

# Η Ναυτική Σημασία του Ελληνικού Γεωγραφικού Χώρου και Στόλου για την Ασφάλεια και τη Συνέχεια του Ελληνισμού, 1000 π.Χ.–2011 μ.Χ.

Ζήσης Φωτάκης

*Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, Τομέας Ανθρωπιστικών και Πολιτικών Επιστημών*

**Περίληψη.** Το άρθρο αυτό πραγματεύεται την εξέλιξη της ναυτικής σημασίας του ελληνικού χώρου και στόλου ανά τους αιώνες και τις επιπτώσεις που αυτή είχε για την ασφάλεια και τη συνέχεια του ελληνισμού. Επισημαίνεται ότι το έντονο γεωγραφικό ανάγλυφο της ελληνικής χερσονήσου, το άγονο του εδάφους της και η πολυνησία που την περιβάλλει εξηγεί τόσο την πρόωγη στροφή του Ελληνισμού προς την θάλασσα όσο και τη δυσκολία αποτελεσματικής εχθρικής εισβολής και επί μακρόν κατοχής ελληνικών εδαφών χωρίς την επικουρία σημαντικών, ναυτικών δυνάμεων. Δίδονται επίσης παραδείγματα αποτελεσματικής ελληνικής ναυτικής ισχύος από την αρχαιότητα έως σήμερα (π.χ. Σαλαμίνα, Βυζάντιο, Επανάσταση 1821, Βαλκανικοί Πόλεμοι), ναυτικής ισχύος που συχνά βοήθησε τους Έλληνες να αποφύγουν την υποδούλωση και την εξαφάνιση. Γίνεται τέλος κατανοητό ότι όποτε οι δρόμοι του διεθνούς εμπορίου (κλασική και ελληνιστική αρχαιότητα, Βυζάντιο, τέλη 18<sup>ου</sup> αιώνα μέχρι και σήμερα) ή τα όρια αντίπαλων συνασπισμών περνούσαν από τις ελληνικές θάλασσες (π.χ. Παγκόσμιοι Πόλεμοι, Ψυχρός Πόλεμος) η γεωπολιτική σημασία της Ελληνικής χερσονήσου, κατά κύριο λόγο, αλλά και των πολεμικών της στόλων υπήρξε σημαντική. Το αντίθετο συνέβη όποτε το εμπόριο στράφηκε κυρίως σε χερσαίες οδούς (Ρωμαϊοκρατία) ή σε άλλες θάλασσες (από την εποχή των Ανακαλύψεων που ξεκινά το 1492 έως την κατάληψη της Ινδίας από τους Άγγλους στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα).

**Abstract.** This article focuses on the geographic importance of the country from the naval perspective, the capabilities of its navy and the implications they had for the security and continuity of Hellenism. It is shown that the difficult terrain of the Greek peninsula, its barren soil and the polynesia that surrounds it, account for the early orientation of Hellenism to the sea and the difficulty of effective hostile invasion and long occupation of Greek territories without the assistance of major, naval forces. Examples are also given of effective Greek sea power from ancient times to the present (e.g. Salamis, Byzantium, the Greek Revolution of 1821, the Balkan Wars), sea power that often helped the Greeks to avoid enslavement and extinction. It is finally shown that the geopolitical importance of the Greek peninsula and its war-fleets was significant, whenever the roads of international trade (classical and Hellenistic antiquity, Byzantium, late 18th century till today) or the spheres of influence of rival coalitions (e.g. World Wars, the Cold War) went through the Greek seas. The opposite was valid whenever trade routes centered on overland highways (Roman period) or the oceans (from the age of discovery that started in 1492 to the British conquest of India at the end of the 18th century).

**Λέξεις κλειδιά.** Ελλάδα, Ελληνική πολιτική ασφαλείας, Ελληνική ναυτική ισχύς, δομή δυνάμεως Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού

Δεδομένης της μακρόχρονης ναυτικής ιστορίας του ελληνισμού αλλά και του διαρκούς ενδιαφέροντος της κοινής γνώμης η παρούσα μελέτη καταγράφει συνοπτικά τις γεωπολιτικές πραγματικότητες που αντιμετώπισε ο Ελληνισμός από την αρχαιότητα έως και σήμερα με στόχο να καταδειχθεί η ναυτική σημασία του ελληνικού γεωγραφικού χώρου και στόλου αλλά και η συμβολή τους στην ασφάλεια και στη συνέχεια του Ελληνισμού. Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στις εξελίξεις των δύο τελευταίων αιώνων, καθώς τόσο η Ελλάδα όσο και η ανθρωπότητα βρέθηκαν μπροστά σε πρωτόγνωρες προκλήσεις.

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

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

Ιδιαίτερης σημασίας, κατά την αρχαιότητα, υπήρξε το οξυδερκές ναυτικό πρόγραμμα του Θεμιστοκλή, που προβλέποντας την περσική προσπάθεια για «εκδίκηση» της ήττας στο Μαραθώνα (490 π. Χ.) ετοίμασε τον απαραίτητο στόλο τριηρών που απείλησε να διακόψει τη θαλάσσια οδό των Περσών με τις πηγές ανεφοδιασμού τους στην Ασία και αποσόβησε έτσι την Περσική κατάκτηση της Ελλάδας. Και δεν ήταν μόνο η στρατηγική σκέψη του Θεμιστοκλή που πρέπει να επισημανθεί αλλά και η επιτυχημένη τακτική αξιοποίηση του ελληνικού στόλου στον ιδεώδη χώρο των στενών της Σαλαμίνας. Είναι ακόμα και η ικανοποιητική απόδοση των πληρωμάτων του Αθηναϊκού στόλου που απαρτιζόταν από ελεύθερους πολίτες, οι οποίοι ήταν καλά προετοιμασμένοι για την προάσπιση της ιδιαίτερης πατρίδας τους, της Αθήνας, αλλά και των άλλων, ελληνικών πόλεων. Χρήζει δε επισημάνσης ότι όταν οι Αθηναίοι ναυμαχούσαν στη Σαλαμίνα το 480 π.Χ. η Αθήνα είχε ήδη αλωθεί από τους Πέρσες. Κι όμως τα Αθηναϊκά πληρώματα συνέχισαν τον αγώνα, όπως οι απόγονοί τους στη Μέση Ανατολή κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο [2].

Η πολιτική ασφαλείας του Θεμιστοκλή συνεχίστηκε από τον Κίμωνα και τον Περικλή και έγκειτο στην περαιτέρω ανάπτυξη του Αθηναϊκού στόλου αλλά και στην ολοκλήρωση των

Μακρών Τειχών που κατέστησαν την Αθήνα απρόσβλητη από ξηράς, πραγματικό νησί με χερσαία σύνορα [3]. Αξιοποιώντας τη στρατηγική ιδιαιτερότητα της θέσης τους οι Αθηναίοι, τουλάχιστον για όσο διάστημα κυβερνούσαν από τον Κίμωνα, τον Περικλή και τους συνεχιστές της πολιτικής τους, δημιούργησαν μια εκτεταμένη θαλασσοκρατορία αποφεύγοντας τις κατά ξηρά αναμετρήσεις με εχθρούς αριθμητικά και τακτικά ισχυρότερους. Αντίθετα, παρενοχλούσαν το εμπόριο του αντιπάλου και με αμφίβιες επιχειρήσεις απείλησαν άμεσα τη συνοχή της Πελοποννησιακής συμμαχίας και την εδαφική ακεραιότητα αυτής της ίδιας της Σπάρτης κατά τη διάρκεια του Πελοποννησιακού Πολέμου [4]. Εφάρμοσαν δηλαδή οι Αθηναίοι της εποχής του Περικλή την ίδια περίπου στρατηγική με την οποία η Αγγλία θα καταστεί κυρίαρχος των θαλασσών και κοσμοκράτειρα για ένα μεγάλο και σημαντικό διάστημα της παγκόσμιας ιστορίας [5].

Κατά τους Ελληνιστικούς χρόνους η σημασία της ναυτικής ισχύος συνέχισε να εκτιμάται από τους Έλληνες και να αποδίδει. Ο πλους του Νεάρχου κατά τη διάρκεια της εκστρατείας του Μεγάλου Αλεξάνδρου στην Ασία και η προτεραιότητα που ο Αλέξανδρος απέδωσε στην καταστροφή των ναυτικών βάσεων του εχθρού είναι ενδεικτικές της προσέγγισης αυτής [6]. Συνάμα, η σημαντική συμβολή των στόλων της Μασσαλίας και των ελληνικών πόλεων της Κάτω Ιταλίας στην επικράτηση της Ρώμης έναντι της Καρχηδόνας κατέστησε σαφές το ιδιαίτερο βάρος της ελληνικής, ναυτικής ισχύος, καθώς έγινε αρωγός στη θεμελίωση της λαμπρότερης ίσως αυτοκρατορίας που γνώρισε ποτέ ο κόσμος, της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας [7].

Η Αυτοκρατορία πάντως αυτή έμελλε να οδηγήσει τον ελληνικό χώρο και την ελληνική ναυτιλία σε παρακμή, αφού η κατασκευή της Εγνατίας και άλλων αυτοκρατορικών οδών στην Εγγύς και στη Μέση Ανατολή παρέκαμψαν, εν πολλοίς, την Ελλάδα και οδήγησαν σταδιακά σε σημαντική μείωση της οικονομικής και της γεωπολιτικής της σημασίας [8]. Συνέβη δηλαδή, τηρουμένων των αναλογιών, ότι θα συμβεί μεταξύ της ανακάλυψης της Αμερικής (1492) και της Αγγλικής επέκτασης προς τις Ινδίες (1763), οπότε η ανακάλυψη νέων ηπείρων και η παράκαμψη της απειλητικής Οθωμανικής Ανατολής στην επικοινωνία της Ευρώπης με τις Ινδίες και την Άπω Ανατολή είχαν αρνητικό αντίκτυπο στη ναυτική σημασία του γεωγραφικού χώρου της Ελλάδας και του ναυτικού της κόσμου [9].

Η δυσμενής αυτή συγκυρία διήρκεσε καθ' όλη την ύστερη αρχαιότητα αλλά η μεταφορά της πρωτεύουσας του Ρωμαϊκού κράτους από τη Ρώμη στην Κωνσταντινούπολη και η σταδιακή μετατόπιση του κέντρου βάρους της Ανατολικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας στο χώρο του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου, απόρροια της σταδιακής απώλειας αυτοκρατορικών εδαφών σε νέους εισβολείς, [10] επανέφεραν στο προσκήνιο τη σημασία, αλλά και την επικαιρότητα της ανάπτυξης αποτελεσματικής ναυτικής ισχύος από τους Βυζαντινούς. Τα πρώτα βήματα προς την κατεύθυνση αυτή έγιναν με την ίδρυση και ανάπτυξη ναυστάθμων και ναυτικών ορμητηρίων σε στρατηγικά σημεία των εκτεταμένων παραλίων της αυτοκρατορίας στις αρχές του όγδοου αιώνα μ.Χ. Ακολούθησε η συγκρότηση αξιόμαχου πολεμικού στόλου, η ανάπτυξη νέων όπλων ναυτικού πολέμου όπως ο δρόμωνας και το υγρόν πυρ και η εφαρμογή αυστηρής ναυτιλιακής νομοθεσίας που, μεταξύ άλλων, υποχρέωνε τους Σύρους και Αιγυπτίους να μεταφορτώνουν τα εμπορεύματά τους στην Κωνσταντινούπολη πριν συνεχίσουν για τους ευρωπαϊκούς λιμένες προορισμού τους. Κάνοντας χρήση αυτής της νομοθεσίας που αποτέλεσε πρόδρομο των αντίστοιχων Αγγλικών νομοθετημάτων του 17<sup>ου</sup> αιώνα, αλλά και αξιοποιώντας τη σαφή υπεροχή της σε πρώτες ύλες υψίστης ναυτικής σημασίας όπως ο σίδηρος και η ξυλεία η Βυζαντινή αυτοκρατορία γνώρισε ένα όμορφο μεσουράνημα για δύο περίπου αιώνες. Η στρατηγικά όμως σκόπιμη ναυτιλιακή πολιτική του Βυζαντίου δεν είχε τη σταθερότητα της μεταγενέστερης Αγγλικής με αποτέλεσμα η ναυτοσύνη του σταδιακά να μειωθεί, το εμπόριό του να περιέλθει στα χέρια των Ιταλικών πόλεων και η συνακόλουθη στροφή των Βυζαντινών στην αγροτική οικονομία να συνοδευτεί με συγκέντρωση της γης στα χέρια των ολίγων, κοινωνική αναταραχή και κεκαλυμμένο εμφύλιο πόλεμο μεταξύ των δυνάμεων του κράτους και των Βυζαντινών γαιοκτημόνων. Οι εξελίξεις αυτές όπως ήταν φυσικό εξασθένησαν σημαντικά την αυτοκρατορία [11]. Η εμφάνιση τέλος και ανάπτυξη του βαρέος πυροβολικού στα τέλη περίπου

των μεσαιωνικών χρόνων έριξε, μεταξύ άλλων, και τις ισχυρότατες οχυρώσεις της Κωνσταντινούπολης (1453), [12] θέτοντας έτσι τον Ελληνισμό υπό την Οθωμανική κυριαρχία για τέσσερις περίπου αιώνες.

