτική Εκπαίδευση	32
Ο Ναύσταθμος	37
Ο Στόλος	41
Η πορεία προς τον ατμό	46
Τα σημαντικότερα γεγονότα της οθωνικής περιόδου	50
Μεταξύ τοπικισμού και κεντρικής διοίκησης: Η περίπτωση του Ναυτικού	58
Το Ναυτικό στην ελληνική ιστοριογραφία	66
Επίλογος	71
Βιβλιογραφία	73

Εισαγωγή

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η έρευνα της εξέλιξης της δομής του Πολεμικού Ναυτικού, Βασιλικού Ναυτικού τότε, κατά την περίοδο της Αντιβασιλείας και της Βασιλείας του Όθωνα. Η μελέτη θα καλύψει δηλαδή τη χρονική περίοδο από το 1833 έως το 1862, οπότε και πραγματοποιείται η έξωση του βασιλιά.

Αρχικά θα εξεταστούν οι σκοποί της κρατικής ηγεσίας, όπως αυτοί διατυπώνονται στα νομοθετικά (βασιλικά) Διατάγματα, ενώ στη συνέχεια θα αναζητηθεί κατά πόσο αυτοί οι σκοποί και στόχοι πραγματοποιήθηκαν. Για αυτό θα αναλυθεί σε αδρές γραμμές η εξέλιξη του Ναυτικού ως συστήματος. Θα εξεταστεί επομένως το πώς διαμορφώνονται σημαντικοί τομείς ενός σύγχρονου Πολεμικού Ναυτικού. Συγκεκριμένα, θα αναλυθούν ζητήματα προσωπικού, ιεραρχίας, οργάνωσης αλλά και Ναυστάθμου, τεχνολογικών εξελίξεων και φυσικά του Στόλου. Με απλά λόγια, θα επιχειρηθεί να αναζητηθεί η αποστολή του Ναυτικού αυτήν την περίοδο, όπως και η τυχόν απόσταση μεταξύ λόγων και έργων.

Πρέπει όμως όλα τα παραπάνω να τοποθετηθούν και κάτω από το πρίσμα της περιόδου. Το Ναυτικό καλείται να υπάρξει και να δράσει μέσα σε μία κρατική και κοινωνική πραγματικότητα. Η ηγεσία καλείται ουσιαστικά να οργανώσει ένα κράτος από το μηδέν, ενώ από την άλλη είναι ανάγκη να δοθούν λύσεις σε προβλήματα που «έρχονται» από τις προηγούμενες περιόδους, την επαναστατική και την καποδιστριακή. Ένα από αυτά, για να δοθεί ένα παράδειγμα, είναι το πλήθος των αγωνιστών, οι οποίοι αποτελούν μία πάντα επικίνδυνη ομάδα ανθρώπων, καθώς θεωρούν ότι ήρθε η ώρα να καρπωθούν αυτά για τα οποία είχαν πολεμήσει.

Η διαμάχη μεταξύ «ετερεχθόνων» και «αυτοχθόνων» που ξέσπασε περί τα 1844 επικυρώνει την παραπάνω διαπίστωση. Το όλο θέμα είχε να κάνει με τις δημόσιες θέσεις και αξιώματα που λάμβαναν οι ετερόχθονες λόγω της ανώτερης μόρφωσής τους. Είναι χαρακτηριστικά τα λόγια του Ρήγα Παλαμήδη: «Ἡμεῖς δὲν στεροῦμε τοὺς ἑτερόχθονας παρὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς ἐξουσίας [...] Ἄς ἐπιχειρήσωσι ἰδιωτικὰ ἔργα, ἄς καλλιεργήσωσι γαίας, ἄς μετέλθωσι ἐμπόριον καὶ βιομηχανίας, εἰς τὰ ὑπουργήματα ὅμως δὲν τοὺς δεχόμεθα. Ἄς τραβηθοῦν δι' ὀλίγα χρόνια νὰ κανονίσωμεν ἡμεῖς μόνοι τὴν ὑπηρεσίαν μας. Πρόκειται νὰ ρίψωμεν βάλσαμον εἰς τὰς πληγὰς μας καὶ ὄχι τρεμεντίνα».¹ Ακόμα πιο χαρακτηριστικά είναι

¹ Κακλαμάνης (1990) 92.

τα λόγια του στρατηγού Μακρυγιάννη:² «'Αν είναι να μείνωμε ήμεις νηστικοί, ἄς πάη στο διάβολο ἢ ἐλευθερία. Ἔφαγαν αὐτοί, ἄς φᾶμε καὶ ἐμεῖς τώρα».

Το Πολεμικό Ναυτικό από την ἄλλη εἶχε καὶ ἔχει ἕως σήμερα την παράδοση του λεγόμενου «Τρινήσιου Στόλου». Τον στόλο δηλαδή που ἀπαρτιζόταν ἀπὸ τα πλοία των Ὑδραίων, των Σπετσιωτῶν καὶ των Ψαριανῶν. Αὐτός ο στόλος ἔπαιξε σημαντικό ρόλο στη σταθεροποίηση καὶ στην ευτυχή κατάληξη της Επανάστασης. Εἶναι λογικό ὅτι οἱ παλαιάμαχοι ναυμάχοι του 1821 θα εἶχαν ἀπαιτήσεις ἀπὸ το νέο κράτος.

Το ὄλο ζήτημα ὁμως περιπλέκεται περαιτέρω ἀν ληφθεῖ υπ' ὄψη καὶ ο τοπικισμός. Στο αυτοκρατορικό περιβάλλον του οθωμανικού Κράτους σημαντικό ρόλο ἔπαιζαν οἱ πελατειακές σχέσεις ἀλλὰ καὶ τα προνόμια που ἀπολάμβαναν διάφορες περιοχές, τα οποία εἶχαν ἀποκτήσει εἴτε λόγω θέσης, εἴτε λόγω σκοπιμότητας εἴτε πολλές φορές καὶ λόγω υπηρεσιῶν στον Σουλτάνο. Η Ὑδρα, συγκεκριμένα, ἀπὸ τον 17^ο αἰῶνα μέχρι τον 19^ο ἀκολουθεῖ σταθερὰ μία πορεία ἐμπορικής καὶ οικονομικής ἀνάπτυξης με ἀποτέλεσμα να φτάσει ο Ἰμπραήμ να την ἀποκαλεῖ «Μικρὰ Ἀγγλία».³

Αὐτὴ ἡ ἀνάπτυξη εἶχε να κάνει με πολλούς καὶ διάφορους παράγοντες που σχετίζονται με τοπικούς ἀλλὰ καὶ διεθνείς παράγοντες καὶ ἐξελίξεις. Πρώτον, ἡ ἀρχουσα οθωμανικὴ τάξη με τὴ νομαδική-πολεμικὴ προέλευσή της διακρίθηκε στον στρατό καὶ τὴ διοίκηση, ἀλλὰ ἀδυνατούσε να ἀνταποκριθεῖ στον ἐπιχειρηματικό τομέα, με ἀποτέλεσμα ο πλούτος της αυτοκρατορίας να συγκεντρωθεῖ στα χέρια των ὑπόδουλων χριστιανικῶν λαῶν - ἰδίως Ἀρμενίων καὶ Ἑλλήνων - καὶ των Εβραίων. Δεύτερον, οἱ πολιτικές καὶ στρατιωτικές ἐξελίξεις, ὅπως ἡ συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή,⁴ με τὴν ὁποία πλέον τα ἐλληνικά καράβια ἔπλεαν με ρωσικὴ σημαία⁵ ἀλλὰ καὶ οἱ Ναπολεόντειοι Πόλεμοι (1799-1815), κατὰ τὴ διάρκεια των ὁποίων οἱ Ἕλληνες ναυτικοὶ διασπούσαν τον ναυτικό ἀποκλεισμό των Ἀγγλων στη ἠπειρωτικὴ Ἑυρώπη. Ὅλα τα παραπάνω ὁδήγησαν στη δημιουργία ἐνός ἐκτεταμένου

² Κακλαμάνης (1990) 92.

³ Κώνστας (1971) 209.

⁴ Αὐτὴ εἶχε μεγάλη σημασία διότι τότε τα ἐμπορικὰ πλοία μετατρέπονταν ἀμεσα σε πολεμικά.

⁵ Βλ. Μάζαράκης - Αινιάν (2007) 9: «Με τὴ Συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή το 1774 καὶ με τις ἄλλες συνθήκες Ρωσίας καὶ Πύλης που ἀκολούθησαν, οἱ ραγιάδες ἀποκτήσαν τὸ δικαίωμα να υψώνουν τὴ ρωσικὴ σημαία στα καράβια τους. Μετὰ τὴ συνθήκη του 1779, πρὸς συδετέρωσιν τῆς ρωσικῆς ἐπιρροῆς, ο ευφυῆς καὶ μεγαλοπρεπῆς στόλαρχος Χουσεῖν πασάς παραχώρησε ἀνάλογα προνόμια στις ναυτικὲς νήσους, καθὼς καὶ ἄδεια κατασκευῆς μεγαλύτερων πλοίων, ἀλλὰ κυρίως τὴ χρῆση ἰδιαίτερης σημαίας, ἀπὸ τα πλοία των νήσων, τῆς Γραικοτουρκικῆς (τρεις ὀριζόντιες ζώνες, μὴ κυανὴ στο μέσον καὶ δύο ἐρυθρὲς ἐπάνω καὶ κάτω). Λέγεται ὅτι ο Χουσεῖν πασάς κατήγετο ἀπὸ γονεῖς χριστιανούς καὶ ὅτι νήπιό ἀκόμα εἶχε ἀρπαγεῖ ἀπὸ τους Τούρκους».

εμπορικού δικτύου.⁶ Δεν πρέπει ακόμη να παραβλέπεται η πειρατεία, η οποία προερχόταν κυρίως από την Αλγερία, τη Τύνιδα και το Μαρόκο. Αυτή, μεταξύ άλλων, συντέλεσε στη δημιουργία αξιόμαχων ελληνικών πληρωμάτων για την προστασία των караβιών.

Το τέλος της Επανάστασης βρίσκει την Ύδρα αποδυναμωμένη οικονομικά. Αυτό φαίνεται πρώτον, από το ζήτημα των αποζημιώσεων που ανακύπτει με τον ερχομό του Καποδίστρια. Δεύτερον, από την κατακόρυφη πτώση του tonnage των πλοίων,⁷ καθώς και τρίτον, από συγκεκριμένα Διατάγματα που εκδίδονται αργότερα για την οικονομική ανακούφιση του πληθυσμού της Ύδρας.⁸

Ο ερχομός του Καποδίστρια θα σημάνει την αρχή της δημιουργίας μίας συγκεντρωτικής κρατικής εξουσίας. Αυτή η προσπάθεια αντανακλάται και στο Ναυτικό. Τον Ιανουάριο του 1828 ο Καποδίστριας συγκρότησε ένα νέο όργανο, το Πολεμικό Συμβούλιο,⁹ το οποίο προΐστατο του Στρατού και του Στόλου. Σε αυτό το Πολεμικό Συμβούλιο προήδρευε ο ίδιος ο Κυβερνήτης. Στη συνέχεια, συστάθηκε το Γενικό Φροντιστήριο και ήταν υπεύθυνο για τις οικονομικές υποθέσεις. Στην επιτροπή αυτή υπεύθυνος για το Ναυτικό ήταν ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος,¹⁰ ο οποίος ήταν και μέλος του Πολεμικού Συμβουλίου.

⁶ Βλ. και Γέροντας (2014) 14

⁷ Dakin (2005) Παράρτημα Ζ'.

⁸ Πρόκειται για Διατάγματα «Περί βοήθειας εις πτωχάς Ύδραίων οικογενείας». Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 13, 3 Απριλίου 1837. Διαβάζουμε σε δημοσίευμα της εφημ. *Άθηνά* (28/9/1834): «Η Ύδρα, ή περίβλεπτος αύτη νήσος, τὸ πρὶν τῆς Ἐπαναστάσεώς μας ἐλευθερότερον, πλουσιώτερον καὶ πολυανθρωπότερον ὡς πρὸς τὴν ἔκτασίν της μέρος τῆς Ἑλλάδος [...] ἢ ὁποία εἰς τὸν ἀγῶνα μας εἶχεν ὀγδόκοντα πλοῖα μόνον μεγάλα καὶ διὰ τὴν ἀκτοπλοῖαν της ὑπὲρ τὰ ὀκτακόσια [...]. Οἱ Ύδραῖοι, οἱ οἰκοκύριοι Ύδραῖοι τῶν ὁποίων τὰ κιβώτια ἦσαν ἀσήκωτα ἀπὸ τὰς Ἰσπανικὰς χρυσᾶς δούλιας, Ποῖος ἐμπορεῖ τώρα νὰ ἐπιστεῦσει ὅτι ὁ τόπος οὗτος ἐρήμωσε [...] ὅτι οἱ πλουσιώτατοι οὗτοι Ύδραῖοι, ἀφοῦ ἐξόδευσαν τὰ πλούτη των ταῦτα εἰς τὸν ὑπὲρ τῆς αὐτονομίας μας ἀγῶνα [...] (ποῖος) ἐμπορεῖ νὰ πιστεῦσει ὅτι πεινοῦν σήμερον;»

⁹ Βλ. *Γενικὴ Έφημερις τῆς Ἑλλάδος*, Α.Φ. 6, 25 Ιανουαρίου 1828.

¹⁰ Σχετικά με τον Μαυροκορδάτο βλ. Petropoulos (1997) 123, 124: «Για τον Μαυροκορδάτο οι προσωπικές προτιμήσεις δεν είχαν καμία θέση στις κρατικές υποθέσεις. Δεν ήταν ούτε δογματικός ούτε αφελής στο ζήτημα της αναζήτησης ξένης βοήθειας, αλλά είχε ως βάση τη ρεαλιστική αρχή ότι οι δυνάμεις ενεργούσαν αποκλειστικά με γνώμονα το εθνικό τους συμφέρον. [...] Φαινόταν επίσης καθαρά ότι η Αγγλία θα έπαιζε πρωτεύοντα ρόλο στον τελικό διακανονισμό του ελληνικού ζητήματος. Και επειδή ο ίδιος [ο Μαυροκορδάτος] ήθελε να έχει αποφασιστική συμμετοχή στις τελικές διαπραγματεύσεις, έδωσε προτεραιότητα στη Βρετανία σε σχέση με τη Γαλλία. Ο Μαυροκορδάτος άλλωστε είχε τις πιο πολλές πιθανότητες από όλους να κερδίσει την αποδοχή της Αγγλίας. Ήδη το 1824 η επίσημη Αγγλία τον ευνοούσε [τον Μαυροκορδάτο] ως το καλύτερο προπύργιο απέναντι στην πιθανή άνοδο του Καποδίστρια στην εξουσία, γεγονός που το ταύτιζε με ρωσική κυριαρχία. Επιπλέον ο γαμπρός του Μαυροκορδάτου Σπυρίδων Τρικούπης ήταν ένθερμος αγγλόφιλος».

Τον Σεπτέμβριο του 1829¹¹ καταργήθηκαν τα τρία τμήματα του *Πανελληνίου*,¹² καθώς και το υπαγόμενο σε αυτό Γενικό Φροντιστήριο και δημιουργήθηκαν έξι υπουργεία - φροντιστήρια λέγονταν τότε - μεταξύ των οποίων των Στρατιωτικών και των Ναυτικών. Λίγο αργότερα το φροντιστήριο αυτό μετονομάστηκε σε γραμματεία¹³ και την 1^η Απριλίου του 1830 διαχωρίστηκε σε δύο γραμματείες, των Στρατιωτικών και των Ναυτικών. Γραμματέας επί των Ναυτικών παρέμεινε μέχρι τον Ιούλιο του 1831 ο Βιάρος Καποδίστριας, ενώ στη συνέχεια αντικαταστάθηκε από τον Γεώργιο Γλαράκη.¹⁴

Η στρατιωτική διοίκηση του Ναυτικού οργανώνεται το 1828. Τον Μάρτιο ιδρύεται η Υπηρεσία των Προσωρινών Διευθυντών των Ναυτικών Υποθέσεων του Πόρου με επικεφαλής τον Φραγκίσκο Άστιγξ,¹⁵ ενώ συνδιευθυντής ήταν ο Υδραίος Εμμανουήλ Τομπάζης. Η Υπηρεσία είχε προέλθει από την αναδιοργάνωση της παλαιότερης Επιτροπής επί των Ναυτικών Υποθέσεων, η οποία είχε συσταθεί στον Πόρο τον Μάρτιο του 1827 και για μικρό χρονικό διάστημα ονομαζόταν Ναυτική Επιτροπή.¹⁶ Τον Μάρτιο του 1829 οι αρμοδιότητες της Υπηρεσίας διευρύνθηκαν¹⁷ και έγινε ένα είδος ναυαρχείου με αρμοδιότητες που κάλυπταν αυτές ενός Αρχηγείου Στόλου και ενός ανωτάτου Ναυτικού Τεχνικού συμβουλίου, ενώ πριν από τη διεύρυνση οι ασχολίες του αφορούσαν μόνο τη διοικητική μέριμνα.

Η επίσημη συγκρότησή της έγινε τον Οκτώβριο του 1829 και υπεύθυνοι ορίστηκαν οι ναύαρχοι Γεώργιος Σαχτούρης από την Ύδρα, ο Γεώργιος Ανδρούτσος από τις Σπέτσες και ο Κωνσταντίνος Κανάρης από τα Ψαρά. Εκείνη την εποχή μετονομάστηκε σε *Ναυτική Υπηρεσία τοῦ ἐν Πόρῳ Ναυστάθμου*.¹⁸ Ακόμα και μετά τη διεύρυνση των αρμοδιοτήτων της, τα

¹¹ Πρόκειται για το ΛΔ' Ψήφισμα «Περὶ διοργανισμοῦ τοῦ ὑπουργικοῦ συστήματος». Βλ. *Γενικὴ Ἐφημερὶς*, Α.Φ. 75, 2 Νοεμβρίου 1829.

¹² Το *Πανελλήνιον* αποτελούταν κατά τη σύστασή του από 27 μέλη, χωρισμένα σε τρία τμήματα. Στα τρία αυτά τμήματα επικεφαλής ήταν οι πρόβουλοι. Επειδή το *Πανελλήνιον* έφερε αντιρρήσεις στις αποφάσεις του Κυβερνήτη, ο Καποδίστριας πρόσθεσε εννέα μέλη για να αποκτήσει την πλειοψηφία, ανεβάζοντας το σύνολο των μελών του σε 34. Βλ. Παπαγεωργίου (2005) 205.

¹³ Βλ. *Γενικὴ Ἐφημερὶς τῆς Ἑλλάδος*, Α.Φ. 6, 25 Ιανουαρίου 1828.

¹⁴ Η αντικατάσταση του Βιάρου με τον Γλαράκη έγινε προς κατευνασμό των νησιωτών. Ο Βιάρος Καποδίστριας ήταν μισητός σε αυτούς. Βλ. Τρικούπης (1862) 215.

¹⁵ Φραγκίσκος Ἄμπνεϋ Ἄστιγξ (Frank Abney Hastings). Πρόκειται για έναν από τους θερμότερους φιλέλληνες. Εισηγήθηκε στην Ελληνική Κυβέρνηση την αγορά του ατμόπλοιου «Καρτερία», ενώ ο ίδιος επιμελήθηκε της ναυπήγησής του προσφέροντας και μέρος των χρημάτων από την προσωπική του περιουσία. Τραυματίστηκε κατά τις επιχειρήσεις στο Ανατολικό τον Μάιο του 1828 και πέθανε στη Ζάκυνθο από μόλυνση της πληγής εννιά μέρες μετά. Βλ. Ρούσκας (1989) 59, 60.

¹⁶ Βλ. Γέροντας (2014) 18· Ρούσκας (1989) 14· Σίμψας (1982) 222.

¹⁷ Βλ. Ρούσκας (1989) 24.

¹⁸ Βλ. Ρούσκας (1989) 24-25.

περιθώρια δράσης της ήταν πολύ στενά. Η Ναυτική Υπηρεσία έκανε μόνο εκθέσεις προς την προϊστάμενη πολιτική αρχή, η οποία με τη σειρά της τις προωθούσε στον Κυβερνήτη, τον μόνο αρμόδιο για να αποφασίσει.¹⁹

Πρέπει επιπλέον να ειπωθούν και κάποια πράγματα για την κατάσταση του Στόλου την περίοδο εκείνη για δύο λόγους. Πρώτον, το Ναυτικό που αναλαμβάνει η Αντιβασιλεία είναι η απευθείας συνέχεια αυτού της καποδιστριακής περιόδου και δεύτερον, η δημιουργία «εθνικού στόλου» θα περιόριζε τη ναύλωση ιδιωτικών πλοίων με συμφέροντες για τους Υδραίους όρους.

Ο «Εθνικός Στόλος» της εποχής περιελάμβανε τριών ειδών πλοία: πρώτον, αυτά τα οποία είχαν παραγγελθεί από το εξωτερικό και η παραλαβή τους είχε ξεκινήσει από τα μέσα του 1826. Τέτοια ήταν το «Έλλάς» και η «Καρτερία». Δεύτερον, αυτά τα οποία περιέρχονταν στο ελληνικό κράτος από αγορές στο εσωτερικό, από καταλήψεις πολεμικών μετά από ναυμαχίες και από κατασχέσεις πειρατικών και τρίτον, αυτά τα οποία είχαν ναυλωθεί ή παραχωρηθεί στην Κυβέρνηση από τους πλοιοκτήτες. Οι δύο πρώτες κατηγορίες ονομάζονταν «εθνικά πλοία», ενώ τα της τρίτης κατηγορίας ονομάζονταν «πλοία σε εθνική υπηρεσία» και ήταν όπως τα σημερινά επίτακτα. Δεν ήταν δυνατό να αλλάξει ο ιδιοκτήτης τους ούτε να χρησιμοποιηθούν σε εμπορικές αποστολές χωρίς την άδειά του.

Ο Εθνικός Στόλος είχε την ανάγκη αυτών των σκαφών λόγω των λίγων πλοίων που διέθετε εκείνη την εποχή. Σύμφωνα με τις εκθέσεις του Α. Μαυροκορδάτου στις Εθνοσυνελεύσεις του 1829, τα εθνικά πλοία της εποχής αποτελούνταν από τα τριάντα έξι που βρίσκονταν στον Πόρο («άχρηστα και εν μέρει χρήσιμα»), ενώ σε ενέργεια βρίσκονταν πενήντα έξι.²⁰ Ο μεγάλος αριθμός εθνικών πλοίων την εποχή αυτή εξηγείται από το γεγονός ότι μόλις είχαν εξουδετερωθεί οι πειρατές στις Βόρειες Σποράδες και στη Γραμβούσα.

Για να καλυφθούν οι κρατικές ανάγκες, η Κυβέρνηση αποφάσισε την αγορά πλοίων από τους αγωνιστές. Συγκεκριμένα, το βρίκι του Νικολή Αποστόλη, η κορβέτα της Μπουμπουλίνας Αγαμέμνων,²¹ η κορβέτα του Εμμανουήλ Τομπάζη, το βρίκι του Αναστάσιου

¹⁹ «Η Δ' Εθνική τῶν Ἑλλήνων Συνέλευση τοῦ Ἄργους (11 Ἰουλίου 1829) μετὰ τὸ Δ' ψήφισμα τῆς 26 Ἰουλίου 1829 βοήθησε στὴν Ὄργάνωση Ἐθνικοῦ Ναυτικοῦ». Με τὸ ψήφισμα αὐτό, ὁ Κυβερνήτης «Ἀνώτατος ἀρχηγὸς τῶν κατὰ ξηρὰν καὶ θάλασσαν δυνάμεων ἔχει τὴν πληρεξουσιότητα νὰ ἐπιφέρει στοὺς ὀργανισμοὺς κατὰ τοὺς ὁποίους εἶναι ὀργανισμένα τὰ τακτικά, τὰ ἐλαφρὰ στρατεύματα καὶ τὸ Ναυτικὸ ὅλας τὰς βελτιώσεις, ὅσας ἡ πείρα καὶ τὸ συμφέρον τῆς ὑπηρεσίας ἤθελον ὑπαγορεύσει ὡς ἀναγκαίαις». Βλ. Ρούσκας (1989) 26.

²⁰ Ἐκθεση τοῦ Α. Μαυροκορδάτου πρὸς τὴ Δ' Εθνοσυνέλευση (8 Ἰουλίου 1829). Βλ. τὰ Πρακτικά Δ' Εθνοσυνέλευσης (1829) 41.

²¹ Θα μετονομαστῆ σε «Νῆσος τῶν Σπετσῶν» καὶ θα εἶναι ἀπὸ τὰ πλοία που θα καοὺν κατὰ τὰ γεγονότα τοῦ Πόρου. Για τὰ γεγονότα τοῦ Πόρου βλ. Βάρφης (1989) 77–88.

Τσαμαδού²² και το βρίκι του Ανδρέα Γιαννίτση. Τον Οκτώβριο του 1831 τα εθνικά πλοία μειώθηκαν σε 44 μετά την καταστροφή στον Πόρο των πλοίων «Νήσος τῶν Σπετσῶν»,²³ «Ἑλλάς» και «Ύδρα».

Τέλος, πολύ σημαντική εξέλιξη είναι και η εισαγωγή διπλωμάτων. Πλέον το κράτος απονέμει τους βαθμούς και όχι οι δημογεροντίες των νήσων. Οι βαθμοφόροι έπρεπε πλέον να αποκτούν τα αντίστοιχα κρατικά διπλώματα²⁴ ανάλογα με τον βαθμό και τη θέση τους και αυτό έδωσε τη δυνατότητα στο κράτος να επιλέγει το προσωπικό του Ναυτικού. Αυτή η τακτική οδήγησε στη δραστική μείωση των αξιωματικών, ιδίως μετά και από τη στάση στον Πόρο.

Επομένως, ο Καποδίστριας εφαρμόζει μία συγκεντρωτική και πυραμοειδή οργάνωση στο Ναυτικό, στην οποία τον τελευταίο λόγο έχει ο ίδιος. Παράλληλα, η νέα πραγματικότητα επιβάλλει την κατάργηση των προηγούμενων προνομίων. Τα ερωτήματα τα οποία τίθενται είναι τα εξής: πρώτον, αν η Αντιβασιλεία και αργότερα ο Όθωνας συνέχισε αυτήν την πορεία της συγκεντρωτικής οργάνωσης και δεύτερον, ποιες ήταν οι αντιδράσεις του ναυτικού κόσμου της Ύδρας σε αυτήν την πορεία.

Τέλος, στο πλαίσιο της εργασίας θα επιχειρηθεί η διερεύνηση της σχέσης ελληνικής ιστοριογραφίας και Ναυτικού. Σκοπός είναι να εξαχθούν τυχόν συμπεράσματα από τον τρόπο αντιμετώπισης της συνεισφοράς και γενικά της δράσης του Ναυτικού από τους Έλληνες ιστορικούς. Αυτό αποκτά περισσότερη σημασία, αν αναλογιστεί κανείς το πόσο σημαντική είναι η θάλασσα για την ύπαρξη αυτής της χώρας.

²² Το θρυλικό «Άρης». Θα προσφέρει τις υπηρεσίες του στο Πολεμικό Ναυτικό πολλά χρόνια στεγάζοντας ναυτικές σχολές. Για ένα διάστημα έλαβε και την ονομασία «Αθηνά» για να λάβει και πάλι το όνομα Άρης. Βυθίστηκε «τιμητικώς» το 1921. Βλ. Φωκάς (1923) 3· Παΐζης - Παραδέλλης (1999) στο λήμμα Άρης.

²³ Η κορβέτα της Μπουμπουλίνας, «Άγαμέμνων».

²⁴ Τα διπλώματα εισήχθησαν το 1830 σύμφωνα με την έκθεση Γλαράκη στην Ε' Εθνοσυνέλευση (20 Δεκεμβρίου 1831). Βλ. *Ναυτική Επιθεώρηση* 397.

Έρευνα

Για την έρευνα των παραπάνω ζητημάτων αναζητήθηκαν εκτός από βιβλία, ηλεκτρονικές πηγές, Βασιλικά Διατάγματα, δημοσιεύματα σε εφημερίδες της εποχής, άρθρα του περιοδικού *Ναυτική Επιθεώρηση* και Αρχεία εγγράφων (βλ. αναλυτική παράθεση στη βιβλιογραφία), των οποίων η μεταγραφή στάθηκε καταλυτική.

Τα Βασιλικά Διατάγματα δείχνουν με τον πλέον σαφή τρόπο την οργάνωση αλλά και, ίσως και το πιο σημαντικό, τον στόχο που θέλει να επιτύχει κάθε φορά η κρατική εξουσία. Οι εφημερίδες από την άλλη, δείχνουν την κοινή γνώμη της εποχής. Η εφημερίδα βέβαια την εποχή αυτή δεν έχει τη διάδοση που έχει σήμερα. Πρέπει πάντα να έχουμε κατά νου ότι το κοινό που απευθύνονται οι εφημερίδες της εποχής είναι ως επί το πλείστον η πνευματική ελίτ και όχι ο απλός λαός. Ακόμη, τα δημοσιεύματα των εφημερίδων πολλές φορές προσφέρουν σημαντικές πληροφορίες για τα γεγονότα, παρ' όλο που ούτε λόγος δεν μπορεί να γίνει για «ανταπόκριση», όπως την εννοούμε σήμερα.

Τα Αρχεία του Πολεμικού Ναυτικού είναι διάσπαρτα σε πολλούς φορείς. Αυτά που βρίσκονται στην Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού καλύπτουν την περίοδο μετά το 1890. Σημαντικότερο Αρχείο που αφορά το Ναυτικό στην καποδιστριακή και οθωνική περίοδο βρίσκεται στα Γενικά Αρχεία του Κράτους (ΓΑΚ). Τέλος, χρησιμοποιήθηκε εκτενώς το Αρχείο που βρίσκεται στο Εθνικό και Ιστορικό Μουσείο (τόσο το Αρχείο Κωβαίου όσο και το Αρχείο Παλάσκα).

Όσον αφορά στα βιβλία, χρησιμοποιήθηκε εκτενώς το έργο του Δημήτριου Φωκά, *Χρονικά του ελληνικού Β. Ναυτικού 1833–1873*. Ο αντιναύαρχος Δ. Φωκάς ήταν διευθυντής της Ναυτικής Επιθεωρήσεως, όπως και του πρώτου ιστορικού τμήματος στο ΓΕΝ. Είχε αποφασιστική συμβολή στην αναδίφηση των ναυτικών αρχείων, ενώ τα έργα του στηρίζονται σε αυτά. Πολλές φορές για ένα γεγονός μοναδική πηγή πληροφοριών υπήρξε το έργο αυτό του Φωκά. Επιπλέον, τα βιβλία των Ιωάννη Ρούσκα και Νικόλαου Τσαπράζη (βλ. τη βιβλιογραφία) υπήρξαν πολύ βηθητικές πηγές για την εκπόνηση της εργασίας. Τέλος, σημαντική βοήθεια πρόσφεραν και άρθρα του περιοδικού *Ναυτική Επιθεώρηση*, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις δίνουν μία εναργέστερη εικόνα στο εκάστοτε εξεταζόμενο θέμα.

Η επί των Ναυτικών Γραμματεία και η οργάνωσή της

Με τον ερχομό της Αντιβασιλείας η διοίκηση οργανώθηκε σε Γραμματείες που ήταν ένα είδος υπουργείων. Άλλωστε θα ονομαστούν υπουργεία, όταν ο βασιλιάς Όθωνας θα αναγκαστεί να δώσει σύνταγμα. Παρατηρείται ότι η έκδοση Διατάγματος σχετικού με τις αρμοδιότητες της των Ναυτικών Γραμματείας αργεί σχετικά, καθώς το Διάταγμα αυτό εκδίδεται στις 19/28 Απριλίου του 1833.²⁵ Είχαν προηγηθεί διάφορα Διατάγματα, τα οποία καθόριζαν πιο άμεσες ανάγκες του κράτους, όπως ο διορισμός Γραμματέων,²⁶ η δημιουργία ενός νομισματικού συστήματος,²⁷ καθώς και ζητήματα αμνηστείας, αφοπλισμού και εσωτερικής τάξεως.²⁸ Κατόπιν αυτών, δημοσιεύονται τα Διατάγματα «Περὶ διοργανισμοῦ τοῦ Στρατιωτικοῦ», «Περὶ τοῦ Σχηματισμοῦ τῶν Λογχοφόρων» και «Περὶ τοῦ σχηματισμοῦ τοῦ λόχου τῶν Ζευγιτῶν».²⁹

Από όλα τα παραπάνω θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η οργάνωση του Ναυτικού δεν ήταν στις άμεσες ανάγκες του νεότευκτου Βασιλείου. Από αυτά τα πρώτα Διατάγματα διαφαίνεται η εικόνα που είχε τότε η Χώρα. Τη δολοφονία του Καποδίστρια ακολούθησε εμφύλιος πόλεμος και το νέο καθεστώς επιζητούσε την εμπέδωση εσωτερικής ασφάλειας, καθώς και τη δημιουργία στρατού ξηράς,³⁰ έτσι ώστε να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος. Η επίδοξη αμνηστείας είχε τον ίδιο σκοπό, μέσω του κατευνασμού των παθών.

²⁵ Πρόκειται για το Διάταγμα «Περὶ τοῦ σχηματισμοῦ καὶ τῆς ἀρμοδιότητος τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματείας τῆς Ἐπικρατείας». Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 15, 19 Απριλίου / 28 Απριλίου 1833.

²⁶ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 2, 22 Φεβρουαρίου / 6 Μαρτίου 1833. Γραμματέας ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν διορίζεται ὁ Ὑδραῖος Δημήτριος Βούλγαρης.

²⁷ Ὁ *φοίνικας*, τὸ νόμισμα τοῦ Καποδίστρια εἶχε ἀποτύχει νὰ ἀποκτήσει τὴν ἐμπιστοσύνη τοῦ ἐμπορικοῦ κόσμου τῆς χώρας. Στὴ χώρα κυκλοφοροῦσαν πολλὰ ξένα νομίσματα, ὁπότε ἐπιβαλλόταν ἕνας κατάλογος τῆς διατίμησής τῶν ξένων νομισμάτων μετὰ τὴν οὐθωνικὴ δραχμὴ. Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 3, 28 Φεβρουαρίου / 12 Μαρτίου 1833. Γιατὴ τὴ νομισματικὴ κατάσταση τῆς χώρας ἐκεῖνη τὴν περίοδο βλ. Μπρεγιάννη (2011)· Κοκκινάκης (1999).

²⁸ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 4, 4 Μαρτίου / 16 Μαρτίου 1833. Στὸ ἴδιο Φύλλο τῆς Κυβερνήσεως καθορίζεται ἡ ἀμνηστεία γιὰ τὰ «γενόμενα ἐγκλήματα πρὸς τῆς 25 Ἰανουαρίου / 6 Φεβρουαρίου», νομοθετικοὶ ὅροι «περὶ τιμωρίας τῶν κατὰ τῆς κοινῆς ἀσφαλείας ἐντὸς τῆς ἐπικρατείας ἐγκλημάτων καὶ σφαλμάτων», καθώς καὶ Διάταγμα «περὶ τοῦ ὀπλοφορεῖν ἀδείας».

²⁹ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 5, 8 Μαρτίου / 20 Μαρτίου 1833. Στὸ ἴδιο Φύλλο ἀναφέρεται ὅτι «ὁ κανονισμὸς περὶ σχηματισμοῦ τῶν στρατευμάτων τοῦ Ναυτικοῦ κεῖται ὑπ' ὄψιν καὶ θέλει ἐκδοθῆ ἰδιαίτερα περὶ τούτου διάταξις» (Ἄρθρο 5).

³⁰ Οἱ ὅποιες προσπάθειες δημιουργίας «τακτικοῦ στρατοῦ» ἀπὸ τὸν Καποδίστρια εἶχαν ἀκυρωθῆ καὶ οἱ στρατιωτικὲς δυνάμεις μετατράπηκαν σὲ ἀτακτὰ στίφη στὴν υπηρεσία τῶν δύο ἀντιμαχόμενων μερίδων, τῶν κυβερνητικῶν (υποστηρικτῶν τοῦ «καποδιστριακοῦ κόμματος») καὶ τῶν συνταγματικῶν (υποστηρικτῶν «τῆς ἀντιπολίτευσης») «που ἐκμαύλιζαν τοὺς ἀξιοματικούς, ἐλλείψει χρημάτων, με βαθμολογικὲς ἀπολαβές». Βλ. Παπαγεωργίου (2005) 326.

Όσον αφορά στην οργάνωση της επί των Ναυτικών Γραμματείας, αυτή αναλύεται στο Διάταγμα της 19/28 Απριλίου. Το προσωπικό της αποτελούνταν από «έναν διευθυντή του γραφείου, ὅστις θέλει ἐκλεχθῆ ἔξ ἐκείνων τῶν ἀνωτέρων ἀξιωματικῶν ἢ ὑπαλλήλων τοῦ Ναυτικοῦ, οἵτινες διέπρεψαν διὰ τῶν γνώσεων καὶ ἀξίας των», από δύο γραμματεῖς, από έναν γραφέα και έναν κλητήρα (*κλήτορα*).³¹

Η υπαγωγή του Στρατού και του Ναυτικού σε ξεχωρές Γραμματείες έχει ήδη επέλθει από την εποχή του Καποδίστρια, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αλλά υπάκουγε και στις διεθνείς πρακτικές της εποχής. Αυτή η υπαγωγή Στρατού και Ναυτικού σε δύο διαφορετικές Γραμματείες (Υπουργεία) συμφωνούσε με τις αντιλήψεις της εποχής, και μάλιστα των Θαλασσιών Δυνάμεων Μ. Βρετανίας και Γαλλίας.³²

Στην Αγγλία ήδη από το 1546 από τον Henry τον 8^ο δημιουργείται ξεχωριστός διοικητικός τομέας με την ονομασία Navy Board. Το 1628 διαιρείται στο The Board of Admiralty υπό τον First Lord και το Ministry υπό τον Minister (υπουργό). Θα μπορούσε κανείς να πει ότι ο First Lord είχε τη στρατιωτική διοίκηση, ενώ ο Minister την πολιτική. Αυτή η δομή διατηρήθηκε για 200 χρόνια.³³ Αναφέρονται μάλιστα και περιπτώσεις, στις οποίες αυτές οι δύο διοικήσεις ήρθαν σε προστριβές.³⁴

Στη δεκαετία 1920-1930, μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου δημιουργούνται στη Μ. Βρετανία προβληματισμοί για τη στενότερη συνεργασία των Ενόπλων Δυνάμεων. Το 1940 θα δημιουργηθεί το πρώτο Ministry of Defence από τον Winston Churchill. Με διάφορες παραλλαγές θα καταλήξει στη σημερινή του μορφή το 1971.³⁵ Και στη Γαλλία όμως ισχύει το ίδιο, καθώς «Υπουργείο Εθνικής Αμύνης» θα υπάρξει μόλις το 1947, δύο χρόνια μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Πιο πριν υπήρχε ξέχωρη πολιτική διοίκηση του Ναυτικού.³⁶ Από τις Μεγάλες Δυνάμεις της εποχής μόνο η Ρωσία δεν ακολουθούσε αυτό το μοντέλο και αυτό λόγω της φύσης της απόλυτης μοναρχίας του τσάρου.