Το πρωινό της 25<sup>ης</sup> Μαρτίου 1821 ξεκίνησε ο αγώνας της ανεξαρτησίας του νεότερου Ελληνισμού [13]. Ένας αγώνας που κάθε άλλο παρά εύκολος προοιωνιζόταν. Στα τετρακόσια περίπου χρόνια της Τουρκοκρατίας πολλά επαναστατικά κινήματα έλαβαν χώρα στον Ελληνικό κόσμο αρκετά δε από αυτά έτυχαν και περιορισμένης υποστήριξης από χριστιανικές δυνάμεις της Ευρώπης. Παρ' όλη όμως αυτή την υποστήριξη, αλλά και τη γενναιότητα που επέδειξαν αρκετοί από τους υπόδουλους Έλληνες τα αποτελέσματα υπήρξαν ατυχή [14]. Στα 1821 οι διεθνείς συνθήκες δεν ήταν ενθαρρυντικές για τις ελληνικές διεκδικήσεις. Το «Συνέδριο της Ευρώπης», το Διευθυντήριο αυτό των Δυνάμεων του status quo στο οποίο συμμετείχαν η Αγγλία, η Γαλλία, η Αυστρία, η Πρωσία και η Ρωσία, αντιστεκόταν σθεναρά σε κάθε απελευθερωτικό κίνημα. Παρ' όλα αυτά όμως, παρ' όλες τις έριδες και τους εμφυλίους που ανέκυψαν μεταξύ των επαναστατημένων Ελλήνων η Επανάσταση άντεξε, κράτησε έξι ολόκληρα χρόνια και στο τέλος ανάγκασε τις Μεγάλες Δυνάμεις να επέμβουν για να σταματήσουν τη μακρά αυτή αιματοχυσία, με την καταστροφή του Τουρκοαιγυπτιακού στόλου στη ναυμαχία του Ναυαρίνου στις 20 Οκτωβρίου του 1827 και, κυρίως, με την ήττα του Οθωμανικού στρατού κατά το Ρωσο-τουρκικό πόλεμο του 1828-1829.

Δεν ήταν μικρό αυτό το κατόρθωμα. Αντιθέτως, από το 1800 και μετά πολλά εθνικοαπελευθερωτικά κινήματα έλαβαν χώρα στη Ευρώπη κανένα όμως δεν κράτησε και δεν απασχόλησε τόσο τις Μεγάλες Δυνάμεις όσο η Ελληνική Επανάσταση του 1821 [15]. Η μεγάλη αυτή ελληνική επιτυχία οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στη γενναιότητα και την αυτοθυσία των ελλήνων επαναστατών. Αλλά αν και η γενναιότητα συνήθως δεν έλειψε από τους Έλληνες, εν τούτοις, αυτή καθ' αυτή δεν μπόρεσε να επιτύχει την απελευθέρωση τους σε παλαιότερους αγώνες κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας. Αν απέκτησαν οι Έλληνες την Ανεξαρτησία τους οφείλονταν κατά κύριο λόγο στο γεγονός ότι διέθεταν, για πρώτη φορά στους Νεότερους Χρόνους, έναν ευάριθμο εμπορικό στόλο που μετατράπηκε σε πολεμικό για τις ανάγκες της Επανάστασης. Δεδομένου ότι η από θαλάσσης επικοινωνία ήταν η μόνη αποτελεσματική πηγή ανεφοδιασμού για εισβολείς στη Νότια Ελλάδα κατά τους προβιομηχανικούς χρόνους, το ελληνικό ναυτικό προσέφερε μεγάλες υπηρεσίες στον Αγώνα με το να παρενοχλεί συστηματικά και να διακόπτει αποτελεσματικά τις τουρκικές επικοινωνίες υπό την εμπνευσμένη ηγεσία του Ανδρέα Μιαούλη και την αναντικατάστατη συμβολή του Κανάρη, του Σαχτούρη και πλειάδας άλλων ναυμάχων. Όπως άλλωστε απέδειξε η αδυναμία του ελληνικού ναυτικού να αποσοβήσει και να εξαρθρώσει το προγεφύρωμα που εγκατέστησε ο Ιμπραήμ στην Πελοπόννησο στις αρχές του 1825, χωρίς τη δράση του ελληνικού ναυτικού η επαναστατημένη Ελλάδα θα είχε από νωρίς κατακλυσθεί από Τουρκο-αιγυπτιακά στρατεύματα και η Επανάσταση θα είχε μάλλον την τύχη των ελληνικών επαναστατικών κινήματων που προηγήθηκαν αυτής [16].

Το τέλος όμως της Επανάστασης δεν έφερε την εκπλήρωση των εθνικών στόχων. Μπορεί η Πελοπόννησος, η Στερεά Ελλάδα και οι Κυκλάδες να απελευθερώθηκαν τα δύο τρίτα όμως του Ελληνισμού παρέμεναν υπό Οθωμανική κυριαρχία. Φυσικό ήταν το νεοσύστατο Ελληνικό κράτος να ενδιαφερθεί από νωρίς για την τύχη αυτών των πληθυσμών. Τα πρώτα πενήντα χρόνια όμως μετά την απελευθέρωση η ελληνική, αλυτρωτική πολιτική συνάντησε μεγάλη αντίδραση από τη θαλασσοκράτειρα Αγγλία που υποστήριζε τη διατήρηση της εδαφικής ακεραιότητας της Τουρκίας. Κι αυτό γιατί οι Αγγλοι θεωρούσαν την Οθωμανική Αυτοκρατορία ως ασφαλιστική δικλείδα που θα συνέβαλλε στην αποτροπή της καθόδου της Ρωσίας στη Μεσόγειο. Μια κάθοδος, που αν τότε συνέβαινε, απειλούσε να διακόψει τη γραμμή επικοινωνιών της Αγγλίας με την αυτοκρατορία της στις Ινδίες [17].

Μετά τη δολοφονία του Καποδίστρια (1831) και την εκλογή του Όθωνα στον ελληνικό θρόνο (1832) ο νέος βασιλιάς, ωθούμενος και από τις κρίσεις του Ανατολικού Ζητήματος του 1833 και του 1839-1841, υιοθέτησε πολιτική ναυτικής μεγέθυνσης με την κατασκευή δώδεκα κανονιοφόρων και μιας κορβέτας στον Πόρο. Η δεκαετία του 1840 όμως σηματοδότησε την

αναστολή της ελληνικής, ναυτικής μεγέθυνσης μετά και την εμφαντική εμμονή της πλειοψηφίας των Μεγάλων Δυνάμεων στην ακεραιότητα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας κατά τις πρόσφατες κρίσεις του Ανατολικού Ζητήματος [18]. Την επαύριο του Κριμαϊκού Πολέμου και σε μια προσπάθεια να αναπληρωθούν οι απώλειες που προκάλεσε στο ελληνικό ναυτικό η ρωσόφιλη στάση της Ελληνικής κυβέρνησης κατά τη διάρκεια του πολέμου αυτού, αγοράστηκαν έξι ατμοημιολίες, που ήταν και τα πρώτα σιδερένια ελικοκίνητα πλοία που εντάχθηκαν στον ελληνικό στόλο [19]. Μετά την ανάρρηση του Γεωργίου Α στο θρόνο της Ελλάδας το 1862 και μέχρι και τον Ρωσο-Τουρκικό Πόλεμο του 1877-1878 το Ελληνικό Ναυτικό απέκτησε μερικά ακόμα πλοία με κυριότερα τα *Βασιλεύς Γεώργιος*, *Βασίλισσα Όλγα*, *Μπουμπουλίνα* και έξι τορπιλοβόλα [20]. Γεγονός πάντως είναι ότι η Ελληνική Πολιτεία δεν ανέπτυξε ισχυρό πολεμικό ναυτικό την πρώτη πενήνταετία του ανεξάρτητου βίου της, προσαρμόζοντας την πολιτική της στην αντίξοχη διεθνή συγκυρία.

Το δυσμενές διεθνές πλαίσιο της πρώτης πενήνταετίας της ελληνικής ανεξαρτησίας ανατράπηκε με το Ρωσο-Τουρκικό Πόλεμο του 1877-1878, την απομάκρυνση των Δυτικών Μεγάλων Δυνάμεων από το δόγμα του σεβασμού της εδαφικής ακεραιότητας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και την παρεπόμενη ανεξαρτητοποίηση και άλλων, πέραν της Ελλάδας, Βαλκανικών κρατών. Έχοντας υπόψη το αξιόμαχο των στρατευμάτων των νεοσύστατων Βαλκανικών χωρών και τα ασθενή στρατηγικώς νέα σύνορα της Τουρκίας στα Βαλκάνια [21] οι κυβερνήσεις Τρικούπη συνέλαβαν ένα απλό όσο και εύστοχο σχέδιο που ενέπνευσε την ελληνική στρατηγική μέχρι τους Βαλκανικούς Πολέμους. Το σχέδιο αυτό, σε γενικές γραμμές, προέβλεπε την ανάπτυξη ικανού πολεμικού στόλου που θα διέκοπτε τις Τουρκικές, θαλάσσιες επικοινωνίες ενώ ταυτόχρονα θα κάλυπτε και θα επιτάχυνε την ολοκλήρωση της ελληνικής επιστράτευσης. Με την επίτευξη των δύο αυτών στόχων η κυβέρνηση Τρικούπη ανέμενε ότι σε ενδεχόμενο ελληνο-τουρκικό πόλεμο ο αρχικά υπέρτερος αριθμητικά ελληνικός στρατός θα προήλαυνε στην Ήπειρο και τη Μακεδονία κι ότι θα μπορούσε να αντισταθεί αποτελεσματικά στις τουρκικές αντεπιθέσεις για σχετικά μεγάλο χρονικό διάστημα. Αν αυτό συνέβαινε η πιθανότητα Σερβο-Βουλγαρικής επέμβασης θα καθίστατο πιθανότατα και η προοπτική ήττας της Τουρκίας βεβαία [22]. Για την εφαρμογή του ναυτικού σκέλους αυτής της στρατηγικής ο ελληνικός ναύσταθμος μεταφέρθηκε από τον Πόρο στη Σαλαμίνα το 1878 [23] και μετακλήθηκε στην Ελλάδα Γαλλική Ναυτική Αποστολή (1884-1890) το αναμορφωτικό έργο της οποίας υπήρξε γενικής αποδοχής. Επιπλέον, ο ελληνικός στόλος ενισχύθηκε με πληθώρα ελαφρών μονάδων αρχικά, καθώς ελήφθη υπόψη η αυξανόμενη αποτελεσματικότητα της τορπίλης, η στασιμότητα των πυροβολικών τεχνικών και η προτίμηση του Βασιλέως Γεωργίου προς τις ελαφρές μονάδες. Οι ελαφρές μονάδες που αγοράστηκαν τότε ήταν το τορπιλοβόλο *Κανάρης*, το περίφημο καταδρομικό *Μιαούλης*, οι ατμοβαρίδες *Αμβρακία* και *Ακτιον*, τρεις τορπιλοθετίδες, δεκαεπτά ακόμα τορπιλοβόλα, έξι κανονιοφόροι, τέσσερις ατμομυοδρόμονες, τρεις ατμοημιολίες και ένα υποβρύχιο. Από τα μέσα όμως της δεκαετίας του 1880 και μετά η ανάπτυξη ταχύτερων τεχνικών πυροβολικής, η εισαγωγή των ταχυβόλων μετρίου διαμετρήματος και των αντιτορπιλικών έδωσαν νέα ζωή στο θωρηκτό οπότε και προκρίθηκε η προμήθεια θωρηκτών μονάδων και συγκεκριμένα τριών θωρηκτών τρίτης τάξης, των *Ύδρα*, *Σπέτσες* και *Ψαρά* [24].

Ο ατυχής Ελληνο-τουρκικός Πόλεμος του 1897 και η μη αξιοποίηση, για πολιτικούς λόγους, της δυνατότητας του ελληνικού στόλου να παρενοχλήσει την επιστράτευση του τουρκικού στρατού κατά τον πόλεμο αυτό μείωσαν την αξία του πολεμικού ναυτικού στα μάτια πολλών Ελλήνων της εποχής. Τη δωδεκαετία που ακολούθησε εντάθηκε η πώλωση στον κόσμο και στην Εγγύς Ανατολή, το Τουρκικό Ναυτικό επεκτάθηκε σημαντικά, ενώ το Ελληνικό Ναυτικό αποτέλεσε για καιρό «σημείο αντιλεγόμενο» στον ελληνικό τύπο και στα ποικίλα fora της εποχής. Οι Έλληνες, λόγω της ασθενούς διπλωματικής και οικονομικής τους θέσης μετά την πτώχευση του 1893, προβληματίζονταν τόσο μεταξύ της προτεραιότητας ανάπτυξης του στρατού ή του στόλου όσο και μεταξύ της υιοθέτησης ναυτικού συγκροτημένου από ελαφρές μονάδες ή άλλου βασιζόμενου σε μοίρα θωρηκτών. Η Διεθνής εμπειρία (μυστικοί πρόοδοι των ύφαλων όπλων στην Αγγλία και στη Γαλλία), η γεωστρατηγική ιδιαιτερότητα της ελληνικής

περίπτωσης (βάση της ελληνικής επιστράτευσης ήταν η θαλάσσια οδός, η παραμυθία αλλά και η σωτηρία των υπόδουλων ομογενών ήταν εφικτή μόνο μέσω της ναυτικής ισχύος), το ιστορικό προηγούμενο της επιτυχούς χρήσης παρωχημένων ναυτικών όπλων (πυρπολικών) κατά τον Αγώνα της Ελληνικής Ανεξαρτησίας αλλά και οι μέτριες επιδόσεις των Τούρκων σε торπιλικές επιχειρήσεις την προηγούμενη εικοσιπενταετία (1877-1910) συνέκλιναν στο συμπέρασμα ότι το θωρηκτό διατηρούσε την αξιοπιστία του στις ελληνικές θάλασσες παρά την αδιαμφισβήτητη τεχνική και τακτική πρόοδο που είχε συντελεσθεί στη χρήση της торπίλης. Επιστέγασμα των διεργασιών αυτών υπήρξε η ίδρυση του Ταμείου Εθνικού Στόλου το 1900, του Λαχείου Εθνικού Στόλου το 1904, του Γ.Ε.Ν. το 1907 και η ενίσχυση του ελληνικού στόλου με οκτώ αντιτορπιτικά [25].

Το Κίνημα στο Γουδί τον Αύγουστο του 1909 σηματοδότησε την ολοκλήρωση της προετοιμασίας του ελληνικού, πολεμικού ναυτικού στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και την τριετία που ακολούθησε αγοράστηκαν το θωρακισμένο καταδρομικό *Γεώργιος Αβέρωφ* και ικανός αριθμός ελαφρών μονάδων (έξι αντιτορπιτικά, δύο υποβρύχια και μερικά υδροπλάνα). Η δομή δυνάμεως του ελληνικού ναυτικού που διαμορφώθηκε αντανάκλουσε την πείρα της προηγηθείσας δωδεκαετίας και την τάση του τότε πρωθυπουργού της χώρας Ελευθέριου Βενιζέλου και του Αρχηγού της προσκληθείσας Αγγλικής Ναυτικής Αποστολής στην Ελλάδα αντιναυάρχου Τώφνελ, για εξοικονόμηση πόρων και για ένταξη στον ελληνικό στόλο ελαφρών, κυρίως, μονάδων [26].

Η επιμήκυνση του Ιταλο-Τουρκικού Πολέμου του 1911 -λόγω της δράσης του ιταλικού ναυτικού και της σθεναρής αντίστασης των οθωμανικών δυνάμεων στο χερσαίο μέτωπο επιχειρήσεων στη Λιβύη- και ο εξ' αυτής, κυρίως, προκληθείς Πρώτος Βαλκανικός Πόλεμος του 1912-1913 επιβεβαίωσαν την ορθότητα του στρατηγικού σχεδίου της κυβέρνησης Τρικούπη. Κατέδειξαν, επίσης, με τον πλέον σαφή τρόπο τη σημασία της διακοπής των θαλασσιών επικοινωνιών των Τούρκων από τον Ιταλικό και κατόπιν τον Ελληνικό στόλο για την ευτυχή έκβαση των πολεμικών επιχειρήσεων για τα ελληνικά όπλα [27]. Με όση επιτυχία όμως και αν πολέμησε το ελληνικό ναυτικό υπό την εμπνευσμένη ηγεσία του Παύλου Κουντουριώτη κατά τους Βαλκανικούς Πολέμους, όση διπλωματική ευστροφία και αν επέδειξε ο τότε κυβερνήτης της χώρας Ελευθέριος Βενιζέλος τα εδαφικά κέρδη του πολέμου ίσως να μην κατακυρώνονταν στην Ελλάδα αν τόσο η Αγγλία όσο και η Γερμανία δεν επιθυμούσαν τη χρήση του γεωγραφικού χώρου της Ελλάδας για την εξασφάλιση της κυριαρχίας της κεντρικής και της ανατολικής Μεσογείου. Σε μια εποχή που ο ναυτικός ανταγωνισμός μεταξύ Αγγλίας και Γερμανίας είχε κορυφωθεί, σε μια περίοδο που η κυριαρχία της Μεσογείου από τον Αγγλο-γαλλικό στόλο απειλούνταν από τους συμμαχικούς στη Γερμανία στόλους της Ιταλίας και της Αυστρίας η χρήση των ελληνικών λιμένων σε καιρό πολέμου, ιδιαίτερα αυτών των Ιονίων Νήσων, ήταν εύλογα επιθυμητή και από τους δύο συνασπισμούς [28]. Ως αποτέλεσμα η πλειοψηφία των Μεγάλων Δυνάμεων τήρησε θετική στάση έναντι των περισσότερων ελληνικών διεκδικήσεων και έτσι η Ελλάδα διπλασιάστηκε στα 1913 και ένα σημαντικό βήμα προς την πραγμάτωση της Μεγάλης Ιδέας συντελέστηκε [29].

Την επαύριο των Βαλκανικών Πολέμων ο Τουρκικός αναθεωρητισμός επέβαλε στην Ελλάδα την αγορά δύο Αμερικάνικων προντρέντων, του *Κιλκίς* και της *Λήμνου*, ενός ευδρόμου καταδρομικού, της *Έλλης*, και την παραγγελία δύο ντρέντων και πολλών άλλων μονάδων που τελικά δεν παραδόθηκαν στον ελληνικό στόλο, λόγω της έκρηξης του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και της επιθυμίας των Ελλήνων ιθυνόντων να αξιοποιήσουν την εμπειρία του πολέμου πριν αγοράσουν νέο ναυτικό [30]. Παρά όμως τον Εθνικό Διχασμό που ακολούθησε και την κατάληψη του ελληνικού ναυστάθμου και στόλου από τους Γάλλους στα 1916-1917, ο στόχος της απελευθέρωσης του συνόλου των Ελλήνων πλησίασε στην επίτευξή του [31]. Η σημαντική ωφέλεια των Συμμάχων από τη χρήση των ελληνικών λιμένων κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και η πανθομολογούμενη άριστη επίδοση του ελληνικού στόλου στη συνοδεία νηοπομπών, [32] προϊόν, ως ένα βαθμό, της οργανωτικής και εκπαιδευτικής δραστηριότητας διαδοχικών Αγγλικών ναυτικών αποστολών στο Ελληνικό Ναυτικό, συνέβαλε στην απόδοση της

Θράκης και της Ιωνίας στην Ελλάδα με τη Συνθήκη των Σεβρών. Κι αν εν τέλει λόγοι πολιτικοί και ισορροπίας δυνάμεων ακύρωσαν την εθνική αυτή επιτυχία [33] το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό πολλά προσέφερε κατά τη διάρκεια της Μικρασιατικής εκστρατείας με το να ανεφοδιάζει τον ελληνικό στρατό και να αστυνομεύει τα τουρκικά παράλια. Ακόμα δε μεγαλύτερα κακά αποσόβησε την ώρα της Μικρασιατικής Καταστροφής [34].

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

Πριν όμως επέλθει η εξομάλυνση των ελληνοτουρκικών σχέσεων με την υπογραφή σχετικού διμερούς Ναυτικού Πρωτοκόλλου και Συμφώνου Φιλίας, Ουδετερότητας και Διαιτησίας το 1930 καταβλήθηκε φιλότιμη προσπάθεια για την ανάπτυξη του Ελληνικού Ναυτικού [35]. Η ναυτική εκπαίδευση βελτιώθηκε σημαντικά με την αναδιοργάνωση των τεσσάρων Σχολών ειδικοτήτων του Πολεμικού Ναυτικού, ενώ προσπάθεια έγινε και για τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση αρκετών εγκαταστάσεών του. Στο ζήτημα της δομής δυνάμεως συνεχίστηκε η διαμάχη μεταξύ των οπαδών του θωρηκτού και των οπαδών των ελαφρών μονάδων. Τελικά επικράτησε η ναυτική πολιτική Βενιζέλου, που, ακολουθώντας σχετικές συμβουλές Αγγλων και Ελλήνων τεχνοκρατών, ήταν προσανατολισμένη στις ελαφρές μονάδες και τη ναυτική αεροπορία παρά την απειλή που αποτελούσε για την ελληνική κυριαρχία στο Αιγαίο το επιτυχώς μετασκευασμένο Τουρκικό θωρηκτό καταδρομικό *Γιαβούζ*, το πρώην Γερμανικό *Γκαίμπεν*. Στην επταετία που ακολούθησε την υπογραφή της Συνθήκης της Λωζάνης ο ελληνικός στόλος ενισχύθηκε με έξι υποβρύχια, δύο торπιλακάτους, δύο ναρκοθέτιδες, ένα εκπαιδευτικό πλοίο κι ένα πλοίο συνεργείο. Επιπλέον, τα αντιτορπιλικά *Αετός*, *Ιέραξ*, *Πάνθηρ* και *Λέων* στάλθηκαν στην Αγγλία για να εκσυγχρονιστούν ενώ τα *Αβέρωφ* και *Ελλη* στάλθηκαν για τον ίδιο λόγο στη Γαλλία [36].

Την τελευταία προπολεμική δεκαετία η πόλωση στην Ευρώπη και στον κόσμο κορυφώθηκε. Η Παγκόσμια Οικονομική Ύφεση του 1929 οδήγησε στην άνοδο ολοκληρωτικών καθεστώτων στη Γερμανία και αλλού. Τα καθεστώτα αυτά, παίρνοντας αφορμή από την οικονομική κρίση και τη θεαματική αύξηση του προστατευτισμού, επιχειρηματολόγησαν υπέρ της κατάκτησης «ζωτικών χώρων» για τους λαούς των οποίων ηγούνταν. Η κατάκτηση της Μαντσουρίας από την Ιαπωνία το 1931 ενθάρρυνε τον Χίτλερ να αποδεσμεύσει τη Γερμανία από τους περιορισμούς των Συνθηκών της Ειρήνης (1933-35), να ανακαταλάβει τη Ρηνανία (1936), να προσαρτήσει την Αυστρία (1938) και στη συνέχεια να προχωρήσει στην κατάληψη της Τσεχοσλοβακίας (1938), της Πολωνίας (1939), της Γαλλίας (1940) κ.λ.π. Αντίστοιχη πορεία διέγραψε και το καθεστώς Μουσολίνι με την κατάκτηση της Αιθιοπίας (1936) και της Αλβανίας (1939), πορεία που το έφερε σε συμμαχία με τη Γερμανία και την Ιαπωνία. Συνάμα, η εδαφική επέκταση της Βρετανικής αυτοκρατορίας στην Ανατολική Μεσόγειο, η σχετική της οικονομική και ναυτική παρακμή, αλλά και η Ιαπωνική απειλή κατά των Βρετανικών Ινδιών και των Αντιπόδων προσέδωσαν στα μάτια των Αγγλων ιθυνόντων ιδιαίτερη βαρύτητα στον κίνδυνο που αντιπροσώπευαν για τα Βρετανικά συμφέροντα οι ισχυρές, Ιταλικές, αεροναυτικές δυνάμεις [37].

Μέσα στο αρνητικό αυτό πλαίσιο το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό είχε να αντιμετωπίσει και την παγκόσμια οικονομική κρίση το χτύπημα της οποίας υπήρξε ιδιαίτερα βαρύ, καθώς το υπερχρεωμένο Ελληνικό Κράτος πτώχευσε το 1932 [38] και η εφαρμογή του ναυτικού προγράμματος του 1931, όπως αυτό τροποποιήθηκε το 1934, παρέμεινε, υποχρεωτικά,

ημιτελής. Μόνο έξι αντιτορπιλικά, τέσσερα ναρκαλιευτικά και ένα πετρελαιοφόρο αποκτήθηκαν από το Ελληνικό Ναυτικό την τελευταία προπολεμική δεκαετία, μια υστέρηση που επίσης οφείλονταν στην πολιτική αστάθεια, αλλά και την αναποφασιστικότητα της τότε ελληνικής, ναυτικής ηγεσίας σχετικά με την αναγκαιότητα ή μη της ενίσχυσης του στόλου με θωρηκτά [39]. Επιπλέον, σημαντικό αριθμητικά και ποιοτικά τμήμα των στελεχών του Πολεμικού Ναυτικού αποτάχθηκε λόγω της συμμετοχής του στο Βενιζελικό Κίνημα της 1<sup>ης</sup> Μαρτίου 1935 δημιουργώντας μεγάλα κενά στη στελέχωση των ναυτικών μονάδων και υπηρεσιών. Η υπολειτουργία των Ναυτικών Σχολών, η απομάκρυνση των Βρετανικών Αποστολών και η σπάνις ναυτικών γυμνασίων επηρέασαν επίσης αρνητικά τη μαχητική ικανότητα του στόλου τα χρόνια εκείνα [40]. Πάντως, η σωστή προετοιμασία του ναυτικού σκέλους της ελληνικής επιστράτευσης και η επιτυχής εγκατάσταση συστημάτων παράκτιας άμυνας, ναυτικών παρατηρητηρίων και αντιαεροπορικής άμυνας είχαν αγαθά αποτελέσματα κατά τον Ελληνο-ιταλικό Πόλεμο [41]. Ταχύτατα και με τη μεγάλη συνδρομή του ναυτικού όλες σχεδόν οι μάχιμες μονάδες του ελληνικού στρατού βρέθηκαν στο μέτωπο, επίτευγμα μεγάλης σημασίας για την ελληνική νίκη στον πόλεμο αυτό [42]. Με την εξαίρεση μάλιστα της βύθισης του υποβρυχίου Πρωτέα δε χάθηκε ούτε ένα γραμμάριο υλικού ούτε μια ψυχή από την εκατοντάδα και πλέον χιλιάδων, που οι ελληνικές μονάδες επιφανείας συνόδευσαν τόσο κατά τη διάρκεια της ελληνικής επιστράτευσης όσο και καθ' όλη τη διάρκεια του Ελληνο-ιταλικού πολέμου. Κι αυτό έγινε εφικτό παρά το γεγονός ότι, όταν επρόκειτο περί αγγλικών συνοδών τα ιταλικά υποβρύχια επιτίθεντο εναντίον των μεταγωγικών της νηοπομπής, αντιθέτως στις ελληνικές νηοπομπές προσέβαλλαν πάντα τα συνοδά αντιτορπιλικά [43].