³¹ Βλ. *Ἐφημερίς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 14, 13/25 Απριλίου 1833.

³² Θαλάσσια Δύναμη (Sea Power) είναι το κράτος, το οποίο επεκτείνει τη στρατιωτική δράση του στις θάλασσες. Η θαλάσσια δύναμη (sea power) αποτελείται όχι μόνο από τη ναυτική πολεμική δύναμη αλλά και από τον χαρακτήρα της κυβέρνησης, την οικονομία, τις αποικίες κ.τ.λ. Βλ. *Encyclopaedia Britannica*.

³³ Βλ. την ηλεκτρονική πηγή *History of Ministry of Defence and the Old War Office*.

³⁴ Βλ. την ηλεκτρ. πηγή *History of Ministry of Defence and the Old War Office*.

³⁵ Βλ. την ηλεκτρ. πηγή *Ministry of Defence (G. Britain)*, Wikipedia.

³⁶ Βλ. τις ηλεκτρ. πηγές *Lists of Naval Ministers of France*, Wikipedia & *Ministry of Defence (France)*, Wikipedia.

Ο τσάρος ήταν ο «αρχιστράτηγος» των στρατιωτικών και ναυτικών δυνάμεων του κράτους.³⁷ Οι ιθύνοντες, λοιπόν, του ελληνικού Ναυτικού ήταν λογικό να ακολουθήσουν τα πρότυπα της Γαλλίας και κυρίως της Μ. Βρετανίας. Ιδίως η Μ. Βρετανία την περίοδο από το 1660 ως το 1830 προβάλλει ως η πιο πετυχημένη ναυτική δύναμη. Είχε εξέλθει νικήτρια από τους Ναπολεόντειους Πολέμους και η θαλάσσια κυριαρχία της φαινόταν ακλόνητη.³⁸

Ο σχηματισμός της επί των Ναυτικών Γραμματείας ακολουθεί το γενικό σχήμα των Γραμματειών.³⁹ Στο Φύλλο υπ' αρ. 13 (10/22 Απριλίου 1833, «Περὶ σχηματισμοῦ τῶν Γραμματειῶν) της *Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως* γίνεται ανάλυση των γενικών αρχών λειτουργίας γενικά των Γραμματειών, καθώς και των αρμοδιοτήτων του Γραμματέα γενικά. Σε αυτό το Διάταγμα αναφέρεται ότι «ὄλοι οἱ Γραμματεῖς τῆς Ἐπικρατείας εἶναι ἰσόβαθμοι· φυλάττουν δὲ τὴν σειρὰν ἀρχαιότητος τῆς ὑπηρεσίας, ἐξαιρουμένου τοῦ κατὰ καιρὸν Προέδρου τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου,⁴⁰ ὅστις προεδρεύει».

Σύμφωνα με το Διάταγμα, κάθε Γραμματέας είναι το «ἄμεσον ὄργανον τοῦ Βασιλέως πρὸς ἐκτέλεσιν ὅλων τῶν κυβερνητικῶν πράξεων» (Ἄρθρο 8), «εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἀκριβῆ ἐκτέλεσιν τῶν ὑπαρχόντων νόμων, καὶ διαταγμάτων, διὰ τὴν κατὰ συνείδησιν διαφύλαξιν τῶν συμφερόντων τῆς Ἐπικρατείας καὶ διὰ τὴν πιστὴν διαχείρισιν τῶν δημοσίων χρημάτων καὶ τῆς ἐμπιστευθείσης εἰς αὐτὸν ἰδιοκτησίας τῆς Ἐπικρατείας» (Ἄρθρο 9). Τελικά ο Γραμματέας διοικεῖ «ὡς ἀνώτατος διευθυντῆς» (Ἄρθρο 10). Είναι προσωπικῶς υπεύθυνος για την τήρηση του προϋπολογισμού της Γραμματείας του, εκτός αν η ὅποια παρέκβαση δικαιολογείται από «ἔκτακτα καὶ ἀναπόφευκτα συμβάντα», τα οποία του δίνουν τη δυνατότητα να ζητήσει από το αποθεματικό ταμείο της πληρωμῆς της δαπάνης (Ἄρθρο 11).

Επιπλέον, ο Γραμματέας έχει την υπευθυνότητα να φροντίζει για τη σωστή ηθική και επαγγελματική διαγωγή των υπαλλήλων της Γραμματείας, ενώ «εἰς αὐτὸν ἀπόκειται νὰ προβάλλῃ περὶ διορισμοῦ, προβιβασμοῦ, μεταθέσεως καὶ παύσεως τῶν ὑπαγομένων εἰς τὴν

³⁷ Βλ. Lieven (2006).

³⁸ Βλ. Driault (1997) 223, 224

³⁹ Η Γραμματεία ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης για παράδειγμα αποτελείται ἀπὸ ἕνα σύμβουλο, τρεῖς γραμματεῖς, δύο γραφεῖς καὶ ἕνα κλήτορα. Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 14, 13/25 Απριλίου 1833. Ἰδιομορφία παρουσιάζει ἡ ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν Γραμματεία, ἡ ὁποία χωρίζεται σε δύο τμήματα: τὸ ἕνα φροντίζει για ὅλα τὰ ζητήματα τῆς υπηρεσίας, τοῦ προσωπικοῦ καὶ τοῦ υλικοῦ, ἐνῶ τὸ ἄλλο τῆς στρατιωτικῆς οικονομίας («Διάταγμα ἀφορῶν τὴν ὑπηρεσίαν εἰς τὰς Γραμματείας τῆς Ἐπικρατείας», Ἄρθρο 1, *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 13, 10/22 Απριλίου 1833).

⁴⁰ «Ἡ ὀλομέλεια τῶν Γραμματέων τῆς Ἐπικρατείας σχηματίζει τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον, τοῦ ὁποίου ὁ Πρόεδρος ὀνομάζεται ἰδιαίτερος ἀπὸ τὸν Βασιλέα» (ἴδιο Διάταγμα, Ἄρθρο 5).

Γραμματείας του» (Άρθρο 12). Παρ' όλα αυτά, οι Γραμματείς «δὲν ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ δέχονται ἢ νὰ ἀποβάλουν δημοσίους ὑπηρετάς ἄνευ ἀδείας τοῦ Βασιλέως, εἰμὴ μόνον τὰ ὑπάρχοντα διατάγματα τοῖς τὸ ἐπιτρέπουσι ρητῶς». Ἐν τέλει, ὁ Γραμματέας κατὰ τὴ λήξη κάθε διοικητικοῦ ἔτους, οφείλει νὰ υποβάλει στον βασιλιά ἐκθεση γιὰ τὴν κατάστασι «ἐμπιστευθέντος εἰς αὐτὸν κλάδου», καθὼς καὶ τὴ διαχείρησι τῶν «ποσοτήτων» ποῦ εἶχε στη διάθεσί του (Άρθρο 13). Ἀπὸ τὴν ἄλλη, μολονότι οἱ υπάλληλοι τῆς Γραμματείας ἔχουν συμβουλευτικὸ ρόλο καὶ μποροῦν νὰ κάνουν τὶς παρατηρήσεις τους ἀν μίᾳ διαταγῇ ἀντιβαίνει στη νομοθεσία ἢ προσβάλλει τὰ δημόσια συμφέροντα, «εἰς κατεπειγούσας περιπτώσεις ὅμως δὲν πρέπει νὰ ἀναβληθῇ ἐκ τούτου ἡ ἐκτέλεσις» (Άρθρο 12).

Σύμφωνα με τὸ Διάταγμα «Περὶ τοῦ σχηματισμοῦ καὶ τῆς ἀρμοδιότητος τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματείας τῆς Ἐπικρατείας»⁴¹ ἡ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματεία ἔχει τους ἀκόλουθους σκοπούς:

- «Ὁ σχηματισμός, ἡ βελτίωσις καὶ διατήρησις τοῦ Ναυτικοῦ, ἡ εἰς αὐτὸ πειθαρχία, ἡ χρῆσις αὐτοῦ καὶ αἱ κινήσεις του, ἔτι δὲ ἡ ναυπηγία, ἡ ἐπισκευή, ἡ διατήρησις καὶ ἐφόπλισις ὄλων τῶν πλοίων τῆς Ἐπικρατείας καὶ ἡ διατήρησις τῆς τιμῆς τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας».
- «Ἡ ναυτολόγησι τῶν Ναυτῶν καὶ τῶν ἐπινηγίων στρατιωτῶν, ἡ ἐνδυμασία, ὁ ὄπλισμός, καὶ ἡ μισθοτροφοδότησι αὐτῶν».
- «Ἡ πρότασις περὶ διορισμοῦ, περὶ ἐπὶ σιτηρεσίῳ ἀναπαύσεως, ἡ περὶ ἀφέσεως τῶν ἀξιωματικῶν καὶ υπαλλήλων τοῦ Ναυτικοῦ, ἔτι δὲ τὰ περὶ στολῆς καὶ μισθοδοσίας των».
- «Οἱ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ναυτικοῦ ἀναγκαῖοι κανονισμοὶ καὶ ἰδιαιτέροι ποινικοὶ νόμοι καθὼς καὶ ἡ ἐπιστασία τῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῶν διορισθησομένων δικαστηρίων».
- «Ἡ ἀνακαίνισις, διατήρησις καὶ βελτίωσις τῶν λιμένων, τῶν ναυστάθμων, καὶ ναυτικῶν ἀποθηκῶν, καθὼς καὶ τῶν ἀναγκαίων διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ναυτικοῦ οἰκοδομῶν».
- «Τὰ πρὸς ἐκπαίδευσιν ἀξίων ναυτῶν, ἐπινηγίων πυροβολιστῶν καὶ ἀξιωματικῶν τοῦ Ναυτικοῦ καταστήματα».
- «Τὰ ἀναγκαῖα διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ναυτικοῦ ὑγειονομικὰ καταστήματα».
- «Τὰ διὰ τοὺς ἀπομάχους, τὰς χήρας, καὶ διὰ τὰ ὄρφανά του Ναυτικοῦ, καὶ δι' ἄλλας ναυτικὰς ἀνάγκας συστηθησόμενα φιλανθρωπικὰ καταστήματα».
- «Ἡ ἔκδοσις τῶν διπλωμάτων, διὰ τῶν ὁποίων ἀναγνωρίζονται τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ὡς ἐθνικά, καὶ διὰ τῶν ὁποίων τοῖς δίδεται ἡ ἄδεια νὰ ὑψώσωσιν Ἑλληνικὴν σημαίαν· ἡ

⁴¹ Για τὸ Διάταγμα αὐτὸ βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 15, 19 Ἀπριλίου / 28 Ἀπριλίου 1833.

φροντὶς περὶ τῆς διαφυλάξεως τῶν περὶ τούτων ὑπαρχόντων κανονισμῶν».

- «Ἡ διανομὴ τῶν λειῶν καὶ ἡ ἐπιστασία τῶν πρὸς διάλυσιν ἀπάσης περὶ τούτου διενέξεως συστηθησομένων δικαστηρίων».
- «Ἡ ὀλικὴ διὰ τὸ Ναυτικὸν δαπάνη, καὶ τὸ περὶ αὐτῆς λογιστικὸν».

Εἶναι ενδιαφέρουσα ἡ σύγκριση με τοὺς σκοποὺς τῆς ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν Γραμματείας,⁴² προκειμένου νὰ ἀνακύψουν ὁμοιότητες καὶ διαφορές. Καὶ γιὰ τὸν Στρατὸ οἱ σκοποὶ εἶναι οἱ ἴδιοι: ἡ διατήρηση καὶ ἡ βελτίωση τοῦ Στρατοῦ, ἡ προμήθεια τοῦ υλικοῦ, ἡ κατασκευὴ «δημοσίων καταστημάτων», ἡ πειθαρχία, ὁ διορισμὸς τῶν αξιωματικῶν, ἡ ἐνδυμασία τῶν στελεχῶν, καθὼς καὶ γενικὰ οἱ δαπάνες. Στους σκοποὺς τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματείας γίνεται ἰδιαίτερη ἀναφορὰ στὴ διανομὴ τῶν λειῶν, ἐνῶ στους σκοποὺς τοῦ Στρατοῦ ἀναφέρονται «οἱ προτάσεις περὶ προκηρύξεως στρατιωτικῆς ἀμνηστείας», καθὼς καὶ ἡ φροντίδα τῶν αἰχμαλώτων.

Ἀπὸ τὴν ἀνάγνωση τῶν παραπάνω Διαταγμάτων προκύπτει ἡ κοινὴ στοχοθεσία καὶ τῶν δύο Γραμματειῶν, ἡ ὁργάνωση δηλαδὴ σὲ ὅλους τοὺς τομεῖς. Σκοπὸς τοὺς εἶναι νὰ τεθοῦν οἱ βάσεις. Εἶναι χαρακτηριστικὸ ὅτι θέματα στολῆς, πειθαρχίας, κανονισμῶν ἀναφέρονται ρητὰ, ἐνῶ παράλληλα δίνεται ἐμφαση καὶ στὸ υλικό. Γιὰ τὸ Ναυτικὸ συγκεκριμένα, ἀναφέρεται ὡς σκοπὸς ἡ ἐκδοσὴ διπλωμάτων με τὰ ὁποῖα ἀναγνωρίζονται τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ὡς πολεμικά, ἐνῶ γίνεται σημαντικὴ ἀναφορὰ στὴ βελτίωση καὶ τὴν ἀνακαίνιση λιμένων, ναυστάθμων, καθὼς καὶ γενικὰ «δημοσίων καταστημάτων».

Τελικὰ, παρατηρεῖται ὅτι οἱ σκοποὶ τῆς ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματείας εἶναι σὲ πλήρη ἐναρμόνιση με τοὺς στόχους τῆς κάθε Γραμματείας, ὅπως αὐτοὶ ἐτέθησαν στὸ Διάταγμα «Περὶ σχηματισμοῦ τῶν Γραμματειῶν».⁴³ Ἰδιαίτερη σημασία δίνεται στὸ θέμα τοῦ προϋπολογισμοῦ, τῶν κανονισμῶν, καθὼς καὶ τῆς πειθαρχίας τῶν στελεχῶν.

⁴² Πρόκειται γιὰ τὸ Διάταγμα «Περὶ τοῦ σχηματισμοῦ καὶ τῆς ἀρμοδιότητος τῆς ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν Γραμματείας τῆς Ἐπικρατείας». Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 15, 19 Ἀπριλίου / 28 Ἀπριλίου 1833.

⁴³ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 13, 10 / 22 Ἀπριλίου 1833.

Η οργάνωση του Ναυτικού Διευθυντηρίου

Η υφιστάμενη διοίκηση του Πολεμικού Ναυτικού οργανώνεται τον Αύγουστο του 1833, όταν και δημοσιεύεται σχετικό Διάταγμα.⁴⁴ Φαίνεται ότι άλλες ανάγκες του κράτους θεωρήθηκαν πιο επείγουσες, καθώς παρατηρείται ότι υπάρχει μία τρίμηνη καθυστέρηση από τη δημοσίευση του Διατάγματος περί της επί των Ναυτικών Γραμματείας.

Υφιστάμενη αρχή στην επί των Ναυτικών Γραμματεία ήταν το *Ναυτικόν Διευθυντήριον*. Αυτό ορίστηκε να εδρεύει «εις τὸν πρωτεύοντα ἡμῶν πολεμικὸν λιμένα, προσωρινῶς δὲ εἰς Πόρον» και αποτελούνταν από το ακόλουθο προσωπικό.⁴⁵

1. έναν διευθυντή,
2. τρεις εφόρους, ένας του λιμένος, ένας των νεωρίων και ένας του προσωπικού και των επιθεωρήσεων,
3. έναν ελεγκτή,
4. έναν προϊστάμενο του οπλοστασίου,
5. έναν τροφοδότη,
6. έναν ταμία,
7. έναν γραμματέα της Διευθύνσεως,
8. δύο λογιστές, τέσσερις υπογραμματείς και τρεις αντιγραφείς για τις γραφειοκρατικές ανάγκες της Υπηρεσίας και
9. τους αναγκαίους επιστάτες αποθηκών.

Ο διευθυντής υπάγεται άμεσα στην επί των Ναυτικών Γραμματεία και «εις αὐτὸν εἶναι ὑποτεταγμένον ὅλον τὸ προσωπικὸν τοῦ διευθυντηρίου, τῆς ναυτικῆς οἰκονομίας, τοῦ ναυστάθμου, καὶ ὅλοι οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ πληρώματα τῶν πολεμικῶν πλοίων».⁴⁶ Γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στην «πληρωμή» όλων των παραπάνω και καμία δεν μπορεί να γίνει χωρίς να υπογράψει προηγουμένως ο διευθυντής τα ανάλογα καταστατικά.⁴⁷ Η επόμενη παράγραφος το αναλύει περισσότερο: «πρέπει νὰ ὑποβάλληται εἰς τὴν ἐπίκρισίν του πᾶσα προμήθευσις

⁴⁴ Πρόκειται για το Διάταγμα «Περὶ διοργανισμοῦ τοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικοῦ Διευθυντηρίου». Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, 5 /17 Αυγούστου 1833. Βλ. επίσης Γέροντας (2014) 20 -22· Χαλαλάμπους (1933) 91-116· Κωνσταντινίδης (1928) 28-55· Φωκάς (1923) 12· Λυκούδης (1923) 491-507.

⁴⁵ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, «Γενικαὶ Διατάξεις, παρ. 1 και 2».

⁴⁶ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, «Καθήκοντα τοῦ Διευθυντοῦ, παρ. 3 και 4».

⁴⁷ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 4.

ένδυμάτων διὰ τὰ πληρώματα, τροφῶν, ὄπλων καὶ πολεμοφοδίων, ναυπηγησίμου ξυλείας, σιδήρου, χαλκοῦ, σχοινίων καὶ πανίων, ἐν ἐνὶ λόγῳ ὄλων τῶν ἀναγκαίων πρὸς ἐφοπλισμὸν τῶν πλοίων καὶ τῶν πληρωμάτων, καθὼς καὶ τῆς διὰ τὸν ναύσταθμον ἀπαιτουμένης ὕλης, διότι ἄνευ τῆς ὑπογραφῆς του δὲν ἐπιτρέπεται νὰ γείνη καμμία πληρωμὴ». Για κάθε προμήθεια, μάλιστα, ο διευθυντής υπέβαλλε δείγμα με την τιμή στην επί των Ναυτικών Γραμματεία.⁴⁸ Τέλος, κάθε τρίμηνο ο διευθυντής υπέβαλλε στην επί των Ναυτικών Γραμματεία τους λογαριασμούς της ληψοδοσίας του προς έγκριση. Προτού λήξει η τριμηνία, υπέβαλλε τον προϋπολογισμό των εξόδων της επόμενης τριμηνίας.⁴⁹ Αυτή η εξαντλητική αναφορά ίσως να δείχνει τη διάθεση των ιθυνόντων για στενό έλεγχο των δημοσίων οικονομικών. Αυτή η υπόθεση ενισχύεται και από το γεγονός ότι τα οικονομικά του κράτους εκείνη την εποχή δεν παρουσίαζαν θετική εικόνα.⁵⁰

Ο διευθυντής επιτηρούσε κάθε ναυπήγηση και επισκευή πλοίων, επαγρυπνούσε για τη συντήρηση των υπαρχόντων και επιστατούσε στον εφοπλισμό και αφοπλισμό τους. Όφειλε επίσης να επιθεωρεί τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα τον Ναύσταθμο για να βλέπει την πρόοδο των εργασιών.⁵¹ Όσον αφορά στο προσωπικό, ο διευθυντής υποχρεούταν να υποβάλλει, μέσω της επί των Ναυτικών Γραμματείας, στον βασιλιά ετήσια έκθεση διαγωγής όλων των αξιωματικών και υπαλλήλων του Διευθυντηρίου και του Ναυστάθμου.⁵²

Υπό την προεδρία του διευθυντή συνεργόταν το Συμβούλιο του Διευθυντηρίου, το οποίο απαρτιζόταν από τον διευθυντή, τους τρεις εφόρους και τον ελεγκτή, ενώ χρέη γραμματέα εκτελούσε ο γραμματέας του Διευθυντηρίου.⁵³ Σκοπός του Συμβουλίου ήταν να βοηθεί τον διευθυντή στα καθήκοντά του, ενώ η ψήφος των μελών του ήταν συμβουλευτική. Όταν στο Συμβούλιο επρόκειτο να συζητηθεί ζήτημα περί πυροβολικού ή περί τροφών,

⁴⁸ Βλ. *Έφημερίς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 9.

⁴⁹ Βλ. *Έφημερίς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 16.

⁵⁰ Δημόσια και ιδιωτική οικονομία ήταν σε μηδενικά επίπεδα όταν ήρθε ο Όθωνας στην Ελλάδα. Η επικράτεια του κράτους ήταν περιορισμένη. Η αγροτική παραγωγή είχε τραυματιστεί λόγω των πολεμικών περιπετειών αλλά και του εμφυλίου που επέπεσε στη Χώρα μετά τη δολοφονία του Καποδίστρια. Η όλη εικόνα συμπληρώνεται από την παντελή έλλειψη υποδομών, καθώς και την ανάγκη πληρωμών δανείων στο εξωτερικό. Εξαίρεση αποτελεί η εμπορική ναυτιλία. Άλλωστε, τα εμπορικά πλοία αποτελούσαν σε πολλές περιπτώσεις τον μοναδικό τρόπο διακίνησης προϊόντων στο εσωτερικό λόγω έλλειψης αμαξιτών δρόμων αλλά και αισθήματος ασφάλειας. Για την οικονομική κατάσταση της Χώρας βλ. Δερτιλής (2014) 200-204 (για το θέμα των δανείων)· Καλαφάτης - Πρόντζας (2011) 402· Κατσούλης *et al.* 17· Petropoulos (1997) 179· Βακαλόπουλος (1992) 220.

⁵¹ Βλ. *Έφημερίς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 6-8.

⁵² Βλ. *Έφημερίς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 15.

⁵³ Βλ. *Έφημερίς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 10.

καλούνταν να παραστούν και οι επιφορτισμένοι ειδικά αυτούς τους κλάδους, των οποίων η γνώμη καταχωρούταν στα πρακτικά. Σε περίπτωση που το Συμβούλιο είχε διαφορετική γνώμη από αυτή των «ειδικών», έπρεπε να αναφερθούν οι λόγοι της διαφοροποίησης στα πρακτικά.⁵⁴

Στην παράγραφο 12 όμως λέγεται ξεκάθαρα το εξής: «Γενομένης συζητήσεως και διχογνωμούντων τῶν μελῶν, καταχωρίζεται εἰς τὸ πρωτόκολλον ἢ ψῆφος ἑνὸς ἐκάστου, ὁ δὲ διευθυντὴς ἀποφασίζει. Ὅσακις ὁμως εἰς σημαντικὰς περιπτώσεις ἢ τελεία ἀπόφασις δὲν εἶναι τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ διευθυντοῦ, πρέπει νὰ σταλῶσιν ἀμέσως πρὸς τὴν ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματεία ἀντίγραφα τῶν πρωτοκόλλων ἐπικυρωμένα». Παράλληλα, στην παράγραφο 13 αναφέρεται το εξής: «Εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ διευθυντηρίου συζητοῦνται ὅλαι αἱ ἀγοραί, συμφωνίαι, καὶ προμηθεύσεις καὶ ὑποβάλλονται εἰς τὴν ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματεία. Ὅσακις πρόκειται νὰ γενοῦν συμφωνίαι περὶ προμηθεύσεως ὑλῶν, πρέπει νὰ φυλάττεται ἡ ὁδὸς τῆς δημοσιότητος, γιὰ νὰ γίνηται ἡ συνδρομὴ τῶν πωλητῶν μεγαλητέρα».

Ἡ ἀμεση σχέση του διευθυντή με την ἐπὶ των Ναυτικῶν Γραμματεία φαίνεται στην παράγραφο 19: «Ὁ διευθυντὴς ἐπιβάλλει εὐθύνην εἰς τοὺς ὑπ' αὐτὸν διὰ πᾶσαν κατάχρησιν· εἶναι δὲ ἐκ τῶν καθηκόντων του, ὅσακις πληροφορηθῆ βασίμως περὶ τῶν τοιούτων νὰ τ' ἀναφέρῃ, αὐτὸς πρὸς τὴν ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματεία, ἣτις δὲν θέλει λείψῃ νὰ μᾶς εἰδοποιῆ περὶ πάντων. Τὸ αὐτὸ ὀφείλει νὰ κάμῃ ὁ διευθυντὴς καὶ διὰ πᾶσαν ἀταξίαν ἢ παραμέλησιν χρεῶν ὁποιοῦδήποτε τῶν εἰς αὐτὸν ὑποτεταγμένων».

Ὁ ἔφορος λιμένος εἶχε ὑπὸ τη δικαιοδοσία του την αστυνομία του λιμένος⁵⁵ και του Ναυστάθμου (βοηθούταν στην εκτέλεση των καθηκόντων του ἀπὸ ἓνα ὑπασπιστή), ὅπως και τον Λόχο των Τεχνιτῶν,⁵⁶ τον αξιωματικό του οπλοστασίου, τον αρχιτεχνίτη για την κατασκευή σχοινίων, τον ἐπιστάτη των τροφῶν που διηύθυνε τα αρτοποιεῖα και τον ἐπιστάτη των

⁵⁴ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 11.

⁵⁵ «Ὁ ἔφορος τοῦ λιμένος ἐπιτρέπεται τὴν κατὰ τὸν λιμένα καὶ ναύσταθμον ἀστυνομίαν. Διορίζεται δὲ πλησίον του εἰς ὑπασπιστὴς τοῦ λιμένος· αἱ εὐρισκόμεναι εἰς τὸν λιμένα μοῖραι ἐπινηϊῶν στρατιωτῶν εἶναι ὑποτεταγμένοι εἰς αὐτὸν, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν εἰς τὸν λιμένα ὑπηρεσία. Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, «Καθήκοντα τοῦ ἐφόρου τοῦ λιμένος», παρ. 20.

⁵⁶ Σχετικὰ με τον Λόχο των Τεχνιτῶν βλ. Τσαπράζης (1991) 37: «Ἡ ὁργάνωση του Λόχου των Τεχνιτῶν ἦταν ἡ πρώτη σοβαρὴ φροντίδα του γραμματέα της Επικρατείας ἐπὶ των Ναυτικῶν Α.Ι. Κριεζή μέσα στα πλαίσια της δομῆς του ναυστάθμου του Πόρου. Με το ἀπὸ 17/29 Αυγούστου Β. Διάταγμα ἰδρύθηκε ὁ Λόχος των Τεχνιτῶν καὶ καθορίστηκε ἡ δυνάμει του, ὡστε νὰ περιλαμβάνει ἓνα (1) λοχαγὸ, τέσσερις (4) αξιωματικούς, εἴκοσι ἓνα (21) υπαξιωματικούς, ἐξήντα ἕξι (66) τεχνίτες καὶ δέκα τρεῖς (13) μαθητεύοντες. Ἡ ὁργανικὴ δυνάμει του καθορίστηκε σε 92 ἄνδρες. Ὁ λόχος διαιρέθηκε σε πέντε τμήματα, λεπτοουργεῖο, σιδηρουργεῖο, κλειδοποιεῖο, οπλοουργεῖο καὶ χημικὰ καταστήματα. Ὁ λόχος των Τεχνιτῶν ἦταν ὁ πρόδρομος της μετέπειτα ἰδρύσεως μηχανικοῦ συνεργεῖου στο ναύσταθμο του Πόρου. Αὐτὸς διατηρήθηκε μέχρι το 1858. [...] Τα πρῶτα στελέχη του Λόχου των Τεχνιτῶν αποτελοῦσαν οἱ Βαυαροί, ὁ λοχαγὸς Κιρχμιάιερ που ἦταν ἀρχηγὸς του λόχου καὶ οἱ ἀνθυπολοχαγοὶ Σπιτς, Ελχάφεν καὶ Αουσλερ».

αποθηκών ειδών αρμένων, πηδαλουχίας κ.τ.λ.⁵⁷ Ο έφορος του λιμένος κρατούσε και τα κλειδιά της πόλης του Ναυστάθμου ο ίδιος στο σπίτι του και όταν το πρωί ξεκινούσαν οι εργασίες, ο ίδιος ή ο υπασπιστής του άνοιγε τις πόρτες για να μπουν μέσα οι εργάτες, οι τεχνίτες και οι αξιωματικοί.⁵⁸

Στον έφορο του λιμένος δινόταν αναφορά σχετικά με την παρουσία ή την απουσία εργατών.⁵⁹ Το βράδυ, με το πέρας των εργασιών, την έξοδο του προσωπικού και αφού περίπολος στρατιωτών έλεγχε το μέρος, όφειλε ο ίδιος να κλείσει την πόρτα και να ενημερώσει τον διευθυντή.⁶⁰ Κατά δε τον εφοπλισμό ή αφοπλισμό πλοίου, διέτασσε να γίνει έκθεση εφοπλίσεως ή αφοπλίσεως, η οποία εγκρινόταν από τον διευθυντή και προσυπογραφόταν από τον ελεγκτή, αφού προηγουμένως την είχε καταχωρήσει στο βιβλίο των εξόδων, προκειμένου περί εφοπλίσεων και στο βιβλίο εσόδων, προκειμένου περί αφοπλίσεων.⁶¹

Αρμοδιότητά του ήταν και η επιτήρηση της επιβίβασης ή αποβίβασης με ακρίβεια των ειδών των αναγραφομένων στην έκθεση. Ο έφορος του λιμένος μεριμνούσε για τη μεταφορά των τροφών στα πλοία, όπως και των ειδών αρμένων,⁶² ναυτιλίας και άλλων.⁶³ Ακόμη, επιτηρούσε αν επιβιβάστηκαν στο πλοίο κατά την εφόπλισιν τα πυροβόλα, τα πυρομαχικά, καθώς και τα πολεμοφόδια.⁶⁴

Στο τέλος κάθε μήνα ο ελεγκτής του λιμένος λάμβανε τα καταστατικά από τους επιστάτες των αποθηκών και από τον υπεύθυνο του οπλοστασίου για τα εισερχόμενα και εξερχόμενα υλικά, τα οποία παρέδιδε στον διευθυντή και αυτός με την σειρά του τα παρέδιδε στην επί των Ναυτικών Γραμματεία. Κάθε τρίτο ή έκτο μήνα ο ελεγκτής του λιμένος όφειλε να

⁵⁷ Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 21.

⁵⁸ «Πρωίας πριν άρχίσουν αί έργασία, θέλει άνοίγει ό έφορος τοῦ λιμένος αὐτοπροσώπως ἢ διὰ τοῦ ὑπασπιστοῦ τοῦ λιμένος τὰς θύρας τοῦ ναυστάθμου, διὰ νά ἐμβαίνουν οἱ ἐργᾶται». Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 22.

⁵⁹ «...ό δέ εἰς ὑπηρεσίαν ἀξιωματικῶς τῶν ἐργατῶν (ὅστις ἀλλάσσει καθ' ἑβδομάδα κατὰ τήν σημείωσιν τοῦ ἐφόρου τοῦ λιμένος) ἀναφέρεται εἰς αὐτόν ἐγγράφως περὶ τῆς παρουσίας τῶν ἐργατῶν ἢ περὶ τῆς ἀπουσίας των διὰ νά κρατῆται ό ἐλεγχος, ὅτε παιδεύονται διὰ στερήσεως τῶν μισθῶν των». Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 23.

⁶⁰ «Αφοῦ τὸ ἐσπέρας παύσουν αἱ ἐργασίαι, διατάττει νά γενῆ και πάλι κλήσις (appel) τῶν ἐργατῶν. Αφοῦ δέ μετέπειτα ἀπέλθουν οἱ ἐργᾶται, και γενῆ παρὰ τῶν εἰς ὑπηρεσίαν ἀξιωματικῶν τῶν τεχνιτῶν και τῶν ἐπιτητῶν στρατιωτῶν περίπολος ἐντὸς τοῦ ναυστάθμου, διὰ νά πληροφορηθοῦν μήπως ἐκρύφθη τις ἐντὸς αὐτοῦ ἐπὶ κακῶ σκοπῶ, ό έφορος τοῦ λιμένος κλείει ό ἴδιος τήν θύραν και εἰδοποιεῖ περὶ τούτου τὸν διευθυντήν». Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 25.

⁶¹ Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 26 και 29.

⁶² Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 28 και 29.

⁶³ «Τὰ εἰς τὸν ἀρχιπηδαλιούχον ἀναγκαῖα, ὡς πυξίδα, φανάρια, σημαίας, ἐπιπλα, και διασκευὴν τῶν θαλάμων τοῦ πλοιάρχου και τῶν ἀξιωματικῶν». Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 29.

⁶⁴ Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 30.

διατάξει την παραβολή των ποσοτήτων στις αποθήκες με τις εγγραφές στην απογραφή.⁶⁵

Ο έφορος του προσωπικού και των επιθεωρήσεων είχε τη μέριμνα για όλα τα ζητήματα που αφορούσαν στο προσωπικό και τη μισθοδοσία του από τον διευθυντή και κάτω.⁶⁶ Δεν μπορούσε ο διευθυντής να διατάξει, ούτε ο ταμίας να πληρώσει τις καταστάσεις πληρωμής, αν δεν υπογράφονταν προηγουμένως από αυτόν.⁶⁷ Εικοσιτέσσερις ώρες πριν από τον απόπλου του πλοίου, έκανε επιθεώρηση του συγκροτηθέντος πληρώματος για να πληροφορηθεί τον αριθμό του πληρώματος από τον κυβερνήτη (τότε ονομαζόταν διευθυντής) μέχρι και τον τελευταίο ναυτόπαιδα σύμφωνα με το ναυτολόγιο.⁶⁸

Η βεβαίωση της κατάστασης αυτής χρησιμοποιούταν ως βάση για τη μισθοτροφοδοσία του πληρώματος, στην οποία αν υπήρχαν μεταβολές, αυτές έπρεπε να αναγράφονται στο ημερολόγιο του πλοίου. Την ίδια επιθεώρηση έκανε και κατά την επιστροφή του πλοίου.⁶⁹ Κάθε τρίμηνο διενεργούσε έκτακτες επιθεωρήσεις.⁷⁰ Τέλος, διενεργούσε επιθεωρήσεις στους τεχνίτες, στους στρατιώτες, στους απομάχους,⁷¹ στους ναύτες, καθώς και σε αυτούς που υπηρετούσαν ή φρουρούσαν στον λιμένα ή στον Ναύσταθμο.⁷²

Στον έφορο του νεωρίου υπάγονταν οι κατασκευές και οι επισκευές των πολεμικών πλοίων.⁷³ Επιθεωρούσε τα καταπλέοντα και αποπλέοντα πλοία για να γνωρίζει αν χρήζουν επισκευής και ανέφερε στον διευθυντή.⁷⁴ Σε αυτόν υπάγονταν όλες οι μηχανές, τα σιδηρουργεία της οπλοθήκης και το εργοστάσιο των πυξίδων, όπως και ο λόχος των

⁶⁵ Βλ. *Έφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 33.

⁶⁶ Βλ. *Έφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, «Καθήκοντα τοῦ ἐφόρου τοῦ προσωπικοῦ καὶ τῶν ἐπιθεωρήσεων», παρ. 35.

⁶⁷ Βλ. *Έφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 36.

⁶⁸ Βλ. *Έφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 38.

⁶⁹ Βλ. *Έφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 38-41.

⁷⁰ «Εἰς πᾶσαν τριμηνίαν ἢ ὁσάκις δοθῆ διαταγὴν, θέλει κάμει τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ὑπηρετῶν τοῦ λιμένος καὶ τοῦ Ναυστάθμου εἰς τὸ κατάστημα τοῦ διευθυντηρίου ἢ εἰς ἄλλο κατάλληλο μέρος». Βλ. *Έφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 42.

⁷¹ Σχετικά με τους απομάχους βλ. Τσαπράζης (1991) 37-38: «Ένα από τα έργα της [της Αντιβασιλείας του Όθωνα] ήταν και η ίδρυση του σώματος των πρεσβυτών «Veterans» που όπως αποδεικνύεται πρέπει να ήταν η τελευταία νομοθετική εργασία της. Το σώμα των πρεσβυτών το πλαισίωναν γενναίοι ναυτικοί που και τη ζωή τους και την περιουσία τους διακινδύνευσαν ή θυσίασαν για την πατρίδα τους, αποκτώντας έτσι το δικαίωμα για διεκδίκηση κάποιας θέσης στην πολιτεία. Οι αγωνιστές αυτοί ήταν ναυμάχοι, άνθρωποι όλοι κάποιας προχωρημένης ηλικίας, άνω των 50 ετών, βετεράνοι των θαλασσινών αγώνων, χωρίς πόρους, σύνταξη, συνωστίζονταν κοντά στα εθνικά καταστήματα προσπαθώντας να αποσπάσουν καμμία υπόσχεση για μια θέση ή παροχή από τους αρμόδιους συναγωνιστές, λόγω της τραγικής θέσης στην οποία είχαν φθάσει, γιατί τους έλειπε ακόμη και το καθημερινό».

⁷² Βλ. *Έφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 43.

⁷³ Βλ. *Έφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, «Καθήκοντα τοῦ ἐφόρου τῶν Νεωρίων», παρ. 43.

⁷⁴ Βλ. *Έφημερίς τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 45 και 46.

Τεχνιτών.⁷⁵ Και ο έφορος του νεωρίου, όπως και ο έφορος του λιμένος συνέτασσε έκθεση κατά την εφόπλιση και κατά την αφόπλιση πλοίου.

Ο ελεγκτής ήταν διευθυντής του Λογιστικού του Διευθυντηρίου και συνυπεύθυνος για την τήρηση του προϋπολογισμού. Καμία πληρωμή και παράδοση υλικού δεν γινόταν χωρίς την προσυπογραφή του.⁷⁶ Κατά την παράγραφο 63, ο ελεγκτής «όσακις τὸ κρίνη εὐλογον, προσκαλεῖ τὸν διευθυντὴ δι' ἀναφορᾶς του νὰ διατάξει τὴν ἐπὶ τόπου ἐξέτασιν καὶ καταμέτρησιν τοῦ ταμείου καὶ τῶν ἐν ταῖς ἀποθήκαις ὑλῶν. Εἰς τὴν περίστασιν ταύτην ὁ διευθυντής, ὁ ἐλεγκτής, καὶ ὁ ἀρχηγὸς τοῦ ἀρμοδίου κλάδου σχηματίζουν τὴν ἐξεταστικὴν ἐπιτροπὴν, ὁ δὲ γραμματεὺς τοῦ διευθυντηρίου κρατεῖ τὸ πρωτόκολλον».