Η συμβολή του πολεμικού ναυτικού στη νίκη των ελληνικών όπλων κατά τον πόλεμο του 1940-1941 [44] δεν εξαντλείται στην εύτακτη επιστράτευση και τροφοδοσία των ελληνικών χερσαίων δυνάμεων που πολεμούσαν εναντίον πολλαπλάσιου αριθμού ιταλικών στρατευμάτων συγκριτικά μ' αυτόν που αντιμετώπιζαν οι Βρετανοί στην Αίγυπτο την ίδια εποχή [45]. Εκτός από συνοδείες νηοπομπών οι ελληνικές μονάδες επιφανείας πραγματοποίησαν και τρεις επικίνδυνες καταδρομικές επιχειρήσεις στα Στενά του Οτράντο τις οποίες αντιμετώπισαν, αρχικά, με επιφύλαξη οι Άγγλοι σύμμαχοι. Οι επιχειρήσεις αυτές δεν είχαν τελικά κάποιο από αποτέλεσμα λόγω της αναγκαστικά περιορισμένης χρονικής διάρκειας της ελληνικής, ναυτικής παρουσίας στα Στενά, της σχετικά αραιής ναυτικής συγκοινωνίας μεταξύ της Ιταλίας και της Αλβανίας στο συγκεκριμένο ύψος και της έλλειψης μελέτης από τους Έλληνες ανάλογων επιχειρήσεων του Αυστριακού στόλου στο ίδιο επιχειρησιακό θέατρο κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Παρ' όλα αυτά, ο ηθικός αντίκτυπος της πραγματοποίησής τους υπήρξε σημαντικός εξυψώνοντας το κύρος του Έλληνα ναύτη [46].

Ό,τι δεν κατάφεραν να επιτύχουν οι ελληνικές μονάδες επιφανείας στα στενά του Οτράντο το πέτυχαν τα ελληνικά υποβρύχια. Η βύθιση ενός έμφορτου ιταλικού πετρελαιοφόρου από τον *Κατσώνη*, πολύ δε περισσότερο η βύθιση ενός ιταλικού πετρελαιοκίνητου και ενός μεταγωγικού από τον *Παπανικολή* την παραμονή των Χριστουγέννων του 1940, αποτέλεσαν χαρακτηριστικά παραδείγματα της αναστάτωσης που επέφερε η δράση των υποβρυχίων μας στις ιταλικές θαλάσσιες συγκοινωνίες. Αντίστοιχα διακεκριμένη, αν και λιγότερο εμφανή απόδοση κατά τη διάρκεια του Ελληνο-ιταλικού πολέμου, είχε η υπηρεσία Ναρκαλιείας [47], και η υπηρεσία αεράμυνας, στην οποία πιστώνεται η κατάρριψη 60 περίπου εχθρικών αεροσκαφών [48].

Το ξεκίνημα του Απριλίου του 1941 έφερε μια νέα, από καιρό αναμενόμενη εξέλιξη για την Ελλάδα. Επιθυμώντας αρχικά οι Γερμανοί να εκδιώξουν τους Άγγλους από τη Μεσόγειο και αργότερα φοβούμενοι τη δημιουργία συμμαχικού μετώπου στη Μακεδονία την ώρα που ο κύριος όγκος των Γερμανικών στρατευμάτων θα μάχονταν στη Ρωσία, όπως ακριβώς είχε συμβεί και στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, εισέβαλλαν από τα βόρεια, ελληνικά σύνορα στις 6 Απριλίου 1941 [49]. Στα τέλη του ίδιου μήνα ολοκληρώθηκε η κατάληψη της ηπειρωτικής Ελλάδας και ένα μήνα αργότερα έπεσε το τελευταίο, ελεύθερο, ελληνικό έδαφος, η Κρήτη [50]. Πριν όμως συμβούν όλα αυτά η καθυστέρηση της αποδημίας του ελληνικού στόλου στην Αίγυπτο το Μάιο του 1941 και η εγκατάλειψη στην Ελλάδα πολλών δεκάδων εμπορικών πλοίων



αλλά και άλλου χρήσιμου υλικού έδωσαν τη δυνατότητα στον Άξονα να βυθίσει το μισό ελληνικό πολεμικό στόλο [51] και να αποκτήσει πολύτιμο πλωτό και πολεμικό υλικό για την υποστήριξη των διαπόντιων επιχειρήσεων του [52].

Οι πληγές που δημιούργησε η ναζιστική αεροπορία τόσο στο Ελληνικό όσο και στο Βρετανικό Ναυτικό ήταν μεγάλες [53] και οι αναγκαίες χρονοβόρες επισκευές των ελληνικών, πολεμικών πλοίων και υποβρυχίων έγιναν, ως ένα βαθμό, εκ των ενόντων λόγω της ναυπηγοεπισκευαστικής ανεπάρκειας της Αιγύπτου [54]. Ήδη όμως από το δεύτερο μισό του 1941 τα ελληνικά αντιτορπιλικά, συνεπικουρούμενα από τις λίγες αγγλικές κορβέτες που μπορούσε να διαθέσει ο αποδεκατισμένος Βρετανικός Στόλος της Μεσογείου, ανέλαβαν τη συνοδεία νηοπομπών στην Ανατολική Μεσόγειο, διατήρησαν δε το σημαίνοντα ρόλο τους στη συγκεκριμένη αποστολή μέχρι τέλους του πολέμου παρά τη μεταγενέστερη ανάκαμψη της Βρετανικής ναυτικής ισχύος [55]. Επιπλέον, οι ελληνικές, ελαφρές μονάδες επιφανείας συνόδευσαν νηοπομπές στην υπόλοιπη Μεσόγειο και στον Ατλαντικό από το 1943 και μετά, [56] ενώ τα ελληνικά υποβρύχια σημείωσαν σημαντικές επιτυχίες [57] αλλά και πλήρωσαν βαρύ φόρο αίματος [58] σε επιθετικές περιπολίες και ειδικές αποστολές που ανέλαβαν στο Αιγαίο και στην Ανατολική Μεσόγειο την περίοδο 1942-1944. Το Ελληνικό Ναυτικό είχε επίσης ενεργό συμμετοχή στις αποβατικές επιχειρήσεις, του Άντζιο, της Σικελίας και της Νότιας Ιταλίας [59], της Νορμανδίας και της Νότιας Γαλλίας, στην απόπειρα κατάληψης των Δωδεκανήσων κτλ. [60]. Το αποτέλεσμα της αξιολογής αυτής ελληνικής προσφοράς στο συμμαχικό ναυτικό αγώνα ήταν να ενισχυθεί σταδιακά το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό με 40 νέες μονάδες από τους συμμάχους καταγράφοντας έτσι τη μεγαλύτερη μεγέθυνση από όλα τα απόδημα συμμαχικά ναυτικά κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο [61].

Μετά την απελευθέρωση των Αθηνών τη 18<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1944 και την επάνοδο του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού στην πατρίδα οι μονάδες επιφανείας του διεσπάρησαν στα νησιά και τα λιμάνια του Αιγαίου, ώστε να εκδιώξουν και τους τελευταίους πυρήνες του εχθρού, να συνοδεύσουν νηοπομπές με τρόφιμα και εφόδια για τον άμαχο πληθυσμό και να ανασυστήσουν τις προπολεμικές Ναυτικές Διοικήσεις [62]. Το Πολεμικό Ναυτικό βρισκόταν σε καλύτερη κατάσταση από τον Ελληνικό Στρατό και την Αεροπορία την εποχή εκείνη, καθώς διέθετε ευρύ πυρήνα εμπειροπόλεμων αξιωματικών και ναυτών και μια βρετανική ναυτική αποστολή στην Αθήνα για την καλύτερη εκπαίδευσή του. Επιπλέον, διέθετε αρκετά πλοία και του δόθηκαν κι άλλα, κυρίως αμφίβιου τύπου, ως δάνειο στα πλαίσια του Αμερικανικού δόγματος Τρούμαν και της γενικότερης βοήθειας της Δύσης σε χώρες που απειλούνταν από την εξάπλωση του κομμουνισμού. Τα πλοία όμως αυτά δεν βρίσκονταν σε καλή κατάσταση και η συντήρησή τους απαιτούσε συνεχείς επισκευές, κάτι το δυσχερές, δεδομένου ότι οι Γερμανοί κατακτητές είχαν καταστρέψει το σύνολο σχεδόν των ναυπηγοεπισκευαστικών υποδομών της χώρας λίγο πριν την αποχώρησή τους από αυτήν.

Η σοβαρότερη πρόκληση που αντιμετώπισε ο ελληνικός στόλος την επαύριο της απελευθέρωσης ήταν ο Ελληνικός Εμφύλιος Πόλεμος (Δεκεμβριανά 1944 και 1946-1949). Η κυριαρχία της θάλασσας από τον ελληνικό στόλο αποτέλεσε ένα από τα ουσιαστικότερα πλεονεκτήματα των κυβερνητικών δυνάμεων στον πόλεμο αυτό, καθώς στήριξαν πάνω της τις μεταφορές τους. Αντίθετα ο Δημοκρατικός Στρατός ήταν υποχρεωμένος να χρησιμοποιεί μόνο το χερσαίο δίκτυο της χώρας, που είχε, όμως, εξαρθρωθεί λόγω της σημαντικής καταστροφής του οδικού και τροχαίου υλικού του κατά την Κατοχή. Το αποτέλεσμα ήταν να αναγκάζονται οι άνδρες του Δημοκρατικού Στρατού να οδοιπορούν επί εβδομάδες για να μεταβούν από τη μία περιοχή στην άλλη και να καταφθάνουν καταπονημένοι και αργοπορημένοι, συχνά, στα πεδία των μαχών [63]. Επιγραμματικά σημειώνεται ότι το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό ανέλαβε τις ακόλουθες επιχειρησιακές δραστηριότητες κατά τη διάρκεια του Εμφυλίου Πολέμου: μεταφορές από θαλάσσης, παρεμπόδιση μετακινήσεων και ανεφοδιασμού από θαλάσσης του αντιπάλου, προστασία τομέων λιμένων και της παράκτιας ζώνης, ναυτικούς βομβαρδισμούς, συνδυασμένες επιχειρήσεις, καταδρομές και ειδικές αποστολές [64].

Στο ξεκίνημα του Ψυχρού Πολέμου η γεωστρατηγική σημασία του ελληνικού χώρου ήταν περιορισμένη στα μάτια των Δυτικών Συμμάχων της Ελλάδας. Η βόρεια μεθόριός της εκτείνεται σε 1200 χιλιόμετρα και στερούνταν αμυντικού βάθους σε πολλά της σημεία γι' αυτό και θεωρούνταν ως μη υπερασπίσιμη από Αμερικανούς επιτελείς. Το αποτέλεσμα ήταν να περικοπεί σημαντικά, το 1950, η Αμερικανική οπλική βοήθεια που παρέχονταν στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια του Εμφυλίου Πολέμου [65]. Η εξέλιξη αυτή ήταν, άλλωστε, σύμφωνη με την πολιτική New Look και με το δόγμα των «Μαζικών Αντιποίνων» που έδινε προτεραιότητα στους πυρηνικούς εξοπλισμούς λόγω της συντριπτικής υπεροχής των συμβατικών δυνάμεων του Σοβιετικού Συνασπισμού στην Ευρώπη [66]. Ο πόλεμος όμως της Κορέας, η πιθανότητα επιθετικών κινήσεων του σοβιετικού συνασπισμού και σε άλλες «ευαίσθητες περιοχές», όπως τα Βαλκάνια, τα συχνά μεθοριακά επεισόδια και ο πόλεμος των λέξεων στον οποίο επιδίδονταν οι δορυφόροι της Σοβιετικής Ένωσης κατά της Ελλάδας οδήγησαν σε αναβάθμιση του ρόλου της στον Αμερικάνικο σχεδιασμό για την άμυνα της ευρύτερης περιοχής. Σύμφωνα δε με την έκθεση NSC 73/4 του Αμερικανικού Συμβουλίου Εθνικής Ασφαλείας η Ελλάδα, μαζί με την Τουρκία και το Ιράν μπορούσαν να εμποδίσουν ενδεχόμενη σοβιετική διείσδυση στη Μέση Ανατολή. Προς την κατεύθυνση αυτή η Ελλάδα και η Τουρκία εντάχθηκαν στο NATO το 1952 και ανατέθηκε στον Έκτο Αμερικανικό Στόλο η στήριξη της άμυνας της Νοτιανατολικής πτέρυγας του NATO έναντι της Σοβιετικής απειλής [67]. Η διατήρηση μάλιστα του πυρήνα του Έκτου Στόλου σε δύο, τουλάχιστον, αεροπλανοφόρα θεωρήθηκε ως μέτρο προσήλωσης των Η.Π.Α. στην προάσπιση της περιοχής έως τη δεκαετία του 1980, ως σαφή ένδειξη της δυνατότητάς του να πλήξει στόχους σε Σοβιετικό έδαφος και, από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 κι ως το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, ως απόδειξη της ικανότητάς του να καταναυμαχήσει τη Σοβιετική «Εσκάδρα» που ναυλοχούσε στη Μεσόγειο [68]. Επιπλέον, αποφασίστηκε η επανάληψη της χορήγησης σημαντικού ύψους Αμερικανικής αμυντικής βοήθεια προς την Ελλάδα, καθώς οι εθνικοί της πόροι μόλις αρκούσαν για τη συντήρηση του πολεμικού της υλικού της πρώτης δεκαετίας μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η προοπτική μάλιστα της χορήγησης οπλικής βοήθειας από το NATO προς την Ελλάδα συνέβαλε στη στήριξη της ένταξης της χώρας μας στον αμυντικό αυτό οργανισμό από τον αστικό, πολιτικό της κόσμο [69].

Η αμυντική βοήθεια του NATO προς την Ελλάδα αυξήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1950 όταν το δόγμα των «Μαζικών Αντιποίνων» άρχισε να εγκαταλείπεται δίνοντας τη θέση του, το 1961, στο δόγμα της διαβαθμισμένης ή εύκαμπτης ισόρροπης απάντησης που ευνοούσε την ενίσχυση των συμβατικών δυνάμεων των συμμάχων του NATO, καθώς η Σοβιετική Ένωση είχε πια αποκτήσει τη δυνατότητα πυρηνικού πλήγματος της Αμερικάνικης επικράτειας. Στην κλιμάκωση της Αμερικανικής αμυντικής βοήθειας στα τέλη της δεκαετίας του 1950 συντέλεσε και η αναβάθμιση της γεωστρατηγικής σημασίας της χώρας μας καθώς θεωρήθηκε τότε ότι η Ελλάδα μπορούσε να αποτελέσει βάση Νατοϊκού αντιπερισπασμού σε περίπτωση Σοβιετικής επίθεσης στην Κεντρική Ευρώπη στα πλαίσια ενός συμβατικού πολέμου. Αναγνωρίζονταν επίσης ότι η χώρα αποτελούσε ζωτικό κρίκο για το σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης της Συμμαχίας και συνέβαλε στην άμυνα των Στενών. Εκτιμάτο τέλος η σημασία της Κρήτης και των νησιών του Αιγαίου για την ασφάλεια των θαλάσσιων και εναέριων γραμμών επικοινωνιών προς τη Βόρεια Αφρική και την Ανατολική Μεσόγειο και για τη διενέργεια αμφίβιων επιχειρήσεων κατά της ενδοχώρας [70].

Στο πλαίσιο αυτό παραχωρήθηκαν από τις ΗΠΑ στην Ελλάδα κατά το πρώτο μισό της δεκαετίας του 1950 τα αντιτορπιλικά «ΔΟΞΑ» και «ΝΙΚΗ», οι ναρκοθέτιδες «ΑΚΤΙΟΝ» και «ΑΜΒΡΑΚΙΑ», το δεξαμενόπλοιο «ΝΑΥΚΡΑΤΟΥΣΑ» και τα υποβρύχια «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» και «ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» ενώ ως μέρος των Ιταλικών επανορθώσεων, παραχωρήθηκε το καταδρομικό «ΕΛΛΗ» το 1950 [71]. Το 1956, όμως, το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό συνέχιζε να είναι ασθενές, καθώς επέκειτο η επιστροφή στο Βρετανικό ναυτικό μεγάλου αριθμού σκαφών που του είχαν δοθεί ως δάνειο, ενώ ένα μόνο αντιτορπιλικό και ένα σκάφος παράκτιας συνοδείας θεωρούνταν ικανοποιητικά από επιχειρησιακή άποψη σε σύνολο 71 πλοίων του ελληνικού, πολεμικού στόλου. Το αποτέλεσμα ήταν ότι το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό «δεν κρινόταν ικανό

να ανταποκριθεί στην αποστολή του, τον ανεφοδιασμό δηλαδή του στρατού και της αεροπορίας και την προστασία των ελληνικών ακτών και νήσων». Με αφετηρία τη διαπίστωση αυτή, αλλά και το γεγονός ότι μέχρι τότε είχε διατεθεί στο πολεμικό ναυτικό μόνο το 10% των πόρων του προγράμματος της Αμερικανικής οπλικής βοήθειας προς την Ελλάδα προτάθηκε να διατεθεί σ' αυτό το ήμισυ των κονδυλίων της αντίστοιχης βοήθειας για το οικονομικό έτος 1956-1957. Η εφαρμογή της πρότασης αυτής, αλλά και ο διπλασιασμός στο τέλος της δεκαετίας του 1950 της αμυντικής βοήθειας που λάμβανε η Ελλάδα από τις ΗΠΑ οδήγησε στην ενίσχυση του ελληνικού στόλου με σημαντικό αριθμό μεταχειρισμένων σκαφών η διάθεση των οποίων γινόταν με συμβολικούς, συνήθως, όρους από τις ΗΠΑ [72] που διατήρησαν σ' αυτό τον τομέα σταθερό προβάδισμα παγκοσμίως έναντι της Σοβιετικής Ένωσης και της Βρετανίας κατά τον Ψυχρό Πόλεμο [73]. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι κατά την περίοδο 1958-1960 παραχωρήθηκαν από τις ΗΠΑ έξι οχηματαγωγά, τέσσερα αντιτορπιλικά τύπου Fletcher, τα «ΑΣΠΙΣ», «ΒΕΛΟΣ», «ΛΟΓΧΗ» και «ΣΦΕΝΔΟΝΗ», δύο αποβατικής υποστηρίξεως, τα «ΒΛΑΧΑΒΑΣ» και «ΜΑΡΙΔΑΚΗΣ», και τρία αρματαγωγά, τα «ΙΚΑΡΙΑ», «ΛΕΣΒΟΣ» και «ΡΟΔΟΣ». Επίσης, το 1964 παρελήφθησαν το υποβρύχιο «ΤΡΙΑΙΝΑ», καθώς και έξι ναρκαλιευτικά («ΑΗΔΩΝ», «ΑΙΓΛΗ», «ΔΑΦΝΗ», «ΔΩΡΙΣ», «ΚΙΧΛΗ» και «ΚΙΣΣΑ») [74]. Μέχρι το 1964 το αμερικανικό πρόγραμμα βοήθειας είχε καλύψει το 80% των αναγκών του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού σε πλοία επιφανείας και το 50% των αντίστοιχων αναγκών σε υποβρύχια ο δε λόγος μεταξύ του ελληνικού και του τουρκικού στόλου σε αντιτορπιλικά και περιπολικά σκάφη ήταν 12/18 και 5/20 υπέρ του τουρκικού, σε μια εποχή που το Κυπριακό Ζήτημα είχε λάβει σημαντικές διαστάσεις, ενώ αναδύονταν σταδιακά και διαφορές με τη γείτονα χώρα στο Αιγαίο και τη Δυτική Θράκη.

Το 1964 η Ελλάδα ζήτησε από τη Συμμαχία τη χορήγηση ενός νέου προγράμματος αμυντικής βοήθειας το οποίο όμως δεν εγκρίθηκε για πολιτικούς και οικονομικούς λόγους. Έκτοτε, οι δωρεές πολεμικού υλικού από τις ΗΠΑ και το NATO, που μέχρι τότε λάμβανε η Ελλάδα μετατράπηκαν, κατά κανόνα, σε πωλήσεις επί πιστώσει, ακόμα όμως κι αυτές δεν ήταν πάντα εφικτές [75]. Οι προσπάθειες της Κυβέρνησης της Ένωσης Κέντρου (1964-1965) να ενισχύσει με ελαφρές μονάδες τον ελληνικό στόλο δεν ευοδώθηκαν, καθώς τόσο οι ΗΠΑ όσο και η Βρετανία δεν ήθελαν τότε να ενισχυθεί περαιτέρω το ναυτικό δυναμικό της Ελλάδας και της Τουρκίας, μιας και υπήρχε φόβος ότι κάτι τέτοιο θα διευκόλυνε την προσφυγή των δύο χωρών στα όπλα λόγω του Κυπριακού [76].

Η δεκαετία 1965-1974 υπήρξε πλήρης σημαντικών διεθνών εξελίξεων που επηρέασαν, αναπόδραστα, τη ναυτική σημασία του ελληνικού, γεωγραφικού χώρου και στόλου. Οι ΗΠΑ εισήλθαν σε μια παρατεταμένη περίοδο πολιτικής αστάθειας και άγονης εμπλοκής στο Βιετνάμ, ενώ η Σοβιετική Ένωση, έχοντας διδαχθεί από την υποχώρησή της στις κρίσεις του Λιβάνου το 1958 και της Κούβας το 1962 -λόγω της έλλειψης, κυρίως, μονάδων επιφανείας- αποδύθηκε σε φρενήρεις ναυτικούς εξοπλισμούς από τον Ιούνιο του 1964 ως το τέλος σχεδόν του Ψυχρού Πολέμου. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το μονομερή, ναυτικό «αφοπλισμό» των ΗΠΑ κατά τη δεκαετία του 1970 έδωσε στη Σοβιετική Ένωση την ονομαστική, τουλάχιστον, ναυτική υπεροχή έναντι των ΗΠΑ στις αρχές της δεκαετίας του 1980 [77]. Η συγκέντρωση επίσης στο χώρο της Μεσογείου σημαινόντων Αμερικανικών οικονομικών συμφερόντων με τη μορφή, κυρίως, των Αμερικανικών πετρελαϊκών εταιρειών που εφοδίαζαν το Δυτικό Κόσμο με τους απαιτούμενους ενεργειακούς πόρους, καθώς και η διέλευση από τη θάλασσα αυτή του μισού, σχεδόν, σοβιετικού διεθνούς εμπορίου οδήγησαν τη Σοβιετική Ένωση στο να προωθήσει σημαντικές ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή. Οι δυνάμεις αυτές ήταν, συνήθως, υποδεέστερες του Έκτου Στόλου. Μπορούσαν όμως να τον καθυστερήσουν, σε περίπτωση γενικής ανάφλεξης, από τη στήριξη της άμυνας της Νοτιοανατολικής πτέρυγας του NATO έναντι των υπέρτερων χερσαίων και αεροπορικών συμβατικών δυνάμεων του Συμφώνου της Βαρσοβίας στα θέατρα επιχειρήσεων της πτέρυγας αυτής. Η πιθανότητα δε αυτή ενισχύονταν από το γεγονός ότι κατά τη δεκαετία 1964-1974 ο Έκτος Στόλος στερήθηκε των αγκυροβολίων που μέχρι τότε διέθετε στη Βόρεια Αφρική, λόγω της συμπαράταξης των χωρών της περιοχής με την ΕΣΣΔ [78].

Η διαμφισβήτηση της κυριαρχίας της Μεσογείου από το Σοβιετικό Πολεμικό Ναυτικό είχε ως έμμεσο αποτέλεσμα την αναβάθμιση της ναυτικής σημασίας του ελληνικού, γεωγραφικού χώρου. Η μείωση της στρατηγικής σημασίας των Στενών λόγω της επαμφοτερίζουσας πολιτικής της Τουρκίας την εποχή εκείνη, αλλά και η μόνιμη αγκυροβόληση του σοβιετικού στόλου σε έξι σημεία των διεθνών υδάτων του Αιγαίου και της Κρήτης συνετέλεσαν στην αύξηση της στρατηγικής σημασίας των 3000 νησιών του. Τα νησιά αυτά δημιουργούν τρία φράγματα ελέγχοντας όλους τους διαύλους ναυσιπλοΐας κι επεκτείνοντας έτσι τον στρατηγικό κόμβο των τουρκικών στενών μερικές εκατοντάδες χιλιόμετρα νότια, στα νησιά της Κρήτης, των Κυθήρων, της Καρπάθου και της Ρόδου. Επιπλέον, λόγω της οπλικής, τεχνολογικής προόδου (π.χ. πύραυλοι εδάφους θαλάσσης, μικρά υποβρύχια, ευέλικτες και ταχείες πυραυλάκατοι, κτλ.) ήταν εφικτό το κλείσιμο του Αιγαίου στο Σοβιετικό Πολεμικό Ναυτικό για παρατεταμένες περιόδους [79]. Η στέρηση τέλος του Έκτου Στόλου από ναυτικές διευκολύνσεις στη Βορειοαφρικανική ακτογραμμή και η αντίστοιχη διεύρυνση αυτών στην Ελλάδα επέτειναν την αναβάθμιση της ναυτικής σημασίας του ελληνικού, γεωγραφικού χώρου [80]. Η αναβάθμιση όμως αυτή περιορίστηκε, ως ένα βαθμό, από την αποχώρηση της Γιουγκοσλαβίας και της Αλβανίας από το Σοβιετικό Συνασπισμό αλλά και την περιορισμένη αυτονόμηση της Ρουμανίας απ' αυτόν [81].