Ο προϊστάμενος του οπλοστασίου ήταν αξιωματικός του πυροβολικού,⁷⁷ υπαγόμενος στον έφορο του λιμένος όσον αφορά στην υπηρεσία, όσον αφορά όμως στο τεχνικό μέρος, υπαγόταν άμεσα στον διευθυντή.⁷⁸ Βοηθούμενος από αξιωματικούς των πυροβόλων, είχε στην αρμοδιότητά του όλα εν γένει τα πυροβόλα των οπλοστασίων και των πλοίων, καθώς και τα όπλα και τα πολεμοφόδια.⁷⁹ Τηρούσε λεπτομερείς σημειώσεις των εισερχομένων και εξερχομένων υλικών και κατά τον αφοπλισμό των πλοίων παρελάμβανε το είδος του πυροβολικού συντάσσοντας ειδικό πρωτόκολλο για την κατάστασή τους.⁸⁰ Ήταν υπεύθυνος για την καλή συντήρηση των ειδών οπλισμού. Όσες φορές συζητείται θέμα περί οπλισμού στο Συμβούλιο του Διευθυντηρίου καλείται ο προϊστάμενος του οπλοστασίου να καταθέσει τη γνώμη του, η οποία καταχωρείται στο πρωτόκολλο.⁸¹ Τέλος, σύμφωνα με την παράγραφο 67: «Παρά τῶ ἐπὶ τοῦ ὀπλοστασίου θέλουν διορισθῆ κατὰ τὴν ἀνάγκη τῆς ὑπηρεσίας εἰς ἡ περισσότεροι ἀξιωματικοὶ τοῦ πυροβολικοῦ, καθὼς καὶ ἱκανὸν ἀπόσπασμα ἀποστράτων (veterans) τοῦ πυροβολικοῦ».

Ο τροφοδότης προϊστατο της αποθήκης των τροφών και των αρτοποιείων.⁸² Το Διευθυντήριο μεριμνούσε για την προμήθεια και αποθήκευση των τροφών αναλόγως των

⁷⁵ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 50.

⁷⁶ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, «Καθήκοντα τοῦ Ἐλεγκτοῦ», παρ. 56 και 59.

⁷⁷ «Τὸ ὀπλοστάσιο τοῦ ναυτικοῦ ἐπιτηρεῖται ἀπὸ ἕναν ἀξιωματικὸ του πυροβολικοῦ». Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, «Καθήκοντα τοῦ ἐπὶ τοῦ ὀπλοστασίου», παρ 64.

⁷⁸ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 65.

⁷⁹ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 68.

⁸⁰ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 69.

⁸¹ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 66.

⁸² Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, «Καθήκοντα τοῦ τροφοδότου», παρ. 81.

αναγκών των πλοίων και του Διευθυντηρίου.⁸³ Υπαγόταν στις διαταγές του εφόρου του λιμένος.⁸⁴ Όταν εφοπλιζόταν ένα πλοίο, ο τροφοδότης έδινε τροφές όχι περισσότερες των τριών μηνών. Τα συνήθη είδη ήταν άλευρα, παξιμάδια, ξηρά όσπρια, παστά ψάρια, παστό κρέας, λάδι κ.τ.λ.⁸⁵ Κατά τον αφοπλισμό του πλοίου παρελάμβανε τα υπόλοιπα και γινόταν έλεγχος των δαπανηθέντων βάσει των ατόμων στο πλοίο και των ημερών του ταξιδιού.⁸⁶

Ο ταμίας είχε το ένα κλειδί του ταμείου, ενώ από ένα είχε ο διευθυντής και ο ελεγκτής.⁸⁷ Αυτοί οι τρεις απάρτιζαν την επιτροπή του ταμείου. Ο ταμίας κρατούσε καθημερινό βιβλίο, το οποίο κλειδωνόταν στο ταμείο και αναγράφονταν τα έσοδα και τα έξοδα κατά πράξεις. Η συμπλήρωσή του γινόταν ενώπιον της επιτροπής.⁸⁸ Τηρούσε και δεύτερο βιβλίο, στο οποίο καταχωρούσε τις πράξεις και πρόσθετε ή αφαιρούσε τη νεώτερη πράξη, έτσι ώστε το άθροισμα ή το υπόλοιπο να είναι το ποσό που περιείχε το ταμείο.⁸⁹

Ο γραμματέας τηρούσε το πρωτόκολλο συνεδριάσεως του Συμβουλίου, διηύθυνε το πρωτόκολλο και τη διεκπεραίωση και ήταν υπεύθυνος για την ευταξία του γραφείου.⁹⁰ Τέλος, σε κάθε αποθήκη οριζόταν και ένας επιστάτης, ο οποίος ήταν υφιστάμενος του διευθύνοντα την αποθήκη. Διαλεγόταν από τους πλέον ικανούς και τίμιους.⁹¹ Κρατούσε τα βιβλία και τους καταλόγους των υλικών της αποθήκης.⁹²

Συμπερασματικά, θα μπορούσε να λεχθεί ότι με αυτήν την οργάνωση του Ναυτικού Διευθυντηρίου έγινε μία προσπάθεια να διευθετηθεί η ναυτική στρατιωτική ζωή σε όλες της τις λεπτομέρειες. Επίσης, μεγάλη έμφαση δίνεται στη ναυτική οικονομία με τη θέσπιση πολλών «δικλίδων ασφαλείας» προκειμένου να αποφευχθεί όσο το δυνατόν η σπατάλη χρημάτων. Ακόμη, πρέπει να σημειωθεί ότι η οργάνωση ήταν σαφώς συγκεντρωτική. Ο Διευθυντής του Ναυτικού Διευθυντηρίου ήταν ο άμεσα υπεύθυνος απέναντι στην επί των Ναυτικών Γραμματεία. Το Συμβούλιο του Διευθυντηρίου είχε καθαρά συμβουλευτικό ρόλο. Όσο αφορά στον συγκεντρωτικό χαρακτήρα της διοίκησης, μπορεί να ειπωθεί ότι συνεχίζεται αυτό που

⁸³ Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 79.

⁸⁴ Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 80.

⁸⁵ Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 82.

⁸⁶ Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 83 και 84.

⁸⁷ Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, «Χρέη τοῦ Ταμείου», παρ. 90.

⁸⁸ Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 91.

⁸⁹ Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 92 και 93.

⁹⁰ Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, «Χρέη τοῦ Γραμματέως τοῦ Διευθυντηρίου», παρ. 99 και 100.

⁹¹ «...ἄνδρες πιστοὶ καὶ τίμοι...». Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, παρ. 102.

⁹² Βλ. *Έφημερις τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, «Καθήκοντα τῶν ἐπιστατῶν τῶν ἀποθηκῶν», παρ.101–108.

ήδη είχε αρχίσει να δημιουργείται επί Καποδίστρια.

Κρατικός προϋπολογισμός και Ναυτικό

Δεν μπορεί να γίνει περαιτέρω λόγος για την ανάπτυξη του Πολεμικού Ναυτικού αν δεν γίνει πρώτα λόγος για το πόσα χρήματα δαπανώνται από την ηγεσία για αυτό σε σχέση με τον κρατικό προϋπολογισμό. Από αυτό θα φανούν πρώτον, οι πραγματικές προτεραιότητες της ηγεσίας και το αν σε αυτές ήταν και η οργάνωση του Ναυτικού και δεύτερον, υπό ποιες οικονομικές συνθήκες πραγματοποιήθηκαν αυτά τα οποία θα εκτεθούν παρακάτω. Με λίγα λόγια, από τα χρήματα που δαπανώνται συνάγονται σημαντικά συμπεράσματα για το πώς γινόταν αντιληπτή από τους κρατούντες η αποστολή του Ναυτικού. Τέλος, δεν πρέπει ποτέ να μας διαφεύγει ο παράγοντας της οικονομικής στενότητας του κράτους αυτήν την περίοδο.

Μια πρώτη εικόνα παίρνουμε ήδη από τη σχέση δυνάμεως στρατού και στόλου.⁹³ Ο στρατός το 1840 αριθμεί 8.736 άνδρες, ενώ ο στόλος 1.025 άνδρες. Ο στρατιωτικός προϋπολογισμός ανέρχεται στα 6,4 εκ. δραχμές. Αρκετά χρόνια μετά, το 1861, ένα έτος πριν την έξωση του Όθωνα, η δύναμη του Στρατού ανέρχεται σε 10.911 άνδρες, ενώ του Ναυτικού σε 1.225 άνδρες με προϋπολογισμό 9 εκ. δραχμές. Παρατηρούμε δηλαδή ότι η δύναμη του Στρατού αυξήθηκε κατά 20%. Και η δύναμη του Στόλου σε άνδρες αυξήθηκε κατά 18%. Παρ' όλα αυτά η διαφορά σε απόλυτους αριθμούς είναι χαώδης. Αυτό εξηγείται πολύ απλά από την διαφορά στη φύση των δύο όπλων. Με απλά λόγια: μεγάλη αύξηση στο προσωπικό του Ναυτικού θα σήμαινε ναυπήγηση πολλών νέων πλοίων.⁹⁴ Τέλος, ο δαπανηθείς προϋπολογισμός αυξήθηκε κατά 30% περίπου.

Πολύ πιο διαφωτιστικά είναι τα πράγματα όταν αναλυθεί ο δαπανηθείς προϋπολογισμός για τις Ένοπλες Δυνάμεις, το πόσα χρήματα δηλαδή δαπανώνται για τον Στρατό και πόσα για το Ναυτικό.⁹⁵ Μεταξύ των ετών 1833–1862 οι δαπάνες για τον Στρατό κινούνται μεταξύ των 3,9 εκ. δραχμών (1837) και των 9,0 εκ. δραχμών (1834). Ο Στόλος από την άλλη, κινείται μεταξύ των 0,9 εκ. δραχμών (1833) και των 2,6 εκ. δραχμών (1837). Ακόμη

⁹³ Βλ. Dakin (2005) Παράρτημα Στ'.

⁹⁴ Αυτό φαίνεται ξεκάθαρα στον ίδιο πίνακα μεταξύ των ετών 1885 και 1900. Συγκεκριμένα, το 1885 ο Στόλος αριθμεί 2.135 άνδρες και το 1900 4.042. Δηλαδή, έχουμε διπλασιασμό της δύναμης. Αυτό εξηγείται από το μεγάλο ναυτικό πρόγραμμα που διενεργείται αυτά τα χρόνια και τις συνακόλουθες πολλές αγορές νέων πλοίων.

⁹⁵ Βλ. Dakin (2005) Παράρτημα Η'.

περισσότερο παρατηρείται ότι τα περισσότερα χρήματα δαπανώνται για τον Στρατό τα πρώτα τρία έτη του νέου καθεστώτος (1833-1835). Αυτό ίσως να δείχνει κατά κάποιον τρόπο τις προτεραιότητες. Σημασία για το νέο καθεστώς είχε η εδραίωση στην εξουσία και αυτό μπορούσε να γίνει μόνο με μία ισχυρή στρατιωτική δύναμη.

Το Ναυτικό από την άλλη πλευρά παρουσιάζει ιστορικό χαμηλό το 1833 (0,9 εκ. δραχμές), τα επόμενα όμως χρόνια τα δαπανηθέντα ποσά για το Ναυτικό αυξάνονται κατακόρυφα. Το 1834 δαπανώνται 2 εκ. δραχμές, το 1835 2,3 εκ., ενώ το 1837 δαπανάται το ιστορικά υψηλό για αυτήν την περίοδο ποσό των 2,6 εκ. δραχμών. Τα επόμενα έτη το ποσό πέφτει κάτω από τα 2 εκ. για να φτάσει το 1846 τα 1,1 εκ. δραχμές. Αυτή η απότομη άνοδος της δαπάνης μέχρι το 1837 εξηγείται από το γεγονός ότι το Ναυτικό εκείνη την περίοδο καταπολεμούσε την πειρατεία. Ελληνικά, μάλιστα, πλοία, έφτασαν μέχρι την οθωμανική τότε Θεσσαλονίκη το 1837, έτος κατά το οποίο σημειώνεται ταυτόχρονα το ιστορικά υψηλό ποσό των δαπανών για το Ναυτικό και το ιστορικά χαμηλό ποσό των δαπανών για τον Στρατό.

Επίσης, χαρακτηριστικό είναι ότι οι δαπάνες για τις Ένοπλες Δυνάμεις δεν φαίνεται να επηρεάζονται από τις πολεμικές περιπέτειες της Χώρας. Το 1853 δηλαδή, έτος κατά το οποίο επικρατεί στη Χώρα πολεμικός πυρετός – τον οποίο ο βασιλιάς ενστερνίζεται λόγω του Κριμαϊκού Πολέμου, οι δαπάνες για τον Στρατό παραμένουν σταθερές σε σχέση με το 1852 (4,8 εκ. δραχμές), ενώ για το Ναυτικό δαπανώνται μόλις 1,3 εκ. δραχμές. Αύξηση των στρατιωτικών δαπανών έχουμε πάλι το 1861. Για τον Στρατό ειδικά έχουμε κατακόρυφη αύξηση, καθώς δαπανώνται 7,1 εκ. δραχμές, ενώ για το Ναυτικό 1,9 εκ. δραχμές. Αυτή η κατακόρυφη αύξηση στις δαπάνες για τον Στρατό ίσως να συνδέεται με την έκρυθμη κατάσταση και το αντιδυναστικό πνεύμα που επικρατούσε στη Χώρα το 1861, μία κατάσταση που τελικά οδήγησε στην έξωση του Όθωνα έναν χρόνο μετά.

Τέλος, φαίνεται να συνδέονται οι δαπάνες για τον Στρατό και τον Στόλο με το αν υπάρχει πλεόνασμα ή έλλειμμα στον προϋπολογισμό του κράτους. Τα έτη 1842 με 1845 δεν γίνονται στρατιωτικές δαπάνες, ενώ ο προϋπολογισμός είναι ελλειμματικός. Το 1841 δεν έχουμε δαπάνες για τον Στρατό, αλλά δαπανώνται 1,6 εκ. δραχμές για το Ναυτικό. Από την άλλη, τα έτη 1854 με 1857 με πλεόνασμα προϋπολογισμού δεν έχουμε στρατιωτικές δαπάνες. Ίσως λόγω έλλειψης αυτών να υπάρχει θετικό πρόσημο αυτά τα έτη, καθώς το 1858 που επανέρχονται ο προϋπολογισμός είναι και πάλι αρνητικός.

Έτος	Πλεόνασμα ή έλλειμμα προϋπολογισμού (σε εκ. δραχμές)	Στρατός (σε εκ. δραχμές)	Στόλος (σε εκ. δραχμές)
1833	23,5	8	0,9
1834	-12,3	9	2
1835	-3,5	6,4	2,3
1836	-2,7	4,9	2
1837	2,8	3,9	2,6
1838	1,5	5,5	1,6
1839	1,2	5,4	1,6
1840	1,7	5	1,4
1841	-2,5	-	1,6
1842	-1,1	-	-
1843	-0,9	-	-
1844	-1	-	-
1845	-0,9	-	-
1846	0,2	4,4	1,1
1847	-1,4	-	-
1848	-0,7	4,6	1,3
1849	0,6	4,7	1,2
1850	-0,1	-	-
1851	0,3	-	-
1852	0,1	4,8	1,3
1853	0,9	4,8	1,3
1854	0,6	-	-
1855	0,6	-	-
1856	2,2	-	-
1857	2,7	-	-
1858	-1	4,9	1,6
1859	0	-	-
1860	1,8	-	-

Ιεραρχία και Οργάνωση

Αφού εξετάστηκε η οργάνωση της διοίκησης του Ναυτικού, στη συνέχεια θα ερευνηθεί το πώς οι σκοποί της έγιναν πράξη. Πρώτα θα εξετασθεί ο τρόπος οργάνωσης του συστήματος σε επίπεδο προσωπικού (αξιωματικοί, υπαξιωματικοί, πληρώματα). Το πρώτα στελέχη του Βασιλικού Ναυτικού αποτέλεσαν αυτοί οι οποίοι είχαν πολεμήσει στην Επανάσταση του 1821. Αυτοί ήταν εξαιρετικοί ναυτίλοι μεν, αλλά από την άλλη υστερούσαν ακόμα και στις στοιχειωδέστερες γραμματικές γνώσεις.⁹⁶ Ακόμα, οι ίδιοι αυτοί πολεμιστές της Επανάστασης είχαν μία διαφορετική αντίληψη περί πειθαρχίας και τους ήταν δύσκολο να αποδεχθούν την ένταξή τους σε ένα οργανωμένο στρατιωτικό σώμα.⁹⁷ Και αυτό οδήγησε στην απροθυμία τους να αλλάξουν τις παραδοσιακές φορεσιές τους και να φορέσουν τα «φράγκικα», και συνάμα θεωρούσαν την πρόσληψή τους ως μία υποχρέωση της Πολιτείας ως ανταπόδοση των αγώνων τους.⁹⁸

Ένα άλλο πρόβλημα ήταν η πληθώρα των ναυάρχων και πλοιάρχων στον Στόλο.⁹⁹ Ενίοτε, μάλιστα, το θέμα έπαιρνε και διαστάσεις τοπικισμού.¹⁰⁰ Μια πρώτη προσπάθεια συμμαζέματος του παραπάνω θέματος, όπως έχει αναφερθεί, έγινε επί Καποδίστρια με τη

⁹⁶ Μερικά παραδείγματα: το 1832, ο διευθυντής του ακατίου «Αντίζηλος» ζητεί άδεια να παρακολουθήσουν αυτός και τέσσερις άνδρες του πληρώματος τα μαθήματα του δημοτικού σχολείου. Βλ. Φακίδης (1996) 19· Λαζαρόπουλος (1951) 55. Το 1839, ο διευθυντής της γολέτας «Λήδα» αναφέρει στο διευθυντήριο ότι οι αξιωματικοί του λόγω έλλειψης μορφώσεως δεν είναι σε θέση να γράψουν στο ημερολόγιο, ούτε να διαχειρίζονται το υλικό. Βλ. Φακίδης (1996) 19· Φωκάς (1923) 52.

⁹⁷ Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η δυσκολία υιοθέτησης μιας κοινής στολής, καθώς και η εξίσου δύσκολη υιοθέτηση ενός οργανωμένου συστήματος εκπαίδευσης στο Ναυτικό.

⁹⁸ Ο Ασπρέας (1930: 137) γράφει χαρακτηριστικά: «Ο Έλληνικός λαός έθεώρει την από τῶν Τούρκων ἀποσπασθεῖσαν χώραν ὡς περιουσίαν ἀδιαφιλονείκητον, ὡς ἀνακτηθεῖσαν κληρονομίαν, ὡς κληροδότῃμα τῶν πατέρων του. Πᾶς ὁ ἀγωνισθεὶς κατὰ τῶν Τούρκων ἐθεώρει ἑαυτὸν ὡς συγκληρονόμον, ὡς συνιδιοκτήτην».

⁹⁹ Όχι μόνο για την πληθώρα τους αλλά και για την αλαζονεία τους ο Λαζαρόπουλος (1936: 270) γράφει τα εξής: «Ότε ἀφίχθη ὁ Καποδίστριας εἰς Ἑλλάδα, εὗρεν ἑννέα ναυάρχους καὶ ἑκατὸν πλοιάρχους, οἵτινες εἰς τοιοῦτον σημεῖον ἐπάρσεως καὶ ἐγωισμοῦ εἶχον ἐξιχθῆ, ὥστε νὰ διατείνονται, ὅτι αὐτοὶ καὶ μόνοι ἔσωσαν τὴν Ἑλλάδα καὶ παντοίας ἐντεῦθεν νὰ ἐγείρωσι ἀξιώσεις ἔναντι τῆς Κυβερνήσεως».

¹⁰⁰ Η εφημερίδα *Αἰὼν* (16 Ιαν. 1852) το επιβεβαιώνει: «Ἐὰν ἐκ τῶν Ψαριανῶν πυρπολιστῶν ὑπάρχουσι δύο πλοῖαρχοι πρώτης τάξεως, κατ' ἀναλογίαν πρέπει νὰ διορισθῶσι τέσσαρες τοιοῦτοι ἐκ Ἵδρας. Ἄλλ' ἐὰν οἰκονομικοὶ λόγοι δὲν ἐπιτρέπωσι τὸ τοιοῦτον διὰ μίας, ἄς διορισθῶσι δύο τουλάχιστον Ἵδραῖοι πυρπολισταὶ πρώτης τάξεως ἐπὶ τοῦ παρόντος». Βλέπουμε, λοιπόν, ὅτι ἀκόμα καὶ πολὺ ἀργότερα (το 1852) οἱ διορισμοὶ καὶ οἱ προβιβασμοὶ στο Ναυτικὸ ἀκολουθοῦν... τοπικιστικὲς προτεραιότητες.

θέσπιση των κρατικών διπλωμάτων.¹⁰¹ Αυτό ήταν πολύ σημαντικό, διότι πλέον για να προβιβαστεί κάποιος στον επόμενο βαθμό χρειάζονταν τα αντίστοιχα διπλώματα, τα οποία τα χορηγούσε το κράτος και όχι οι δημογεροντίες των νήσων. Ακόμη, την ίδια περίοδο έγινε ένα πρώτο συμμάζεμα των χορηγούμενων βαθμών. Από το Διάταγμα της μισθοδοσίας του Ιουνίου του 1830 φαίνεται ότι εκτός από τον βαθμό του ναυάρχου που είχε απονεμηθεί στον Μιαούλη, υπήρχαν και οι εξής βαθμοί: πλοίαρχοι α' και β' τάξεως, υποπλοίαρχοι α' και β' τάξεως, σημαιοφόρος και δόκιμος.¹⁰²

Από όλα τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι η επίλυση ζητημάτων του προσωπικού ήταν επείγουσα.¹⁰³ Μια από τις πρώτες ασχολίες της Αντιβασιλείας με σκοπό την οργάνωση του Ναυτικού, ήταν η αναθεώρηση των καταρτισθέντων επί Καποδίστρια καταλόγων των υπηρετούντων στο Ναυτικό. Άμεσα συστάθηκε επιτροπή, στην οποία ανατέθηκε η εξακρίβωση της προσφοράς εκάστου Ναυτικού στην Πατρίδα κατά την Παλιγγενεσία.¹⁰⁴ Επί τη βάσει των πορισμάτων της εξεταστικής επιτροπής και ανάλογα του βαθμού της προσφοράς καθενός στον Αγώνα, απονεμήθηκαν στους εν λόγω Ναυτικούς του Αγώνα διάφοροι βαθμοί αξιωματικών.¹⁰⁵ Επειδή όμως πολλοί ζητούσαν διορισμό ενώ οι θέσεις των αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού ήταν περιορισμένες, διορίστηκαν αλλά ευθύς αμέσως τέθηκαν σε διαθεσιμότητα λαμβάνοντας τον αντίστοιχο μισθό.¹⁰⁶ Παράλληλα, δημιουργήθηκε και το Σώμα των Πρεσβυτών του Ναυτικού (Veterans).¹⁰⁷

Έγιναν προσπάθειες και για την υιοθέτηση μιας κοινής στολής. Με το Β. Διάταγμα της

¹⁰¹ Βλ. Γλαράκης *Ναυτική Επιθεώρηση* 397.

¹⁰² Βλ. το Αρχείο Βλαχογιάννη, Α', φακ. 104 (ΓΑΚ).

¹⁰³ Ήδη από το 1833 εκδίδεται Διάταγμα με τους βαθμούς του Ναυτικού με τις αρμοδιότητες κάθε βαθμού. Σε αυτό το Διάταγμα «περί διοργανισμού του Βασιλικού Ναυτικού» διαβάζουμε στο Άρθρο 4: «Διὰ τὴν μὴ ἐπιτραπῆ εἰς ἀξιωματικούς ἀνωτέρων βαθμῶν ἀνάρμοστη εἰς αὐτοὺς ὑπηρεσία, προσδιορίζομεν...». Κατόπιν ακολουθεῖ ὁ ἀκριβὴς προσδιορισμὸς τῶν καθηκόντων τοῦ κάθε βαθμοῦ. Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 39, 6 / 18 Δεκεμβρίου 1833.

¹⁰⁴ Βλ. Γέροντας (2014) 22· Μιαούλης *et al* (1932) 51· Φωκᾶς (1923) 7.

¹⁰⁵ Βλ. τὸ «Περὶ τῶν πρώην ἀξιωματικῶν τοῦ Ναυτικοῦ» τῆς *Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 11, 8 Οκτωβρίου 1835: «Εκείνους τοὺς πρώην Ἀξιωματικούς τοῦ Ναυτικοῦ, οἵτινες ἠγωνίσθησαν ἐντίμως καὶ μὲ ἀδιάκοπον καρτερίαν εἰς τὸν ὑπὲρ ἀνεξαρτησίας ἀγῶνα, ἀνεγνωρίσθησαν ὡς ἀξιωματικοὶ παρὰ τῆς συστηθείσης τῆν 21 Ἀπριλίου (3 Μαΐου) 1833 Ἐξεταστικῆς Ἐπιτροπῆς, καὶ κατεγράφησαν εἰς τὸ γενικὸν Μητρώον, ἔχοντας ὑπ' ὄψιν τὰς προλαβούσας ἐκδοουλεύσεις τῶν, ἐπιθυμοῦμεν νὰ τοὺς διορίσωμεν ἤδη Ἀξιωματικούς τοῦ Ἡμετέρου Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ μὲ τὸν ἀνάλογον βαθμὸν...». Ακολουθεῖ κατάλογος ὀνομάτων ἀνά βαθμὸν.

¹⁰⁶ Βλ. τὸ Ἄρθρο 5 τῆς *Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 11, 8 Οκτωβρίου 1835: «Ὅλοι εἰς τὰ ἀνωτέρω ἄρθρα σημειωθέντες θέλουσι λάβει ἄνευ ἀναβολῆς διπλώματα ὑπογεγραμμένα παρ' Ἡμῶν, καὶ θέλουσι ἀπολαμβάνει τὰς τιμὰς, τὰς ὁποίας ἀπολαμβάνουν οἱ ἐν ἐνεργείᾳ ἀξιωματικοὶ τοῦ Β. Ναυτικοῦ τῆς ἰδίας τάξεως. Θέλουσι ἔχει προσέτι τὸ δικαίωμα νὰ φέρωσι τὴν στολὴν τοῦ βαθμοῦ τῶν».

¹⁰⁷ Βλ. τὸ Διάταγμα «Περὶ συστάσεως σώματος πρεσβυτῶν τοῦ Ναυτικοῦ» τῆς *Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 29, 17 / 29 Αυγούστου 1834.

3^{ης} Νοεμβρίου του 1833¹⁰⁸ καθοριζόταν η στολή των αξιωματικών και των ναυτών του Πολεμικού Ναυτικού. Οι παλαιότεροι Ναυτικοί βέβαια συνέχιζαν να φορούν την παραδοσιακή νησιώτικη φορεσιά, πολλές φορές λόγω υπερηφάνειας.¹⁰⁹ Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα ήταν η οικονομική δυσπραγία των τότε αξιωματικών, οι οποίοι αδυνατούσαν να αγοράσουν τα ξίφη και τις επωμίδες, τα οποία ήταν και δύσκολο να τα προμηθευτεί κανείς στην Ελλάδα. Το Ν. Διευθυντήριο πρότεινε να προμηθεύει τους Αξιωματικούς τα αναγκαία εξαρτήματα κρατώντας ένα αντίτιμο από τον μισθό τους.¹¹⁰ Τα προβλήματα αυτά θα οδηγήσουν σε μία περαιτέρω απλοποίηση της στολής με Διάταγμα του 1852.¹¹¹

Μεγάλο ζήτημα ήταν ακόμη και η συμπλήρωση των υπηρεσιακών βιβλίων. Όσον αφορά στη σύνταξη ημερολογίου πλοίου (του βασικότερου ίσως υπηρεσιακού βιβλίου σε ένα πλοίο), ο κανονισμός της Εσωτερικής Υπηρεσίας του 1837 δεν προέβλεπε σαφώς τον τρόπο τήρησης αυτού.¹¹² Προέβλεπε τη σύνταξη τεσσάρων ημερολογίων, όμως, ιδίως στα μικρά πλοία, δεν συμπληρωνόταν κανένα λόγω της έλλειψης εγγράμματων αξιωματικών. Αυτή η κατάσταση οδήγησε την επί των Ναυτικών Γραμματεία να καθορίσει το 1842 την τήρηση επί των πλοίων ενός μοναδικού ημερολογίου.¹¹³ Η συγγραφή του ανατέθηκε στους φροντιστές ή

¹⁰⁸ Σε αυτό το Διάταγμα «Περὶ ἰματισμοῦ καὶ διακριτικῶν σημείων τοῦ Β. Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ» τίθεται ὡς στόχος ἡ ἐξομοίωση με τὰ ευρωπαϊκὰ ναυτικά: «Διὰ νὰ στολίσωμεν τὸ Βασιλικὸν μας Ναυτικόν, ἐξομοιοῦντες αὐτὸ καὶ ἐξωτερικῶς με τὰ Ναυτικὰ τῶν Εὐρωπαϊκῶν Δυνάμεων, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάτομεν τὰ ἐξῆς...». Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 2, 8 / 20 Ἰανουαρίου 1834.

¹⁰⁹ Χαρακτηριστικὸ τῆς δυσκολίας ἐπιβολῆς τῆς ομοιόμορφης στολῆς στα στελέχη τοῦ Ναυτικοῦ εἶναι καὶ τὸ Διάταγμα τοῦ 1846 «Περὶ τῆς τῶν ἀξιωματικῶν καὶ δοκίμων τοῦ ναυτικοῦ στολῆς». Στὴν παράγραφο β' διαβάζομε: «Τὰ πολιτικὰ ἱμάτια, τὰ ὅποια κατὰ τὸ προηγούμενον ἄρθρον συγχωρεῖται νὰ φορῶσι τοῦ Βασιλικοῦ ναυτικοῦ οἱ ἀξιωματικοί, πρέπει νὰ εἶναι ὁμοιόμορφα, χρώματος δὲ κυανοῦ βαθέος, τὸ δὲ σχέδιον αὐτῶν θέλει εἶσθαι ὅμοιον τῶ τῶν Ἀγγλῶν ναυτικῶν ἀξιωματικῶν», ἐνὸς τῆς παραγράφου γ' ἀναφέρεται τὸ ἐξῆς: «Ἡ Τοιαύτη τῶν Ἡμετέρων ναυτικῶν ἀξιωματικῶν στολὴ λογίζεται ὡς δευτέρα, ἤτοι ὡς τῆς καθημερινῆς ὑπηρεσίας στολῆς, ἀντικαθιστᾷ δὲ τὴν ἥδη ἐν χρήσει, τὴν ὅποιαν δὲν ἐπιτρέπεται νὰ φέρῃ τις πλέον μετὰ παρέλευσιν ἐνὸς ἔτους ἀπὸ τῆς σήμερον». Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 16, 24 Ἰουνίου 1846.

¹¹⁰ Τὸ Ναυτικὸ Διευθυντήριο με ἔγγραφο πρὸς τὴν ἐπί των Ναυτικῶν Γραμματεία τονίζει τὴν οικονομικὴ ἀδυναμία ἀξιωματικῶν νὰ προμηθευτοῦν τὰ ἀναγκαῖα εξαρτήματα τῆς στολῆς τους. Παράλληλα, προτείνει νὰ κρατηθοῦν 30.000 δρχ. καὶ με αὐτὸ τὸ ποσὸ νὰ αγοραστοῦν εξαρτήματα στολῶν, καὶ στὴ συνέχεια αὐτὰ νὰ χορηγηθοῦν στους ἀξιωματικούς κρατώντας ἕνα μέρος ἀπὸ τὸν μισθὸ τους. Βλ. τὸ Ἀρχεῖο Κωβαίου, «Περὶ τῆς στολῆς των ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ναυτικοῦ, Ἐν Πόρῳ 24 Αὐγ. 1839, Ἀρ. Πρ. 4102».

¹¹¹ Ἐκεῖ ἀναφέρονται ξεκάθαρα οἱ οικονομικὲς δυσκολίες ποὺ οδηγοῦν στὴν ἀπλοποίηση τῆς στολῆς. Διαβάζομε: «Θέλονται νὰ καταστήσωμεν ἀπλούστερον καὶ οικονομικώτερον τὸν ἰματισμὸν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Πολεμικοῦ Ἡμῶν Ναυτικοῦ...». Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 63, 2 Δεκεμβρίου 1852.

¹¹² Βλ. Γέροντας (2014) 23· Φωκᾶς (1923) 80.

¹¹³ Στὸ Ἀρχεῖο Κωβαίου βρέθηκαν δύο ἔγγραφα. Τὸ πρῶτο εἶναι τοῦ Ναυτικοῦ Διευθυντηρίου (Ἀρ. Πρωτ. 219, 21 Μαρτίου 1842) πρὸς τὴν ἐπί των Ναυτικῶν Γραμματεία με τίτλο «Περὶ ἡμερολογίου». Σε αὐτὸ τονίζονται οἱ δυσκολίες τῆς συγχώνευσης των ημερολογίων. Συγκεκριμένα διαβάζομε: «Παρακαλοῦμεν προσέτι τὴν ἐπί των Ναυτικῶν Γραμματεία νὰ διατάξῃ ποῖος πρέπει νὰ κρατῆ τὸ κατάστιχον εἰς τὰ πλοῖα ἐκεῖνα [λέξη δυσανάγνωστη, κατὰ προσωπικὴ ἐκτίμηση: «ἐκεῖνα»], εἰς τὰ ὅποια οὐδεὶς ἄλλος παρὰ τοῦ τροφδοῦτου γνωρίζει γράμματα...». Τὸ δεύτερο εἶναι τοῦ Κ. Κανάρη, ὁ ὁποῖος, ὡς διευθυντῆς τῆς Ναυτικῆς Μοίρας τοῦ Βασιλείου (το

τροφοδότες με ευθύνη των διευθυντών, στην περίπτωση κατά την οποία αυτοί και οι υπόλοιποι αξιωματικοί του πλοίου δεν γνώριζαν γράμματα. Η συγγραφή του ημερολογίου για τους εγγράμματους αξιωματικούς ήταν υποχρεωτική.

Το 1858 δημοσιεύθηκε και το επίσημο ναυτικό ονοματολόγιο, το οποίο συνέταξαν ο Παλάσκα, ο Κουμελάς και ο καθηγητής Φίλιππος Ιωάννου.¹¹⁴ Μέχρι τότε γινόταν χρήση του κοινού ναυτικού λεξιλογίου από την εποχή της ενετικής θαλασσοκρατίας, στο οποίο υπήρχαν πάρα πολλές ξένες λέξεις. Εκτός από όλα τα άλλα, το ονοματολόγιο αυτό ήταν περιορισμένο στην ιστοφόρο ναυτιλία και δεν μπορούσε να ανταποκριθεί στις ανάγκες της νέας εποχής του ατμού. Η εργασία των Παλάσκα, Κουμελά και Ιωάννου μπορεί να ήταν γραμμένη σε αρχαιοπρεπή γλώσσα, αλλά ήταν ένα σημαντικό έργο, το οποίο επικράτησε όχι μόνο στα έγγραφα του Ναυτικού αλλά και στον προφορικό λόγο των στελεχών του.

Το 1858 αποφασίστηκε η τακτοποίηση του σώματος των υπαξιωματικών με την εκκαθάριση από αυτό των άχρηστων και γερασμένων στελεχών του. Με Β. Διάταγμα του 1858¹¹⁵ οι υπαξιωματικοί χωρίζονταν σε δύο κατηγορίες, τους «μάχιμους» και τους «άμαχους». Οι μάχιμοι διαιρούνταν σε τρεις κλάδους, των αρμένων, του πυροβολικού και της πηδαλουχίας, ενώ σε κάθε κλάδο ορίζονταν τρεις βαθμοί, του κελευστή, του υποκελευστή και του διόπου. Οι άμαχοι διαιρούνταν σε δύο κλάδους, στους οποίους υπήρχαν δύο βαθμοί: οι μηχανικοί-υπομηχανικοί και οι ξυλουργοί-υποξυλουργοί. Το Β. Διάταγμα όριζε ότι οι μετατάξεις των υπαξιωματικών σε κλάδους και βαθμούς θα διεξάγονταν από το Υπουργείο των Ναυτικών, το οποίο θα συγκροτούσε για το θέμα ειδική τριμελή επιτροπή από τους πλωτάρχες Λεωνίδα Παλάσκα, Δημήτριο Σαχίνη και Αλέξανδρο Κουμελά. Η επιτροπή εξέτασε περιοδικά τους υπαξιωματικούς στον Ναύσταθμο και τους κατέταξε σε κλάδο και βαθμό ανάλογα των ικανοτήτων τους. Όσοι δεν κρίθηκαν ικανοί από την επιτροπή είτε αποστρατεύθηκαν είτε μετατάχθηκαν στον λόχο των πρεσβυτών.

Συνοψίζοντας, παρατηρείται ότι αυτήν την περίοδο γίνονται προσπάθειες για τη δημιουργία της οργάνωσης, της ιεραρχίας αλλά και της λειτουργικότητας του Ναυτικού. Όλα έπρεπε να δημιουργηθούν «από το μηδέν» καθώς γινόταν η μετάβαση από το Ναυτικό της

1841 οι δύο μοίρες του Βασιλείου ενώθηκαν σε μία με έδρα το Ναύπλιο), δίνει οδηγίες προς το Ναυτικό Διευθυντήριο για τη σύνταξη του ημερολογίου πλοίου (αρ. 924 / 889. Έν Ναυπλίω, 25 Οκτωβρίου 1841: «Περὶ τῆς κρατήσεως τοῦ ἡμερολογίου [πλοίου] ἀπὸ τὰ ὑπὸ τῆς Μοίρας Β. Πλοῖα».)

¹¹⁴ Βλ. Γέροντας (2014) 23· Φακίδης (1996) 45· Φωκάς (1923) 151, 152.

¹¹⁵ Πρόκειται για το Διάταγμα «Περὶ βαθμολογίας καὶ στολῆς τῶν ὑπαξιωματικῶν τοῦ Β. Ναυτικοῦ». Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 48, 16 Οκτωβρίου 1858.

Επανάστασης σε ένα δυτικού τύπου Ναυτικό. Το Διάταγμα του Ιανουαρίου του 1834 περί ματισμού του Ναυτικού¹¹⁶ το λέει ξεκάθαρα: στόχος είναι η «εξομοίωσις» με τα ευρωπαϊκά ναυτικά.

Η Ναυτική Εκπαίδευση

Συναφές με τα προηγούμενα είναι και η εκπαίδευση του προσωπικού. Σε αυτήν την περίοδο γίνονται σημαντικές προσπάθειες οργάνωσής της Ναυτικής Εκπαίδευσης. Το κύριο ενδιαφέρον εστιάζεται στο θέμα της δημιουργίας παραγωγικής σχολής αξιωματικών. Για τους υπαξιωματικούς και τους ναύτες δεν γίνονται ενέργειες παρά μόνο με την εκκαθάριση του 1858.¹¹⁷ Ακόμη υπάρχει μία διάθεση μεταλαμπάδευσης στην Ελλάδα της γνώσης που υπήρχε σε ξένα Ναυτικά της εποχής, με αποτέλεσμα την αποστολή νέων αξιωματικών στο εξωτερικό με δαπάνες της Κυβέρνησης.