Η αύξηση της ναυτικής σημασίας του ελληνικού, γεωγραφικού χώρου τη δεκαετία 1964-1974, η κλιμάκωση της έντασης των ελληνο-τουρκικών σχέσεων λόγω του Κυπριακού Ζητήματος, το έλλειμα άμυνας που υφίστατο τότε στο Αιγαίο και η σημαντική, ονομαστικά τουλάχιστον, άνοδος της ελληνικής οικονομίας, συνοδεύτηκαν από την πρώτη μεταπολεμικά σοβαρή προσπάθεια ναυτικού εξοπλισμού της χώρας που βασίστηκε σε εθνικούς, κυρίως, πόρους. Η προσπάθεια αυτή υπήρξε επίσης αξιόλογη, γιατί μείωσε τη μονομερή εξάρτηση της χώρας μας από την Αμερικανική αμυντική βιομηχανία και μεθόδευσε την ένταξη στον ελληνικό στόλο νέων ναυτικών μονάδων, και όχι μεταχειρισμένων, όπως συνέβαινε, συνήθως, την προηγούμενη εικοσαετία. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι η προτίμηση του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού στην Ευρωπαϊκή, ναυπηγική, πολεμική βιομηχανία, μια προτίμηση που συνεχίζεται μέχρι τις μέρες μας, οφείλεται στο γεγονός ότι οι αντίστοιχες βιομηχανίες της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας και της Ολλανδίας πρωτοπορούν στην καθέλκυση ναυτικών μονάδων των οποίων το μέγεθος και το σχήμα είναι ελκυστικό σε χώρες με περιορισμένα οικονομικά μέσα, όπως η Ελλάδα [82]. Η επιθυμία της μεγιστοποίησης της απόδοσης των περιορισμένων πόρων που μπορεί να διαθέσει το Ελληνικό Κράτος σε ναυτικές εξοπλιστικές δαπάνες εξηγεί, σε μεγάλο βαθμό, και την συχνή του τάση να πρωτοπορεί παγκοσμίως στην υιοθέτηση νέων ναυτικών όπλων όπως θα φανεί παρακάτω.

Το 1966 αγοράστηκαν έξι νορβηγικές τορπιλλάκατοι και ένα χρόνο αργότερα παραγγέλθηκαν στο Χερβούργο της Γαλλίας τέσσερις πυραυλάκατοι κλάσεως Combattante II με κύριο οπλισμό τα πρωτοεμφανιζόμενα βλήματα EXOCETT MM-38, θέτοντας το ναυτικό μας στην παγκόσμια πρωτοπορία υιοθέτησης νέων όπλων, όπως είχε ήδη συμβεί στην Επανάσταση του 21 με την κορβέτα *Καρτερία* -το δεύτερο ατμήλατο που πολέμησε στην παγκόσμια ναυτική ιστορία- και το 1913 με το μετασκευασμένο υδροπλάνο τύπου Maurice Farman που διεξήγαγε, την πρώτη, παγκοσμίως, επιχείρηση αεροναυτικής συνεργασίας και βομβαρδισμού εχθρικών θέσεων. Επίσης, το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, πρωτοπορώντας και πάλι, παρήγγειλε στη Γερμανία τέσσερα υποβρύχια τύπου 209 με νέο όπλο τις τορπίλλες SST-4. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 το Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό ενισχύθηκε επίσης με τέσσερα αεροσκάφη ναυτικής συνεργασίας τύπου ALBATROS που παραχωρήθηκαν από τη Νορβηγία, με αντιτορπιλικά FRAM, με τέσσερις ακόμα πυραυλάκατους κλάσεως Combattante III και με ελικόπτερα ALOUTTE III [83].

Η Τουρκική εισβολή στην Κύπρο το καλοκαίρι του 1974 και η σύγχρονη σχεδόν έγερση από την Τουρκία ζητημάτων υφαλοκρηπίδας και επιχειρησιακού ελέγχου του Αιγαίου, καθώς και ελληνικού, εναέριου χώρου και χωρικών υδάτων οδήγησαν σε σημαντική μεταβολή της ελληνικής, πολιτικής ασφαλείας. Η πολιτική αυτή πρόταξε τον εξ ανατολών κίνδυνο έναντι αυτού του εκ βορρά και επεδίωξε, μέσα από την πρόσκαιρη έξοδο της χώρας μας από το στρατιωτικό

σκέλος του NATO, την ευαισθητοποίηση των συμμάχων μας σχετικά με τον κίνδυνο που αντιμετώπιζε η χώρα από τον Τουρκικό επεκτατισμό. Η έξοδος όμως αυτή ελάχιστα απέδωσε, καθώς η ύφεση στις σχέσεις των δύο συνασπισμών το δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1970 μείωσε σημαντικά την ελληνική διαπραγματευτική ισχύ [84]. Το Αμερικανικό εμπάργκο παροχής όπλων προς την Τουρκία εκείνα τα χρόνια υπήρξε η μόνη, θετική εξέλιξη για την Ελλάδα, καθώς αποδυνάμωσε οπλικά τις Τουρκικές ένοπλες δυνάμεις σε ένα κρίσιμο χρονικά σημείο, καθώς συνέπεσε με φάση οικονομικής στενότητας στη γείτονα χώρα [85].

Η ουσιαστική, αν όχι και τυπική, πρόταξη του εξ ανατολών κινδύνου σήμανε επίσης, μεταξύ άλλων, και τον τερματισμό της τριακονταετούς μεταπολεμικής περιόδου κατά την οποία οι ανάγκες του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, έμπαιναν, κατά κανόνα, σε δεύτερη μοίρα σε σχέση με τις αντίστοιχες του στρατού ξηράς και της αεροπορίας. Μεταξύ του 1976 και του 1981 οι παραγγελίες νέων, ναυτικών μονάδων διαδέχονταν η μία την άλλη με σκοπό ως το τέλος του 1982 ο ελληνικός στόλος να διαθέτει μια ισχυρή δύναμη κρούσης που θα λειτουργούσε αποτρεπτικά. Βασική τομή του ναυτικού προγράμματος του 1976 σε σχέση με όλα σχεδόν τα προηγούμενα ήταν η επιμονή της Ελληνικής Κυβέρνησης να εκτελεσθεί όσο το δυνατό μεγαλύτερο τμήμα του εντός της χώρας, ώστε να γίνει ένα ακόμα βήμα απεξάρτησης της ελληνικής, ναυτικής άμυνας από την κυρίαρχη πηγή των ναυτικών της προμηθειών που ήταν ακόμα οι ΗΠΑ. Για το σκοπό αυτό ενεργοποιήθηκαν τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά που ανέλαβαν την κατασκευή πυραυλακάτων Combattante III. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1970 εντάχθηκαν στο Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό 33 νέα πλοία (αντιτορπιλικά στόλου και συνοδείας, γρήγορα αρματαγωγά, υποβρύχια, торπιλάκατοι τύπου Jaguar, παράκτια περιπολικά, πετρελαιοφόρα, πλοία μεταφοράς πυρομαχικών, ρυμουλκά, υδροφόρες), 8 νέα ανθυποβρυχιακά ελικόπτερα Augusta Bell 212 και εκσυγχρονίστηκαν αρκετά πλοία. Το ναυτικό πρόγραμμα του 1976 ολοκληρώθηκε το 1982, με την έλευση στη χώρα μας της φρεγάτας *Λήμνος*, ένα χρόνο μετά, την ένταξη της φρεγάτας *Έλλη* στον ελληνικό στόλο [86].

Την ύφεση στις σχέσεις των δύο συνασπισμών του τέλους της δεκαετίας του 1970 διαδέχτηκε το πρώτο μισό της δεκαετίας του 1980 κλιμακούμενη πόλωση για μια σειρά από λόγους με κυριότερο την εντύπωση που είχε δημιουργηθεί στις ΗΠΑ, ότι η ύφεση εξυπηρετούσε την ΕΣΣΔ. Η πολιτική αυτή μεταφράστηκε, στο χώρο της Μεσογείου, σε προωθημένη ναυτική παρουσία του Έκτου Στόλου. Η προσέγγιση της Ελλάδας στις σχέσεις των δύο συνασπισμών παρέμεινε, όμως, υφιστάμενη με αποτέλεσμα οι δεσμοί της με τη Δυτική υπερδύναμη να χαλαρώσουν. Οι δύο χώρες ήρθαν μεν σε συμφωνία το 1983 για την παραμονή των Αμερικανικών βάσεων στην Ελλάδα, μια συμφωνία που υπόσχονταν σημαντική Αμερικανική αμυντική βοήθεια στη χώρα μας. Η άρνηση όμως της Ελληνικής Κυβέρνησης να δεχθεί Αμερικανικές προσφορές για την κατασκευή πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού και η αδρανοποίηση της ελληνικής συμμετοχής στο στρατιωτικό σκέλος του NATO, λόγω του αποκλεισμού της νήσου Λήμνου από το Νατοϊκό σχεδιασμό, καθώς επίσης και η ανανέωση της παροχής ναυπηγικών διευκολύνσεων σε Σοβιετικά πλοία, συντέλεσαν στη μείωση την συμμαχικής αξίας του ελληνικού παράγοντα στα μάτια της Δυτικής υπερδύναμης [87]. Την ίδια περίπου εποχή αυξήθηκε σημαντικά η αντίστοιχη αξία της Τουρκίας λόγω της απώλειας του Ιράν για τη Δύση μετά την Ισλαμική Επανάσταση του 1979, της Σοβιετικής εισβολής στο Αφγανιστάν και του ξεσπάσματος του πολέμου Ιράν-Ιράκ. Αυτό μεταφράστηκε, μεταξύ άλλων, στον διπλασιασμό (1983) της Αμερικανικής αμυντικής βοήθειας προς την Τουρκία και την προαγωγή της τη χρονιά εκείνη στην τρίτη θέση παγκοσμίως ανάμεσα στις χώρες που δέχονταν αμερικανική αμυντική βοήθεια (μετά το Ισραήλ και την Αίγυπτο) [88]. Η παρεπόμενη αύξηση της τουρκικής επιθετικότητας, όπως αυτή εκφράσθηκε, μεταξύ άλλων, με την ανακήρυξη του ψευδοκράτους της Τουρκικής Βόρειας Κύπρου το 1983, ώθησαν την Ελλάδα στο να τροποποιήσει επίσημα τον αμυντικό της σχεδιασμό που συνέχιζε να διέπεται από τη Νατοϊκή λογική του από Βορρά κινδύνου μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980. Το νέο ελληνικό, αμυντικό δόγμα περιλάμβανε τη μετακίνηση στρατιωτικών δυνάμεων στα χερσαία σύνορα με την Τουρκία και στα νησιά του Αιγαίου, μια μετακίνηση που δεν υπήρξε άσκοπη κατά την

Ελληνο-Τουρκική κρίση του Μαρτίου του 1987 [89]. Στο πλαίσιο της αποτροπής του Τουρκικού κινδύνου το ναυτικό εξοπλιστικό πρόγραμμα του 1983 εστίασε στην απόκτηση νέων αρματαγωγών, περιπολικών και βοηθητικών σκαφών από τα ελληνικά ναυπηγεία καθώς και στον εκσυγχρονισμό πολλών ναυτικών μονάδων. Ενδεικτικά αναφέρεται η εγκατάσταση κατευθυνόμενων βλημάτων HARPOON σε τέσσερα αντιτορπιλικά τύπου FRAM, και οι μετασκευές που έγιναν σε δύο αντιτορπιλικά για την υποδοχή ελικοπτέρων, για την εγκατάσταση πυροβόλου ΟΤΟ-MELARA και για τη βελτίωση του ηλεκτρονικού τους εξοπλισμού. Παραγγέλθηκαν επίσης τέσσερα αντιπυραυλικά συστήματα (CIWS) PHALANX για να τοποθετηθούν στις φρεγάτες Έλλη και Λήμνος [90].

Οι τελευταίες δύο δεκαετίες σημαδεύτηκαν από την κατάρρευση του Συμφώνου της Βαρσοβίας και το τέλος του Ψυχρού Πολέμου που αναπόφευκτα μείωσαν τη ναυτική σημασία του γεωγραφικού χώρου της Ελλάδας. Η αναγκαιότητα της συμμαχικής ενότητας μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας που υφίστατο κατά τον Ψυχρό Πόλεμο μειώθηκε και η αναβάθμιση του τουρκικού γεωπολιτικού δυναμικού, λόγω της αστάθειας που χαρακτηρίζει τη Μέση Ανατολή και την Κεντρική Ασία, αλλά και της δημογραφικής και οικονομικής ανάπτυξης της Τουρκίας αύξησε την τουρκική επιθετικότητα που κλιμακώθηκε με την Κρίση των Ιμίων τον Ιανουάριο του 1996 [91]. Έγκαιρα προνοώντας η Ελληνική Πολιτεία ενίσχυσε το πολεμικό ναυτικό με φρεγάτες τύπου MEKO-200 HN MOD 3 και Standard, πυραυλακάτους, χόβερκραφτ, αεροπλάνα ναυτικής συνεργασίας και ανθυποβρυχιακά ελικόπτερα. Το 1991-1992 η Ελλάδα έλαβε από τις ΗΠΑ και τέσσερα αντιτορπιλικά τύπου ADAMS τα οποία όμως παροπλίσθησαν μέσα σε μια περίπου δεκαετία, καθώς ο ηλεκτρονικός εξοπλισμός και το πυροβολικό τους ήταν απηρχαιωμένα, ενώ απαιτούσαν και μεγάλα πληρώματα [92]. Με την αλλαγή του ελληνικού, αμυντικού δόγματος και τον ενιαίο αμυντικό χώρο Ελλάδας και Κύπρου που θεσπίστηκε το 1997, ο ελληνικός στόλος απέκτησε ενισχυμένο αποτρεπτικό ρόλο. Προβλέφτηκε, επίσης, και πραγματοποιείται η συμμετοχή του σε ειρηνευτικές και άλλες, συναφούς χαρακτήρα αποστολές υπό την αιγίδα του ΟΗΕ ή στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της νέας δομής του NATO [93].