Αυτή η «χρυσή νεολαία» του Ναυτικού συνέβαλε στο να τεθούν γόνιμοι προβληματισμοί για την εξέλιξη του Όπλου. Μια εξέλιξη ολοκληρώθηκε λίγο πριν τους Βαλκανικούς Πολέμους. Διότι μπορεί η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων να ιδρύθηκε το 1884 και η Σχολή Παίδων το 1879, αλλά οι προβληματισμοί που γεννήθηκαν από τις αποτυχημένες προσπάθειες αυτής της περιόδου θα οδηγήσουν στις εξελίξεις της επόμενης περιόδου.¹¹⁸ Αρχικά οι δόκιμοι αποστέλλονταν στη Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων στην Αίγινα. Το 1836 το Ναυτικό Διευθυντήριο επέλεξε 15 νέους για αυτόν τον σκοπό. Οι μαθητές αυτοί είχαν ειδικό καθηγητή για τα ναυτικά μαθήματα.¹¹⁹

Το Ναυτικό από πολύ νωρίς άρχισε να στέλνει νέους να σπουδάσουν στο εξωτερικό και

¹¹⁶ Βλ. υποσημείωση 108.

¹¹⁷ Βλ. το προηγούμενο κεφάλαιο.

¹¹⁸ Είναι χαρακτηριστική η επιστολή που αποστέλλει ο Λεωνίδας Παλάσκας προς τον Πρωθυπουργό πολλά χρόνια αργότερα, το 1875, ως Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτικών. Η εν λόγω επιστολή δημοσιεύτηκε και στις εφημερίδες της εποχής. Διαβάζουμε: «Πρεσβευέω λοιπόν κ. Πρόεδρε, ότι τὸ Ὑπουργεῖον πρέπει, ἐὰν ἀληθῶς ἐπιθυμῇ νὰ ἐπιτύχῃ τοῦ σκοποῦ τούτου νὰ παύσῃ πλέον τὰ σφαλερὰ συστήματα δι' ὧν εἰσῆχθησαν εἰς τὸ Β. Ναυτικὸν ἄχρι τοῦδε οἱ δόκιμοι καὶ νὰ ἀσπασθῇ τὸ μόνον λογικὸν καὶ σύμφορον, κηρῦττον ἄγωνα πάνδημον καὶ ἐλεύθερον διὰ τὰς θέσεις ταύτας. Τὴν ἀρχὴν ταύτην τοῦ ἐλευθέρου καὶ πανδήμου διαγωνισμοῦ, ἦν ἀπὸ 30 ἤδη ἐτῶν συνιστῶ ματαιῶς εἰς τοὺς ἀμετρήτους ὑπουργούς μας». Βλ. Φακίδης (1996) 55. Ο Παλάσκας αναφέρεται στην πρακτική να εισάγονται απευθείας στις ναυτικές σχολές απόγονοι οικογενειών που είχαν πολεμήσει στην Επανάσταση του 1821. Ως μόνη λύση έβλεπε τη θεσμοθέτηση δημοσίων και αδιάβλητων εξετάσεων.

¹¹⁹ Ο επί των Ναυτικών Γραμματέας, ναύαρχος Αντώνιος Κριεζής στις 30 Οκτωβρίου του 1836 αναφέρει στον βασιλιά: «Ἄλλ' ἐν τοσοῦτῳ οὔτε ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις ὠλιγορήθη· πολλὰ τέκνα τῶν ὑπὲρ πατρίδος ἀγωνισθέντων ἀπεστάλησαν δαπάνη δημοσία εἰς Ἀγγλίαν καὶ ἀλλαχοῦ, καὶ δέκα πέντε ἔτι ἄλλα σπουδάζουν εἰς τὸ ἐν Αἰγίνι στρατιωτικὸν Σχολεῖον καὶ τὰς ναυτικὰς ἐπιστήμας». Βλ. Κωνσταντινίδης (1928) 36.

σε ξένα Ναυτικά.¹²⁰ Με δαπάνες της Κυβέρνησης εκπαιδεύονταν στην Αγγλία οι Δημήτριος Γ. Σαχτούρης, Αλέξανδρος Κουμελάς (ο οποίος αρχικά ειδικεύθηκε στο Μόναχο στο ναυτικό πυροβολικό), ο Εμμανουήλ Ιακ. Τομπάζης, ενώ στον Αγγλικό Στόλο υπηρετούσε ο Αθανάσιος Μιαούλης, αργότερα και ο αδερφός του Νικόλαος. Στη Γαλλία εκπαιδεύονταν οι Δημήτριος Σαχίνης, Νικόλαος Δομεστίνης και Νικόλαος Βελτάκης, ενώ συγχρόνως με αυτούς, στον Γαλλικό Στόλο σπούδαζε με δικές του δαπάνες ο Λεωνίδα Παλάσκα.¹²¹

Παράλληλα, για τη θεωρητική κατάρτιση του προσωπικού του Εμπορικού Ναυτικού ιδρύθηκαν με Β. Διάταγμα του 1837¹²² έδρες ναυτικών μαθημάτων στα Ελληνικά Σχολεία της Σύρου και του Ναυπλίου. Οριζόταν στο Β. Διάταγμα ότι κανείς δεν θα λάμβανε στο εξής δίπλωμα πλοιαρχίας, εάν δεν αποκτούσε απολυτήριο από ένα από αυτά τα σχολεία. Η δαπάνη για τη συντήρηση αυτών των σχολείων ανατέθηκε στην επί των Ναυτικών Γραμματεία. Η σχολή, όμως, του Ναυπλίου λόγω έλλειψης μαθητών, μεταφέρθηκε τον Δεκέμβριο του 1838 στην Ύδρα,¹²³ όπου γρήγορα συμπληρώθηκε ο αριθμός των μαθητών. Τα μαθήματα αυτά πήραν άδεια να τα παρακολουθούν και αξιωματικοί του Ναυτικού χωρίς να είναι γνωστός ο συνολικός τους αριθμός.¹²⁴ Αυτές οι ναυτικές έδρες καταργήθηκαν τον Ιούνιο του 1843, αλλά επανιδρύθηκε εκ νέου ναυτική έδρα στη Σύρο¹²⁵ με καθηγητή τον σημαιοφόρο του Πολεμικού Ναυτικού Ν. Δομεστίνη. Η έδρα τελικά φαίνεται ότι καταργήθηκε το 1845.¹²⁶

Σημαντική προσπάθεια αυτήν την περίοδο είναι η δημιουργία ναυτικής σχολής επί της κορβέτας «Λουδοβίκος». Η κορβέτα «Λουδοβίκος» κατελκύστηκε στον Ναύσταθμο του Πόρου, σχεδιασμένη από τον ναυπηγό του Ναυτικού Γεώργιο Τομπάζη, στις 7 Σεπτεμβρίου του 1837 και παρ' όλο που εκτέλεσε γενικά επιτυχείς δοκιμές, θεωρήθηκε πολύ μεγάλη για τις

¹²⁰ Βλ. υποσημείωση 119. Βλέπουμε από τα λόγια του Αντ. Κριεζή δύο πράγματα. Πρώτον, ότι οι αποστολές νέων στο εξωτερικό είχαν ξεκινήσει ήδη το 1836, και δεύτερον, ότι αυτοί που αποστέλλονταν ήταν τέκνα τῶν ὑπὲρ πατρίδος ἀγωνισθέντων.

¹²¹ Βλ. Φακίδης (1996) 27· Λυκούδης (1938) 549-576· Οικονόμου (1938) 577-582.

¹²² Πρόκειται για το Διάταγμα «Περὶ προσθέσεως διδασκάλου τῆς ναυτικῆς εἰς τὰ Ἑλληνικὰ σχολεῖα Σύρου καὶ Ναυπλίας». Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 28, 10 Αυγούστου 1837.

¹²³ Πρόκειται για το Διάταγμα «Περὶ συστάσεως ναυτικοῦ σχολείου εἰς Ὑδραν». Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 44, 22 Δεκεμβρίου 1838. Στο Διάταγμα μεταξύ άλλων διαβάζουμε: «Θεωροῦντες δὲ τὸν ὀλίγον ἀριθμὸν, τῶν σπουδαζόντων ἐν Ναυπλίῳ τὴν ἐπιστήμην ταύτην καταργοῦμεν συγχρόνως τὴν διὰ τοῦ Ἡμετέρου Διατάγματος τὴν 31 Ἰουλίου παρελθόντος ἔτους συστηθεῖσαν ἐν τῇ ρηθείσῃ πόλει καθέδραν αὐτῆς. Ὅλα τὰ ναυτικὰ ἐργαλεῖα καὶ τὰ λοιπὰ σκευῆ, τὰ δημοσίᾳ δαπάνῃ προαποκτηθέντα θέλουν μετακομισθῆ εἰς Ὑδραν».

¹²⁴ Βλ. Φακίδης (1996) 30.

¹²⁵ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 35, 2 Οκτωβρίου 1843.

¹²⁶ Βλ. Φακίδης (1996) 30. Δεν βρέθηκε το Διάταγμα κατάργησής της.

ανάγκες του Ναυτικού και παρέμεινε στον Ναύσταθμο αφοπλισμένη.

Τον Ιούλιο του 1843 η επί των Ναυτικών Γραμματεία κάλεσε τον υποπλοίαρχο Λ. Παλάσκα και τον υπηρετούντα στον Αγγλικό Στόλο υποπλοίαρχο Α. Κουμελά. Το 1845 οι δύο υποπλοίαρχοι ήρθαν στην Ελλάδα και τοποθετήθηκαν αμφοτέρωθεν στον «Λουδοβίκο». Σκοπός ήταν η δημιουργία προτύπου ναυτικής σχολής παραγωγής αξιωματικών.¹²⁷ Κυβερνήτης του πλοίου θα ήταν ο πλοίαρχος α' τάξεως Αλέξανδρος Ραφαήλ και ύπαρχος και παράλληλα διευθυντής της σχολής ο Λεωνίδας Παλάσκας. Το σημαντικό είναι ότι η ναυτική σχολή θα έδρευε σε ένα πλοίο που θα ταξίδευε κανονικά.¹²⁸

Το σχετικό Διάταγμα έλεγε τα εξής:¹²⁹

«Επιθυμοῦντες νὰ καταβάλωμεν τὰ πρῶτα θεμέλια ἑνὸς ναυτικοῦ παιδευτηρίου καὶ θέλοντες νὰ χορηγήσωμεν τὰ πρὸς τέλειον καταρτισμὸν τῶν ἐθελοντῶν δοκίμων τὰ ἀπαιτούμενα μέσα, ἐπὶ τῇ προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῶν ναυτικῶν ὑπουργοῦ, διατάσσομεν τάδε...»

Σε αυτό το Διάταγμα μας δίνεται ανάγλυφα η εικόνα του παιδευτηρίου. Πρώτον, θα ήταν σε πλοίο. Δεύτερον, διευθυντής του παιδευτηρίου ορίζεται ο υποπλοίαρχος Λεωνίδας Παλάσκας, καθηγητές ο υποπλοίαρχος Α. Κουμελάς και ο ιερέας Δημήτριος Βώδεινος, ενώ δάσκαλος (*διδάσκαλος*) ο δόκιμος Β. Κοκονέζης. Τα μαθήματα που θα διδάσκονταν θα ήταν τα εξής: η ελληνική γλώσσα, «τὰ στοιχεῖα τῆς μαθηματικῆς συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἀλγέβρης εἰς τὴν γεωμετρίαν», η κυβερνητική τέχνη, «ὁ τρόπος τοῦ καταρτίζειν τὰ πολεμικὰ πλοῖα», «ἡ ναυτικὴ τακτικὴ καὶ ἡ τῶν σημάτων θεωρία», η θεωρία της ναυτιλίας,

¹²⁷ Σε διαταγή του Υπουργείου προς τον διευθυντή (κυβερνήτη) του Λουδοβίκου περιγράφεται εναργέστερα ο σκοπός: «Ἀπαιτοῦμεν νὰ γυμνασθῇ οὕτως τὸ ὑφ' ὑμᾶς πλήρωμα ὥστε ἐν βραχυτάτῳ χρονικῷ διαστήματι νὰ παρατάσσηται ὡς ἐπὶ ναυμαχίαν καὶ νὰ ναυμαχῇ τεχνικῶς καὶ εὐστόχως [...]. Ἀπαιτοῦμεν δὲ παρ' ὑμῶν καὶ τῶν λοιπῶν ἀξιωματικῶν νὰ ἐπιστήσετε ὅλην τὴν προσοχὴν σας εἰς τῶν νόμων καὶ τῶν κανονισμῶν τὴν ἀκριβῆ ἐκτέλεσιν· ἐπιθυμοῦμεν δὲ νὰ γνωρίζωσιν οἱ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀξιωματικοὶ ὅτι δὲν ἄρχουσιν δούλων ἀλλ' ὅτι ἐλευθέρων πολιτῶν ἡγοῦνται· διὰ τοῦτο ἀπαγορεύονται αὐστηρῶς οἱ ὕβρεις, αἱ πληγαὶ καὶ πᾶσα ἄλλη κακὴ τοῦ πληρώματος μεταχείρησις [...]. Ἀπαγορεύεται ἐπίσης πᾶσα μεταξὺ ναυτῶν καὶ ἀξιωματικῶν κοινωνία καὶ οἰκειότης. [...] Ἐνὶ λόγῳ θέλομεν νὰ καταρτισθῇ τὸ πλοῖον καὶ νὰ διοργανισθῇ τὸ πλήρωμα εὐρωπαϊκῶς καὶ τοῦτο ἀρκεῖ πρὸς ὁδήγιαν τῶν ὑποπλοίαρχων εἰς οὓς ἀνατίθεται ἡ τακτικὴ τοῦ ὅλου μόρφωσις». Βλ. Φωκάς (1923) 88. Ο σκοπός και εδώ, όπως και στο θέμα της στολής, είναι ο εξευρωπαϊσμός του Ναυτικού.

¹²⁸ Η εφημερίδα *Ἀθηνά* (25/10/1845) επικρίνει την εγκατάσταση ναυτικής σχολής σε πλοίο εν υπηρεσία: «Ἐπὶ Ναυτικοῦ Σχολείου, κοινῶς ἀναγνωρισμένου ἀναγκαίου δὲν μακρυλογοῦμεν· ἐπιθυμοῦμε ὅσο τὸ δυνατόν ταχύτερον τὴν σύστασίν του· ἡ γνώμη τῆς ἐπιτροπῆς δὲν μᾶς φαίνεται κατάλληλος, τὸ σχολεῖον νὰ ὑπάρχει ἐντὸς Β. Πλοίου ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀλλὰ νὰ ναυλοῦνται ἐν τῷ λιμένι τοῦ Ναυστάθμου, καὶ εἰς τὰς παύσεις νὰ κάμνωσι περιοδεῖαν οἱ διδασκόμενοι ἐπὶ τῶν ἐνεργείᾳ Β. Πλοίων».

¹²⁹ Πρόκειται για το Διάταγμα «Περὶ τῆς συστάσεως ναυτικοῦ παιδευτηρίου ἐπὶ τῆς Κορβέτας, ὁ Λουδοβίκος». Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 21, 5 Αυγούστου 1846.

η ναυτική αστρονομία και «ή τέχνη τοῦ πυροβολεῖν».

Τον Μάιο του 1846, πριν το παραπάνω Διάταγμα αλλά ενώ το Ναυτικό Παιδευτήριο στον Λουδοβίκο λειτουργεί, δημοσιεύεται Διάταγμα με τίτλο «Περὶ Ναυτικῶν Ἐξετάσεων».¹³⁰ Εκεί διαβάζουμε: «Ἐπιθυμοῦντες νὰ διοργανίσωμεν ἐπὶ τὸ τελειότερον τὸ Βασιλικὸν Ἡμῶν ναυτικόν, καὶ θέλοντες νὰ ἀναστειλώμεν τὴν εἰς αὐτὸ κατάταξιν τῶν περὶ τὰ ναυτικὰ καὶ πολεμικὰ δοκίμων...». Και μόνο από τη σκοποθεσία γίνεται φανερό ότι επιχειρείται μία προσπάθεια συστηματοποίησης της ναυτικής εκπαίδευσης σε αντιδιαστολή με την εκπλήρωση πατρογονικών δικαιωμάτων. Ίσως δεν είναι τυχαίο που η όλη αυτή προσπάθεια με τον Λουδοβίκο πραγματοποιείται επί υπουργίας Κανάρη, που δεν ήταν Υδραῖος. Αρκεί να θυμηθούμε τα λόγια του Κριεζή προς τον βασιλιά το 1836.¹³¹

Ποια ήταν όμως η κατάληξη της προσπάθειας; Ο κυβερνήτης, εκπρόσωπος της παλαιάς γενιάς, ήταν πολύ δύσκολο να ενστερνιστεί τις νέες αντιλήψεις, τις οποίες αντιπροσώπευε ο Λ. Παλάσκας. Έτσι, δεν άργησαν οι συγκρούσεις. Ο κυβερνήτης υπέσκαπτε τον Παλάσκα αθρώνοντας δοκίμους στους οποίους ο Παλάσκας ζητούσε να επιβληθεί τιμωρία. Λόγω αυτής της σύγκρουσης, το Ναυτικό Παιδευτήριο επί του Λουδοβίκου, αν και ξεκίνησε ελπιδοφόρα, τελικά απέτυχε και ύστερα από την αποχώρηση του Παλάσκα, στις 29 Μαΐου του 1847, υπολειπορούσε. Αποτέλεσμα ήταν ο υπουργός των Ναυτικών να ζητήσει με αναφορά προς τον βασιλιά το 1851 τη διάλυσή του, το οποίο και έγινε.¹³² Τα διδάγματα όμως αυτής της αποτυχίας ήταν μία παρακαταθήκη για το μέλλον.¹³³

Οι δόκιμοι του Ναυτικού συνέχισαν να εκπαιδεύονται. Στο σχέδιο του οργανισμού της Σχολής των Ευελπίδων οριζόταν ότι η εκπαίδευση όλων των μαθητών ήταν τέσσερα έτη, ενώ στις δύο τελευταίες τάξεις δινόταν ειδική εκπαίδευση στους αξιωματικούς του Πυροβολικού, του Μηχανικού και των Γενικών Επιτελών. Οι μαθητές, οι προοριζόμενοι για το Ναυτικό,

¹³⁰ Βλ. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 11, 18 Μαΐου 1846.

¹³¹ Βλ. υποσημείωση 119.

¹³² Βλ. Φακίδης (1996) 36-37.

¹³³ Σε υπόμνημα του Παλάσκα προς το επί των Ναυτικών Υπουργείο με τίτλο «Περὶ Ναυτικοῦ Σχολείου», του οποίου το χειρόγραφο σωζόταν στη βιβλιοθήκη της Σχολῆς Ναυτικῶν Δοκίμων και μας το διασώζει ο Φακίδης, αναφέρεται το εξής: «Πολλὰ ὑπάρχουσι τὰ αἷτια τῆς ἀδυναμίας ταύτης· [το να πετύχει η προσπάθεια με τη ναυτική σχολή στον Λουδοβίκο] ἢ Κορβέττα ἐκπληροῖ τὴν ἐνεργητικὴν ὑπηρεσίαν, ὥστε τὸ ἐκπαιδευτικὸν τῆς τέλους, ὡς δευτερεῦον, θυσιάζεται πολλάκις εἰς τὸ ὑπηρετικόν, πάντοτε δὲ ἀσχεῖ ἐξ αὐτοῦ. Τὸ προσωπικὸν τοῦ πλοίου ἔχει καὶ αὐτὸ διπλοῦν προορισμόν, οἱ καθηγηταὶ τοῦ Παιδευτηρίου εἶναι συγχρόνως ἀξιωματικοὶ τῆς Κορβέττας καὶ ἐπομένως οἱ δύο ὑπηρεσίαι βλάπτονται ἀμοιβαίως, πολλὰς κατ' ἀλλήλων προφάσεις παρέχουσαι εἰς τὴν ἀμέλειαν καὶ τὴν ἐθελοκακίαν». Το βασικό δίδαγμα της αποτυχίας του Ναυτικού Παιδευτηρίου είναι δηλαδή, κατά τον Παλάσκα, η ύπαρξη του σχολείου σε εν ενεργεία πλοίο και η σύγκρουση των δύο υπηρεσιακών πραγματικοτήτων.

ονομάζονταν «υποδόκιμοι», ξεκινούσαν την εκπαίδευση στην 4^η τάξη και τελείωναν στην 5^η, οπότε πήγαιναν στο Ναυτικό. Όμως, ούτε αυτό το σύστημα εφαρμόστηκε με τους μαθητές να ορίζονται απευθείας δόκιμοι.¹³⁴

Λόγω της ανάγκης του «περάσματος» από τα ιστία στον ατμό, έγινε και μία προσπάθεια εκπαίδευσης του προσωπικού σε αυτόν τον τομέα. Το 1839 ανατέθηκε στον Άγγλο μηχανικό Αλφόνσο Πάρις η εκπαίδευση κάποιων σημαιοφόρων, υπαξιωματικών και ναυτών για να γίνουν μηχανικοί, υπομηχανικοί, θερμαστές και σιδηρουργοί. Ο Α. Πάρις, όμως, ο οποίος είχε κληθεί στην Ελλάδα για τη συντήρηση των ατμόπλοιων «Καρτερία» και «Ερμής», αξίωσε αύξηση μισθού και προβιβασμό. Η επί των Ναυτικών Γραμματεία αρνήθηκε και τόνισε ότι στηρίζεται στην «καλή διάθεση» και τις «φιλελληνικές διαθέσεις» του Α. Πάρις. Τα αποτελέσματα δυστυχώς δεν ήταν αξιόλογα.¹³⁵

Στο πλαίσιο της εκπαίδευσης πρέπει να τοποθετηθεί και η πρώτη προσπάθεια έκδοσης ναυτικού περιοδικού. Πράγματι, λοιπόν, το 1842 ο σημαιοφόρος Γεράσιμος Ζωχιός εξέδωσε το περιοδικό «Πολικός Αστήρ»,¹³⁶ το οποίο περιελάμβανε ενημερωτικά και κυρίως εκπαιδευτικά ζητήματα. Ο σκοπός του ήταν κυρίως η εκπαίδευση των αξιωματικών. Οι περισσότεροι όμως αξιωματικοί δεν γράφτηκαν συνδρομητές είτε γιατί ήταν αγράμματοι, είτε γιατί δεν είχαν ενδιαφέρον για τη θεματολογία του περιοδικού. Στον Ζωχιό επίσης οφείλουμε την ίδρυση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, καθώς και τον αρχικό καταρτισμό της βιβλιοθήκης του Υπουργείου των Ναυτικών.

Από όλα τα παραπάνω συνάγεται ότι αυτήν την εποχή το ενδιαφέρον στην εκπαίδευση επικεντρώνεται στον τρόπο παραγωγής αξιωματικών. Υπάρχει αίτημα και ενδιαφέρον για τη συστηματοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης στο επίπεδο των αξιωματικών. Οι νέες ιδέες, όμως, που εισάγονται κυρίως από νέους που σπούδασαν στο εξωτερικό, έρχονται σε αντίθεση με τις παλαιές ιδέες και την εκπλήρωση πατρογονικών δικαιωμάτων. Παρ' όλα αυτά η σημαντικότερη προσπάθεια, η δημιουργία της σχολής στον Λουδοβίκο, γεννά γόνιμους προβληματισμούς.

¹³⁴ Βλ. Φωκάς (1923) 188.

¹³⁵ Βλ. Ρούσκας (1989) 56· Φωκάς (1923) 9, 32 και 56.

¹³⁶ Φωκάς (1923) 111.

Ο Ναύσταθμος

Κεφαλαιώδους σημασίας για τη λειτουργία κάθε πολεμικού ναυτικού είναι η λειτουργία ναυστάθμου. Με τη λέξη ναύσταθμος εννοείται ένα μεγάλο συγκρότημα με τεχνικές, εφοδιαστικές, υγειονομικές, στρατολογικές αλλά και διοικητικές υπηρεσίες που υποβοηθούν τα πολεμικά πλοία και τις ναυτικές υπηρεσίες στις αποστολές τους. Ο πολεμικός ναύσταθμος μπορεί να παρομοιαστεί με την καρδιά ενός οργανισμού. Οι ναυπηγήσεις νέων πλοίων αλλά και οι περισσότερες εργασίες επισκευής πλοίων εκτελούνται εκεί, όπως και οι αποστολές διοικητικής μέριμνας. Σε έναν ναύσταθμο υπάρχουν επίσης σοβαρότατες υγειονομικές υπηρεσίες, ενώ εκεί υπάρχουν αποθηκευμένα τα περισσότερα υλικά. Τέλος, παρά πολλές φορές ο ναύσταθμος λειτουργεί ως κέντρο στρατολογίας και συγκεντρώσεως προσωπικού με σκοπό στη συνέχεια να διασπαρεί στα εκάστοτε πλοία ή υπηρεσίες.

Ο Ναύσταθμος¹³⁷ είχε οικοδομηθεί προσωρινά από τον Μανώλη Τομπάζη το 1828¹³⁸ στην πόλη του Πόρου.¹³⁹ Δεν ήταν τίποτα άλλο από ένα συνονθύλευμα ξύλινων

¹³⁷ Για τον Ναύσταθμο στην περίοδο του Όθωνα βλ. Γέροντας (2014) 26· Τσαπράζης (1991) 25· Ρούσκας (1989) 31-52· Φωκάς (1923) 10.

¹³⁸ Στην Επανάσταση οι επισκευαστικές ανάγκες του «Τρινήσιου Στόλου» καλύφθηκαν από τα νεώρια των τεσσάρων νησιών: Ύδρα, Σπέτσες, Σύρος και Ψαρά που λόγω της σημαντικής ιδιωτικής πρωτοβουλίας παρείχαν ειδικές εγκαταστάσεις για την επισκευή, τον εφοδιασμό και τον εξοπλισμό των πλοίων. Για αυτές τις ναυτικές βάσεις μεριμνούσαν εξ ολοκλήρου οι πρόκριτοι, ενώ οι χρηματικές ανάγκες καλύπτονταν από τις εισφορές των πλουσίων, από τη φορολογία που επιβλήθηκε στα νησιά του Αιγαίου, από τις επιχειρήσεις λαφυραγωγίας ελληνικών και τουρκικών πλοίων, καθώς και από τη βοήθεια των ελληνικών κοιμημάτων του εξωτερικού. Βλ. Τσαπράζης (1991) 23.

¹³⁹ Η ανάγκη δημιουργίας Ναυστάθμου δημιουργήθηκε ήδη από την ίδρυση του Εθνικού Στόλου για το συμάζεμα των υλικών. Μεγάλη ώθηση δόθηκε στην οργάνωση του Ναυστάθμου, όταν ήρθε στην Ελλάδα ο Ελβετός φιλέλληνας ιατρός Ανδρέας Λουδοβίκος Γκος (Gosse) με φορτίο προμηθειών. Διαβάζουμε στο βιβλίο του Ιάκωβου Ν. Τομπάζη, που είναι αφιερωμένο στον άγνωστο αλλά σημαντικό φιλέλληνα: «Πρὸς διευκρίνισιν ὅμως μερῶν τινῶν τῆς αὐτοβιογραφίας τοῦ διαπρεποῦς φιλέλληνο, ἀνάγκη νὰ προσθέσωμεν, ὅτι οὗτος διετέλεσε καὶ μέλος τῆς ἰδρυθείσης ἐν Πόρῳ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ἐπιτροπῆς, ὡς ἀναφέρεται ἐν τῷ ὑπ. ἀρ. 10, 133 τῆς 15 Μαρτίου 1829 ἐγγράφῳ τοῦ Κυβερνήτου πρὸς τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον. Ἡ ἐν Πόρῳ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ἐπιτροπὴ ἐσυστήθη κατὰ πρότον παρὰ τῆς Κυβερνήσεως διὰ νὰ θεωρήσῃ μερικὰς ἀναγκαίας ὑποθέσεις, αἰτίνας ἐπήγαζον ἐκ τῆς παλαιᾶς ληψοδοσίας τοῦ λόρδου Κόχραν. Μετὰ ταῦτα διὰ νὰ συμμαζευθῇ τὸ ὑλικὸν τοῦ Ναυτικοῦ ἔδωκεν ἀφορμὴν εἰς τὴν σύστασιν τοῦ Ναυστάθμου, τὴν ἐπιτήρησιν τοῦ ὁποίου ἐπεφορτίσθη ἡ ἴδια ἡ ἐπιτροπὴ. Αὐτὴ ἐσυγκεῖτο ἐκ διαφόρων μελῶν, εἶχε συνεργάτην καὶ τὸν μακαρίτη Ἄστιγγα, πολλὰκις δὲ καὶ ὁ ἰατρός Γκος ἐπεφορτίζετο νὰ συμπράττῃ ὡσαύτως...». Πιο κάτω ο συγγραφέας παραθέτει τα ίδια τα λόγια του Γκος: «...Ὁ κ. Eynard μὲ εὐκόλυνε εἰς τὸ ἔργον ὀνομάσας με πράκτορα τῶν ἐλληνικῶν κοιμημάτων. Ανεχώρησα λοιπὸν ὑπὸ τὴν ιδιότητα ταύτην τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1826, διήλθον τὴν Ἰταλίαν καὶ ἐπέβην εἰς Ἀγκῶνα πλοίου πλήρους προμηθειῶν [...]. Ἐκτοτε ἔλαβον τὴν θέσιν Γενικοῦ Ἐπιτρόπου (Comissaire) τοῦ στόλου καὶ ἡσχολήθην εἰς τὴν τὸν Πόρον μεταφορὰν τῶν ἀποθηκῶν καὶ τῶν προμηθειῶν μας. [...] διέταξα νὰ κατασκευασθῶσι φοῦρνοι διὰ παξιμάδια, ναύσταθμος διὰ τὸ ναυτικόν, κανονιοφόροι λέμβοι πρὸς φύλαξιν τῶν παραλιῶν, ἐνῶ συγχρόνως παρεῖχον τροφὰς εἰς τὴν ἐκστρατεῖαν τῶν Ἀθηνῶν, καὶ τὰ ἀναγκαῖα χρήματα πρὸς συντήρησιν τῆς φρεγάτας «Ἑλλάδος» καὶ ἐνὸς ἀτμοπλοίου, ἢ πρὸς ἐπισκευὴν τῶν Ὑδραϊκῶν καὶ Σπετσιώτικων πλοίων καὶ τῶν

παραπηγμάτων, ενώ ο περίβολός του ήταν ένας ξύλινος φράκτης και οι γύρω ξύλινες ιδιωτικές οικίες. Πάνω σε αυτές τις ιδιωτικές οικίες στηρίζονταν οι αποθήκες μαστιζόμενες από την υγρασία, ενώ τα υλικά υφίσταντο μεγάλη φθορά. Στο μέσο ακριβώς του οικοπέδου βρισκόταν το Ναυτικό Διευθυντήριο. Είχε και αυτό χτιστεί με χαρακτήρα προσωρινότητας πάνω σε πασσάλους, χωρίς θεμέλια με τσατμάδες. Όσο αύξαναν οι ανάγκες, τόσο πρόσθεταν δωμάτια ακανόνιστα, τα οποία για να στηριχθούν είχαν τοποθετηθεί πέτρινες στήλες. Δίπλα σε αυτό το οίκημα του Ναυτικού Διευθυντηρίου βρίσκονταν κλίβανοι, οι οποίοι είχαν κατασκευαστεί για να παρασκευάζεται ο άρτος των πληρωμάτων. Όταν όμως εγκαταλείφθηκε αυτή η πρακτική, χρησιμοποιήθηκαν οι κλίβανοι ως αποθήκες. Πάνω τους φτιάχτηκαν τα καταστήματα του Ταμείου και του νεωρίου, ενώ από κάτω τους εγκαταστάθηκε το ραφείο, στο οποίο κατασκευαζόταν ο ιματισμός του Στόλου.¹⁴⁰

Πόσιμο νερό δεν υπήρχε στον Ναύσταθμο. Αυτό μεταφερόταν με λέμβους από τις ακτές της Πελοποννήσου, ενώ λόγω ανεπάρκειας αποθηκών, αγοράστηκαν το 1834¹⁴¹ από τους Ρώσους αποθήκες. Στη συνέχεια, οι Ρώσοι προχώρησαν σε ανέγερση νέων αποθηκών στην ΒΔ πλευρά του νησιού Καλαυρία, στην περιοχή που ως σήμερα ονομάζεται «Ρωσικός Ναύσταθμος». Αυτές όμως βρίσκονταν μακριά από τον Ναύσταθμο και αυτό δημιουργούσε πολλά πρακτικά προβλήματα. Επίσης μακριά από τον Ναύσταθμο, στον ισθμό του νησιού,

πυρπολικῶν τοῦ Κανάρη. Αἱ διοικητικαὶ αὐταὶ ἀσχολίαι δὲν μὲ ἐμπόδιζον νὰ ἐξασκῶ τὸν ἰατρικὸν προορισμὸν μου». Βλ. Τομπάζης (1910) 5, 8, 9.

¹⁴⁰ Βλ. Φωκάς (1923) 10, 11: «Ἐκεῖτο ὁ Ναύσταθμος οὗτος ἐν αὐτῇ ταύτῃ τῇ πόλει τοῦ Πόρου, ὁ δὲ περίβολος αὐτοῦ ἐσχηματίζετο ἀπὸ περίφραγμα ξύλινον καὶ ἀπὸ τὰς περιβαλλούσας αὐτὸν ιδιωτικὰς οἰκίας. Ἐπὶ τῶν ιδιωτικῶν τούτων οἰκιῶν ἐστηρίζοντο ἄλλα τινὰ στενὰ καὶ ὑγρὰ παραπήγματα χρησιμοποιούμενα ὡς ἀποθήκαι, εἰς ἃς τὸ ὑλικὸν ὑπέκειτο εἰς ὄχι ὀλίγην φθοράν. Ἐν τῷ μέσῳ τοῦ περιβόλου εὐρίσκετο τὸ οἶκημα, ὅπου τὰ γραφεῖα τοῦ Ναυτικοῦ Διευθυντηρίου. Εἶχε τοῦτο οἰκοδομηθεῖ ὑπὸ τύπον προσωρινότητος ἐπὶ Μανώλῃ Τομπάζῃ κατὰ τὸ 1828 ἐπὶ πασσάλων, ἄνευ θεμελίων διὰ τσατμάδων. Ἐφ' ὅσον ηἰξάνοντο αἱ ἀνάγκαι τῆς ὑπηρεσίας, προσετίθεντο ἀκανόνιστα δωμάτια, ἦτο δὲ τόση ἡ σαθρότης τοῦ περιέργου τούτου κατασκευάσματος, ὥστε ἵνα ἀποφευχθῇ ἡ κατάρρευσις του, εἶχε στερεωθῇ μὲ λιθίνους στήλας. Παρὰ τὸ οἶκημα τοῦτο τοῦ Διευθυντηρίου εὐρίσκοντο κλίβανοι, οἵτινες εἶχον κατασκευασθῇ πρὸς παρασκευὴν τοῦ ἄρτου τῶν πληρωμάτων. Ἐγκαταληφθεῖσιν ὁμως τῆς ἰδέας τῆς παρασκευῆς τοῦ ἄρτου ἐν Ναυστάθμῳ, ἐχρησιμοποιήθησαν καὶ οἱ κλίβανοι ὡς ἀποθήκαι καὶ οἰκοδομήθησαν ἐπ' αὐτῶν τὰ καταστήματα τοῦ Ταμείου καὶ τοῦ Νεωρίου, κάτωθεν δέ, ἐντὸς τῶν κλιβάνων, ἐγκαταστάθη τὸ ραφεῖον, εἰς ὃ κατεσκευάζετο ὁ ἱματισμὸς τοῦ στόλου». Βλ. ἐπίσης Μιαούλης *et al.* (1931) 709: «Εἰς ὅλα ἐν γένει τὰ ναυτικά κράτη ὡς μέγα καὶ κύριον τοῦ ναυτικοῦ παιδευτηρίου ὀρθῶς θεωρεῖται ὁ ναύσταθμος, καθότι ὡς ἐξ ἐστίας τινὸς τὰ πάντα ἐξ αὐτοῦ ἐξορμῶσι, παρ' αὐτῷ διατρέβουσι καὶ ἐν αὐτῷ ἐπιστρέφοντα ἀναπαύονται. [...] Ὁ ἐν Καλαυρία [ο Πόρος αποτελείται ἀπὸ δύο νησάκια που συνδέονται μεταξύ τους με γεφύρι. Το πρώτο είναι η Σφαιρία που είναι η πόλη του Πόρου και το δεύτερο η Καλαυρία] λεγόμενος ναύσταθμος ὁμοιάζει ὁδοιπόρων πλανήτων ἐφήμερον κατασκηνῶμα, μολοντί δι' ἀνασκευὰς καὶ ἐπιδιορθώσεις αὐτοῦ κατεδαπανήθησαν ἐπὶ δέκα ἔτη ὑπὲρ τῶν ἑκατὸν πενήκοντα χιλιάδων δραχμῶν». Στο Ὑπόμνημα αὐτὸ των υποπλοιάρχων ἀποδίδεται καθαρὰ ἡ ευθύνη στους ἰθύνοντες για τὴν κατάστασι τοῦ Ναυστάθμου στον Πόρο. Στο ἴδιο Ὑπόμνημα ἔχουμε καὶ μία σημαντικὴ πληροφορία περὶ δαπανήσεως αρκετὰ μεγάλου ποσοῦ για τὴν ἀνακατασκευὴν στον Ναύσταθμο.

¹⁴¹ Βλ. Λαζαρόπουλος (1936) 208.

ήταν το Εργοστάσιο και ο στρατώνας του Λόχου των Τεχνιτών. Το ίδιο συνέβαινε και με το νεώριο του Ναυστάθμου. Το Νοσοκομείο και το Φαρμακείο του Ναυστάθμου βρίσκονταν σε ιδιωτικές οικίες στο κέντρο της πόλης του Πόρου, οι οποίες είχαν ενοικιασθεί για αυτό τον σκοπό. Ακόμη και το πυροβολικό βρισκόταν εκτός του περιβόλου του Ναυστάθμου σε έναν ενοικιασμένο ιδιωτικό χώρο. Για τη φύλαξη όλων αυτών των διεσπαρμένων κτηρίων του Ναυστάθμου χρειαζόταν μεγάλος αριθμός ανδρών και μεγάλη χρηματική δαπάνη.¹⁴²

Είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι ήδη από την εποχή αυτή υπάρχουν σκέψεις για μεταφορά του Ναυστάθμου λόγω ακαταλληλότητας του μέρους. Επιτροπή, η οποία συστάθηκε το 1834 με πρόεδρο τον πλοίαρχο Γ' τάξης Ν. Μπόταση, γνωμοδότησε ότι καταλληλότερο μέρος για τον Ναύσταθμο θα ήταν τα Αμπελάκια, τα αρχαία λιμάνι της Σαλαμίνας.¹⁴³ Άλλη μελέτη όμως από τον Αυστριακό ναύαρχο Ερρίκο Φραγκίσκο Δανδόλο προέκρινε ως τοποθεσία τον Πόρο, οπότε υπερίσχυσε η άποψη παραμονής του Ναυστάθμου στον Πόρο.¹⁴⁴

Παρά αυτές τις δυσμενείς συνθήκες, ο Ναύσταθμος κατάφερε όχι μόνο να επισκευάζει τα πλοία του Στόλου, αλλά και να πραγματοποιεί ναυπηγήσεις. Ήδη από το 1833 ξεκίνησε η ναυπήγηση κανονιοφόρων και μέχρι το 1835 είχαν καθελκυστεί δώδεκα. Το 1837 καθελκύστηκε το ατμόπλοιο «Μαξιμιλιανός», ενώ στις 3 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους η κορβέτα «Λουδοβίκος».¹⁴⁵

Μετά από αλλεπάλληλες διαμαρτυρίες των διευθυντών του Ναυστάθμου,¹⁴⁶ η Κυβέρνηση αποφάσισε να βάλει τέρμα στη δυσλειτουργικότητα των κτηρίων, των οποίων η διασπορά είχε προκαλέσει. Αποφάσισε το 1846¹⁴⁷ να ιδρύσει νέο Ναύσταθμο και πάλι στον

¹⁴² Βλ. Τσαπράζης (1991) 25-29.

¹⁴³ Βλ. Τσαπράζης (1991) 29· Λαζαρόπουλος (1936) 210.

¹⁴⁴ Τσαπράζης (1991) 29.

¹⁴⁵ Βλ. Παϊζής – Παραδέλλης (1999) στο λήμμα Λουδοβίκος.

¹⁴⁶ Βρέθηκε στο Αρχείο Κωβαίου έγγραφο του διευθυντή του Ναυστάθμου με θέμα «Περί Ναυστάθμου». Το έγγραφο είναι εξαιρετικά κακογραμμένο και ίσως να πρόκειται για ένα σχέδιο εγγράφου, όπως λέγεται στη δημόσια διοίκηση το έγγραφο, το οποίο έχει διορθωθεί αλλά δεν έχει ακόμα αποσταλεί επίσημα, καθώς είναι γεμάτο σχόλια που κάνουν το κείμενο εξαιρετικά δυσανάγνωστο. Παρ' όλα αυτά διακρίνεται σαφώς το «Έν Πόρω 25 Μαρτίου 1841», καθώς και ολόκληροι παράγραφοι που εκθέτουν την άθλια κατάσταση του Ναυστάθμου. Το όνομα του διευθυντή δεν διαβάζεται, αλλά σύμφωνα με τον Ρούσκα (1989: 40) και τον Φωκά (1923: 51), από τον Φεβρουάριο του 1841 διευθυντής του Ναυστάθμου είναι ο Γ. Σαχίνης.

¹⁴⁷ Βλ. το Διάταγμα «Περί Ναυστάθμου βασιλικού και θαλασσίου του κράτους όρμητηρίου» της *Εφημερίδος τής Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 23, 9 Σεπτεμβρίου 1846. Στο εν λόγω Διάταγμα τονίζεται το μόνιμο της θέσεως στον Πόρο ήδη με την πρώτη παράγραφο: «Αποφασίσαντες να λάβωμεν όριστικά και μόνιμα περί του καταρτισμού τής θαλασσίας Ήμων δυνάμεως μέτρα, επί τῆ προτάσει του Ήμετέρου επί τῶν ναυτικῶν ὑπουργοῦ διατάττομεν τάδε».

Πόρο, όχι στο κέντρο της πόλης, αλλά στον ισθμό του νησιού. Μέχρι όμως το 1853¹⁴⁸ είχε κτιστεί μόνο ένα κτήριο,¹⁴⁹ ενώ η ενέργεια του Υπουργείου Εξωτερικών να ζητήσει ναυτικό αρχιτέκτονα από την Γαλλία¹⁵⁰ έπεσε στο κενό.

Δύσκολη κατάσταση προέκυψε όταν ο Ελληνικός Στόλος περνούσε στην εποχή του ατμού και τέθηκε το ζήτημα του καθαρισμού της γάστρας των πλοίων, διότι ούτε νεωλκείο υπήρχε, ούτε δεξαμενή. Αρχικά τα πλοία στέλνονταν προς καθαρισμό στο εξωτερικό (Τουλόν, Μάλτα, Τεργέστη κ.ά.). Αργότερα, με την ίδρυση της εταιρείας «Ελληνική Άτμοπλοία», εγκαταστάθηκε δεξαμενή στη Σύρο και τα πολεμικά πλοία μεταφέρονταν εκεί. Ωστόσο, υπήρξαν παράπονα ότι το νεωλκείο εκείνο δεν επαρκούσε για τον καθαρισμό των πολεμικών. Για αυτόν τον λόγο το Ναυτικό Διευθυντήριο ενοχλούσε συνέχεια το Υπουργείο επισημαίνοντας την αναγκαιότητα κατασκευής δεξαμενής μόνο για πολεμικά πλοία.¹⁵¹

Μόλις τον Αύγουστο του 1860 εγκαταστάθηκε στον Ναύσταθμο του Πόρου νεωλκείο και καθарίστηκε πρώτη η ατμομημολία «Πανόπη». Όλες όμως οι επισκευές ήταν ατελείς, διότι δεν είχε φτιαχτεί μέχρι το 1863 το μηχανικό Συνεργείο. Η έλλειψη αυτή ήταν η αιτία της αχρήστευσης σχεδόν όλων των λεβήτων των παλαιότερων ατμομημολιών.

¹⁴⁸ Βλ. το Διάταγμα «Περὶ συστάσεως ναυτικοῦ ναοσκομείου καὶ φαρμακείου ἐν τῷ Βασ. Ναυστάθμῳ» τῆς *Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 12, 27 Ἀπριλίου 1853.

¹⁴⁹ Το κτήριο αυτό δεν είναι κανένα ἄλλο ἀπὸ το κεντρικὸ κτήριο του Κεντρικοῦ Προγυμναστηρίου του Πόρου που μέχρι καὶ σήμερα ονομάζεται «Παλάτι», γιατί, κατὰ μία πληροφορία, προοριζόταν για θερινὸ ἀνάκτορο του βασιλικοῦ ζεύγους. Πρέπει ἡ ἀνέγερσή του να προκάλεσε οικονομικοὺς «πονοκεφάλους», ὅπως φαίνεται στο Διάταγμα «Περὶ τῆς δαπάνης τῆς οἰκοδομῆς τοῦ ἐν Πόρῳ Ναυστάθμου» (*Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 18, 9 Ἰουνίου 1847). Εκεί διαβάζουμε: «...ἀναλογιζόμενοι δὲ τὰς ζημίας, αἵτινες ἤθελον προκύψει ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἐργολάβων, ἐὰν ἡ Κυβέρνησις, παραβαίνουσα τὰς μετὰ τῶν ἐργολάβων συνθήκας, ἀνέστελλε τοῦ εἰρημένου ναυτικοῦ κτηρίου τὴν ἀνέγερσιν...». Αυτὴ ἡ πρόταση μαρτυρᾷ ὅτι υπήρξαν σκέψεις ἀναβολῆς τῆς ἀνέγερσῆς του ἐν λόγῳ κτηρίου.

¹⁵⁰ Βλ. Φωκάς (1923) 116-117.

¹⁵¹ Βλ. Ρούσκας (1989) 53· Φωκάς (1923) 148. Ο λόγος καθυστέρησης κατασκευῆς δεξαμενῆς ἦταν ὀι ἀνεπαρκεῖς πόροι.

Ο Στόλος

Το Πολεμικό Ναυτικό όμως είναι κυρίως αυτό, ένα πολεμικό όπλο. Είναι αναγκαίο, λοιπόν, να εξεταστεί η ποιότητα και η ποσότητα των πλοίων του Στόλου. Παρακάτω παρατίθενται πληροφορίες για τα πλοία που ναυπηγήθηκαν στον Ναύσταθμο του Πόρου.¹⁵²

Αμαλία: Κορβέτα 800 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1836 με την εποπτεία των υποπλοιάρχων Α. Κοσκορόζη και Γ. Θεοχάρη και καθελκύστηκε στις 13 Νοεμβρίου του 1836. Είχε πλήρωμα 7 αξιωματικούς, 15 υπαξιωματικούς και 103 ναύτες. Ναυάγησε το 1852 στην άκρα «Κόγχη» της Σαλαμίνας εξ αιτίας καταιγίδας.

Αμφιτρίτη: Πολεμική λιβυρνίδα 15 τόνων με πλήρωμα 30 άνδρες. Το 1870 περίπου μετατράπηκε σε φορτηγίδα.

Ανόνημος: Γολέτα 45 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1836. Είχε μήκος 14 μέτρα και πλήρωμα 20 άτομα. Το 1843 πήρε το όνομα Μεθώνη. Διαλύθηκε το 1890 στον Ναύσταθμο λόγω παλαιότητας.

Αποστόλης: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 44 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1833-1834. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Παροπλίστηκε μεταξύ 1843–1846 για λόγους οικονομίας. Εκποιήθηκε το 1858 από το ελληνικό Δημόσιο στη Σύρο.

Ανδροῦτσος: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 45 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1834–1835. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Το 1847 μετατράπηκε σε γολέτα. Παροπλίστηκε το 1857.

Άστιγξ: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 46 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1833. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Από το 1841 αναφέρεται χωρίς οπλισμό. Έφερε καταβυθιστικό κώδωνα για την ανεύρεση των πλοίων που βυθίστηκαν κατά την Επανάσταση

¹⁵² Για τις πληροφορίες αυτές βλ. Ρούσκας (1989) 53-56.

του 1821. Αναφέρεται στην σύνθεση του Στόλου μέχρι το 1853.

Γλαῦκος: Κότερο 170 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1834. Είχε πλήρωμα 4 αξιωματικούς, 6 υπαξιωματικούς και 27 ναύτες. Το 1871 παροπλίστηκε λόγω παλαιότητας.

Δελφινία: Πολεμική λιβυρνίδα 15 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1852. Είχε πλήρωμα 4 αξιωματικούς και 26 ναύτες. Το 1862 στη σύνθεση του στόλου αναφέρεται ως παλαιά και άχρηστη.

Δωδεκάτη: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 52 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1835. Πήρε το όνομά της από τη σειρά ναυπηγήσεως. Είχε πλήρωμα 1 αξιωματικό, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Το 1843 πήρε το όνομα *Σφακτηρία* και το 1847 μετατράπηκε σε γολέτα. Διαγράφηκε από την σύνθεση του Στόλου το 1860.

Ένδεκάτη: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 52 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1835. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Το 1843 πήρε το όνομα *Μυκάλη*. Βυθίστηκε το 1839, αλλά ανελκύστηκε και μετατράπηκε σε γολέτα. Παροπλίστηκε το 1860.

Κάστωρ: Κότερο 7 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1838 και χρησιμοποιήθηκε για την ταχυποϊκή υπηρεσία μεταξύ Ναυστάθμου Πόρου και Πειραιά. Διαλύθηκε λόγω παλαιότητας στα μέσα του 1860.

Κανάρης: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 52 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1835. Είχε πλήρωμα 1 αξιωματικό, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Παροπλίστηκε στα έτη 1843–1846 για λόγους οικονομίας. Οριστικά παροπλίστηκε το 1859.

Κόχραν: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 44 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1834. Είχε πλήρωμα 1 αξιωματικό, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Διαγράφηκε από τον Στόλο το 1859.

Κριεζής: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 52 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1835. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Παροπλίστηκε μεταξύ 1843–1846 για λόγους

οικονομίας. Από το 1847 χρησιμοποιήθηκε ως φορτηγό. Δεν αναφέρεται στη σύνθεση του Στόλου μετά το 1853.

Κυμοθόη: Πολεμική λιβυρνίδα 15 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1852. Είχε πλήρωμα 4 υπαξιωματικούς και 26 ναύτες. Χρησιμοποιήθηκε για τη δίωξη της πειρατείας και ως φορτηγίδα. Το 1862 αναφέρεται ως παλαιά και άχρηστη.

Λουδοβίκος: Κορβέτα 1.000 τόνων. Ναυπηγήθηκε με σχέδια και εποπτεία του ναυπηγού του Ναυτικού Γ. Τομπάζη μεταξύ των ετών 1837–1838. Παρέμεινε για αρκετά χρόνια σε παροπλισμό, επειδή κρίθηκε ακατάλληλη λόγω μεγέθους. Είχε πλήρωμα 11 αξιωματικούς, 13 υπαξιωματικούς και 158 ναύτες. Χρησιμοποιήθηκε ως «Ναυτικόν Παιδευτήριον»¹⁵³ το 1846. Φιλοξένησε ναυτική σχολή παραγωγής αξιωματικών και τα έτη 1865–1871. Από το 1862 είχε πάρει το όνομα *Μεσολόγγιον*. Αναφέρεται στη σύνθεση του Στόλου μέχρι το 1873.

Μαξιμιλιανός: Ξύλινο ατμόπλοιο 180 τόνων. Καθελκύστηκε τον Απρίλιο του 1837. Ήταν το πρώτο ατμοκίνητο πλοίο που ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα. Από τον Οκτώβριο του 1841 αναφέρεται ως άχρηστο και διαγράφηκε από τη δύναμη του Στόλου το 1846.

Ματθίλδη: Γολέτα 148 τόνων. Καθελκύστηκε το 1836. Είχε μήκος 21 μέτρα και πλήρωμα 4 αξιωματικούς, 6 υπαξιωματικούς και 28 ναύτες. Παροπλίστηκε το 1857 και το 1859 διαγράφηκε από την δύναμη του Στόλου.

Μιαούλης: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 43 τόνων. Ήταν το πρώτο πολεμικό πλοίο που ναυπηγήθηκε στον Ναύσταθμο του Πόρου το 1833. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Χρησιμοποιήθηκε ως ακταιωρός στον Ναύσταθμο του Πόρου και διαλύθηκε το 1872.

Ναυπλία: Γολέτα 38 τόνων. Καθελκύστηκε το 1836. Είχε μήκος 13 μέτρα και πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 8 ναύτες. Το 1862 με το όνομα Κύθνος αναφέρεται ως

¹⁵³ Βλ. το κεφάλαιο για τη Ναυτική Εκπαίδευση.

παροπλισμένη.

Ναυτίλος: Κότερο 170 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1834. Είχε πλήρωμα 4 αξιωματικούς, 6 υπαξιωματικούς και 27 ναύτες. Κατά τα έτη 1843–1846 παροπλίστηκε για λόγους οικονομίας. Το 1847 κατά την ιστιοφορία μετατράπηκε σε γολέτα. Διαγράφηκε από τη δύναμη του Στόλου το 1872 και χρησιμοποιήθηκε ως φυλακή. Διαλύθηκε λίγο αργότερα.

Όθων: Ξύλινο ατμόπλοιο 430 τόνων. Καθελκύστηκε το 1837. Είχε πλήρωμα 7 αξιωματικούς, 7 υπαξιωματικούς και 45 ναύτες. Ήταν τροχήλατο πλοίο με ιπποδύναμη 120 ίππων. Μετέφερε 100 τόνους φορτίου. Το 1862 μετονομάστηκε σε *Άθηναι* και παρέμεινε εν ενεργεία μέχρι το 1864.

Πανθήρα: Πολεμική λιβυρνίδα 15 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1852 και διαλύθηκε το 1860.

Πολυδούκης: Κότερο 80 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1837. Ναυάγησε στη Μονεμβασιά το 1852. Ανελκύστηκε με δικά του μέσα και συνέχισε το ταξίδι του. Το 1860 διαλύθηκε λόγω παλαιότητας. Χρησιμοποιήθηκε για την ταχυπλοϊκή υπηρεσία μεταξύ Ναυστάθμου Πόρου και Πειραιά.

Σαχτούρης: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 45 τόνων. Ναυπηγήθηκε το 1834. Είχε πλήρωμα 1 αξιωματικό, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Από το 1847 χρησιμοποιήθηκε ως φορτηγό. Εκποιήθηκε από το ελληνικό Δημόσιο σε δημοπρασία στη Σύρο.

Τομπάζης: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 46 τόνων. Ναυπηγήθηκε μεταξύ των ετών 1833–1834. Είχε πλήρωμα 1 αξιωματικό, 1 υπαξιωματικό και 20 ναύτες. Παροπλίστηκε στην περίοδο 1843–1846 για λόγους οικονομίας.

Τσαμαδός: Ιστιοφόρος κανονιοφόρος 44 τόνων. Ναυπηγήθηκε μεταξύ 1833–1834. Είχε πλήρωμα 2 αξιωματικούς, 1 υπαξιωματικό και 22 ναύτες. Από το 1847 χρησιμοποιήθηκε ως φορτηγό. Αναφέρεται στη δύναμη του Στόλου το 1853.

Ποσειδών, Ταχυνίκη, Πολεμονίκη, Φερενίκη: Λέμβοι, οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν από τα λιμεναρχεία κατά τα έτη 1842–1853.

Από τις παραπάνω ναυπηγήσεις μπορούν να γίνουν οι εξής παρατηρήσεις. Πρώτον, δίνεται προτεραιότητα στα μικρά πλοία. Μια συναφής παρατήρηση με την πρώτη είναι ότι ο Στόλος υστερεί σε πολεμικό χαρακτήρα. Θυμίζει περισσότερο έναν στολίσκο καταστολής πειρατείας και παροχής υπηρεσιών στο Κράτος, παρά μία πραγματική μάχιμη δύναμη ικανή να ναυμαχήσει.¹⁵⁴

Δεύτερον, τα πλοία παροπλίζονται σε πολύ σύντομο χρόνο. Ήδη, το 1862 τα περισσότερα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού είναι παροπλισμένα ή σε καθεστώς διάλυσης. Τρίτον, οι περισσότερες ναυπηγήσεις γίνονται κατά τα έτη 1833–1837, όπου αν δούμε και παραπάνω στον πίνακα με τις δαπάνες για το Ναυτικό, είναι τα έτη κατά τα οποία δαπανώνται τα περισσότερα χρήματα για το Ναυτικό.¹⁵⁵ Παρατηρείται ακόμη ότι τα έτη 1843–1846 αρκετά πλοία παροπλίζονται για λόγους οικονομίας. Σε αυτά τα έτη ο κρατικός προϋπολογισμός είναι ελλειμματικός.¹⁵⁶ Η συντήρηση, λοιπόν, των πλοίων ήταν μία κοστοβόρα διαδικασία, πολύ περισσότερο η ναυπήγησή τους. Η κρατική ηγεσία φαίνεται τελικά να αμελεί τη ναυπήγηση νέων πλοίων τα ύστερα χρόνια της βασιλείας του Όθωνα.

¹⁵⁴ Στο υπόμνημα των υποπλοιάρχων οι γολέτες, τα κότερα και οι κανονιοφόροι θεωρούνται ασήμαντα πλοία και τα λένε υποτιμητικά «όπληρετικούς έλλιμενίους κέλητας». Βλ. Μιαούλης *et al.* (1932) 46.

¹⁵⁵ Βλ. το κεφάλαιο για το Ναυτικό και τον κρατικό προϋπολογισμό.

¹⁵⁶ Βλ. το κεφάλαιο για το Ναυτικό και τον κρατικό προϋπολογισμό.

Η πορεία προς τον ατμό

Αυτήν την περίοδο γίνεται και η μετάβαση από τα ιστία στον ατμό. Είδαμε πιο πάνω¹⁵⁷ ότι η ηγεσία προσπάθησε από πολύ νωρίς να εκπαιδεύσει προσωπικό σε θέματα ατμομηχανών. Ήδη από την εποχή της Επανάστασης είχε φτάσει στην Ελλάδα η «Καρτερία» του Αστιγγος, ενώ δεύτερο ατμοκίνητο ήταν ο «Έρμης», επί του οποίου επέβαινε ο Κόχραν. Από αυτά τα δύο όμως, η «Καρτερία» ήταν εντελώς άχρηστη και δεν χρησιμοποιήθηκε πλέον αυτή την περίοδο, ενώ ο «Έρμης» έκανε δύο πλόες, με τελευταίο πλου αυτόν της αντιβασιλείας στις Κυκλάδες τον Ιούνιο του 1833.¹⁵⁸ Στην αρχή υπήρξε η σκέψη επισκευής της «Καρτερίας», δυστυχώς όμως μετά από αμφιταλαντεύσεις, το πλοίο κρίθηκε άχρηστο.¹⁵⁹ Αποφασίστηκε λοιπόν να ναυπηγηθεί στον Πόρο νέο ατμόπλοιο και να χρησιμοποιηθεί η μηχανή του άχρηστου «Έρμη» και μάλιστα η συντήρησή της ανατέθηκε στον Άγγλο μηχανικό Α. Πάρις.

Με τη μηχανή διαθέσιμη, παραγγέλθηκε ο λέβητας από την Αγγλία. Ο λέβητας είχε φτάσει στον Ναύσταθμο το 1835, όμως λόγω άλλων ανειλημμένων ναυπηγήσεων, δεν είχαν ξεκινήσει οι εργασίες. Αυτό προκάλεσε τη δυσφορία του βασιλιά, ο οποίος διέταξε να είναι έτοιμο το πλοίο σε τρεις μήνες. Στην αρχή η ευθύνη της ναυπήγησης ανετέθη στον αντισυνταγματάρχη Ρόζεν, ο οποίος υπηρετούσε στον Ναύσταθμο. Ο Ρόζεν όμως αρνήθηκε την ευθύνη αυτή της ταχύτατης ναυπήγησης, οπότε ανατέθηκε στον Γεώργιο Τομπάζη, που σπούδαζε ναυπηγική στην Αγγλία.¹⁶⁰ Ο «Μαξιμιλιανός» κατελκύστηκε επιτυχώς στις 2 Απριλίου του 1837. Δόθηκε δε αμέσως στη Γενική Διεύθυνση των ταχυδρομείων,¹⁶¹ όπου παρέμεινε μέχρι και το 1841, οπότε και επέστρεψε στο Ναυτικό με βλάβη στη μηχανή. Έκτοτε

¹⁵⁷ Βλ. το κεφάλαιο για τη Ναυτική Εκπαίδευση.

¹⁵⁸ Η «Καρτερία» είχε αγοραστεί κατά τη διάρκεια της Επανάστασης του 1821. Είχε ναυπηγηθεί στην Αγγλία το 1825 στα ναυπηγεία Brent του Deptford. Της κατασκευής της επιμελήθηκε ο φιλέλληνας Franc Abney Hastings, ο οποίος διέθεσε και χρήματα για την αγορά της. Με Κυβερνήτη τον ίδιο τον Hastings, πρόσφερε μεγάλες υπηρεσίες στον Αγώνα. Ο ηρωικός φιλέλληνας πέθανε σε λοιμοκαθαρτήριο της Ζακύνθου μετά από μόλυνση που υπέστη από τον τραυματισμό του κατά τις επιχειρήσεις ανακατάληψης του Ανατολικού το 1827. Η «Καρτερία» σταμάτησε να χρησιμοποιείται μετά το 1830 λόγω κακής κατάστασης των μηχανών της. Υπήρξε το πρώτο ατμοκίνητο που έλαβε μέρος σε πολεμικές επιχειρήσεις. Ο «Έρμης» ήταν ένα από τα πέντε τροχήλατα πλοία που παραγγέλθηκαν από την επιτροπή φιλελλήνων της Μ. Βρετανίας με χρήματα του δανείου των 150.000 λιρών. Στην Ελλάδα κατέπλευσε το 1828, δεν έλαβε μέρος σε επιχειρήσεις και η μηχανή του τοποθετήθηκε στον «Μαξιμιλιανό» που ναυπηγήθηκε το 1837 στον Ναύσταθμο του Πόρου. Το 1841 αναφέρεται ότι το σκάφος του «Έρμη» χρησιμοποιούταν ως «τροπιστήριο» (ποντόνι) για το καρενάρισμα των πλοίων. Βλ. Γέροντας (2012) 137· Παΐζης – Παραδέλλης (1999) στο λήμμα Καρτερία.

¹⁵⁹ Βλ. Φωκάς (1923) 32-34.

¹⁶⁰ Βλ. Φωκάς (1923) 34, 35.

¹⁶¹ Βλ. το Διάταγμα «Περὶ κανονισμοῦ τῆς πληρωμῆς τῶν θέσεων τῶν ἐπιβατῶν ἐπὶ τοῦ Βασ. Ἀτμοπλοίου ὁ Μαξιμιλιανός», *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 30, 7 Σεπτεμβρίου 1837.

παρέμεινε παροπλισμένος στον Ναύσταθμο.¹⁶²

Στη συνέχεια, επικράτησε διχογνωμία ως προς τη φύση του ατμοκίνητου, αν θα ήταν με τροχό ή με έλικα.¹⁶³ Ήδη ο Έρικσον το 1836 είχε φτιάξει ελικοκίνητο ατμόπλοιο και ο Σμιτ και ο Σωβάξ συγχρόνως είχαν εφαρμόσει τον έλικα ως προωστήριο μέσο. Το 1847 το Υπουργείο των Ναυτικών ζητεί πληροφορίες από τον ευρισκόμενο τότε στην Αγγλία πλοίαρχο Α. Α. Μιαούλη.¹⁶⁴ Ο Ρόζεν, αφού επέστρεψε στη Σουηδία, τελειοποίησε την εφεύρεση των Έρικσον, Σμιτ, Σωβάξ και ναυπήγησε ένα ταχυδρομικό ατμόπλοιο, του οποίου και πρότεινε την αγορά στο Υπουργείο των Ναυτικών. Το Υπουργείο στη συνέχεια απηύθυνε στον Γεώργιο Τομπάζη τις ίδιες ερωτήσεις που είχε υποβάλει και στον Μιαούλη, περί έλικα ή τροχού. Ο Τομπάζης, όμως, λόγω του γεγονότος ότι απείχε ήδη μεγάλο διάστημα από την Ευρώπη, δεν ήταν ενήμερος για τις νέες επιστημονικές εξελίξεις. Φάνηκε λοιπόν πολύ διστακτικός.¹⁶⁵

Μέχρι το 1852¹⁶⁶ οι συζητήσεις δεν είχαν καταλήξει σε ένα συμπέρασμα. Τότε ζητήθηκε από τον πρέσβη της Ελλάδας στο Παρίσι Α. Μαυροκορδάτο να συλλέξει λεπτομερείς πληροφορίες για τη ναυπήγηση στη Γαλλία ατμόπλοιου 200 ίππων, καθώς και σχετικά με το αν έπρεπε να προτιμηθεί ο έλικας ή ο τροχός. Ο Μαυροκορδάτος απάντησε με λεπτομερή έκθεση.

¹⁶² Βλ. Φωκάς (1923) 35.

¹⁶³ Τα πρώτα ατμόπλοια έφεραν πτερυγοφόρους τροχούς. Τις δεκαετίες του 1830 και 1840 οι τροχοί αντικαταστάθηκαν σταδιακά από τον έλικα. Τον Απρίλιο του 1845 έγινε μία «μονομαχία» στο Yarmouth μεταξύ του HMS Rattler που είχε έλικα και του HMS Alecto που είχε πλευρικούς πτερυγοφόρους τροχούς. Το Rattler κέρδισε με διαφορά, εφόσον κατάφερε να ρυμουλκήσει ανάποδα το Alecto με ταχύτητα 2,5 κόμβων. Αυτό ήταν το τέλος της χρήσης του τροχού ως προωστήριο μέσο. Βλ. Fincham (1851).

¹⁶⁴ Σε διαταγή που υπογράφει ο Κ. Κανάρης ως Υπουργός των Ναυτικών προς τον Α. Α. Μιαούλη διαβάζουμε τις ακόλουθες ερωτήσεις: α) Τα άτμοκίνητα, τὰ ἐσχάτως ἐπινοηθέντα καὶ διὰ τοῦ λεγόμενου κοχλίου τοῦ Ἀρχιμήδου κινούμενα ἐπέτυχον ἐντελῶς; β) Τὰ ἀτμοκίνητα ταῦτα δύνανται νὰ πλέωσιν χωρὶς τὴν συνδρομὴν τῆς μηχανῆς ὅπως καὶ ὅσον τὰ ἱστιοφόρα πλέουσιν; γ) Τὰ ἀτμοκίνητα αὐτὰ δύνανται νὰ ἀναπληρώσωσι τὰ ἱστιοφόρα πλοῖα; δ) Εἰς τὴν Εὐρώπῃν ἢ ναυτικὴ δύναμις κυρίως ἐξ ἱστιοφόρων ἢ ἐξ ἀτμοκινήτων συνίσταται; ε) Τὰ περὶ οὗ ὁ λόγος ἀτμοκίνητα δύνανται νὰ χρησιμεύσωσι διὰ τῶν ἱστιῶν πλέοντα πρὸς ἐκπαίδευσιν καὶ καταρτισμὸν ναυτικῶν καὶ ναυμάχων; στ) Ποία εἶνε ὡς ἐγγιστα ἢ μέση τιμὴ τῆς κατασκευῆς καὶ ποία ἢ τῆς συντηρήσεως ἐνὸς τοιοῦτου ἀτμοκινήτου ὠρισμένης δυνάμεως; ζ) Ποῖον εἶνε δαπανηρότερον, ἔν τοιοῦτον ἀτμοκίνητον ἢ ἐν ἰσοδύναμον αὐτῷ ἱστιοφόρον πλοῖον; Δύναμιν ἐνταῦθα ἐννοῦμεν τὴν πολεμικὴν; η) Ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ ἐξαιρουμένης τῆς ἄκρας γαλήνης, ποῖον δύνανται νὰ ἐπικρατήσῃ τοῦ ἄλλου, τὸ τοιοῦτον ἀτμοκίνητον ἢ τὸ ἱστιοφόρον πλοῖον;» Τη διαταγή αυτή μας τη διασώζει ο Φωκάς (1923: 72). Η κάποια αοριστία στις ερωτήσεις υποδηλοῖ την άγνοια του Υπουργείου επί των εξελίξεων.

¹⁶⁵ Ένα απόσπασμα από την απάντηση του Τομπάζη είναι το εξής: «...αἱ ἀπλούστεραι μηχαναὶ εἶνε αἱ καταλληλότεραι. Ἐπομένως φρονῶ ὅτι τὰ ἀτμόπλοια τὰ κινούμενα διὰ τοῦ ἔλικος τοῦ Ἀρχιμήδους παρουσιάζουν πλειότερας δυσκολίας εἰς τὴν ἐπισκευὴν αὐτῶν ἐν τῇ Ἑλλάδι παρὰ τὰ κοινῶς διὰ τῶν τροχῶν κινούμενα, καθ' ὃ ὑποκείμενα εἰς μεγαλύτερην ἀνάγκην ἐπισκευῆς κατὰ τὰ ὑποβρύχια μέρη αὐτῶν». Βλ. Φωκάς (1923) 74. Από τα παραπάνω φαίνεται καθαρά η απομόνωση της Ελλάδας από τις τεχνολογικές εξελίξεις.

¹⁶⁶ Κατά το 1852 κατέπλευσε στην Ελλάδα το πρώτο εμπορικό ελικοκίνητο σκάφος, το ατμόπλοιο «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος». Σε αυτό κατέφτασε ομάδα αξιωματικῶν του Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ για να το εξετάσει. Βλ. Φωκάς (1923) 76. Το παραπάνω ατμόπλοιο θα ενταχθεῖ στην εταιρεία «Ἑλληνικὴ Ἀτμοπλοῖα» με την ίδρυσή της το 1857. Βλ. το Διάταγμα «Περὶ ἐγκρίσεως τῆς συνταχθείσης μεταξύ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς Διευθύνσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοῖας συμβάσεως», *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 24, 3 Αυγούστου 1857.

Σε αυτήν διευκρίνησε ότι τα ελικοφόρα ήταν ανώτερα από τα τροχοφόρα. Το ίδιο έτος κατέπλευσε στην Ελλάδα το πρώτο ελικοφόρο εμπορικό ατμόπλοιο με το όνομα «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος», στο οποίο κατέφτασε άμεσα επιτροπή αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού με σκοπό να το εξετάσει.¹⁶⁷

Το 1855, μετά από πρόταση του τότε υπουργού των Ναυτικών, Αθανασίου Μιαούλη, παραγγέλθηκαν πέντε ατμοκίνητες ημιολίες προς αστυνόμευση των θαλασσών. Αυτή υπήρξε η αρχή της αντικατάστασης όλων των ιστιοφόρων πλοίων του Ελληνικού Στόλου από ατμοκίνητα. Οι ατμογολέτες αυτές, όπως χαρακτηριστικά ονομάστηκαν, ήταν οι «Θεοῦσα», «Πανόπη», «Πληξαύρα» και «Σφενδόνη». Η ναυπήγησή τους ανατέθηκε στους υποπλοιάρχους Εμμανουήλ Τομπάζη και Σπυρίδωνα Αθανασίου. Η «Πανόπη» ναυάγησε, όμως οι άλλες τρεις κατέφτασαν επιτυχώς από τη Γλασκώβη στην Ελλάδα και πρόσφεραν τις υπηρεσίες τους στο Ναυτικό για πολλά χρόνια.¹⁶⁸

Ο Σ. Αθανασίου, μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της πρώτης του αποστολής, ανέλαβε τη ναυπήγηση τριών άλλων ατμοημιολιών στην Αγγλία, τα οποία θα ονομάζονταν «Πάραλος», «Σαλαμινία» και «Πανόπη» (ομώνυμο με το πλοίο που ναυάγησε). Μέχρι και το 1859 είχαν καταπλεύσει και τα τρία πλοία στην Ελλάδα. Αυτό υπήρξε σταθμός στην ιστορία του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, διότι όχι μόνο χρησιμοποιήθηκε ο έλικας ως προωστήριο μέσο, αλλά και ο σίδηρος ως υλικό ναυπηγικής κατασκευής.¹⁶⁹ Μπορεί αυτά τα πλοία να μην ήταν μάχιμα, ωστόσο εξυπηρέτησαν κρατικές ανάγκες για πολλά χρόνια.

Κορυφαία στιγμή όμως της πορείας προς τον ατμό ήταν η ναυπήγηση του ατμοδρόμωνα (ατμοφρεγάτα) «Άμαλία». Ήταν το πρώτο αμιγώς μεγάλο πολεμικό πλοίο του Ελληνικού Στόλου.¹⁷⁰ Για την επιτυχή ναυπήγησή του συνεργάστηκαν ο ναυπηγός του Ναυτικού Σ. Αθανασίου και από πλευράς Υπουργείου ο Λ. Παλάσκας. Παράλληλα, ζητήθηκαν

¹⁶⁷ Βλ. Φωκάς (1923) 75, 76.

¹⁶⁸ Βλ. Φωκάς (1923) 131-134.

¹⁶⁹ Βλ. Φωκάς (1923) 140.

¹⁷⁰ Αυτό είναι ένα δείγμα για το ποια ήταν η αποστολή του Ναυτικού κατά την ηγεσία. Αυτή σίγουρα δεν ήταν ο πόλεμος. Ο Στόλος την περίοδο αυτή θυμίζει περισσότερο στολίσκο καταστολής της πειρατείας, ενώ οι αποστολές που αναλαμβάνει είναι κυρίως μεταφορά δημοσίων υπαλλήλων και υπαλλήλων της Αυλής. Μέχρι και το 1866 η Άμαλία, μετάπειτα Ἑλλάς θα είναι το μοναδικό στην κυριολεξία αξιόμαχο πλοίο του Στόλου. Είναι χαρακτηριστικό το παρακάτω απόσπασμα διαταγής του Υπουργείου προς τον ναυπηγό Αθανασίου: «Ανάγκη νά σᾶς προσθέσωμεν ἐνταῦθα ὅτι, τοῦ πλοίου καίτοι ὀριζομένου ὡς καθαροῦ πολεμικοῦ, ἐπιθυμοῦμεν εἰς τήν διασκευήν των θαλάμων νά λάβετε ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ Α. Μ. ἐνδέχεται καί ἐπ' αὐτοῦ ἐνίοτε νά διαπορθμευῆται, ὥστε τὸ οἶκημα τοῦ πλοιάρχου τουλάχιστον, νά εἶνε ἀποχρῶντος εὐρύχωρον καί εὐκοσμον περιέχον ἕνα μεσόδομον (carré) καί δυὸ θαλάμους εὐπρεπεῖς ἰκανῶς ἀπομεμακρυσμένους καί ἀπὸ τῶν λεβήτων καί ἀπὸ τῆς ἑλικος». Βλ. Φωκάς (1923) 161.

και οι συμβουλές του πεπειραμένου ναυπηγού πλοιάρχου Γεωργίου Τομπάζη, ο οποίος ήταν τότε διευθυντής του Ναυστάθμου. Βοηθός του Σ. Αθανασίου, ορίστηκε ο υποπλοίαρχος Εμμανουήλ Τομπάζης, ο οποίος την εποχή αυτή διέμενε στην Αγγλία.¹⁷¹

Η ναυπήγηση του πλοίου αυτού άρχισε το 1858 στην Αγγλία. Το 1860 έγινε η καθέλκυσή του στον Τάμεση υπό τις επευφημίες του εκεί συγκεντρωμένου πλήθους, ενώ παιάνιζε η αγγλική Εθνοφυλακή. Πρώτος κυβερνήτης ορίστηκε ο πλωτάρχης Λεωνίδα Παλάσκας. Αυτό το πλοίο σηματοδοτεί τη μετάβαση του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού στη νέα εποχή προσφέροντας τις υπηρεσίες του για πολλά χρόνια στο ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό με την ονομασία «Έλλάς».¹⁷² Με το «Έλλάς» θα καταφτάσει στην Ελλάδα ο Γεώργιος ο Α΄ για να αναλάβει τη Βασιλεία μερικά χρόνια αργότερα.

¹⁷¹ Βλ. Φωκάς (1923) 160-162.

¹⁷² Αναφέρεται στη σύνθεση του Στόλου μέχρι το 1873. Αργότερα θα φιλοξενήσει ναυτικές σχολές, καθώς και την ίδια την Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Βλ. Παΐζης - Παραδέλλης (1999) στα λήμματα Αμαλία και Ελλάς.

Τα σημαντικότερα γεγονότα της οθωνικής περιόδου

α) Η καταστολή της πειρατείας

Το Πολεμικό Ναυτικό αυτήν την περίοδο ασχολείται κυρίως με την καταστολή της πειρατείας και με τις εξυπηρετήσεις σε άλλα Υπουργεία και Υπηρεσίες του Κράτους,¹⁷³ όπως η ταχυδρομική υπηρεσία, η μεταφορά χρημάτων από τα επαρχιακά ταμεία στο κεντρικό και η μεταφορά υπαλλήλων. Τέλος, πολλές φορές πλοία του Στόλου χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες της βασιλικής οικογένειας.¹⁷⁴

Ο Στόλος εκείνης της περιόδου ήταν χωρισμένος σε δύο μοίρες, τη Μοίρα του Αιγαίου και τη Μοίρα των Δυτικών Παραλίων. Και οι δύο Μοίρες, ιδίως όμως η Μοίρα του Αιγαίου είχε επιφορτιστεί με την καταστολή της πειρατείας. Το 1841 οι δύο Μοίρες ενώθηκαν, όπως μαρτυρά Διάταγμα του ίδιου έτους,¹⁷⁵ αλλά και διάφορα έγγραφα τα οποία υπογράφει ο Κ. Κανάρης ως διευθυντής της Ναυτικής Μοίρας του Βασιλείου.¹⁷⁶ Η μεν Μοίρα του Αιγαίου καταπολεμούσε την πειρατεία στα ΒΑ παράλια της χώρας, η δε Μοίρα των Δυτικών Παραλίων, υπό τον Κωνσταντίνο Κανάρη, είχε επεκτείνει τη δράση της μέχρι τα παράλια της Λακωνικής.