Τα όσα ανωτέρω ανεπτύχθησαν πρέπει να κατέστησαν σαφές ότι η γεωμορφολογία της ελληνικής χερσονήσου και η κατά καιρούς επικαιρότητα των ελληνικών θαλασσών σε σχέση με τις εκάστοτε λεωφόρους του διεθνούς εμπορίου ή τις αντίπαλες συμμαχίες συνέβαλαν στην επιβίωση και στην ανάδειξη του Ελληνισμού. Στην ίδια κατεύθυνση κινήθηκε και η συχνή ανάπτυξη αποτελεσματικής ναυτικής ισχύος από τους Έλληνες, ναυτικής ισχύος που τους ανέδειξε επίφοβους αντιπάλους και αξιόπιστους συμμάχους κατά θάλασσα στο μεγαλύτερο κομμάτι της ιστορίας τους. Ας μείνει, λοιπόν, αυτή η διαπίστωση ως εισαγωγικό έναυσμα για την εντύπωση της ελληνικής, ναυτικής ιστορίας από την αρχαιότητα έως και σήμερα. Μιας ιστορίας που ακόμα και οι λεπτομέρειες της διδάσκουν και που με τον τρόπο τους αναφέρονται στα μεγάλα και εν πολλοίς ανοιχτά ζητήματα που αφορούν την επιβίωση και την προκοπή του σύγχρονου Ελληνισμού.

## ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. L.S. Stavrianos, *The Balkans since 1453*, London, Hurst, 2001, σελ. 1-3, 15-16.
2. Σίμψας, Μ., *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, τόμος 1, Αθήνα, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, 1982, σελ. 187-200.
3. D. Kagan, "Athenian Strategy in the Peloponnesian War", στο M. Williamson, K. McGregor, & A. Bernstein (eds.), *The making of Modern Strategy: Rulers, States and War*, New York, Cambridge University Press, 1995, σελ. 54.
4. Σίμψας, τόμος 1, σελ. 217-232.
5. Η αγγλική ναυτική στρατηγική στη διαχρονία της περιγράφεται κατά τον καλύτερο τρόπο στο P.M. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London, Allen Lane, 1976.
6. Σίμψας, τόμος 1, σελ. 295-314.
7. Bernstein, A., "The Strategy of a warrior-state: Rome and the Wars against Carthage, 264-201 B.C.", στο Williamson, *The making of Modern Strategy*, σελ. 71, 80.

8. Stavrianos, *The Balkans*, σελ. 20-21.
9. Η μείωση της ναυτικής σημασίας της Μεσογείου και κατ' επέκταση των ελληνικών θαλασσών την περίοδο εκείνη παρουσιάζεται ανάγλυφα, μεταξύ άλλων, στο Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*.
10. Ευσύνοπτο υλικό σχετικά με τις βαρβαρικές επιδρομές και τις συνέπειές των στο Βυζάντιο βρίσκεται κανείς στην Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 7, Αθήνα, 1978, σελ. 70, 74-80, 101-104, 114-119, 127-137, 159, 162-164, 183-185, 190-193, 207-212.
11. Kennedy, *The Rise and Fall*, σελ. 37-67. R.A. Preston, S.F. Wise, & H.O. Werner, *Men in Arms: the history of warfare and its interrelationships with western society*, London, Atlantic Press, 1956, σελ. 54, 59. Σίμψας, Μ., *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, τόμος 2, Αθήνα, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, 1982. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 9, Αθήνα, 1908, σελ. 50-55, 61-73, 152-160, 214-243
12. M. Howard, *War in European History*, Oxford, Oxford University Press, 1977, σελ. 14.
13. Το τμήμα «Το πρωινό της 25<sup>ης</sup> Μαρτίου 1821.....ελεύθερο ελληνικό έδαφος, η Κρήτη» του παρόντος άρθρου έχει δημοσιευθεί με μικρές διαφορές στο Ζ. Φωτάκης, «Η ναυτική σημασία του ελληνικού γεωγραφικού χώρου και στόλου για την ασφάλεια της Ελλάδος 1830-1941», *Περίπλους Ναυτικής Ιστορίας*, τεύχος 77, σελ. 22-26 (Οκτώβριος-Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2011).
14. Για τα προεπαναστατικά κινήματα δες Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 10, Αθήνα, 1974, σελ. 311-312, 322-333 και Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 11, Αθήνα, 1975, σελ. 64-97.
15. Μια ευσύνοπτη παρουσίαση της ιστορίας της Ελληνικής Επανάστασης του 1821 βρίσκεται στην Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 12, Αθήνα, 1975 και στον M.S. Anderson, *The Eastern Question, 1774-1923*, New York, Macmillan St Martins Press, 1966, σελ. 53-76.
16. Σχετικά με τις ναυτικές επιχειρήσεις κατά την Επανάσταση το 1821 βλ. Σίμψας, *Το Ναυτικό στην Ιστορία των Ελλήνων*, τόμος 3, σελ. 203-248, & τόμος 4, σελ. 9-101.
17. C. V. Reed, *The British Naval Missions at Constantinople, 1908-1914*, D.Phil. Oxford, 1995, σελ. 4-7. E. Driault, M. Lhéritier, *Histoire diplomatique de la Grèce de 1821 à nos jours*, τόμος, 2, Paris, Les Presses Universitaires de France, 1926, σελ. 309-316, 328-360, 388-417. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 13, Αθήνα, 1977, σελ. 137-141, 165, 217. P.R.O., ADM. 116/3098, Admiralty War Staff Memorandum, 28 Οκτωβρίου 1912.
18. Z. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy, 1910-1919*, London & New York, Routledge, 2005, σελ. 4. Κ. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού, 1824-1989», *Ναυτική Επιθεώρηση*, τεύχος 459, σελ. 206 (Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1989). Δ. Φωκάς, *Χρονικά του Ελληνικού Ναυτικού, 1833-1873*, Αθήνα, Έκδοσις Γενικού Επιτελείου Βασιλικού Ναυτικού, 1923, σελ. 19-20, 30-37.
19. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 206. Φωκάς, *Χρονικά του Ελληνικού Ναυτικού*, σελ. 130-144.
20. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 206-207. Φωκάς, *Χρονικά του Ελληνικού Ναυτικού*, σελ. 249-255, 270-284.
21. F.A.K. Yasamee, "Abdülhamid II and the Ottoman Defence Problem", *Diplomacy and Statecraft*, τόμος 4, τεύχος 1 σελ. 23 (Μάρτιος 1993).
22. Γεννάδιος, Αρχείο Δραγούμη, Φάκελος 7/1, Further Correspondence respecting the Affairs of Greece, London, June 1886, Telegram no. 21, Rumbold προς Salisbury, Αθήνα, 9 Ιανουαρίου 1886. P.R.O, F.O. 32/599, Haggard προς Rosebery, Αθήνα, 18 Φεβρουαρίου 1888. P.R.O, F.O. 32/607, Monson προς Salisbury, Αθήνα, 6 Ιουνίου 1889. Ν. Λεβίδης, *Ιστορία του Ελληνοτουρκικού Πολέμου* Αθήνα, Ανέστης Κωνσταντινίδης, 1899, σελ. 42, 67, 72. Π. Αργυρόπουλος, *Το Ναυτικό Πρόγραμμα της Ελλάδος*, Αθήνα, Εστία, 1907, σελ. 181-190. Δ. Πουρνάρας, *Χαρίλαος Τρικούπης: η ζωή και το έργο του*, τόμος, 2, Αθήνα, Ελεύθερος, c. 1976, σελ. 141-142, 158-61. Αναφορικά με την προσδοκία της επιμηκύνσεως του Πολέμου βλ. Γεννάδειος, Αρχείο Δραγούμη, Φάκελος 152, Brialmont-Memoire sur la défense de la Grèce, 25 Μαρτίου 1883 & Δ.Ι.Σ, Φάκελος 1705, Έκθεσις υπό Χατζηανέστη, Επιτελείο Στρατιάς Θεσσαλίας, 17 Φεβρουαρίου 1897.
23. Ν. Τσαπράζης, *Ο Πολεμικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας*, Αθήνα, Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού, 1991, σελ. 57-96.
24. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, σελ. 8-9. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 207-208.

25. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, σελ. 14-18. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 209-210.
26. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, σελ. 35-41. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 211-213.
27. H. Rohde, *Die Ereignisse zur See und das Zusammenwirken von Heer und Flotte im Balkankrieg 1912-1913*, Berlin, Eisenschmidt, 1914, σελ. 151-152. A. Demetrakopoulos, "The Contribution of the Hellenic Navy to the Allied Effort during the First Balkan War (1912-13)", *Acta, International Symposium of Military History 'Mudros 92' 'Paulos Melas 92'*, Athens, International Commission of Military History : Hellenic Committee of Military History, 1992, σελ. 58-59.
28. Z. Fotakis, *Greece, its Navy and the Foreign Factor, Nov. 1910-March 1919*, D.Phil. Oxford, 2003, σελ. 100-122.
29. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα εξής έργα: R. Lagoe, *Greece and the Great Powers: the Question of the Aegean Islands, 1912-1914*, Ph.D. Ohio University, 1976. W.P. Kaldis, "Background for Conflict: Greece, Turkey, and the Aegean Islands, 1912-1914", *The Journal of Modern History*, τόμος 51, τεύχος 2, σελ. D1119-D1146 (Ιούνιος 1979). H. Gardikas-Katsiadakis, *Greece and the Balkan Imbroglia*, Athens, Syllogos pros Diadosin Ophelimon Vivlion, 1996, σελ. 151-157, 166-167, 214-18, 247-268. E.K. Helmreich, *The Diplomacy of the Balkan Wars* Cambridge MA, Harvard University Press, 1938, σελ. 331-340, 418-442; Κ. Λούλος, *Η Γερμανική Πολιτική στην Ελλάδα, 1897-1914*, Αθήνα, Μορφωτικό Ινστιτούτο ΑΤΕ, 1990, σελ. 147-153, 167-171, 184-199, 213-227. R.J. Crampton, *The Hollow Détente; Anglo-German Relations in the Balkans 1911-1914*, London, George Prior, 1980, σελ. 75-166.
30. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, σελ. 83-97. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 213.
31. Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, σελ. 119-134.
32. Fotakis, *Greece, its Navy*, σελ. 270. Mediterranean Staff Papers relating to Naval Operations from August 1917 to December 1918 (1923), σελ. 21 στο P. Halpern, *The Naval War in the Mediterranean, 1914-1918*, London, Allen and Unwin, 1987, σελ. 369.
33. Η Μικρασιατική καταστροφή και οι λόγοι που οδήγησαν σ' αυτή αποτελούν αντικείμενο πολλών έργων. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα εξής: M.L. Smith, *Ionian Vision; Greece in Asia Minor, 1919-1922*, London, Allen Lane, 1973. Γενικόν Επιτελείον Στρατού, *Επίτομος Ιστορία Εκστρατείας Μικράς Ασίας, 1919-1922*, Αθήνα, Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, 1972. Th. Καρουνarakis, *Anglo-Greek Relations 1919-1922*, Ph.D. Cambridge, 1992. *Εκδοτική Αθηνών, Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 15, Αθήνα, 1978, σελ. 103-199, 260-270. Κ. Σβολόπουλος, *Η απόφαση για την επέκταση της ελληνικής κυριαρχίας στη Μικρά Ασία: κριτική επαναψηλάφηση*, Ίκαρος, Αθήνα, 2009. Ζ. Φωτάκης, «Διπλωματικές και Στρατιωτικές Παράμετροι της Ελληνικής Εμπλοκής στη Μικρά Ασία, 1919-1922», *Ναυτική Επιθεώρηση*, τεύχος 582, σελ. 30-39 (Σεπτέμβριος-Οκτώβριος-Νοέμβριος 2012).
34. Ν. Πετρόπουλος, *Αναμνήσεις και Σκέψεις ενός Παλιού Ναυτικού, 1923-1940*, Αθήνα, 1962, σελ. 34-35. Στ. Χαρατσής, *1023 Αξιωματικοί και 22 Κινήματα*, τόμος Α., Αθήνα, Βιβλιοπωλείο Libro, 1985, σελ. 77.
35. Κ. Σβολόπουλος, *Η Ελληνική Εξωτερική Πολιτική, 1900-1945*, Εστία, Αθήνα, 1993, σελ. 184-225.
36. Fotakis, Z., "Greek Naval Policy and Strategy, 1923-1932", *Nausivios Chora*, τεύχος 3, σελ. 1-37 (2010). Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 213-214.
37. L.S. Stavrianos, *The World since 1500. A Global History*, Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall Inc., 1966, σελ. 526-550. P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, New York, Random House, 1987, σελ. 292-293, 298-303, 310-312, 316. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, σελ. 267-298. L.R. Pratt, *East of Malta, West Of Suez. Britain's Mediterranean Crisis 1936-1939*, Cambridge, Cambridge University Press: 1975, σελ. 86, 167-168.
38. Σχετικά με την πορεία προς την πτώχευση και τα άμεσα επακόλουθά της βλ. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 15, Αθήνα, 1978, σελ. 328-331 και Ν. Παντελάκης, *Δημόσια Δάνεια*, Αθήνα, Μ.Ι.Ε.Τ., 1995, σελ. 71-80.
39. Γ. Μεζεβίρης, *Τέσσαρες Δεκαετηρίδες εις την Υπηρεσίαν του Β. Ναυτικού*, Αθήνα, 1971, σελ. 128-131, 157-160. Πετρόπουλος, *Αναμνήσεις και Σκέψεις ενός Παλιού Ναυτικού*, τόμος Α, σελ. 22-29. Γ.Α.Κ. Αρχείο Μεταξά, Φάκελος 121, Συνοπτικόν Υπόμνημα Επί του Ναυτικού Προγράμματος, Πρακτικόν Ανωτάτου Ναυτικού Συμβουλίου και Εισηγητική Έκθεσις, Ιανουάριος 1935 και συνημμένος νόμος