Το σημαντικότερο γεγονός ήταν η αποστολή δύο ελληνικών κανονιοφόρων το 1835 στην οθωμανοκρατούμενη Θεσσαλονίκη ύστερα από συνεννοήσεις της ελληνικής ηγεσίας με την οθωμανική. Οι κανονιοφόροι, οι οποίες εστάλησαν ήταν οι «Κόχραν» και «Κριεζής». Οι κανονιοφόροι έμειναν στη Θεσσαλονίκη μέχρι τον Μάρτιο του 1837, οπότε ανεκλήθησαν λόγω του επικείμενου κατάπλου οθωμανικού στολίσκου, για την αποφυγή πιθανής προστριβής.¹⁷⁷

¹⁷³ Δύο πολύ χαρακτηριστικά παραδείγματα: Τον Σεπτέμβριο του 1839 η γαβάρα «Φοίνιξ» παρέλαβε 15.000 δέντρα για τον Εθνικό (τότε Βασιλικό) Κήπο, ενώ τον Δεκέμβριο του 1841 το ίδιο πλοίο μετέφερε από την Εύβοια αγριόδεντρα για τον ίδιο σκοπό. Τον Σεπτέμβριο του 1840 η γαβάρα «Άρης» μετέφερε από την Τεργέστη 14 άλογα του βασιλιά. Βλ. Παπαγεωργίου Βενετιάς (2008) κεφάλαιο: «Η δημιουργία. Ο Βασιλικός Κήπος της Αθήνας (1839–1862). Το έργο της βασιλίσσης Αμαλίας». Φωκάς (1923) 48.

¹⁷⁴ Ο Φωκάς (1923: 49-51) παραθέτει έναν μακροσκελή κατάλογο σημειωσών προσωπικοτήτων που ταξίδευσαν με πλοία του Πολεμικού Ναυτικού. Ξεχωρίζουμε τον πρέσβη της Βαυαρίας, τον συνταγματάρχη Α. Λόντο, τον Μαυροκορδάτο, τον Ρήγα Παλαμήδη, την οικογένεια του Γ. Κουντουριώτη, τον πρέσβη της Γαλλίας, καθώς και τον Βενιζέλο Ρούφο. Πρέπει να αναλογιστούμε εδώ ότι εκείνη την εποχή το ταξίδι δια ξηράς ήταν πολλές φορές επικίνδυνο.

¹⁷⁵ Πρόκειται για το Διάταγμα «Περὶ τοῦ ὅπως φέρη ὁ τῆς Ναυτικῆς Μοίρας τοῦ Βασιλείου ὁ Διευθυντῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου του τὴν σημαίαν τοῦ Μοιράρχου», *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 11, 31 Μαΐου 1841.

¹⁷⁶ Βλ. το Αρχείο Κωβαίου.

¹⁷⁷ Βλ. Φωκάς (1923) 26.

β) Τα Παρκερικά

Ένα σημαντικό γεγονός της περιόδου αυτής ήταν ο αποκλεισμός των ελληνικών λιμένων από τον Αγγλικό Στόλο υπό την αρχηγία του υποναυάρχου Πάρκερ. Αυτή η επέμβαση της Αγγλίας θα προκαλέσει αλγεινή εντύπωση στους Έλληνες και έγινε η αιτία να οδηγηθούν στην παρακμή τα πρώτης γενιάς πολιτικά κόμματα που είχαν ως κύριο χαρακτηριστικό τη δυνατότητα υποστήριξης μιας Μεγάλης Δύναμης.

Αυτός ο αποκλεισμός έγινε ως αντίποινα στην πυρόληψη του σπιτιού ενός Εβραίου βρετανικής υπηκοότητας ονόματι Πατσίφικο. Ο Δαβίδ Πατσίφικο (Davide Bonifacio Pacifico) ήταν πορτογαλικής καταγωγής Εβραίος, ο οποίος έχοντας γεννηθεί στο Γιβραλτάρ, είχε βρετανική υπηκοότητα. Το 1820 πήρε την πορτογαλική υπηκοότητα και ακολούθως διετέλεσε πρόξενος της Πορτογαλίας στο Μαρόκο και στη συνέχεια γενικός πρόξενος της ίδιας χώρας στην Ελλάδα. Παύθηκε από αυτήν την θέση κατηγορούμενος για καταχρήσεις, ωστόσο συνέχισε να ζει στην Ελλάδα.

Το Πάσχα του 1847, στις 23 Μαρτίου,¹⁷⁸ λόγω της παρουσίας στην Αθήνα ενός μέλους της οικογένειας των Εβραίων μεγαλοτραπεζιτών Ρότσιλντ, δανειστών του ελληνικού κράτους, απαγορεύτηκε ένα αρκετά διαδεδομένο έθιμο, η καύση του ομοιώματος του Ιούδα. Παράλληλα, η αστυνομία είχε απαγορεύσει και τη ρίψη πυροβολισμών.¹⁷⁹ Ωστόσο, ο ελληνικός λαός δεν συμμορφώθηκε και από την Μ. Τετάρτη άρχισαν οι πυροβολισμοί ακόμα και «ἐκ τῶν οἰκιῶν τῶν ὑπουργῶν».¹⁸⁰

Την Κυριακή του Πάσχα το συγκεντρωμένο πλήθος έξω από τον ναό των Αγίων Ασωμάτων θεώρησε τον Πατσίφικο υπαίτιο για την απαγόρευση τέλεσης του εθίμου και κατευθύνθηκε προς το σπίτι του επί της οδού Σαρρή, επιθυμώντας να κάψουν έναν αληθινό Εβραίο¹⁸¹ μαζί με το σπίτι του.¹⁸² Το αποτέλεσμα ήταν ότι ο Πατσίφικο κατήγγειλε την ανοχή

¹⁷⁸ Βλ. Παυλίδου (2008) 11.

¹⁷⁹ Βλ. Παυλίδου (2008) 11.

¹⁸⁰ Βλ. Παυλίδου (2008) 11. (Η φράση από την εφημερίδα της εποχής *Ἐλπίς*, 31/3/1847).

¹⁸¹ Παπαγεωργίου (2005) 452.

¹⁸² Χωρίο από τα *Απομνημονεύματα του Μακρυγιάννη* (έκδ. 1947: 205) μας χαρίζει την εικόνα στη γλώσσα του συγγραφέα: «Μίαν Λαμπρή κάμποσοι πολίτες, συντρόφοι τοῦ Κωλέτη καὶ τοῦ Τζαβέλα, κι' ἄλλοι ἀπὸ τὸ μαγαζάκι τοῦ Κυργιακοῦ πῆγαν καὶ ἀλιμούργιαζαν τὸ σπίτι ἑνὸς Ὀμβραίου ξένου, ὀνομαζόμενου Πατζίφικου, καὶ τὸ καταγάλασαν· καὶ κιντύνεψαν καὶ οἱ ἄνθρωποι τοῦ σπιτιοῦ καὶ τρόμαξαν νὰ σωθοῦνε».

της αστυνομίας και τη συμμετοχή ακόμη και γιων υπουργών στο συμβάν,¹⁸³ ενώ παράλληλα διεκδικούσε ως αποζημίωση το υπέρογκο ποσό των 886.737 δρχ.¹⁸⁴

Από αυτό το επεισόδιο η Μ. Βρετανία βρήκε την ευκαιρία να εντείνει τις πιέσεις της για την επικράτηση της αγγλόφιλης μερίδας στα πολιτικά πράγματα, καθώς και την εγκατάλειψη εκ μέρους του Όθωνα των μεγαλοϊδεατικών βλέψεων, οι οποίες συνδέονταν με την υποκίνηση και τον εξοπλισμό ένοπλων ομάδων που στέλνονταν στις οθωμανικές τότε επαρχίες της Ηπείρου και της Θεσσαλίας. Ο Όθωνας όμως είχε αντίθετη τοποθέτηση, καθώς ενστερνιζόταν τη Μεγάλη Ιδέα, προσανατολισμένος προς το γαλλικό και το ρωσικό κόμμα. Αξίζει να σημειωθεί ότι μετά το 1847 (έτος θανάτου του Κωλέττη), ο Όθωνας ουσιαστικά κυβερνά το κράτος προωθώντας αυλικές, σκιάδεις κυβερνήσεις στην εξουσία.

Η μη εξεύρεση πολιτικής λύσης στην υπόθεση Πατσίφικο οδήγησε τη Μ. Βρετανία να κινητοποιήσει τον πολεμικό της στόλο υπό τον αντιναύαρχο Πάρκερ εναντίον της Ελλάδας και να διενεργήσει αποκλεισμό. Ο Πάλμερστον, μάλιστα, για να δικαιολογήσει αυτήν τη βίαιη επέμβαση, η οποία αργότερα θα ονομαστεί «διπλωματία των κανονιοφόρων», δανείστηκε τη λατινική φράση *civis romanus sum* από το έργο του Κικέρωνα *In Verrem*. Ο Βρετανός πολίτης συγκρινόταν με τον Ρωμαίο και όπως η Ρώμη έπρεπε να επεμβαίνει για τα δικαιώματα των απανταχού πολιτών της, την ίδια αποστολή είχε και η Μ. Βρετανία για τους Βρετανούς.

Στην αρχή καταλήφθηκαν τα πλοία του ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού και οδηγήθηκαν στη Σαλαμίνα.¹⁸⁵ Στη συνέχεια, τα μέτρα επεκτάθηκαν και στα εμπορικά πλοία με απαγόρευση ελλιμενισμού στον Πειραιά ή φορτοεκφόρτωσης παντός πλοίου υπό ελληνική σημαία. Ο αποκλεισμός επεκτάθηκε στην Πάτρα και τη Σύρο και ακολούθως σε όλα τα

¹⁸³ Βλ. την επιστολή του Πατσίφικο στον Sir Edmund Lyons (7/4/1847), 54.

¹⁸⁴ Βλ. την επιστολή του Πατσίφικο στον Sir Edmund Lyons (9/9/1847), 57.

¹⁸⁵ Το Υπουργείο των Ναυτικών, επειδή προέβλεψε ότι ο Αγγλικός Στόλος θα προέβαινε σε επιχειρήσεις κατά του Ναυστάθμου του Πόρου και των άλλων λιμένων της χώρας, απέστειλε προς τον διευθυντή του Ναυστάθμου και τους λιμενάρχες υπόδειγμα εγγράφου διαμαρτυρίας. Το έγγραφο αυτό θα έπρεπε να επιδοθεί στο αγγλικό πλοίο, το οποίο θα επιχειρούσε κάποια βίαια πράξη εναντίον τους. Οι Άγγλοι όμως, έδρασαν ταχύτατα και κατέσχεσαν τα πλοία «Όθων» και «Κάστωρ» και τα μετέφεραν στον όρμο του Αμπελακίου, όπου ναυλοχούσε η ναυαρχίδα του Πάρκερ. Τότε, το Υπουργείο εξέδωσε διαταγή να μην αποπλεύσει κανένα πλοίο από τον Πόρο και στους διευθυντές (κυβερνήτες) των πλοίων που ορμούσαν στα λιμάνια να μην αποπλεύσουν για κανέναν λόγο προς τον Πειραιά. Αν προέκυπτε ανάγκη να προσεγγίσουν την πρωτεύουσα, η διαταγή όριζε να καταπλεύσουν στο Πόρτο-Ράφτη ή το Θορικό. Παράλληλα, διατάχθηκε και ο υπολιμενάρχης Πειραιώς να εγκαταστήσει παρατηρητήριο σε υψηλό σημείο της Πειραιϊκής χερσονήσου έτσι ώστε, αν δει πλοίο να προσεγγίζει, να ειδοποιήσει άμεσα το λιμεναρχείο, το οποίο με λέμβο θα ειδοποιούσε τον διευθυντή του πλοίου να πλεύσει σε ένα από τα προαναφερθέντα λιμάνια της Αττικής. Βλ. Φωκάς (1923) 100-101. Επιπλέον, διαβάζουμε στην εφημ. *Αιών*, (10/1/ 1850) το εξής: «Χθές τὸ ἑσπέρας, ὥρα 7 μ.μ. συνέλαβον τὸ ἀτιμόπλοιον Ὅθωνα καὶ τὸ κότερο ὁ Κάστωρ καὶ τὰ ἀπῆγον εἰς τὸν ἔνδοξον Πάρκερ».

λιμάνια της χώρας. Ο ναυτικός αποκλεισμός διήρκεσε περίπου 4 μήνες. Οι συνέπειες στην ελληνική οικονομία φάνηκαν αμέσως. Το εμπόριο, η βιοτεχνία και οι θαλάσσιες μεταφορές παρέλυσαν. Η παράλυση των θαλασσιών μεταφορών ήταν κρίσιμη διότι αυτήν την περίοδο είναι οι μόνες που υπήρχαν στο μικρό βασίλειο.

Προκλήθηκε έλλειψη τροφίμων και ειδών πρώτης ανάγκης στην αγορά, με αποτέλεσμα την υπερτίμηση των αγαθών. Οι πληθυσμοί των αστικών κέντρων οδηγήθηκαν στη λιμοκτονία. Η κυβέρνηση ζήτησε από τον δήμο Πειραιώς επίσημη καταγραφή των ζημιών στη ναυτιλία και το εμπόριο, ενώ παράλληλα αναγκάστηκε να καταφύγει σε επιβολή μέτρων διατίμησης και επισιτισμού.¹⁸⁶ Οι ζημιές στα κατασχεθέντα εμπορικά πλοία υπολογίστηκε από επιτροπή που είχε συσταθεί σε 131.000 δρχ., ενώ οι έμμεσες ζημιές στο εμπόριο και τη ναυτιλία ξεπέρασαν τις 20.000.000 δρχ.¹⁸⁷

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι η Μ. Βρετανία με αυτόν τον αποκλεισμό, ο οποίος στην ιστορία έχει καταγραφεί ως «διπλωματία των κανονιοφόρων», πέτυχε ακριβώς τα αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που επεδίωκε. Παρά τα παθήματα του λαού, η δημοτικότητα του Όθωνα ανέβηκε, καθώς ο λαός συσπειρώθηκε γύρω του. Ακόμη και η κοινή γνώμη της Αγγλίας καταδίκασε το γεγονός. Η Βουλή των Λόρδων, μάλιστα, κατανήφισε την ενέργεια με πλειοψηφία 37 ψήφων.¹⁸⁸

γ) Ο Κριμαϊκός Πόλεμος

Με το ξέσπασμα του ρωσοτουρκικού πολέμου του 1853, αληθινός πολεμικός πυρετός επικράτησε στην Ελλάδα. Τον χειμώνα του 1853 καταρτίστηκαν στην Αθήνα σώματα υπό την απροκάλυπτη προστασία της βασίλισσας για να ξεκινήσει επανάσταση την άνοιξη. Μάλιστα, πολλοί Έλληνες αξιωματικοί παραιτήθηκαν με σκοπό να ενωθούν με ένοπλες ομάδες στα σύνορα. Ήδη τον Ιανουάριο του 1854, το Ραδοβίτσι δίπλα στην Άρτα επαναστάτησε, τον Μάρτιο έγινε η πρώτη μάχη στο Πέτα, ενώ ένοπλη ομάδα υπό τον Θεόδωρο Γρίβα διενεργούσε

¹⁸⁶ Παυλίδου (2008). Βλ. επίσης και τα εξής έγγραφα από το Ιστορικό Αρχείο Πειραιά: φάκ. 1850 Α, υποφ. Θ.13, Φ. 37, «Αποζημιώσεις τῶν παθόντων ἐκ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τοῦ Ἀγγλικοῦ στόλου», ἔγγρ. 1331, (1/3/1850) του νομάρχη Αττικής προς τον δήμαρχο Πειραιά, ἔγγρ. 1154 (16/3/1850) για τον υπολογισμό των αποζημιώσεων του επισιτισμού για κάθε μέρα αποκλεισμού, και ἔγγρ. 133 (13/3/1850) του υπολιμεναρχείου Πειραιώς προς τον δήμαρχο για τον ακριβή υπολογισμό των ζημιών σε ναυτιλία και εμπόριο από τον αγγλικό αποκλεισμό.

¹⁸⁷ Βλ. Φωκάς (1923) 107.

¹⁸⁸ Παπαγεωργίου (2005) 455·Φωκάς (1923) 107.

επίθεση στο Μέτσοβο. Παράλληλα, ένοπλες ομάδες υπό τον Χατζηπέτρο συντηρούσαν την επανάσταση στην Ήπειρο και τη Θεσσαλία. Από τον Ελληνικό Στόλο είχε μικρή συμβολή η ευρισκόμενη στον Αμβρακικό κανονιοφόρος «Κόχραν».¹⁸⁹

Η οθωμανική Ηγεσία απαίτησε από την ελληνική Κυβέρνηση εντός δέκα ημερών την ανάκληση όλων των συμμετεχόντων Ελλήνων αξιωματικών στις επαναστάσεις, την τιμωρία των εμπλεκομένων, τη δημόσια αποδοκιμασία της συλλογής χρημάτων για τους επαναστάτες και την καθοδήγηση του τύπου, ώστε να μη δημιουργεί ατμόσφαιρα πολέμου. Επειδή η απάντηση της ελληνικής Κυβέρνησης κρίθηκε ως μη ικανοποιητική, διεκόπη η διπλωματική σχέση των δύο χωρών. Ο βασιλιάς Όθωνας διέταξε τον στρατό να ετοιμαστεί όπου ο ίδιος θα ετίθετο αρχηγός. Τον Απρίλιο του 1854, όμως, οι πρέσβεις της Αγγλίας και της Γαλλίας επέδωσαν απειλητική διακοίνωση στην ελληνική Κυβέρνηση, ενώ τον Μάιο στρατοί των Μ. Δυνάμεων κατέλαβαν τον Πειραιά. Έτσι, ο βασιλιάς Όθωνας αναγκάστηκε να κηρύξει ουδετερότητα.¹⁹⁰

Παρ' όλο όμως που η Ελλάδα είχε κηρύξει ουδετερότητα, είχε αναλάβει καθήκοντα νέα «φιλειρηνική» Κυβέρνηση και κυρίως είχε γίνει άρση της απαγόρευσης του πλου ελληνικών πολεμικών, ενώ δύο γαλλικά πολεμικά κατέλαβαν το ελληνικό πολεμικό ατμόπλοιο «Όθων». Επίσης, καταλήφθηκαν τα πλοία «Μυκάλη», «Σφακτηρία», «Πάνθηρ» και «Δελφινία». Τέλος, από συμμαχικές αγγλογαλλικές δυνάμεις καταλήφθηκαν τα ελληνικά πολεμικά που ναυλοχούσαν στον Πειραιά. Τα πληρώματά τους αιχμαλωτίστηκαν και οδηγήθηκαν στα συμμαχικά πλοία, στα οποία αφού κρατήθηκαν για ένα διήμερο, αφέθηκαν ελεύθερα να αποβιβαστούν στην ξηρά.¹⁹¹

Ένα άλλο γεγονός που συνδέεται με τις εχθρικές ενέργειες των Αγγλογάλλων κατά ελληνικών πολεμικών πλοίων ήταν και το ακόλουθο: τον Φεβρουάριο του 1854 ναυλοχούσαν στην Τεργέστη τρία ρώσικα πολεμικά, μια κορβέτα και δύο βρικά. Λίγο πριν να εισέλθει στον πόλεμο και η Γαλλία, η Αυτοκρατορική Κυβέρνηση της Ρωσίας αποφάσισε την πώλησή τους. Το Υπουργείο των Ναυτικών, λοιπόν, κατόπιν συνεννοήσεων με τη ρωσική Κυβέρνηση,

¹⁸⁹ Βλ. Φωκάς (1923) 122. Βλ. επίσης την εφημ. *Αιών*, 31/3/1854 και 3/4/1854.

¹⁹⁰ Παπαγεωργίου (2005) 472.

¹⁹¹ Διαβάζουμε στην εφημερίδα *Αιών* (15/5/1854): «...Άγγλοι και Γάλλοι ναῦται μεταβάντες εἰς τὰ ἐν τῷ λιμένι τοῦ Πειραιῶς ἀγκυροβολοῦντα Ἑλληνικὰ πολεμικὰ πλοῖα, πέντε τὸν ἀριθμὸν καὶ κατώτερα γολέττας, ἀπέβαλον ὅλους τοὺς ἀξιωματικούς, εἰς τοὺς ὁποίους εἶπον, ὅτι εἶναι ἐλεύθεροι, συνέλαβον καὶ μετήνεγκον εἰς τὰ πλοῖα τῶν τοῦς Ἑλλήνας αὐτάς, καταβιβάσαντες δὲ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, εἰσήγαγον ἐντὸς τῶν πλοίων πληρώματα ἴδια». Βλ. και Φωκάς (1923) σελ. 123, 124.

έστειλε τον Έλληνα πρόξενο στην Τεργέστη με σκοπό να αγοράσει τα πλοία, τα οποία πωλούνταν πλήρως εξοπλισμένα. Το πέτυχε, άγνωστο με τι ποσό. Η κορβέτα ονομάστηκε «Αριάδνη» και τα δύο βρίκια «Όρφεύς» και «Περσεύς».¹⁹²

Η αγορά αυτή προκάλεσε ανησυχία στις Κυβερνήσεις της Γαλλίας και της Αγγλίας και αγγλογαλλικά πλοία άρχισαν να τα καταδιώκουν. Μάλιστα, η αγγλική φρεγάτα «Αδάμας»¹⁹³ συνάντησε τα τρία ελληνικά πλοία στις δαλματικές ακτές και τα ανάγκασε να καταφύγουν στο λιμάνι του Ζάγκρεμπ (Γραμβούσα), όπου η αυστριακή Κυβέρνηση τα αφόπλισε. Τα πλοία αυτά παρέμειναν εκεί ανενόχλητα και παροπλισμένα μέχρι που τελικά, έπειτα από συνεννοήσεις, τους επιτράπηκε ο εξοπλισμός και η κάθοδος τους στην Ελλάδα. Απέπλευσαν από το Ζάγκρεμπ στις 8 Οκτωβρίου του 1854.¹⁹⁴

δ) Οι ταραχές στη Συρία και τον Λίβανο

Τον Απρίλιο του 1860 Μουσουλμάνοι ξεκίνησαν τις σφαγές Μαρωνιτών χριστιανών στη Συρία και τον Λίβανο με την ανοχή των οθωμανικών αρχών και των ευρωπαϊκών πολεμικών πλοίων που υπήρχαν στην περιοχή.¹⁹⁵ Στην Ελλάδα αμέσως ευαισθητοποιήθηκε η κοινή γνώμη και συστάθηκε επιτροπή για τη διεξαγωγή εράνων προς ανακούφιση των θυμάτων.

Το Πολεμικό Ναυτικό άμεσα έστειλε πλοία προκειμένου να προστατεύσει το ελληνικό Προξενείο στη Βυρηττό, αλλά και να συνδράμει το ελληνικό στοιχείο και τους άλλους

¹⁹² Βλ. Φωκάς (1923) 129.

¹⁹³ Διαβάζουμε στην εφημ. *Αιών* (8/5/1854): «...Εἰς τὸν λιμένα αὐτῆς (Γραμβούσας) εἰσῆλθεν [...] μία φεργάττα Ἀγγλική, ἔξωθεν δὲ τοῦτου ἔμενον ἓν ἀτμόπλοιον καὶ ἓν ἕτερον ἰστιοφόρον. Ὁ Διευθυντῆς τῆς Ἑλληνικῆς Κορβέττας Κ. Κριεζῆς ἀπέστειλεν ὑπαξιωματικὸν του τινά, κατὰ τὴν τάξιν, πρὸς χαιρετισμὸν τοῦ Ἄγγλου πλοίαρχου. Μετὰ τοῦτο, ὁ Ἄγγλος πλοίαρχος ἀπελθὼν πρὸς τὸν Κ. Κριεζῆ, ὅπως ἀνταποδώσῃ τὴν ἐπίσκεψιν, ἐζήτησε παρ' αὐτοῦ νὰ τῷ παραδώσῃ τὰ πλοῖα, λόγῳ ὅτι ἡ ἐκποίησις αὐτῶν ἐγένετο μετὰ τὴν κήρυξιν τοῦ πολέμου μεταξὺ Ρωσίας καὶ Ἀγγλογαλλίας. Ὁ Κ. Κριεζῆς τῷ ἀπήντησεν ὅτι δὲν δύναται νὰ πράξῃ τοῦτο καὶ εἰς μόνην ὑποχωρεῖ τὴν βίαν, χωρὶς τοῦ νὰ ἀντιταχθῇ κατ' αὐτῆς...». Βλ. καὶ Φωκάς (1923) 124,125.

¹⁹⁴ Διαβάζουμε στην εφημ. *Ἀθηνά* (6/10/1854) ὅτι τὸ ατμόπλοιο «Ὁθων» ποὺ εἶχε πάει στὴ Ραγούζα νὰ παραλάβῃ τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα ἐπανεπλευσε στὸν Πειραιᾶ στὶς 5-6 Οκτωβρίου τοῦ 1854 χωρὶς αὐτὰ, γιὰτὶ ἔπρεπε νὰ ἐξοπλιστοῦν ἐκ νέου. ΓΙΑ τὴ δαπάνη γΙΑ τὴ συντήρησις τῶν πλοίων τὸ κεντρικὸ ταμεῖο πίστωσε στὸ Ὑπουργεῖο τῶν Ναυτικῶν 50.000 δρχ. (Βλ. τὸ Διάταγμα «Περὶ χορηγήσεως ἐκτάκτου πιστώσεως δρχ. 50.000 εἰς τὸ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Ὑπουργεῖον», *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 46, 23 Νοεμβρίου 1854). Ὁ Φωκάς (1923:129) ἀναφέρει ὅτι τὰ πλοῖα «Όρφεύς» καὶ «Περσεύς» χρησιμοποιήθηκαν ὡς «ξενοδοχεῖα» γΙΑ πᾶσχοντες ἀπὸ χολέρα κατὰ τὴ διάρκεια τῆς μεγάλης ἐπιδημίας ποὺ ἐνέσκηψε στὴν πρωτεύουσα στα τέλη τοῦ 1854. Τὰ πλοῖα φτάνουν τέλη Οκτωβρίου στὴν Ελλάδα καὶ ἀμέσως μετὰ, κατὰ τὸν Φωκά, ἀναλαμβάνουν αὐτὴ τὴν υπηρεσία. Ἴσως οἱ 50.000 δρχ. νὰ πιστώθηκαν στὸ Ὑπουργεῖο Ναυτικῶν γΙΑ νὰ γίνουν οἱ ἀναγκαῖες τροποποιήσεις.

¹⁹⁵ Βλ. Fawaz (1994).

χριστιανούς της ευρύτερης περιοχής. Πρώτα, κατέπλευσαν η «Άφρόεσσα» και η «Σαλαμινία» και αργότερα η «Αριάδνη», της οποίας ο κυβερνήτης Δ. Γ. Σαχτούρης ανέλαβε τη διακυβέρνηση όλων των ελληνικών πολεμικών στην περιοχή της Συρίας. Είχε αποστολή να προστατεύσει το ελληνικό Προξενείο και να παραλάβει στο πλοίο του Έλληνες υπηκόους και χριστιανούς που ζητούσαν άσυλο. Η «Πανόπη» και τέλος η «Πάραλος», η οποία έπλευσε προς αντικατάσταση της «Σαλαμινίας», μετέφεραν για τους δεινοπαθόντες 5.000 οκάδες ρύζι και 2.217 οκάδες διπυρίτη.¹⁹⁶

Επειδή όμως τα τρία ελληνικά πολεμικά - «Αριάδνη», «Πανόπη» και «Πάραλος» - γρήγορα άρχισαν να έχουν ανάγκη τροφών και γαιανθράκων, στις 25 Ιουλίου του 1860, έπλευσε στη Βυρηττό ο πάρων «Άθηνά» φορτωμένος με γαιάνθρακες και τρόφιμα. Επί της «Άθηνᾶς» επέβησαν ο αντισυνταγματάρχης του Πυροβολικού Π. Κορωναίος και γιατροί για να συνδράμουν τους πρόσφυγες που είχαν συγκεντρωθεί στη Βυρηττό από την γύρω περιοχή.¹⁹⁷

Στις 22 Ιουλίου, οι Μ. Δυνάμεις αποφάσισαν τελικά να δράσουν και με πρωτόκολλο αποφάσισαν την αποστολή 12.000 στρατιωτών για την αποκατάσταση της τάξης. Από αυτούς, οι 6.000 δόθηκαν από τον Ναπολέοντα τον Γ'. Το πρωτόκολλο άρχισε να εφαρμόζεται στις 4 Αυγούστου με τον κατάπλου δύο γαλλικών ατμοπλοίων, τα οποία μετέφεραν το πρώτο τμήμα του Γαλλικού Στρατού αποτελούμενο από 1.700 άνδρες. Στις 6 Αυγούστου οθωμανικό ατμόπλοιο αποβίβασε 600 στρατιώτες, ενώ στις 7 και στις 9 αποβιβάστηκαν άλλοι 3.000 Γάλλοι. Το τελευταίο ελληνικό πολεμικό πλοίο από τα ευρισκόμενα στη Συρία ήταν η «Άφρόεσσα», η οποία κατέπλευσε στον Πειραιά στις 16 Οκτωβρίου του 1860.¹⁹⁸

ε) Εσωτερικές ταραχές και έξωση του Όθωνα

Από τους πρώτους μήνες του 1862 άρχισαν να συμβαίνουν πολλά στασιαστικά κινήματα στην Ελλάδα με σκοπό την ανατροπή του Όθωνα. Τα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού πρόσφεραν τις υπηρεσίες τους στην καταστολή αυτών των στάσεων. Στις 31 Ιανουαρίου ξέσπασε η στάση στο Ναύπλιο, την οποία ακολούθησε άλλη στο Άργος. Και οι δύο αυτές στάσεις είχαν ευτυχές τέλος για τον βασιλιά, αφού στο Άργος ο κυβερνητικός στρατός νίκησε τους στασιαστές, ενώ το Ναύπλιο μετά από πολύμηνη πολιορκία, καταλήφθηκε από τον

¹⁹⁶ Βλ. Φωκάς (1923) 189, 190. Βλ. επίσης εφημ. *Άθηνά*, 30/7/1860.

¹⁹⁷ Βλ. Φωκάς (1923) 189, 190. Βλ. επίσης εφημ. *Άθηνά*, 4/8 /1860.

¹⁹⁸ Φωκάς (1923) 189, 190.

κυβερνητικό στρατό στις 8 Απριλίου. Στον ναυτικό αποκλεισμό του Ναυπλίου συμμετείχαν από το Ναυτικό τα «Άμαλία», «Όθων», «Αριάδνη», «Πάραλος», «Σαλαμινία», και «Σφενδόνη».¹⁹⁹

Παράλληλα όμως με την πολιορκία του Ναυπλίου, ξέσπασε στις 28 Φεβρουαρίου άλλη επανάσταση, αυτή τη φορά στη Σύρο. Εκεί, ο επαναστάτης Λεωτσάκος, αφού κατέλαβε την «Καρτερία» της Ελληνικής Ατμοπλοΐας, την εξόπλισε με τέσσερα πυροβόλα και εφόδια. Σε αυτήν επιβιβάστηκε ο ίδιος μαζί με άλλους 60 επαναστάτες και μετέβηκαν στην Τήνο. Εκεί παρέλαβαν άλλους 17 άνδρες και κατευθύνθηκαν προς την Κύθνο για να παραλάβουν τους πολιτικούς εξόριστους Δ. Καλλιφρονά και Λ. Δεληγιώργη.²⁰⁰

Μόλις η Κυβέρνηση πληροφορήθηκε τα γεγονότα, διέταξε την «Άμαλία» με κυβερνήτη τον Λ. Παλάσκα, αφού παραλάβει τον 4^ο Λόχο υπό τον Λοχαγό Τσίρο (ή Τζίρο) από τον Πειραιά, να πλεύσει στη Σύρο.²⁰¹ Τελικά, η «Άμαλία» συνάντησε το πλοίο των στασιαστών στην Κύθνο. Οι στασιαστές αποβιβάστηκαν στην Κύθνο, το ίδιο και ο κυβερνητικός στρατός υπό τον Τσίρο. Αμέσως ξεκίνησαν άγριες συμπλοκές. Ο κυβερνητικός στρατός μετά και από μία πετυχημένη βολή της «Άμαλίας», την οποία διηύθυνε ο ίδιος ο Παλάσкас, περιόρισε τους στασιαστές και τους νίκησε. Οι αρχηγοί της στάσης Λεωτσάκος, Μωραϊτίνης και Σκαρβέλης πέθαναν κατά τη διάρκεια των μαχών.²⁰²

Στα τέλη του Σεπτεμβρίου του 1862 οι βασιλείς αποφάσισαν να περιοδεύσουν την Ελλάδα με σκοπό την ανάκτηση της εμπιστοσύνης των πολιτών. Οι βασιλείς επιβιβάστηκαν στην «Άμαλία» και ξεκίνησαν την περιοδεία όταν κατά τη διάρκειά της, τον Οκτώβριο, ξέσπασαν στάσεις σε πάρα πολλά μέρη της Ελλάδος και τέλος, τη νύχτα της 10^{ης} Οκτωβρίου, στην ίδια την Αθήνα. Όταν μάλιστα η «Άμαλία» εσπευσμένα έφτασε στον Πειραιά, επιβιβάστηκαν στο πλοίο ο αντιπλοίαρχος Δ. Σαχτούρης και ο ανθυποπλοίαρχος Δ. Κριεζής για να επιδώσουν στον Παλάσκα διαταγή του νέου υπουργού των Ναυτικών που είχε διορίσει η νέα προσωρινή Κυβέρνηση, Δ. Καλλιφρονά. Αυτή όριζε να παραδώσει ο Παλάσкас την κυβέρνηση της «Άμαλίας» άμεσα στον Δ. Σαχτούρη.

Ο Παλάσкас, όμως, δεν θέλησε να ανοίξει τον φάκελο, παρά έδωξε τους αντιπροσώπους δίνοντάς τον στον Όθωνα. Στη συνέχεια, τα γεγονότα εξελίχθηκαν ταχύτατα με

¹⁹⁹ Βλ. εφημ. *Αιών*, 14/2/1862, 15/2/1862. Βλ. επίσης Φωκάς (1923) 193.

²⁰⁰ Παπαγεωργίου (2005) 496-500.

²⁰¹ Βλ. εφημ. *Αιών*, 1/3/1862.

²⁰² Βλ. εφημ. *Αιών*, 5/3/1862 & 8/3/1862 (Εκθέσεις Παλάσкас και Τσίρου).

αποτέλεσμα την αποβίβαση των βασιλέων και την επιβίβασή τους σε βασιλική λέμβο μαζί με τον Παλάσκα. Καθώς η λέμβος κατευθυνόταν προς το αγγλικό πλοίο «Σκύλλα», το πλήρωμα της «Αμαλίας» απέδωσε χαιρετισμό με τα πυροβόλα. Στο αγγλικό πλοίο ο κυβερνήτης απέδωσε βασιλικές τιμές στους βασιλείς.²⁰³

Μεταξύ τοπικισμού και κεντρικής διοίκησης: Η περίπτωση του Ναυτικού

Μία θεώρηση όμως του Πολεμικού Ναυτικού της περιόδου αυτής δεν μπορεί να είναι ολοκληρωμένη, αν δεν γίνει μία προσπάθεια εξέτασης της θέσης του μέσα στο πλαίσιο της σχέσης μεταξύ κεντρικής διοίκησης και τοπικισμού στο ελληνικό κράτος. Αναλύεται αυτή η σχέση στην καποδιστριακή αλλά και στην οθωνική περίοδο. Πρέπει να τονιστεί ότι σημαντικό ρόλο σε αυτήν την σχέση «παίζει» η Ύδρα. Η Ύδρα ως ισχυρή ναυτική δύναμη αλλά και λόγω της ηγετικής της θέσης στον λεγόμενο «Τρινήσιο Στόλο» της Επανάστασης, εξακολουθεί και μετά τη δημιουργία του ελληνικού κράτους να παίζει σημαντικό ρόλο στις πολιτικές εξελίξεις.

Καποδιστριακή Περίοδος

Ο Ιωάννης Καποδίστριας ερχόμενος στην Ελλάδα είχε ως βασική αποστολή να οργανώσει ένα διαλυμένο κράτος, καθώς και μία καθημαγμένη επικράτεια. Οι μακροχρόνιες συγκρούσεις κατά τη διάρκεια της Επανάστασης είχαν αφήσει στην κυριολεξία «καμμένη γη». Κάθε οικονομική δραστηριότητα είχε παύσει. Οι αγρότες είχαν εγκαταλείψει τα χωράφια, η εμπορική ναυτιλία είχε σιγήσει, ενώ υπήρχε και άμεσο ζήτημα επισιτισμού του πληθυσμού.²⁰⁴

²⁰³ Βλ. Φωκάς (1923) 196 κ.εξ. Βλ. επίσης το Ημερολόγιο Πλοίου του «Αμαλία», το οποίο διασώζεται στο Εθνικό και Ιστορικό Μουσείο.

²⁰⁴ Την απελπιστική κατάσταση που επικρατούσε τότε στην Ελλάδα περιγράφει ως εξής ο Βακαλόπουλος (1992: 200): «Η όψη που παρουσίαζε τότε η μικροσκοπική Ελλάδα είναι απελπιστική: ερείπια, φτώχεια, επιδημίες. Οι περισσότερες πόλεις και τα χωριά της Πελοποννήσου και της Στερεάς Ελλάδος είναι καταστραμμένες, ιδίως όσες είχαν βρεθεί στους δρόμους των εχθρικών επιδρομών. Μόνο τα νησιά του Αιγαίου, εκτός από την Χίο, τα Ψαρά και την Κάσο δεν είχαν πάθει υλικές ζημιές. Τώρα οι αγροτικοί πληθυσμοί κατεβαίνουν από τα βουνά, ξαναγυρίζουν στα χωριά και στις κωμοπόλεις τους και αναζητούν τα καταστραμμένα τους σπίτια προσπαθώντας να ξαναρχίσουν με πεινιχρά μέσα τα ειρηνικά τους έργα. [...] Η καλλιέργεια της σίκαλης και της βρώμης είναι άγνωστη. Η μόνη διαδεδομένη ήταν του κριθαριού και του σταριού. [...] Οι καταστροφές στα αμπέλια ήταν πολύ μεγάλες. [...] Η παραγωγή της ελιάς είχε μειωθεί κατά τα δύο τρίτα της. Χιλιάδες ελαιόδεντρα είχαν κοπεί από τα αιγυπτιακά στρατεύματα [...]. Ο πόλεμος, η μεγάλη φτώχεια, ο υποσιτισμός και οι στεναχώριες είχαν μειώσει τρομαχτικά τον αρχικό πληθυσμό της ηπειρωτικής Ελλάδας και της Πελοποννήσου». Αλλά και ο Δερτιλής (2014: 189) γράφει χαρακτηριστικά: «Στο τέλος του 1827 η Επανάσταση, οι εμφύλιοι πόλεμοι, οι εκστρατείες των τουρκικών και αιγυπτιακών στρατευμάτων, οι πυρπολήσεις, οι λεηλασίες

Από την άλλη, υπήρχε στην ελληνική επικράτεια ένας επί αιώνες εδραιωμένος τοπικισμός, ο οποίος θα δυσχέραινε την προσπάθεια δημιουργίας μιας συγκεντρωτικής εξουσίας.²⁰⁵

Επιπλέον, η ίδια η Επανάσταση δεν είχε ακόμη τελειώσει. Πολλές περιοχές²⁰⁶ παρέμεναν στην κατοχή του εχθρού, πράγμα το οποίο θα είχε συνέπειες στη διπλωματική μάχη για τη διεκδίκηση των εδαφών που θα περιέρχονταν στο υπό σύσταση ελληνικό Κράτος. Ένα άλλο διπλωματικό θέμα παρέμενε άλυτο: ποιο θα ήταν το καθεστώς του νέου ελληνικού κράτους σε σχέση με την Οθωμανική Αυτοκρατορία; Θα ήταν αυτόνομο ή ανεξάρτητο κράτος; Στην πρώτη περίπτωση, η Ελλάδα θα πλήρωνε φόρο υποτελείας στον σουλτάνο.

Σε αυτές τις συνθήκες θα αποβιβαστεί στην Αίγινα στις 11 Ιανουαρίου του 1828 ο πρώτος Κυβερνήτης της Ελλάδος Ιωάννης Καποδίστριας. Εκεί τον ανέμεναν η Αντικυβερνητική Επιτροπή, η Βουλή, οι τοπικές αρχές και χιλιάδες λαού που του επεφύλαξαν αποθεωτική υποδοχή.²⁰⁷ Ο λαός στήριζε όλες τις ελπίδες του σε αυτόν λόγω της δυσμενούς

και οι σφαγές, είχαν ερημώσει την χώρα, είχαν αποδεκατίσει τον πληθυσμό της, είχαν διαλύσει την οικονομία της, είχαν ανατρέψει τις κοινωνικές σχέσεις και είχαν καταστρέψει την ήδη χαλαρή κοινωνική συνοχή. Την Πρωτοχρονιά του 1828 η Ελλάδα ήταν μία χώρα ημιθανής και ημιανεξάρτητη».

²⁰⁵ Παράλληλα, πρέπει να ληφθεί υπ' όψη και το γεγονός ότι οι δημοκρατικές ιδέες βγαλμένες από τα διδάγματα της Αμερικανικής και Γαλλικής Επανάστασης είχαν ισχυρές ρίζες στην Ελλάδα. Με βάση αυτές είχαν γραφτεί τα πρώτα ελληνικά συντάγματα και με βάση αυτές κυβερνούσαν έστω και φαινομενικά οι προηγούμενες επαναστατικές κυβερνήσεις. Πάνω σε αυτές τις ιδέες στήριζαν την αντιπολίτευσή τους οι δημογέροντες της Μάνης και οι νοικοκυραίοι της Ύδρας. Βλ. Βακαλόπουλος (1992) 205. Για το ελληνικό κράτος ως ένα «ιστορικό πείραμα» ο Δερτιλής (2014: 68) γράφει συγκεκριμένα: «Αλλά το ελληνικό κράτος δεν είχε ουσιαστικά δυτικό υπόδειγμα. Τα παλαιότερα ευρωπαϊκά κράτη είχαν θεσμούς σφρηλατημένους με ιστορικές διαδικασίες αιώνων. Η Ελλάδα μπορούσε να τα μιμηθεί μόνο εν μέρει και μακροχρονίως: ούτε υπήρχε, όμως, άλλο υπόδειγμα. Διότι το ελληνικό κράτος συστάθηκε πρωιμότερα από τα άλλα «νέα κράτη» της Νότιας Ευρώπης [...]. Το ελληνικό κράτος ήταν, κατά κάποιον τρόπο, ένα ιστορικό πείραμα. Για να επιτύχει το πείραμα, για να διοργανωθεί σχεδόν εκ του μηδενός και υπό τόσο δυσμενείς συνθήκες, το κράτος χρειαζόταν επειγόντως την ελάχιστη κοινωνική συνοχή και συναίνεση που ήταν αναγκαίες προϋποθέσεις της επιβίωσής του. Για να υπάρξει, όμως, αυτή η ελάχιστη συνοχή και συναίνεση, έπρεπε οι υπήκοοι του νέου κράτους να αποδεχθούν την αυθεντία και την νομιμότητά του. Δύο ιστορικές διαδικασίες στήριζαν αυτήν την νομιμοποίηση. Με την πρώτη, το κράτος καθιέρωσε τους «ιδρυτικούς μύθους» του (οικονομική, κοινωνική και πολιτική ιδεολογία της Επανάστασης και εθνικισμός). Με την δεύτερη, εξασφάλισε την συνέχειά του, εκχωρώντας στον λαό μία σειρά δικαιωμάτων και παροχών – πολιτικών, κοινωνικών και οικονομικών – που ικανοποίησαν όλα τα μείζονα αιτήματα της Επανάστασης του 1821».

²⁰⁶ Το 1825 από τις αιγυπτιακές δυνάμεις καταλήφθηκε το Νεόκαστρο, το Άργος ακόμη και η Τριπολιτά. Το 1827 έπεσε το Μεσολόγγι, καθώς και η Αθήνα (Μάχη του Αναλάτου). Υπό κατοχή των οθωμανο-αιγυπτιακών δυνάμεων βρισκόνταν ακόμη η Πάτρα, η Μεθώνη και η Κορώνη. Στον έλεγχο των Οθωμανών παρέμεναν ακόμη το Αιτωλικό, η Βόνιτσα και ο Κραβασαράς (Αμφιλοχία), όπως και η Εύβοια. Η Κάσος και τα Ψαρά είχαν καταστραφεί, ενώ βρισκόταν σε εξέλιξη η εκστρατεία στη Χίο υπό τον Φαβιέρο. Ουσιαστικά η Επανάσταση είχε περιοριστεί δραματικά στη Μάνη και στα νησιά Ύδρα και Σπέτσες. Βλ. Τρικούπης (1862).

²⁰⁷ «[...] ο κόμης Ιωάννης Καποδίστριας [...] ἔφθασεν εὐτυχῶς εἰς τὴν Πατρίδα μας. Σπεύδομεν λοιπὸν ν' ἀναγγεῖλωμεν τοῦτο πρὸς τὸ Πανελλήνιον, καὶ νὰ συγχαρῶμεν τὸ Ἔθνος, διότι ἀπολαμβάνει εἰς τοὺς κόλπους τοῦ ἄνδρα τοῦ ὁποίου τὰ φῶτα, ὁ πατριωτισμὸς καὶ ἡ εἰς τὰ πράγματα ἐμπειρία ὑπόσχονται βεβαίως, ὅτι δὲν θέλομεν ψευσθῆ εἰς τὰς ἐλπίδας μας. Χαρῆτε λοιπόν, Ἕλληνες χαρῆτε...». Από τη Διακήρυξη της Αντικυβερνητικής Επιτροπής του Αρχείου της Ύδρας.

κατάστασης που βίωνε.²⁰⁸

Ο Καποδίστριας, έχοντας να αντιμετωπίσει όλη αυτή την κατάσταση, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το δημοκρατικό πολίτευμα δεν ήταν το κατάλληλο για τις κρίσιμες περιστάσεις που είχε να αντιμετωπίσει η χώρα.²⁰⁹ Οι εσωτερικές ανάγκες αλλά και οι προκλήσεις στο εξωτερικό απαιτούσαν γρήγορη λήψη αποφάσεων και άμεση εκτέλεση. Επρεπε λοιπόν να συγκεντρώσει όλες τις εξουσίες στο πρόσωπό του. Αυτό θα χαρακτηρίζει όλες του τις μεταρρυθμίσεις από το κυβερνητικό ζήτημα μέχρι και τα στρατιωτικά.

Η νομοθετική και εκτελεστική εξουσία συγκεντρώθηκε στο πρόσωπο του Κυβερνήτη, ενώ υπήρχε και ένα γνωμοδοτικό όργανο, το «Πανελλήνιον». Στην επιλογή ανθρώπων για τις ανώτερες κυβερνητικές θέσεις ακολούθησε κριτήρια αξιολογικά, προσπαθώντας παράλληλα να συγκεράσει και τα συμφέροντα των γαιοκτημόνων της Πελοποννήσου και των πλοιοκτητών της Ύδρας,²¹⁰ καθώς και των ενόπλων της Ρούμελης. Στο ίδιο πνεύμα ήταν και η αναβολή της Εθνοσυνέλευσης τον Απρίλιο του 1828. Η προσπάθεια δημιουργίας κεντρικής διοίκησης προσέκρουσε πάνω σε ήδη εδραιωμένες τοπικές δυνάμεις, οι οποίες δεν ήταν έτοιμες να δεχθούν την περιστολή των κεκτημένων εξουσιών τους.

Δύο ήταν οι εστίες του αντικυβερνητικού κινήματος, η Μάνη και η Ύδρα. Το νησί της Ύδρας μέχρι το 1828 είχε σύστημα αυτοδιοίκησης και το δικαίωμα να εισπράττει προσόδους από τα άλλα νησιά του Αιγαίου και να τα διαθέτει κατά το δοκούν. Η πρώτη δυσарέσκεια των Ύδραιων προκρίτων εκδηλώθηκε όταν ο Κυβερνήτης προσπάθησε να εξισώσει το νησί με τις

²⁰⁸ Ο λόγος που εκφωνήθηκε από τον Θεόφιλο Καΐρη προς τιμή του Καποδίστρια είναι χαρακτηριστικός, διότι εκφράζει τις προσδοκίες των Ελλήνων. Η μέρα αυτή (της άφιξης του Κυβερνήτη) είναι ξεχωριστή «διότι παύουσιν εις τὸ ἐξῆς τὰ δεινά μας, διότι θέλομεν ἰδεῖ τὴν δικαιοσύνην ἰσχύουσαν, τοὺς νόμους ἐνεργουμένους, τὴν κακίαν τιμωρουμένην, τὴν ἀρετὴν βραβευομένην, καὶ ἐν γένει τὴν πατρίδα ἐνομούμενην καὶ εὐδαιμονοῦσαν εἰς τὰ ἔσω, τροπαιοῦχον καὶ θριαμβεύουσαν εἰς τὰ ἔξω, τὴν πίστην ὄχι πενθοῦσαν ἀλλὰ λαμπροφοροῦσαν καὶ χαίρουσαν». Στη συνέχεια τονίζει ότι αποστολή της νέας διακυβέρνησης θα πρέπει να είναι η παύση των διχονοιών και η διάλυση των φρατριών. Βλ. το Αρχείο Βλαχογιάννη, Φακ. 290, ΓΑΚ. [*Λόγος ἐκφωνηθεὶς ὑπὸ τοῦ κυρίου Θεοφίλου Καΐρη κατὰ τὴν ἡμέραν ὑποδοχῆς τοῦ Κυβερνήτου, ἐν Αἰγίνῃ, Τανουαρίου 12, 1828 (ἀπὸ μνήμης)*].

²⁰⁹ Ο Παπαρρηγόπουλος (1930: 204-206) γράφει εν προκειμένω: «Ἡ ἀπλουστέρα ἐξήγησις τῆς ἐσωτερικῆς ταύτης πολιτείας τοῦ Κυβερνήτου εἶναι ἡ ἐξῆς: ὁ ἀνὴρ ἦλθεν εἰς τὴν Ἑλλάδα ἔχων συνείδησιν τῆς σπουδαιότητος καὶ τοῦ ἠθικοῦ μεγαλείου τοῦ ἔργου εἰς ὃ ἀπέβλεπε, τοῦ ἔργου δηλονότι τῆς ἐκ τῆς ἀναρχίας ἀπαλλαγῆς καὶ εἰς εὐρυθμον πολιτικὸν βίον εἰσόδου τοῦ λαοῦ [...]». Βλ. επίσης Βακαλόπουλος (1992) 197-198.

²¹⁰ Για την επιλογή αρμοδίων στις ανώτερες κυβερνητικές θέσεις του *Πανελληνίου* εκ μέρους του Καποδίστρια, ο Βάρφης (1994: 13) γράφει το εξής: «Επιθυμώντας να εξουδετερώσει την ισχύ των αρχηγών, αλλά και την αντιπολιτευτική τους διάθεση, φρόντισε να τοποθετήσει εξέχουσες φυσιογνωμίες του Αγώνα σε θέσεις που διατηρούσαν συμβουλευτικό χαρακτήρα ή παρείχαν εικονική μόνο εξουσία. Έτσι, οι Γεώργιος Κουντουριώτης, Ανδρέας Ζαΐμης και Πετρόμπεης Μαυρομιχάλης διορίστηκαν πρόβουλοι των τριών τμημάτων του Πανελληνίου, δηλαδή των επί της Οικονομίας, Εξωτερικών και Πολεμικών τμημάτων αντίστοιχα. Ο ρόλος της 9μελούς αυτής Αρχής -που ταχύτατα έγινε 21μελής- ήταν καθαρά συμβουλευτικός και οι πρόβουλοι δεν είχαν καμία εξουσία».

άλλες επαρχίες της χώρας και να διορίσει διοικητή. Αυτή η δυσαρέσκεια δεν κατευνάστηκε ούτε όταν διορίστηκε πρώτος Διοικητής της Ύδρας ο Λάζαρος Κουντουριώτης.

Η κατάργηση των οικονομικών προνομίων, η αδυναμία της Κεντρικής Κυβέρνησης να πληρώσει τις πολεμικές αποζημιώσεις για τα χαμένα υδραίικα πλοία,²¹¹ καθώς και η υποκίνηση αντικυβερνητικού ρεύματος από τους αντιπάλους του Καποδίστρια, κυρίως από τον αρχηγό του αγγλικού κόμματος, Α. Μαυροκορδάτο, συντέλεσαν στην όξυνση της κατάστασης. Άλλος σημαντικός λόγος ήταν η επιθυμία του Κυβερνήτη να δημιουργήσει εθνικό στόλο, πράγμα το οποίο ερχόταν σε αντίθεση με τα υδραίικα συμφέροντα, καθόσον οι Υδραίοι ναύλωναν τα πλοία τους για την ελληνική Κυβέρνηση με συμφέροντες για αυτούς όρους.²¹²

Μέσα σε λίγο διάστημα η Ύδρα έγινε το επαναστατικό κέντρο όπου συγκεντρώθηκαν όλοι οι εχθροί του Κυβερνήτη, όπως οι συνταγματικοί Α. Μοναρχίδης και Θ. Φαρμακίδης, ο Σ. Τρικούπης, ο ποιητής Α. Σούτσος και άλλοι. Η στάση της Ύδρας πήρε τραγικές διαστάσεις, όταν τα ξημερώματα της 14^{ης} Ιουλίου 200 ένοπλοι Υδραίοι υπό την αρχηγία του Α. Μιαούλη και ακολουθώντας τις πολιτικές συμβουλές του Α. Μαυροκορδάτου διενήργησαν αιφνιδιαστική επίθεση στον Πόρο, όπου κατέλαβαν το μεγαλύτερο πλοίο του εθνικού στόλου, τη φρεγάτα «Έλλάς» και το μικρό φρούριο του Πόρου πάνω στο νησάκι του Αγ. Κωνσταντίνου.²¹³ Ο Μιαούλης, όμως, δεν κατόρθωσε να καταλάβει και τα άλλα πλοία του Εθνικού Στόλου, γιατί αντιτάχθηκε σε αυτόν ο Κ. Κανάρης, ο οποίος δεν πείστηκε να παραδώσει την κορβέτα «Νήσος τῶν Σπετσῶν».²¹⁴

Εν τῷ μεταξύ, ο Καποδίστριας ζήτησε τη βοήθεια των Ρώσων και στις 16 Ιουλίου ρώσικη ναυτική μοίρα αγκυροβόλησε στον Πόρο μπροστά στο μεγάλο στόμιο του λιμανιού

²¹¹ Το 1821 όλα τα ιστιοφόρα πλοία ναυλογημένα στα λιμάνια του ελληνικού κράτους ανέρχονταν σε 600 πλοία και 150.000 τόνους. Το 1830 τα πλοία είχαν ανέλθει στα 1.050 αλλά με 30.600 τόνους. Τα επόμενα χρόνια το tonnage ανεβαίνει και πάλι. Το 1835 τα πλοία ήταν 3.096 και 91.550 τόνοι, ενώ πραγματική έκρηξη συμβαίνει το 1852: τα πλοία ανέρχονται σε 4.327 ιστιοφόρα και 247.751 τόνους. Η πτώση στο tonnage μεταξύ του 1821 και του 1830 πρέπει να αποδοθεί στην καταστροφή των ελληνικών πλοίων κατά τη διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων του Αγώνα, δεδομένου ότι τότε τα εμπορικά πλοία ήταν και πολεμικά. Βλ. Dakin (2005) Παράρτημα Ζ΄.

²¹² Τσαπράζης (1991) 41,42.

²¹³ Βλ. Βάρφης (1986) 30-38.

²¹⁴ Ο Τσαπράζης (1991: 43) γράφει τα εξής για το γεγονός: «Στην κορβέτα «Νήσος τῶν Σπετσῶν» κυβερνήτης ήταν ο Κωνσταντίνος Κανάρης που προσπάθησε να τον προσεταιριστεί ο Μιαούλης. Ο Κανάρης, όμως, Καποδιστριακός ως το «κόκκαλο» δεν πείστηκε. Η κατάληψη της φρεγάτας «Έλλάς» θεωρήθηκε μεγάλη επιτυχία των Υδραίων και προξένησε κατάπληξη στο Ναύπλιο και στην κοινή γνώμη της υπόλοιπης Ελλάδας. Ο Καποδίστριας όταν πληροφορήθηκε τα ανωτέρω γεγονότα, δεν αντιμετώπισε ψύχραιμα τα γεγονότα [...] καταδίκασε την ενέργειά τους και ζήτησε να μεσολαβήσουν [οι τρεις προστάτιδες Μ. Δυνάμεις Αγγλία, Γαλλία, Ρωσία] και να συλλάβουν τον Μιαούλη σαν κοινό κουρσάρο».

από την πλευρά των Μεθάνων, ενώ μέχρι και τις 20 Ιουλίου έφτασαν 1.000 άνδρες προσκείμενοι στον Κυβερνήτη με αρχηγό τον Νικηταρά. Τα ρώσικα πλοία και ο εθνικός στρατός δεν άργησαν να έρθουν σε σύγκρουση με τους στασιαστές. Η καταστροφή από τα ρώσικα πυροβόλα της «Νήσου τῶν Σπετσῶν» και η αιχμαλωσία μιας άλλης κορβέτας από τους Ρώσους, έσπειραν τον πανικό στους ναύτες του Μιαούλη, οι οποίοι άρχισαν να εγκαταλείπουν τις θέσεις τους.

Ο Μιαούλης αντιδρώντας αψυχολόγητα, την 1^η Αυγούστου του 1831 ανατίναξε ένα από τα λαμπρότερα και πολυτιμότερα πλοία του Ελληνικού Στόλου, τη φρεγάτα «Ἑλλάς» καθώς και την κορβέτα «Ἰδρα», ενώ προσπάθησε να ανατινάξει και δύο άλλα πλοία, την «Καρτερία» και τον «Ἐμμανουήλ». Δεν τα κατάφερε, όμως, λόγω του ηρωισμού ενός Μυκονιάτη ναύτη και ενός στρατιώτη, οι οποίοι με κίνδυνο της ζωής τους απομάκρυναν τα φυτίλια. Αλλά και ο κυβερνητικός στρατός υπό τους Καλλέργη και Νικηταρά όρμησαν στην πόλη του Πόρου, κατέλαβαν το οπλοστάσιο και άρχισαν να λεηλατούν τα σπίτια.²¹⁵

Αυτές οι δραματικές εξελίξεις ώθησαν τον Κυβερνήτη στο να επισπεύσει τις διεργασίες για την διενέργεια Εθνοσυνέλευσης, ορίζοντας ως ημερομηνία έναρξης των εργασιών την 1^η Σεπτεμβρίου. Παράλληλα, διέταξε τον αποκλεισμό της Ἰδρας, ο οποίος θα γινόταν με τα εναπομείναντα πλοία του Εθνικού Στόλου, καθώς και με ρώσικα πλοία. Ο αποκλεισμός, όμως, αυτός ήταν χαλαρός και ως εκ τούτου ανεπαρκής. Η συνέχιση της στάσης στην Ἰδρα, η έκρηξη άλλης μίας στη Μάνη, καθώς και η υποβοήθηση των στασιαστών από τους Άγγλους και τους Γάλλους, έφεραν σε πολύ δύσκολη θέση τον Κυβερνήτη με απόληξη τη δολοφονία του την Κυριακή 27 Σεπτεμβρίου, μπροστά από την εκκλησία του Αγ. Σπυρίδωνα στο Ναύπλιο από τους Γεώργιο και Πετρόμπεη Μαυρομιχάλη.

Οθωνική Περίοδος

Στην επόμενη περίοδο παρατηρείται ότι οι Ἰδραίοι «εντάσσονται» στο επίσημο Βασιλικό Ναυτικό. Κατά πρώτον, αυτό φαίνεται από τους ανθρώπους που αναλαμβάνουν την ηγεσία της Γραμματείας επί των Ναυτικών και αργότερα του Υπουργείου.²¹⁶ Συγκεκριμένα, από τους 30 που ανέλαβαν τη θέση, υδραϊκής καταγωγής ήταν οι 13. Αυτοί ήταν οι Δ.

²¹⁵ Βάρφης (1986) 91.

²¹⁶ Βλ. Dakin (2005) 415-419.

Βούλγαρης (1833, 1847, 1847²¹⁷) Α. Κριεζής²¹⁸ (πέντε φορές: 1836, 1837, 1837, 1841, 1841, 1849), Γ. Κουντουριώτης (1848²¹⁹) και Α. Μιαούλης (1855, 1857, 1862²²⁰). Οι εγγραφές συμπληρώνονται από τον Ι. Κωλέττη (Ηπειρος), Α. Μαυροκορδάτο (Κωνσταντινούπολη), Ι. Ρίζο Νερουλό (Κωνσταντινούπολη), Κ. Κανάρη (Ψαρά), Α. Μεταξά (Κεφαλλονιά), Δ. Καλλέργη (Κρήτη), Α. Ζυγομαλά (Σμύρνη), Δ. Μ. Μπότσαρη (Σούλι) και Ν. Μέξη (Σπέτσες).²²¹

Μια όμως ολοκληρωμένη εικόνα του Ναυτικού δίνεται με την κατάσταση προσωπικού του Βασιλικού Ναυτικού του 1833.²²² Η συγκεκριμένη κατάσταση είναι άκρως διαφωτιστική, διότι περιέχει όλα τα ονόματα του προσωπικού του Ναυτικού, τον τόπο καταγωγής καθώς και σε ποια θέση υπηρετούσαν. Συγκεκριμένα, σε σύνολο δύναμης 155 ατόμων, οι Ύδραίοι αποτελούν την πλειοψηφία του προσωπικού με 48 άτομα. Από αυτά, 26 έχουν τοποθετηθεί στον Ναύσταθμο, 17 στα πλοία, ένα στη διοίκηση και ένα στα συνεργεία. Δεύτερος τόπος καταγωγής έρχεται ο Πόρος με 39 στο σύνολο άτομα. Το τελευταίο εξηγείται από το γεγονός ότι ο πρώτος Ναύσταθμος του Πολεμικού Ναυτικού ιδρύθηκε στον Πόρο ήδη το 1828. Αυτοί είναι τοποθετημένοι ως επί το πλείστον στον Ναύσταθμο (29), ενώ πολύ λιγότεροι βρίσκονται στα πλοία (10). Πρέπει να σημειωθεί ότι κάποιοι Ποριώτες που αναφέρονται στον κατάλογο φέρουν ονόματα που απαντώνται και στην Ύδρα. Συγκεκριμένα απαντούν τα Κριεζής (μία φορά), Πιπίνος (δύο φορές), Πάνος (δύο φορές) και Γκούμας (μία φορά).²²³

²¹⁷ Ο Βούλγαρης είναι ο πρώτος της επί των Ναυτικών Γραμματείας το 1833. Αναλαμβάνει τη θέση δύο συναπτές φορές το 1847, μία με την κυβέρνηση Κωλέττη του 1844 και μία με την κυβέρνηση Τζαβέλα του 1847. Ο Βούλγαρης λογαριάζεται στη μέτρηση ως τρεις εγγραφές.

²¹⁸ Ο Κριεζής αναλαμβάνει το αξίωμα τεσσερις συναπτές φορές και μία ακόμη το 1849. Στη μέτρησή μας έχει μετρηθεί πέντε φορές. Ο Κριεζής διετέλεσε και πρόεδρος της Κυβερνήσεως δύο φορές, το 1841 και το 1849.

²¹⁹ Ο Κουντουριώτης είναι και πρόεδρος της Κυβερνήσεως το 1848, ενώ εκτέλεσε χρέη προέδρου της Κυβερνήσεως και πάλι για το διάστημα 21.1 - 23.2.1862.

²²⁰ Πρόκειται για την κυβέρνηση Α. Μιαούλη του 1857, στην οποία ο Α. Μιαούλης διετέλεσε και υπουργός των Ναυτικών από το 1857 μέχρι το 1862 με μία διακοπή από τον Δ. Μ. Μπότσαρη (1862). Ο Α. Μιαούλης στη μέτρηση «κατέχει» τρεις εγγραφές.

²²¹ Δεν αναφέρεται η κάθε φορά που ανέλαβαν τη θέση αλλά τα ονόματα, καθώς και η καταγωγή τους.

²²² Βλ. το Αρχείο Κωβαίου.

²²³ Εντύπωση προκαλεί το επώνυμο Παυλής (υπ' αριθμόν 75 στους έν Ναυστάθμω). Ο καπετάν Αντώνιος Μπίκος (ο οποίος αναγράφεται και ως Αντώνιος Παυλής Νικολάου Μπίκου) ήταν πυρπολητής του Αγώνα και αναφέρεται στα Αρχεία της Ύδρας. Κατά την απογραφή που έγινε στην Ύδρα στις 20 Ιουνίου του 1828 αναφέρεται πρώτος στον πίνακα της ενορίας του Αγίου Αντωνίου, Μπίκου (πάνω από τη θέση Αυλάκι με τα εξής στοιχεία: «Ψυχαί 6, Άρσενικά 2, Θηλυκά 4, Ύδραίοι 4, Πάροικοι 2 (θηλυκά), ό παπάς τής ενορίας Γεώργης Ρουμελιώτης». Στις 25 Μαΐου του 1822 υπηρετούσε σε ένα μπουρλότο του Στόλου στα Ψαρά. Εάν κατόρθωνε να κάμει εχθρικό πλοίο, θα λάμβανε ως ανταμοιβή 1.500 γρόσια και θα βραβευόταν με γη, ή τιμές ή με ό,τι άλλο έκρινε η Διοίκηση, τόσο αυτός, όσο και οι κληρονόμοι του αν αυτός χαθεί. Βλ. Λιγνός (1930) 194. Πρόκειται για πιστοποιητικό υπογραφομένο από τούς ναύαρχους Ανδρέα Δ. Βόκου, Λάζαρο Λαλεχό και Γεώργη Βούλγαρη τῆ 25

Στην τρίτη θέση έρχονται οι Σπέτσες (στον κατάλογο αναγράφονται Πέτσα ή Πέτσαι), ενώ πολύ λίγοι είναι από τα Ψαρά, μόλις 13, εκ των οποίων οι περισσότεροι είναι στα πλοία. Άνδρες από άλλες περιοχές είναι 26 στο σύνολο, εκ των οποίων οι περισσότεροι εντοπίζονται στα συνεργεία και στη διοίκηση. Αυτό πιθανώς να οφείλεται στο γεγονός ότι αυτά τα καθήκοντα είχαν τη λιγότερη σχέση με την θάλασσα. Στα ονόματα των διοικητικών υπαλλήλων συναντάμε δύο ονόματα: Σταμάτιος Δάρας και Δημ. Ησαΐας. Ο πρώτος από τη Χίο και ο δεύτερος από τη Σμύρνη. Και οι δύο ίσως να ανήκαν στους πρόσφυγες από τις παραπάνω περιοχές που είχαν συρρεύσει στην Ερμούπολη της Σύρου.²²⁴

Σύμφωνα με έγγραφο της Δημογεροντίας της Ερμούπολης,²²⁵ οι πρόσφυγες ανέρχονται περίπου στα 15.000 άτομα. Από αυτούς 4.500 ήταν από τη Χίο αλλά και 1.500 από τη Σμύρνη. Το χαρακτηριστικό επώνυμο Ησαΐας (από τη Σμύρνη) απαντάται πολλά χρόνια αργότερα, το 1922. Ο τελευταίος διευθυντής του Γραικικού Νοσοκομείου της Σμύρνης ήταν ο Μιχαήλ Ησαΐας. Τέλος, στην κατηγορία άλλες περιοχές πέρα από τη Χίο και τη Σμύρνη, βρίσκουμε εγγραφή από την Ήπειρο, καθώς και την Τήνο.

Μαΐου 1822 εκ του ἑλληνικοῦ στόλου ἐκ Ψαρῶν. Ο Παυλῆς ἢ Μπίκος συμμετείχε στην πυρπόληση του οθωμανικοῦ Στόλου στη Χίο στις 6 Ιουνίου του 1822. Ἦταν στο πλήρωμα του υδραϊκου πυρπολικού με κυβερνήτη τον Πιπίνο. Το ψαριανό υπό τον Κανάρη ἔκαψε τη ναυαρχίδα του Καρά – Αλή, ἀλλὰ το υδραϊκό εἶναι ἀμφισβητήσιμο κατὰ πόσο κατόρθωσε να πυρπολήσει ἄλλο οθωμανικό πλοίο. Το ὄνομά του ἀναφέρεται ἀπὸ τον Σαχτούρη και στην ποσοτικότερη πυρπόληση ἀπὸ την ἀρχὴ της Επανάστασης εχθρικών πλοίων στη Μεθώνη στις 30 Ἀπριλίου του 1825. Ὑπάρχουν και δύο ἄλλες ἀναφορές του Σαχτούρη: μία στο ὄρμο Βάτικα 10 Ιουλίου 1825 («Ἐπροσκαλέσαμεν ὅλους τοὺς καπετάνιους, τοὺς εἶπομεν τὴν ἀνάγκην ἣν ἔχομεν νὰ κινήσωμεν ὅλοι διὰ τὸ Μεσολόγγι, ἀλλ’ ὁ Πινότζης καὶ Σάββας προφασίζόμενοι ὅτι δὲν ἔχουν τροφάς καὶ ὅτι οἱ σύντροφοὶ των ζητοῦν τοὺς λουφέδες [τους μισθοὺς], ἠθέλησαν νὰ φύγουν διὰ Ὑδραν, καὶ περὶ τὰς 2 τῆς ἡμέρας ἐβάλθησαν εἰς τὰ πανιά. Τὸ αὐτὸ ἐζητοῦσαν νὰ κάμουν καὶ οἱ σύντροφοι τοῦ Ἀντ. Παυλῆ πυρπολιστοῦ, πλὴν τοὺς ἐμποδίσσαμεν...»), καθώς και μία σε ἀναφορὰ του πρὸς τοὺς προκρίτους της Ὑδρας («Βάτικα, 31 Ιουλίου 1825. ...Ὁ πυρπολιστὴς Ἀντώνης Παυλῆς, ὅστις θέλει καὶ ἐπιστρέφει αὐτοῦ, ἔκαμε μερικὸν ἀπὸ μίαν λείαν ἐνὸς μόβου [εἶδος πλοιαρίου] μέσα εἰς τὴν λίμνην τοῦ Μεσολογγίου, γρόσια 218. Αὕτη ἡ ἀρμπιτράριος [αυθαίρετη] διανομὴ φέρει σκάνδαλον εἰς ὅλας τὰς λοιπὰς εἰς τὴν λίμνην συναγωνισαμένας σκαμπαβίας. Ἠθέλατε διὰ τοῦτο κάμει καλῶς, εἰ δυνατόν, νὰ τοῦ τὰ κρατήσετε πρὸς ἀποφυγὴν σκανδάλου...»). Βλ. Λιγνός (1953) 234· Λιγνός (1930)· Σαχτούρης 130.

²²⁴ Εἶναι σημαντικὴ αὕτη ἡ διαπίστωση, διότι ἡ Σύρος (ιδίως οἱ Χίοι στη Σύρο, οἱ ὁποῖοι ἦταν ἀπογοητευμένοι ἀπὸ τὴν ἀποτυχία ἀνακατάληψης του νησιού τους) ἐτάχθη μαζί με τοὺς Ὑδραῖους στη στάση κατὰ του Καποδίστρια. Το ἀντίθετο φαίνεται να ἰσχύει για τοὺς Ψαριανούς.

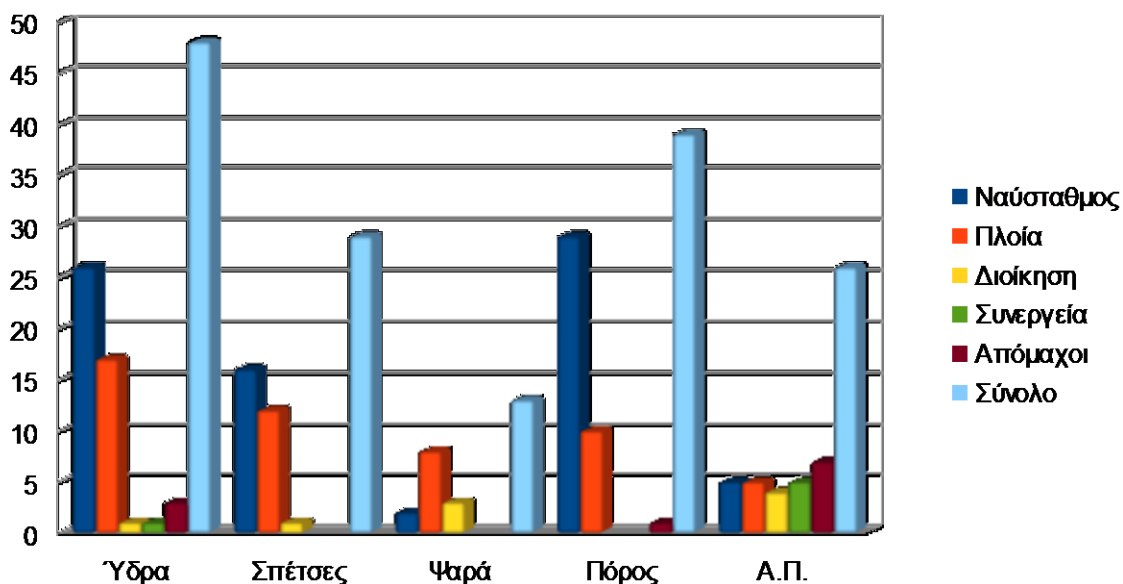
²²⁵ Ἀρ. 524/1828. Για τὴν ἰσχυρὴ παρουσία των Χίων στη Σύρο και τὴ διάθεσή τους για ἐκστρατεία ἀνακατάληψης του νησιού τους βλ Ἀμπελάς (1874) 607-611.

Οπότε έχουμε τον παρακάτω πίνακα:

Περιοχή	Ναύσταθμος	Πλοία	Διοικητικοί Υπάλληλοι	Συνεργεία	Απόμαχοι	Σύνολο
Ύδρα	26	17	1	1	3	48
Σπέτσες	16	12	1	0	0	29
Ψαρά	2	8	3	0	0	13
Πόρος	29	10	0	0	1	39
Α. Π.	5	5	4	5	7	26

Στον πίνακα αναγράφονται οι περιοχές με τις περισσότερες εγγραφές, δηλαδή η Ύδρα, οι Σπέτσες, τα Ψαρά και ο Πόρος. Η στήλη συμπληρώνεται με την κατηγορία «Άλλες Περιοχές» (Α. Π.).

Με βάση τον παραπάνω πίνακα έχουμε και το ακόλουθο διάγραμμα:



Από όλα τα παραπάνω συνάγεται ότι το Ναυτικό δεν ήταν μόνο χώρος για τους ισχυρούς της Ύδρας, αλλά και ένας τρόπος βιοπορισμού για τους «απλούς Υδραίους»

δεδομένου μάλιστα ότι η Ύδρα από οικονομικής άποψης είναι πια η σκιά από αυτό που ήταν πριν την Επανάσταση.²²⁶ Συμπερασματικά, θα μπορούσε να λεχθεί ότι η σχέση της Ύδρας με την κεντρική διοίκηση πέρασε δύο φάσεις. Από τη σύγκρουση στην καποδιστριακή περίοδο, πέρασε στην ένταξη στην κρατική διοίκηση. Δεν είναι τυχαίο ότι εξέχοντες Υδραίοι της εποχής διετέλεσαν αρκετές φορές πρόεδροι της Κυβερνήσεως, όπως ο Κριεζής και ο Γεώργιος Κουντουριώτης.

Το Ναυτικό στην ελληνική ιστοριογραφία

Τέλος, σε αυτό το σημείο εν είδει πρώτου άτυπου επιλόγου θα εκτεθούν σύντομα κάποιες σκέψεις για τον τρόπο που «αντιμετωπίζει» η ελληνική ιστοριογραφία το Πολεμικό Ναυτικό και τον ρόλο του. Αυτή η «ηροδότεια παρέκβαση» έχει ως στόχο να εγείρει προβληματισμούς σχετικά με το πώς οι ιστορικοί και οι άνθρωποι του πνεύματος επηρεάζονται από παράγοντες που άπτονται της κοινής γνώμης, των ιδεολογιών και της περιρρέουσας πνευματικής ατμόσφαιρας.

Η ελληνική ιστοριογραφία έχει την τάση να παραγνωρίζει τη συμβολή των ελληνικών ναυτικών δυνάμεων. Αυτό οφείλεται ίσως και στο ότι πολλές φορές ο ρόλος των ναυτικών δυνάμεων είναι «αθόρυβος». Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι οι μεταφορές συγκεντρώσεως των ελληνικών στρατευμάτων στο μέτωπο το 1940. Το Πολεμικό Ναυτικό, αν και αποδυναμωμένο λόγω των πολιτικών που εφαρμόστηκαν μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους, έφερε εις πέρας ένα τιτάνιο έργο μεταφοράς προσωπικού και υλικού, ενώ παράλληλα διενεργούσε συνοδείες εμπορικών πλοίων με σχεδόν απόλυτη επιτυχία, καθώς οι απώλειες ήταν ελάχιστες. Παρ' όλα αυτά το Πολεμικό Ναυτικό δεν έδωσε κάποια ναυμαχία, ενώ, το ίδιο διάστημα, ο Στρατός κατήγαγε λαμπρή νίκη εναντίον των ιταλικών δυνάμεων.²²⁷

Η ίδια εξήγηση όμως δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή σε άλλα ιστορικά γεγονότα. Είναι

²²⁶ Μια γλαφυρή εικόνα της κατάστασης που επικρατούσε στην Ύδρα μας δίνει ο διοικητής της Ύδρας Παναγιώτης Βασιλόπουλος σε επιστολή του προς την επί των Εκκλησιαστικών και της Δημοτικής Εκπαιδεύσεως Γραμματεία. Εκεί, αφού αναφέρεται στην κατάσταση του αλληλοδιδασκτικού σχολείου, γράφει το εξής: «...ή δέ λοιπή νεολαία, διὰ τὴν ἄκραν πτώχειαν τῶν γονέων τοὺς περιφέρεται εἰς τοὺς δρόμους ἀτάκτως». Από το Ιστορικό Αρχείο Ελληνικού και Αλληλοδιδασκτικού Σχολείου Ύδρας 1833–1835, ΓΑΚ, Αρ. Πρωτ. 241.