- 6269 της 31<sup>ης</sup> Αυγούστου 1934 «Περί εκτελέσεως Ναυτικού Προγράμματος». Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 214-215.
40. Πετρόπουλος, *Αναμνήσεις και Σκέψεις ενός Παλαιού Ναυτικού*, τόμος Α, σελ. 70, 76-77. Ζ. Fotakis, "Greek Naval Policy and the Great Powers, 1931 to 1940", *Journal for Maritime Research*, τόμος 13, τεύχος 1 (Μάιος 2011).
  41. Δ.Γ. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού κατά τον Πόλεμον 1940-1944* Αθήνα, Ιστορική Υπηρεσία Βασιλικού Ναυτικού, 1953, τόμος Α., σελ. 30-33. Δεσποτόπουλος, Α., *Η Πολεμική Προπαρασκευή της Ελλάδος 1923-1940*, Αθήνα, Ακαδημία Αθηνών, 1998, σελ. 186-189.
  42. Πετρόπουλος, *Αναμνήσεις ενός Παλιού Ναυτικού*, τόμος Α, σελ. 107.
  43. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τόμος Α., σελ. 111-113, 165, 203-206, 269-271, 306-307.
  44. Ευσύννοπη θεώρηση του Ελληνο-ιταλικού πολέμου περιέχεται στο Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 15, Αθήνα, 1978, σελ. 411-443. Ενδεικτικά αναφέρονται επίσης τα ακόλουθα έργα : Α. Παπάγος, *Ο πόλεμος της Ελλάδος, 1940-1941*, Αθήνα, Οι φίλοι του Βιβλίου: 1970. Θ. Παπακωνσταντίνου, *Η μάχη της Ελλάδος 1940-1941*, Αθήνα, Kabanias-Hellas, 1971. Α. Σακελλαρίου, *Η θέσις της Ελλάδος κατά το Δεύτερον Παγκόσμιον Πόλεμον*, Νέα Υόρκη, Cosmos, 1944. Γενικών Επιτελείων Στρατού *Ο ελληνικός στρατός εις τον Β Παγκόσμιον Πόλεμον: Αίτια και Αφορμαί του Ελληνο-ιταλικού πολέμου 1940-1941*, Αθήνα, Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, 1959. Γενικών Επιτελείων Στρατού, *Η ιταλική εισβολή, 28 Οκτωβρίου - 13 Νοεμβρίου 1940* Αθήνα, Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, 1960. Γενικών Επιτελείων Στρατού, *Η ελληνική αντεπίθεσις, 14 Νοεμβρίου 1940 - 6 Ιανουαρίου 1941*, Αθήνα, Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, 1966. Γενικών Επιτελείων Στρατού, *Χειμερινά Επιχειρήσεις, 7 Ιανουαρίου-26 Μαρτίου 1941*, Αθήνα, Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού, 1966. Δ. Κόκκινου, *Οι δύο πόλεμοι, 1940-1941*, Αθήνα Πλάτων, 1945-1946. Ε. Γκράτσι, *Η αρχή του τέλους, η επιχείρηση κατά της Ελλάδος*, Αθήνα, Εστία, 1980. Β. Πράσκα, *Εγώ εισέβαλα στην Ελλάδα*, Αθήνα, Γκοβόστης, 1999. Μ. Τσέρβι, *Ο Ελληνο-ιταλικός Πόλεμος*, Αθήνα, Alvin Redman Hellas, 1967. Η. Richter, *Η ιταλο-γερμανική επίθεση εναντίον της Ελλάδος* Αθήνα, Γκοβόστης, 1998.
  45. Sadkovich, J.J., "The Italo-Greek War in Context: Italian Priorities and Axis Diplomacy", *Journal of Contemporary History*, τόμος 28, τεύχος 3, σελ. 440, 443 (Ιούλιος 1993).
  46. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τόμος Α, σελ. 114-120-133, 180-182, 208-211. Ε. Καββαδίας, *Ο ναυτικός πόλεμος του 1940 όπως τον έζησα : Αναμνήσεις 2 Μαρτίου 1935-25 Μαρτίου 1943*, Αθήνα, Πυρσός, 1950, σελ. 174
  47. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τόμος Α., σελ. 192-203, 577-578
  48. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940*, σελ. 109
  49. Όλο το M.L. Van Creveld, *Hitler's Strategy 1940-1941. The Balkan Clue*, Cambridge, Cambridge University Press, 1973 περιέχει σχετικό υλικό κυρίως όμως οι σελίδες 29-30, 84 και 166.
  50. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 15, Αθήνα, 1978, σελ. 444-454. Για εκτενέστερη θεώρηση βλέπε: Γενικών Επιτελείων Στρατού, *Αγώνες εις την Ανατολικήν Μακεδονίαν και Δυτικήν Θράκην, 1941*, Αθήνα, Διεύθυνσις Ιστορίας Στρατού, 1956. Γενικών Επιτελείων Στρατού, *Το τέλος μιας εποποιΐας, Απρίλιος 1941*, Αθήνα, Διεύθυνσις Ιστορίας Στρατού, 1959. Γενικών Επιτελείων Στρατού, *Η μάχη της Κρήτης*, Αθήνα, Διεύθυνσις Ιστορίας Στρατού, 1967.
  51. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τόμος Α., σελ. 384-482.
  52. Ό.π., σελ. 493-494. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940*, σελ. 241-242.
  53. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τόμος Β, Αθήνα, Ιστορική Υπηρεσία Βασιλικού Ναυτικού, 1954, σελ. 78.
  54. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940*, σελ. 358, 394. Κ. Αλεξανδρής, *Το Ναυτικόν μας κατά την Πολεμικήν Περίοδον, 1941-1945* Αθήνα, Αετός, 1952, σελ. 85-86.
  55. Βλέπε ενδεικτικά Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τόμος Β, σελ. 58-64, 334.
  56. Ό.π., σελ. 508-511. Αλεξανδρής, *Το Ναυτικόν μας κατά την Πολεμικήν Περίοδον*, σελ. 126-127.
  57. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940*, σελ. 433, 512-513, 521-522, 529. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τόμος Β, σελ. 499-503.
  58. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940*, σελ. 162.
  59. Αλεξανδρής, *Το Ναυτικόν μας κατά την Πολεμικήν Περίοδον*, σελ. 131. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τόμος Β, σελ. 255-268, 345-348.
  60. Φωκάς, *Έκθεσις επί της Δράσεως του Β. Ναυτικού*, τόμος Β., σελ. 288-309, 485-493.
  61. Αλεξανδρής, *Το Ναυτικόν μας κατά την Πολεμικήν Περίοδον*, σελ. 84. Καββαδίας, *Ο Ναυτικός Πόλεμος του 1940*, σελ. 401.

62. <http://www.hellenicnavy.gr/history.asp>
63. J.C. Murray, «Ο Ρόλος του Βασιλικού Ναυτικού κατά τον Συμμοριτοπόλεμον», *Ναυτική Επιθεώρησης*, τεύχος 337 σελ. 304-305 (Μάιος-Ιούνιος 1969). Γενικότερα βλέπε για τον Εμφύλιο Πόλεμο, μεταξύ πλήθους σχετικών κειμένων, την ενδεικτική και ευσύνοπτη αναφορά στο Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, Αθήνα, 2000, σελ. 101-158.
64. Σ. Μανωλάς «Η Συμβολή του Πολεμικού Ναυτικού εις τον Συμμοριτοπόλεμον», *Ναυτική Επιθεώρησης*, τεύχος 268, σελ. 373-382 (1958), .
65. Ι. Στεφανίδης, *Ασύμμετροι Εταίροι. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ελλάδα στον Ψυχρό Πόλεμο, 1953-1961*, Αθήνα, Πατάκης, 2003, σελ. 86. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 239.
66. G. Hartcup, *The Silent Revolution. The Development of Conventional Weapons, 1945-1984*, London and New York, Brassey's UK, 1993, σελ. 110. E. Hatzivassileiou, *Frontline State. 1952-1967. Greece and the Cold War*, London and New York, Routledge, 2006, σελ. 29.
67. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 239-240. Στεφανίδης, Ι., *Ασύμμετροι Εταίροι*, σελ. 86
68. Jordan, R.S., *Alliance Strategy and Navies. The Evolution and Scope of NATO's Maritime Dimension* London, Pinter, 1990, σελ. 99-103. Grygiel, J., "The Dilemmas of US Maritime Supremacy in the Early Cold War", the *Journal of Strategic Studies*, τόμος 28, τεύχος 2, σελ. 203 (Απρίλιος 2005).
69. Στεφανίδης, *Ασύμμετροι Εταίροι*, σελ. 91. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 240.
70. Hartcup, *The Silent Revolution*, σελ. 110. Ι. Βαληνάκης, *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα. Η Ελλάδα στο Σύστημα Ανατολής Δύσης* Θεσσαλονίκη, Παρατηρητής, 1987, σελ. 76-77. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 254. Στεφανίδης, *Ασύμμετροι Εταίροι*, σελ. 87-88. Hatzivassileiou, *Frontline State*, σελ. 71.
71. <http://www.hellenicnavy.gr/history.asp>
72. Στεφανίδης, *Ασύμμετροι Εταίροι*, σελ. 277, 280-281. Hatzivassileiou, *Frontline State*, σελ. 90.
73. Anthony, I., *The Naval Arms Trade*, Oxford, Oxford University Press, 1990, σελ. 28.
74. <http://www.hellenicnavy.gr/history.asp>
75. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 253. Hatzivassileiou, *Frontline State*, σελ. 72, 143, 149. Στεφανίδης, *Ασύμμετροι Εταίροι*, σελ. 91, 281. Ν. Κουρής, *Ελλάδα-Τουρκία: ο πεντηκονταετής «πόλεμος»*, Αθήνα, Εκδόσεις Λιβάνη, 1997, σελ. 28, 41, 77-78.
76. Hatzivassileiou, *Frontline State*, σελ. 147.
77. J.B. Hattendorf, *The Evolution of the U.S. Navy's Maritime Strategy, 1977-1986*, Newport Rhode Island, Naval War College, 2004, σελ. 3, 50. R. Kurth, "Gorshkov's Gambit", *The Journal of Strategic Studies*, τόμος 28, τεύχος. 2, σελ. 267, 276 (Απρίλιος 2005).
78. Βαληνάκης, *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα*, σελ. 47, 74. J.W. Lewis, *The Strategic Balance in the Mediterranean*, Washington, D.C., American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1976, σελ. 2-3.
79. Βαληνάκης, *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα*, σελ. 75-77.
80. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 284-285. Ι. Βαληνάκης, *Εισαγωγή στην Ελληνική Εξωτερική Πολιτική, 1949-1988*, Θεσσαλονίκη, Παρατηρητής, 1989, σελ. 111-116, 170-178.
81. Βαληνάκης, *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα*, σελ. 73.
82. Hatzivassileiou, *Frontline State*, σελ. 167. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 223-236, 287-290, 472-481. Anthony, *The Naval Arms Trade*, σελ. 23, 29.
83. Κ. Αλεξανδρή, *Αι Ναυτικά Επιχειρήσεις του υπέρ της Ανεξαρτησίας Αγώνος, 1821-1829*, Αθήνα, Ναυτική Επιθεώρησης, 1930, σελ. 102, 156-157. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 14, Αθήνα, 1977, σελ. 326. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 216-217.
84. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 324, 329, 345-349.
85. Βαληνάκης, *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα*, σελ. 39.
86. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 217. Anthony, *The Naval Arms Trade*, σελ. 15.
87. Hattendorf, *The Evolution of the U.S. Navy's Maritime Strategy, 1977-1986*, σελ. 59. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 374-376, 381-382. M. Vego, "Soviet and Russian Strategy in the Mediterranean since 1945" στο J. B. Hattendorf (ed.), *Naval Policy and*

*Strategy in the Mediterranean. Past Present and Future*, London, Portland Oregon, Frank Cass, 2000, σελ. 179.

88. Βαληνάκης, *Εξωτερική Πολιτική και Εθνική Άμυνα*, σελ. 276, 325.

89. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 382, 393.

90. Σουρβίνος, «Το Πρόγραμμα Εξοπλισμού του Πολεμικού Ναυτικού», σελ. 218-219.

91. Εκδοτική Αθηνών, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τόμος 16, σελ. 409-412.

92. [http://en.wikipedia.org/wiki/Hellenic\\_Navy](http://en.wikipedia.org/wiki/Hellenic_Navy)

93. <http://www.hellenicnavy.gr/history.asp>