²²⁷ Στο *Ημερολόγιο Πολέμου* του ΓΕΝ που περιέχει κάθε ημέρα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και συντάχθηκε βάσει των αναφορών των κυβερνητών πλοίων και διοικητών υπηρεσιών του Πολεμικού Ναυτικού καταγράφονται λεπτομέρως όλες οι μεταφορές προσωπικού και υλικού, όπως και οι συνοδείες νηοπομπών.

ιστορικά και στρατηγικά παραδεκτό ότι η Ελληνική Επανάσταση του 1821 δεν θα μπορούσε να έχει επιτυχή έκβαση χωρίς τη δράση του Στόλου. Χωρίς αυτόν υπέρτερες οθωμανικές δυνάμεις θα διενεργούσαν απόβαση στην Πελοπόννησο, με αποτέλεσμα την εκμηδένιση των επαναστατικών δυνάμεων. Ωστόσο, η ελληνική ιστοριογραφία δίνει έμφαση σε μάχες της ξηράς, ακόμα και σε μικροσυμπλοκές, πάρα σε σημαντικότερες ναυμαχίες που έκριναν την τύχη της Επανάστασης.

Άλλο παράδειγμα είναι οι Βαλκανικοί Πόλεμοι. Ακόμα και η συμμετοχή της Ελλάδας σε αυτήν την ιδιότυπη βαλκανική συμμαχία, είναι αποτέλεσμα της ύπαρξης ενός ισχυρού ελληνικού πολεμικού στόλου. Η Βουλγαρία δέχθηκε την ελληνική συμμετοχή, παρ' όλο που τα ελληνικά και βουλγαρικά συμφέροντα ήταν αντικρουόμενα στη Μακεδονία, επειδή η ηγεσία της γνώριζε ότι χωρίς ισχυρές «συμμαχικές» ναυτικές δυνάμεις, η Πύλη θα εξαπέλυε όλες τις διαθέσιμες στρατιωτικές δυνάμεις της ενάντιον της Σόφιας.²²⁸ Αυτό άλλωστε αναγράφεται σαφώς και στη Στρατιωτική Σύμβαση μεταξύ Ελλάδας – Βουλγαρίας.²²⁹ Τελικά, ο Ελληνικός Στόλος εκμηδένισε επιχειρησιακά σε δύο ναυμαχίες (Ελλης, Λήμνου) τον Οθωμανικό, με αποτέλεσμα την ευόδωση της συμμαχικής προσπάθειας. Ακόμα και στον Β' Βαλκανικό Πόλεμο ο Ελληνικός Στόλος απέτρεψε τη συνέχιση της βουλγαρικής κατοχής της πόλης της Καβάλας.²³⁰ Και πάλι, όμως, η ελληνική ιστοριογραφία δίνει έμφαση στις στρατιωτικές συμπλοκές εναντίον οθωμανικών φρουρών στο Σαραντάπορο και αλλού.

Αυτή η αντιμετώπιση του Ναυτικού εκ μέρους της ελληνικής ιστοριογραφίας ίσως οφείλεται στους ακόλουθους λόγους: πρώτον, στη διατήρηση μίας εθνικής αφήγησης που επιτάσσει οι Έλληνες να είναι λιγότεροι και με την ανδρεία τους πάντα να υπερισχύουν. Αυτό ίσως να συνδέεται και με την έμφαση που δίνεται στον λαϊκό πολιτισμό και την αντίθεση προς τον αντιπαθητικό αστισμό. Ο κλέφτης – φαντάρος προέρχεται από τους αγρούς ανθρώπους του

²²⁸ Αυτό φαίνεται ξεκάθαρα και από την παράθεση των αριθμών των στρατιωτικών δυνάμεων της κάθε εμπλεκόμενης χώρας. Συγκεκριμένα, η Οθωμανική Αυτοκρατορία διατηρούσε στα ευρωπαϊκά της εδάφη 346.000 άνδρες, ενώ οι Βαλκάνιοι σύμμαχοι παρέτασαν αναλυτικά: Ελλάδα 105.000, Βουλγαρία 305.000, Σερβία 223.000, Μαυροβούνιο 35.000, σύνολο 668.000 άνδρες. Η Οθωμανική Αυτοκρατορία θα έπρεπε να μεταφέρει ενισχύσεις από τις εφεδρείες στη Μικρά Ασία και τη Μέση Ανατολή για να αντιμετωπίσει τους Βαλκάνιους συμμάχους. Βλ. Δημητρακόπουλος (2012) 55.

²²⁹ Η Ελλάδα είχε «ως αντικειμενικό σκοπό να καταστεί εξάπαντος κυρίαρχος του Αιγαίου και να διακόψει τις θαλάσσιες συγκοινωνίες μεταξύ της Μικράς Ασίας και της Ευρωπαϊκής Τουρκίας». Βλ. τη Στρατιωτική Σύμβαση μεταξύ Ελλάδος και Βουλγαρίας, Άρθρο 2, 22 Σεπτεμβρίου / 5 Οκτωβρίου 1912.

²³⁰ Βλ. Φωκάς (1940) 271, 272

χωριού, οι οποίοι είναι φορείς της συνέχειας του Ελληνισμού.²³¹

Παράλληλα, δίνεται έμφαση στους ανθρώπους του χωριού, οι οποίοι είναι εκφραστές της λιτής, ειλικρινούς και ανόθευτης ζωής,²³² σε αντιδιαστολή με την επιτήδευση και υποκρισία που διακρίνει τους ανθρώπους των πόλεων. Ο κλέφτης, σύμφωνα με αυτή την αφήγηση, είναι ένας τύπος ανθρώπου, τον οποίο η εθνική αφήγηση επιτάσσει να είναι ένας αγνός πολεμιστής της ελευθερίας. Αυτό το μοτίβο, μάλιστα, χρησιμοποιήθηκε ακόμα και από τον ΕΛΑΣ κατά τη διάρκεια της Αντίστασης εναντίον των Γερμανών.²³³ Θύματα αυτής της αντίληψης έπεσαν και διαπρεπείς άνδρες της Επανάστασης του 1821, όπως ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος.²³⁴ Ο Μαυροκορδάτος, άνδρας με σπάνιο πολιτικό νου, ένας από τους μεγαλύτερους Έλληνες πολιτικούς του 19^{ου} αιώνα αλλά και με πολεμική δράση,²³⁵ τελικά απαξιώνεται από την ελληνική ιστοριογραφία.²³⁶

Σημαντικό είναι σε αυτό το σημείο να γίνει μία σύντομη αναφορά στο λεγόμενο «Ψήφισμα της Υποτελείας» (Act of Submission), διότι με αυτό πιθανόν να φωτιστεί μία άλλη πτυχή της ελληνικής ιστοριογραφίας, ο αντιδυτικισμός. Στα 1825 «ένας αμιγώς πυρήνας αγγλόφιλων Επτανησίων με τον οποίο συντάχθηκε σύντομα ο Μαυροκορδάτος και η

²³¹ Αναφορικά με τα κλέφτικα τραγούδια, ο Δημαράς (2000: 22) γράφει χαρακτηριστικά: «Μέσα στις παραλογές συναντούμε θέματα βασικά που απαντούν στην αρχαία ελληνική φιλολογία, στην αρχαία μυθική παράδοση. Η συγγένεια των τραγουδιών αυτών με ανάλογους μύθους ή ανάλογα τραγούδια ινδοευρωπαϊκών λαών αποτελεί μία πρόσθετη απόδειξη της αρχαιότητάς τους».

²³² Κατά τη διατύπωση του Δημαρά (2000: 16): «Η γνήσια, ειλικρινής και ανόθευτη έκφραση της λαϊκής ψυχής, που είναι το δημοτικό τραγούδι, μας παρουσιάζει έναν λαό λιτό στην διάθεση, στη ζωή, κλασικό στην έκφραση του συναισθηματικού κόσμου».

²³³ Είναι χαρακτηριστικός ο ύμνος του ΕΛΑΣ «Αντάρτης, κλέφτης, παλικάρι πάντα είναι ο ίδιος ο λαός».

²³⁴ Χαρακτηριστική περίπτωση προβολής αυτής της αντίθεσης είναι ο Μακρυγιάννης. Σε αυτόν τον αγωνιστή παραγνωρίζονται οι πολιτικές μηχανορραφίες στις οποίες συμμετείχε, ενώ τονίζεται το λαϊκό του ήθος. Ο ποιητής Γιώργος Σεφέρης θα πει για αυτόν: «...μας άφησε ένα πολύ σημαντικό βιβλίο -την ιστορία της ζωής του -ίσως επειδή ήταν ένας αγράμματος» (εδώ τονίζεται η αγραμματοσύνη ως προσόν σε αντίθεση μάλλον με τους μορφωμένους Φαναριώτες), ενώ πιο κάτω ο ποιητής θα γίνει πιο αναλυτικός και αποκαλυπτικός: «Τα γράμματα είναι από τις πιο ευγενικές ασκήσεις κι από τους πιο υψηλούς πόθους του ανθρώπου. Η παιδεία είναι ο κυβερνήτης του βίου. Κι επειδή οι αρχές αυτές είναι αληθινές, πρέπει να μην ξεχνούμε πως υπάρχει μία καλή παιδεία -εκείνη που ελευθερώνει και βοηθά τον άνθρωπο να ολοκληρωθεί σύμφωνα με τον εαυτό του και μία κακή παιδεία -εκείνη που διαστρέφει και αποστεγνώνει και είναι μία βιομηχανία που παράγει τους ψευτομορφωμένους και τους νεόπλουτους της μάθησης, που έχουν την ίδια κίβδηλη ευγένεια με τους νεόπλουτους του χρήματος». Λίγο πιο κάτω ο ποιητής θα δοξάσει τον θεό που δεν έδωσε τα μέσα στον Μακρυγιάννη να μάθει γράμματα! Ο Μακρυγιάννης «δεν ήταν ένας ορεσίβιος βάρβαρος» αλλά η μόρφωσή του ήταν «το κοινό χτήμα, η ψυχική περιουσία μιας φυλής, παραδομένης για αιώνες και χιλιετίες, από γενιά σε γενιά». Βλ. Σεφέρης (1981).

²³⁵ Η ελληνική ιστοριογραφία δείχνει να αγνοεί επιδεικτικά τη γενναιότητα του Μαυροκορδάτου. Στις μάχες για τη Σφακτηρία κινδύνευσε να πεθάνει και διασώθηκε από το βρικό «Άρης». Βλ. Κώνστας (1971) 147.

²³⁶ Ο ιστορικός Τάσος Βουρνάς (155) τον ονομάζει «κακό δαίμονα της Ελληνικής Επανάστασης» και «τυφλό όργανο της αγγλικής πολιτικής».

οικογένεια Κουντουριώτη»²³⁷ συνέταξε επιστολή προς το βρετανικό υπουργείο Εξωτερικών ζητώντας από την Μ. Βρετανία να ορίσει το πρόσωπο που θα καταλάμβανε τον ελληνικό Θρόνο. Το κείμενο αφού υπογράφηκε από πολλούς και σημαντικούς πελοποννήσιους και ρουμελιώτες οπλαρχηγούς, καθώς και νησιώτες πολιτικούς και στρατιωτικούς, εστάλη στο Λονδίνο.

Αυτό το Ψήφισμα στηλιτεύθηκε από τους Έλληνες ιστορικούς και θεωρήθηκε ως μία πράξη εθελοδοουλίας. Μία πράξη προδοσίας της φιλοαγγλικής μερίδας απέναντι στην Επανάσταση. Χαρακτηριστικές είναι φράσεις Ελλήνων ιστορικών του προοδευτικού χώρου, όπως ο Τάσος Βουρνάς, ο οποίος αποκαλεί τον Μαυροκορδάτο «κακό δαίμονα», ενώ ισχυρίζεται πως «την εποχή που ο Κολοκοτρώνης πάσχιζε να σώσει» την Επανάσταση, αυτός εκτελούσε «μυστικές οδηγίες του Κάνιγκ».²³⁸ Ο Τ. Σταματόπουλος προχώρησε ακόμη παραπέρα. Προσπαθώντας να εξηγήσει την ύπαρξη των υπογραφών, μεταξύ αυτών και του Κολοκοτρώνη, ανέφερε ψευδώς ότι οι εμπνευστές αυτής της «προδοτικής ενέργειας», πλαστογράφησαν τις υπογραφές επιφανών πολιτικών και στρατιωτικών της Επανάστασης.²³⁹

Οι κρίσεις των ιστορικών επί αυτού του Ψηφίσματος είναι ενδεικτικές. Παραβλέπουν εντελώς την τεράστια πολιτική και στρατηγική του σημασία, αφού έβαλε για τα καλά «στο παιχνίδι» τη Μ. Βρετανία. Δείχνουν επίσης να παραβλέπουν και την απογοήτευση που ένιωθαν οι Έλληνες τότε (όπως και τόσες άλλες φορές) από τη Ρωσία και το σχέδιό της, το περιβόητο των Τριών Τμημάτων (Ιανουάριος 1824). Αυτό το σχέδιο προέβλεπε τη διαίρεση της Ελλάδος σε τρία τμήματα στο πρότυπο των Παραδουνάβιων Ηγεμονιών. Αυτές θα ήταν πρώτον, της Πελοποννήσου (Πελοπόννησος, Κρήτη), δεύτερον, της Ανατολικής Ελλάδας (Αττική, Βοιωτία, Θεσσαλία) και τρίτον, της Δυτικής Ελλάδας (Αιτωλία, Ακαρνανία, δυτική Ήπειρος). Τα νησιά του Αιγαίου θα ήταν πλέον αυτόνομα με κοινοτική διοίκηση ανάλογη της προεπαναστατικής. Τέλος, οι περιοχές θα ήταν αυτόνομες (όχι ανεξάρτητες), θα πλήρωναν φόρο υποτελείας στην Πύλη, ενώ θα εκπροσωπούνταν διπλωματικά ενώπιόν της.²⁴⁰

Εξίσου σημαντικά είναι τα γεγονότα του Πόρου και το κάψιμο του Εθνικού Στόλου από τον Μιαούλη. Με λίγα λόγια, η συγκεντρωτική πολιτική του πρώτου κυβερνήτη Ιωάννη Καποδίστρια οδήγησε σε αντιπαράθεσεις με τη Μάνη και την Ύδρα. Όσον αφορά στην Ύδρα,

²³⁷ Παπαγεωργίου (2005) 183.

²³⁸ Βουρνάς 155.

²³⁹ Σταματόπουλος (1979) 596.

²⁴⁰ Παπαγεωργίου (2005) 181.

το όλο θέμα είχε να κάνει με κεκτημένα πριν αλλά και κατά την Επανάσταση, όπως το να εισπράττει προσόδους από τα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου και να διαθέτει τα πλοία στην υπηρεσία του Κράτους με ευνοϊκούς όρους για τους πλοιοκτήτες. Η κατάργηση των οικονομικών και πολιτικών προνομίων, η μη καταβολή αποζημίωσης για χαμένα υδραίικα καράβια, καθώς και η δημιουργία εθνικού στόλου εκ μέρους του Κυβερνήτη όξυναν τα πνεύματα.

Η Ύδρα δεν άργησε να γίνει το κέντρο του αντικυβερνητικού συνασπισμού μεταξύ των οποίων ήταν και ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος. Οι Έλληνες ιστορικοί αλλά και ο ελληνικός λαός στη συνείδησή του επικρίνει αυτήν τη στάση των Υδραίων και των Μανιατών. Στην ελληνική συλλογική μνήμη, ο Καποδίστριας είναι ένας ήρωας που προσπάθησε να βάλει σε τάξη το Κράτος, ενόχλησε συμφέροντα και για αυτό δολοφονήθηκε.

Η στάση αλλάζει όταν εισερχόμαστε στην περίοδο της Αντιβασιλείας και της Βασιλείας του Όθωνα. Παρ' όλο που οι ομοιότητες είναι πάρα πολλές, η «Βαυαροκρατία», όπως είθισται να ονομάζεται υποτιμητικά, είναι μία αρνητική περίοδος για ένα μέρος Ελλήνων ιστορητών, μία ξενοκρατία. Όπως ήδη εκτέθηκε, οι διαφορές είναι λιγότερες από τις ομοιότητες. Και η Αντιβασιλεία με τον Όθωνα αλλά και ο Καποδίστριας ήρθαν να κυβερνήσουν τον τόπο ως εξωτερικοί παράγοντες. Και η Αντιβασιλεία με τον Όθωνα αλλά και ο Καποδίστριας εφάρμοσαν συγκεντρωτική πολιτική. Όθωνας και Καποδίστριας συγκρούστηκαν με την βρετανική πολιτική. Ο Όθωνας, μάλιστα, συγκρούστηκε πολλές φορές, πράγμα που ίσως τελικά να του στοίχισε και τον ίδιο τον Θρόνο.²⁴¹ Παρ' όλα αυτά, στην πρώτη περίπτωση, σύμφωνα με μερίδα Ελλήνων ιστορικών, έχουμε να κάνουμε με έναν ηρωικό κυβερνήτη που θυσιάστηκε, ενώ στη δεύτερη με μία ξενοκρατία.

Συγκρίνοντας τα παραπάνω με το Πολεμικό Ναυτικό, θα μπορούσαμε να πούμε τα εξής: πρώτον, η άρχουσα τάξη των τριών ναυτικών νησιών της Επανάστασης (Ύδρα, Σπέτσες και Ψαρά), οι λεγόμενοι οικοκυραίοι – πλοιοκτήτες, δεν ανταποκρίνονται στο πλαίσιο του «αγνού, λαϊκού πολεμιστή», καθώς ήταν άνθρωποι, οι οποίοι είχαν πλουτίσει με το εμπόριο. Αυτοί, όμως, έδωσαν τεράστια χρηματικά ποσά για να συντηρείται ετοιμοπόλεμος ο Τρινήσιος Στόλος της Επανάστασης. Δεύτερον, η συγκρότηση ισχυρής ναυτικής δύναμης, η οποία αντιμετώπισε τον Οθωμανικό Στόλο επί ίσοις όροις, δεν συμφωνεί με την εθνική αφήγηση ότι

²⁴¹ Υπήρχε το ζήτημα των νησίδων Σαπιέντζας και Ελαφονήσου που η Μ. Βρετανία θεωρούσε ότι ανήκαν στην Ιόνιο Πολιτεία. Βλ. Παπαγεωργίου (2005) 451.

οι Έλληνες είναι πάντα λιγότεροι και νικούν.

Το ίδιο μοτίβο επαναλαμβάνεται και στους Βαλκανικούς Πολέμους, όπου, αν και ο Στόλος έπαιξε τόσο σημαντικό ρόλο, παραβλέπεται επίσης. Τρίτον, (θα μπορούσε να τεθεί και πρώτο) το θέμα του φιλοαγγλισμού. Οι ιθύνοντες του Ναυτικού και λόγω της ναυτοσύνης ήταν πάντα εγγύτερα προς την Μ. Βρετανία. Αυτό έρχεται σε ευθεία αντίθεση με το αντιδυτικό (αντιαγγλικό) πνεύμα πολλών Ελλήνων ιστορητών.

Επίλογος

Όταν η Αντιβασιλεία και ο Όθωνας ήρθαν στην Ελλάδα, βρήκαν ένα κράτος με μηδενισμένη οικονομία και με ανύπαρκτες δομές. Η Επανάσταση είχε εξουθενώσει τον αγροτικό κόσμο, ενώ οι εμφύλιες συγκρούσεις που ακολούθησαν τη δολοφονία του Καποδίστρια, ακύρωσαν εν πολλοίς την προσπάθεια συμμαζέματος του Κράτους που είχε διενεργηθεί από τον Κυβερνήτη.

Η κρατική εξουσία είχε, λοιπόν, άλλες πιο επείγουσες ανάγκες από τη δημιουργία αξιόμαχου Ναυτικού. Αυτό φαίνεται στην καθυστέρηση έκδοσης Διαταγμάτων για τη διοικητική οργάνωση του Ναυτικού αλλά και τελικά και από τα χρήματα που δίνονταν σε αυτό. Πρωταρχικοί στόχοι ήταν η εδραίωση του νέου καθεστώτος αλλά και η οργάνωση του Κράτους. Αυτοί οι στόχοι απαιτούσαν μία ισχυρή χερσαία στρατιωτική δύναμη για την επιβολή της τάξης. Βλέπουμε Διατάγματα για την άμεση οργάνωση στρατιωτικών σωμάτων,²⁴² αλλά και Διατάγματα για τη διάλυση και τον αφοπλισμό ατάκτων σωμάτων.

Το Ναυτικό καλείται αυτήν την περίοδο να αντιμετωπίσει την πειρατεία. Πρέπει όμως να γίνουν οι εξής παρατηρήσεις: πρώτον, η πειρατεία δεν μπορούσε να απειλήσει σοβαρά τη σταθερότητα του νέου καθεστώτος και δεύτερον, το φαινόμενο είχε ήδη αντιμετωπιστεί σε μεγάλο βαθμό από την εποχή του Καποδίστρια. Αυτήν την περίοδο το Ναυτικό μοιάζει περισσότερο με έναν στολίσκο καταπολέμησης της πειρατείας παρά με μάχιμο Στόλο, έτοιμο να ναυμαχήσει. Το Ναυτικό ασχολείται κυρίως με εξυπηρετήσεις κρατικών μεταφορών και φαίνεται να απέχει από τον πραγματικό στόχο ενός πολεμικού ναυτικού, να κάνει δηλαδή πόλεμο.

²⁴² Βλ. για παράδειγμα το «Περὶ διοργανισμοῦ τοῦ Στρατιωτικοῦ», *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως*, Α.Φ. 5, 8 Μαρτίου 1833. Το αντίστοιχο του Ναυτικού εκδίδεται τον... Δεκέμβριο.

Στην οργάνωση όμως του προσωπικού, σε θέματα ιεραρχίας, υπηρεσίας και εκπαίδευσης γίνονται αρκετές προσπάθειες. Ο σκοπός εδώ είναι το Πολεμικό Ναυτικό να μοιάζει με τα ευρωπαϊκά ναυτικά. «Διὰ τὸ στολίσωμεν μὲν τὸ Βασιλικὸν μας Ναυτικόν, ἕξομοιοῦντες αὐτὸ καὶ ἐξωτερικῶς μὲ τὰ Ναυτικὰ τῶν εὐρωπαϊκῶν δυνάμεων», τονίζει το Διάταγμα του 1834 «Περὶ ἱματισμοῦ καὶ διακριτικῶν σημείων τοῦ Β. Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ (Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως, Α.Φ. 2, 8/20 Ιανουαρίου 1834).

Επιχειρεῖται ἡ μεταλαμπάδευση γνώσης ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸ με τὴν ἀποστολὴ νέων νὰ σπουδάσουν στα ναυτικά τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Γαλλίας. Ἄλλες προσπάθειες εὐδοχώθηκαν, ἄλλες ὄχι, τὸ σημαντικό ὅμως εἶναι ὅτι ἀκόμη καὶ σε περίπτωση ἀποτυχιῶν τέθηκαν προβληματισμοί, οἱ ὁποῖοι ἐπρόκειτο νὰ φανοῦν χρήσιμοι στο μέλλον. Χαρακτηριστικὴ περίπτωση συνιστᾷ τὸ *Ναυτικὸν Παιδευτήριον* στὴν κορβέτα Λουδοβίκος. Αὐτὴ ἡ ἀποτυχημένη προσπάθεια δημιουργίας ναυτικῆς σχολῆς θεωρεῖται σταθμὸς στὴν πορεία πρὸς τὴν ἰδρυση τῆς Σχολῆς Ναυτικῶν Δοκίμων. Εἶναι χαρακτηριστικὸ ὅτι στὸν σημερινὸ θυρεὸ τῆς Σχολῆς Ναυτικῶν Δοκίμων δὲν ἀναγράφεται τὸ 1884, τὸ ἔτος ἰδρυσης τῆς Σχολῆς, ἀλλὰ τὸ 1845, τὸ ἔτος πού ξεκίνησε νὰ λειτουργεῖ ἡ ναυτικὴ σχολὴ στὸν Λουδοβίκο. Ἴσως αὐτὸ τὸ τελευταῖο νὰ ἐγίνε στα πλαίσια κάποιου, σε μας πλέον ἀγνωστοῦ, ἀνταγωνισμοῦ μεταξύ Στρατοῦ καὶ Ναυτικοῦ «περὶ ἀρχαιότητος» σχολῶν, ὡστόσο αὐτὸ δὲν ἀναιρεῖ ὅτι στα μάτια αὐτῶν πού τὸ ἔγραψαν τὸ 1845 ἦταν ἡ ἀρχὴ τῆς πορείας.

Θα χρειαστοῦν πολλὰ χρόνια γιὰ νὰ καταστεῖ τὸ Ναυτικὸ πραγματικὰ ἀξιόμαχο, πράγμα πού ἐγίνε στα τέλη μόλις τοῦ 19^{ου} αἰῶνα με τὸ μεγάλο ναυτικὸ πρόγραμμα πού ἐγκαινίασε ὁ Χαρίλαος Τρικούπης, ἀλλὰ καὶ στα πρώτα χρόνια τοῦ 20^{ου}. Ἡ ἀρχὴ ὅμως ἐγίνε τὴν περίοδο τοῦ Ὄθωνα καὶ ἡ ἀρχὴ εἶναι τὸ ἡμισυ τοῦ παντός, ὅπως λένε. Δὲν εἶναι τυχαῖο ὅτι ἐπιλέχθηκε τὸ ὄνομα τοῦ Λεωνίδα Παλάσκα γιὰ τὸ Κέντρο Ἐκπαίδευσης τοῦ σύγχρονου Ναυτικοῦ μαζί με αὐτὸ τοῦ Ηλία Κανελλόπουλου, τοῦ ἰδρυτῆ τῆς Σχολῆς Ναυτικῶν Δοκίμων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α) Βιβλία & Άρθρα

- Αμπελάς Τ. (1874), *Ιστορία τῆς νήσου Σύρου ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων μέχρι τῶν καθ' ἡμᾶς*, Ερμούπολη
- Ανώνυμος (1973), «Ἡ Χαραυγὴ τῆς Παιδείας εἰς τὸ νεώτερον Ναυτικὸ τῶν Ἑλλήνων», *Ναυτικὴ Επιθεώρηση* 360
- Ασπρέας, Γ. Κ. (1930), *Πολιτικὴ Ἱστορία τῆς νεωτέρας Ἑλλάδος*, τόμος Α', Αθήνα
- Βακαλόπουλος, Α. Ε. (1992), *Νέα Ἑλληνικὴ Ἱστορία 1204-1985*, εκδ. Βάνιας, Θεσσαλονίκη
- Βάρφης, Κ. (1994), *Τὸ Ἑλληνικὸ Ναυτικὸ κατὰ τὴν Καποδιστριακὴ Περίοδο. Τὰ χρόνια τῆς προσαρμογῆς*, Σύλλογος πρὸς Διάδοσιν ωφέλιμων Βιβλίων, Αθήνα
- — (1989), *Πόρος 1831. Τὸ Κίνημα – Οἱ πρωταγωνιστές*, εκδ. Φιλιππότης, Αθήνα
- Βουρνάς, Τ. , *Ἱστορία τῆς Νεώτερης Ἑλλάδας. Ἀπὸ τὴν Επανάσταση τοῦ 1821 ὡς τὸ Κίνημα τοῦ Γουδί (1909)*, Αθήνα
- Γέροντας, Π. (2014), «Προσπάθειες εκσυγχρονισμοῦ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ στὴν περίοδο τῆς βασιλείας τοῦ Ὁθωνα», *Ναυτικὴ Επιθεώρηση* 590: 12-29
- — (2012), «Ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευση ὡς παράγοντας νίκης στους Βαλκανικοὺς Πολέμους», *Ναυτικὴ Επιθεώρηση (1912-2012 Ἐκατὸ Χρόνια ἀπὸ τὴ Ναυτικὴ Εποποιία τῶν Βαλκανικῶν Πολέμων)*, *Ναυτικὴ Επιθεώρηση* 581:135-147
- Γλαράκης, Γ., «Ἀναφορὰ τοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν Γραμματέως τῆς Κυβερνήσεως Γ. Γλαράκη πρὸς τὴν σεβαστὴν Πέμπτην Ἐθνικὴν τῶν Ἑλλήνων Συνέλευσιν», *Ναυτικὴ Επιθεώρηση* 397
- Dakin, D. (2005), *Ἡ Ἐνοποίηση τῆς Ἑλλάδας 1770-1923*, εκδ. Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα
- Δερτιλῆς, Γ. Β. (2014), *Ἱστορία τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους 1830-1920*, Πανεπιστημιακὲς Ἐκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο
- Δημαράς, Κ. (2000), *Ἱστορία τῆς νεοελληνικῆς λογοτεχνίας*, εκδ. Γνώση, Αθήνα
- Δημητρακόπουλος, Α. (2012), «Ἡ συμβολὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ στὸ συμμαχικὸ ἀγῶνα κατὰ τὸν Α' Βαλκανικὸ Πόλεμο» στὸ *1912-2012, ἑκατὸ χρόνια ἀπὸ τὴν ναυτικὴ ἐποποιία τῶν Βαλκανικῶν Πολέμων*», *Ναυτικὴ Επιθεώρηση*, 581: 53-65
- Driault, E. (1997), *Τὸ Ἀνατολικὸ Ζήτημα* (Μέρος Πρῶτο), εκδ. Ἱστορητῆς, Αθήνα
- Fawaz Tarazi, L. (1994), *An Occasion of War, Civil Conflict in Lebanon and Damascus in 1860*, University of California Press, Los Angeles

- Fincham, J. (1851), *A History of Naval Architecture*, London
- Κακλαμάνης, Γ. (1990), *Η Ελλάδα ως κράτος δικαίου*, Εκδ. Εικοστού πρώτου, Αθήνα
- Καλαφάτης, Θ. – Πρόντζας, Ε. (2011), *Οικονομική Ιστορία του Ελληνικού Κράτους*, τόμος Α', Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς
- Κατσούλης, Γ., - Νικολινάκος, Μ., - Φύλιας, Β., *Οικονομική Ιστορία της Νεότερης Ελλάδας*, τόμος Β' (1831-1897), εκδ. Παπαζήσης
- Κοκκινάκης, Ι. (1999), *Νόμισμα και Πολιτική στην Ελλάδα, 1830-1910*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα
- Κωνσταντινίδης, Τρ. (1928), «Ιστορική Συμβολή εις τὴν Ἱστορίαν τοῦ Σύγχρονου Ἑλληνικοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ στὰ χρόνια της ἀπολύτου Μοναρχίας 1833-1843», *Ναυτική Επιθεώρηση* 76: 28-55, 191-211 και *Ναυτική Επιθεώρηση* 77: 191-211
- Κώνστας, Π. Ε. (1971), *Ναυτική Εποποιία του 1821 (βάσει των Πολεμικῶν Ημερολογίων των Ναυμάχων του Εικοσιένα)*, Έκδοσις Αρχηγείου Ναυτικού / 7ον ΕΓ, Αθήνα
- Λαζαρόπουλος, Ι. (1951), «Ἡ μόρφωσις ἐν τῷ Π. Ναυτικῷ εἰς παλαιότερους χρόνους», *Ναυτική Επιθεώρηση* 224
- — (1936), *Τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν της Ἑλλάδος ἀπὸ ἀνεξαρτησίας μέχρι Βασιλείας Ὅθωνος*, Αθήνα
- Λιγνός, Αντ. (1953), *Ἱστορία τῆς νήσου Ὑδρας*, Αθήνα
- — (1930), *Ἀρχεῖον τῆς Κοινότητος Ὑδρας 1778-1832*, τόμ. 8^{ος}, Πειραιάς
- Lieven, D. (2006), *The Cambridge History of Russia, Vol II – Imperial Russia (1689-1917)*, Cambridge University Press
- Λυκούδης, Σ. (1938), «Ὀλίγα τινὰ διὰ τὸν μέγα του Ναυτικοῦ μας εὐεργέτη τὸν ποτὲ Λεωνίδα Χρ. Παλάσκαν Πλοίαρχον τοῦ Β. Ν.», *Ναυτική Επιθεώρηση* 171: 549-576
- — (1923) «Ἀντιπλοίαρχου Δημητρίου Γ. Φωκὰ Χρονικὰ Ἑλληνικοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ (βιβλιοκρισία)», *Ναυτική Επιθεώρηση*
- Μαζαράκης - Αινιάν, Ι.Κ. (2007), *Τα Ακρόπρωρα του Εθνικού Ιστορικού Μουσείου*, Εθνικό Ιστορικό Μουσείο, Αθήνα
- Μακρυγιάννης, Ι. (έκδ. 1947), *Απομνημονεύματα του στρατηγού Ιωάννου Μακρυγιάννη*, τόμος β'
- Μιαούλης, Α., - Σαχτούρης, Δ., - Ζωχιός, Γ., - Μιαούλης, Ν. (1931), «Υπόμνημα περί του Βασιλικού Ναυτικού», *Ναυτική Επιθεώρηση* 112: 459-472, 709-714

- — (1932) «Υπόμνημα περί του Βασιλικού Ναυτικού» (συνέχεια), *Ναυτική Επιθεώρηση* 113: 42-87
- Μπρεγιάννη, Κ. (2011), *Νεοελληνικό Νόμισμα*, Ακαδημία Αθηνών, Αθήνα
- Οικονόμου, Δ. (1938), «Αναμνήσεις έκ τοῦ βίου τοῦ Λεωνίδα Παλάσκα», *Ναυτική Επιθεώρηση* 171: 577-582
- Παΐζης – Παραδέλλης, Κ. (1999), *Τα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού, 1829-1999*, εκδ. Αστρέα – Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος, Πειραιάς
- Παπαγεωργίου Βενετάς, Α. (2008), *Ο κήπος της Αμαλίας*, εκδ. Ίκαρος, Αθήνα
- Παπαγεωργίου, Στ. (2005), *Από το Γένος στο Έθνος*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα
- Παπαρρηγόπουλος, Κ. (1930), *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος Στ΄
- Παυλίδου, Σ. (2008), *Οι Αποκλεισμοί του Πειραιά κατά τον ΙΘ΄ Αιώνα*, Πάντειο Πανεπιστήμιο (διπλωματική εργασία)
- Petropoulos, J. (1997), *Πολιτική και Συγκρότηση Κράτους στο Ελληνικό Βασίλειο 1833-1843*, τόμ. Α΄, εκδ. Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα
- Ρούσκας, Ιω. (1989), *Πόρος. Ναύσταθμος και Εκπαιδευτήριο του Πολεμικού Ναυτικού. Ιστορική μελέτη για τα 100 χρόνια από την ίδρυση της Σχολής Ναυτοπαίδων, σήμερα Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών Ναυτικού (Σ.Μ.Υ.Ν.)*, έκδοση Γ.Ε.Ν., Αθήνα
- Σαχτούρης, Γ., *Ημερολόγιο του ιστιοφόρου «Αθηνά» 1824-1827*
- Σεφέρης, Γ., (1981), *Δοκιμές*, εκδ. Ίκαρος, Αθήνα
- Σίμψας, Μ. (1982), *Το Ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων*, τόμ Γ΄, έκδοση Γ.Ε.Ν. Αθήνα
- Σταματόπουλος, Α. Τ. (1979), *Ο εσωτερικός αγώνας. Πριν και κατά την επανάσταση του 1821*, τόμ. Β΄, Αθήνα
- Τομπάζης, Ι. (1910), *Ο Φιλέλλην Ελβετός Ιατρός Ανδρέας Λουδοβίκος Γκος*, εκδ. Σακελλαρίου, Αθήνα
- Τρικούπης, Σπ. (1862), *Ιστορία τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπαναστάσεως*, Αθήνα
- Τσαπράζης, Ν. (1991), *Ο Πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας*, έκδοση ΥΙΝ
- Φακίδης, Ι. (1996), *Ιστορία της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων (1845-1973)*, Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος, Πειραιάς
- Φωκάς, Δ. (1923), *Χρονικά του Έλληνικοῦ Β. Ναυτικοῦ 1833-1873*, Έκδοσις Γενικοῦ Επιτελείου Β. Ναυτικοῦ

- — (1940), *Ὁ Στόλος τοῦ Αἰγαίου 1912 – 1913. Ἔργα καὶ ἡμέραι*, Ἐκδοσις Γενικοῦ Επιτελείου Β. Ναυτικοῦ
- Χαραλάμπους, Ε. (1933), «Ἡ ἐπὶ τῶν π. πλοίων ὑπηρεσία ἐπὶ Βασιλείας τοῦ Ὅθωνος», *Ναυτικὴ Επιθεώρηση* 123: 91-116

Β) Ἀρχεῖα (Ἱστορικά καὶ Ναυτικά), Ομιλίες, Ἐγγραφα, Ἐπιστολές, Διακηρύξεις, Συμβάσεις

- Ἀρχεῖο Βλαχογιάννη
- Ἀρχεῖο Κωβαίου (Ἱστορικό Ἀρχεῖο Ἐθνικοῦ καὶ Ἱστορικοῦ Μουσείου)
- Ἀρχεῖο Παλάσκα (Ἱστορικό Ἀρχεῖο Ἐθνικοῦ καὶ Ἱστορικοῦ Μουσείου)
- Ἀρχεῖο Πειραιά (Ἱστορικό Ἀρχεῖο Πειραιά)
- Διακήρυξη τῆς Αντικυβερνητικῆς Επιτροπῆς τοῦ Ἀρχείου τῆς Ὑδρας
- Ἐγγραφα Δημογεροντίας Ερμούπολης
- Ἐκθεση Α. Μαυροκορδάτου πρὸς τὴ Δ' Ἐθνοσυνέλευση (8 Ἰουλίου 1829)
- Ἱστορικό Ἀρχεῖο Ἑλληνικοῦ καὶ Ἀλληλοδιδασκτικοῦ Σχολείου Ὑδρας 1833–1835, ΓΑΚ
- Ἐπιστολὴ τοῦ Πατσίφικο στὸν Sir Edmund Lyons με ἡμερομ. 7/4/1847 & 9/9/1847. (*Correspondence respecting the demands made upon the Greek Government; and respecting the Islands of Cervi and Sapienza*)
- Στρατιωτικὴ Σύμβαση μεταξύ Ἑλλάδος καὶ Βουλγαρίας, 22 Σεπτεμβρίου / 5 Οκτωβρίου 1912

Γ) Ἐφημερίδες τῆς ἐποχῆς (τοῦ 19^{ου} αἰῶνα)

- Ἀθηνά
- Αἰὼν
- Γενικὴ Ἐφημερὶς
- Ἐλπίς
- Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως

Δ) Ηλεκτρονικές πηγές

- Encyclopaedia Britannica (διαδικτυακή έκδοση)
- History of Ministry of Defence and the Old War Office (www.gov.uk)
- Lists of Naval Ministers of France, Wikipedia
- Ministry of Defence (France), Wikipedia
- Ministry of Defence (G. Britain), Wikipedia